

Synthèse de l'étude de mobilité

La commune de Rochechouart a signé une convention d'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) avec la communauté de communes Porte Océane du Limousin et l'État dans le cadre de la réalisation du programme « Petites Villes de demain » en 2021.

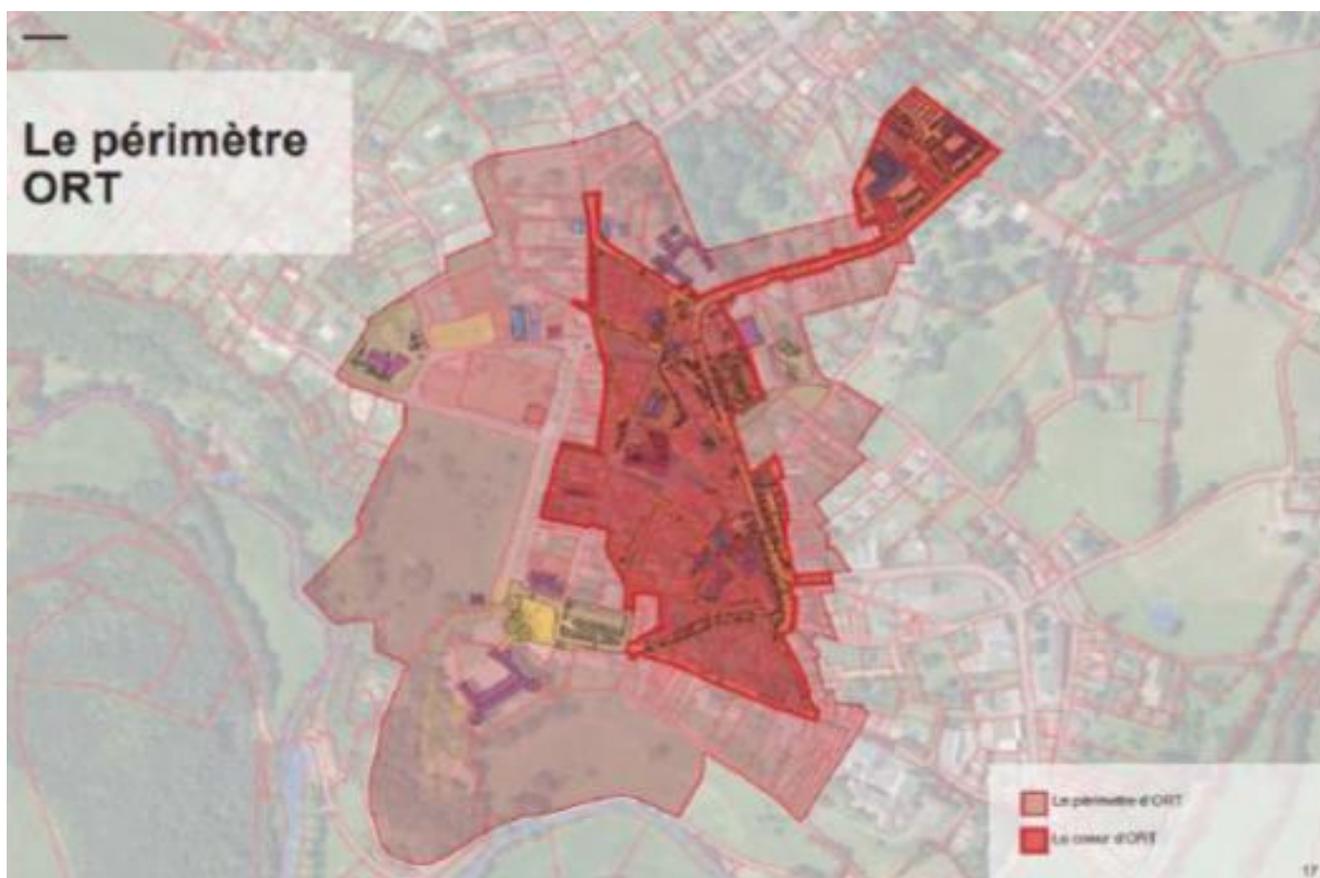
Dans le cadre de ce programme, et afin de développer l'attractivité de Rochechouart, la commune a décidé d'approfondir la question des mobilités sur son territoire à travers cette présente étude.

Cette stratégie territoriale d'ensemble s'est appuyée sur le concours technique et financier des partenaires suivants :



Périmètre d'étude :

L'étude a porté sur le périmètre d'ORT établi par la Communauté de Communes Porte Océane du Limousin :



Ce périmètre est présenté ci-dessus et englobe le centre-bourg de Rochechouart.

Déroulé de l'étude :

L'étude s'est déroulée en trois phases.

Phase 1 → Diagnostic structuré des mobilités en place.

La présente étude a eu pour objet d'établir, en premier lieu, un diagnostic.

Dans cette partie, sont donc analysés les déplacements motorisés mais aussi actifs. Les capacités de stationnement et le fonctionnement général sont également mesurés.

Phase 2 → Propositions de scénarios de plan de circulation.

A partir de ce diagnostic, il a été proposé divers scénarios d'aménagements dont l'incidence sur les déplacements sera évaluée à l'horizon 2035.

Phase 3 → Affinage du scénario et impact sur les centralités

6 actions principales ont été retenues. Les impacts et évolutions à venir sur le trafic, le stationnement et le fonctionnement des mobilités en général sont précisés.

Enquêtes réalisées en période estivale et en période scolaire

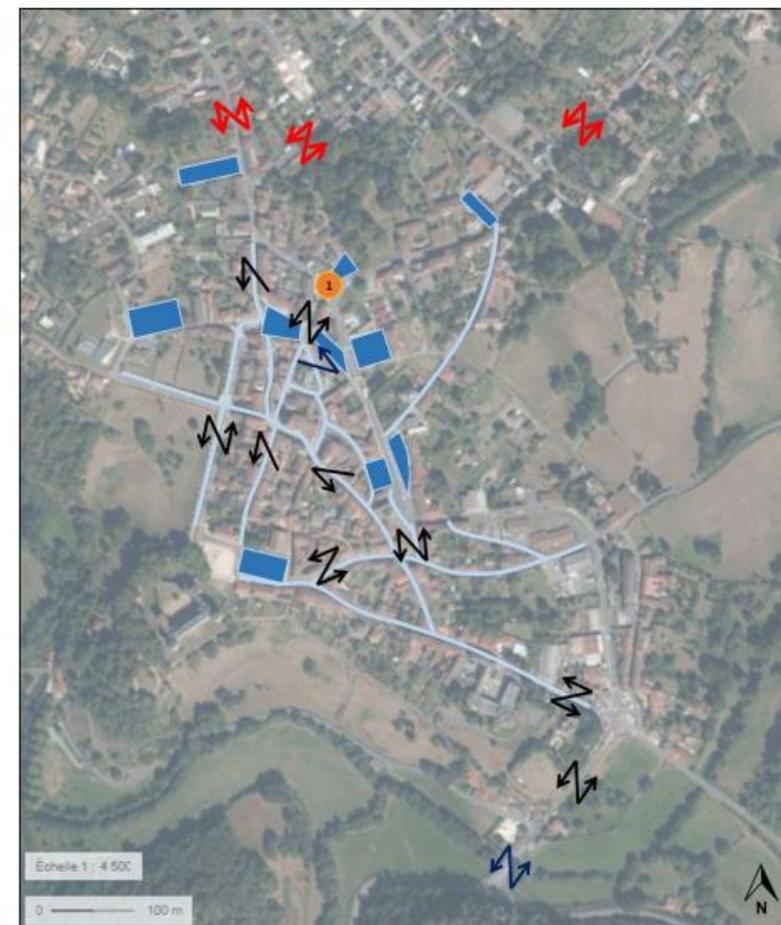
▪ Comptages automatiques routiers

Des comptages automatiques routiers ont été réalisés sur une semaine complète lors des deux périodes. Ces comptages nous permettent de connaître les trafics moyens journaliers (du lundi au dimanche) et jours ouvrés (du lundi au vendredi), la part des poids lourds, mais également les vitesses pratiquées.

Ces données ont été analysées et mettent en lumière, pour les deux périodes, un trafic plus important sur les axes principaux du secteur, sur la RD675 et la RD54. De plus, les taux de poids lourds associés recensés sont considérables sur ces axes, représentant plusieurs centaines de poids lourds en circulation par jour en moyenne, deux sens confondus. En cœur de ville, les trafics sont significativement plus faibles, avec un accès privilégié depuis la rue Victor Hugo.

Concernant les vitesses pratiquées, les enjeux majeurs sont identiques sur les deux périodes enquêtées. Ainsi, il est observé des vitesses pratiquées particulièrement élevées et supérieures aux vitesses réglementaires sur les postes les plus au Nord du secteur, sur la RD675, la RD54 et la rue Jean Jaurès. Il conviendra de porter une réflexion particulièrement sur ces vitesses pratiquées, notamment en raison de la proximité de ces postes avec des équipements scolaires et par le nombre important de poids lourds en circulation.

→ **Des aménagements pourraient être réalisés afin de signaler davantage la vitesse réglementaire et/ou contraindre physiquement les automobilistes à ralentir au droit des postes à enjeu.**



Légende

-  Comptages automatiques
-  Enquête directionnelle tous modes
-  Enquête rotation du stationnement

▪ L'organisation et le fonctionnement du réseau viaire

Le réseau viaire s'organise actuellement à travers des voies périphériques à double sens de circulation et des voies en cœur de ville très majoritairement à sens unique. Le choix des sens uniques en place permet de limiter les trafics de transit et de diriger instinctivement les automobilistes vers les parkings en périphérie.

→ Il convient de renforcer ce plan de circulation par un jalonnement vers ces parkings efficace afin de restreindre les déplacements motorisés en cœur de ville.

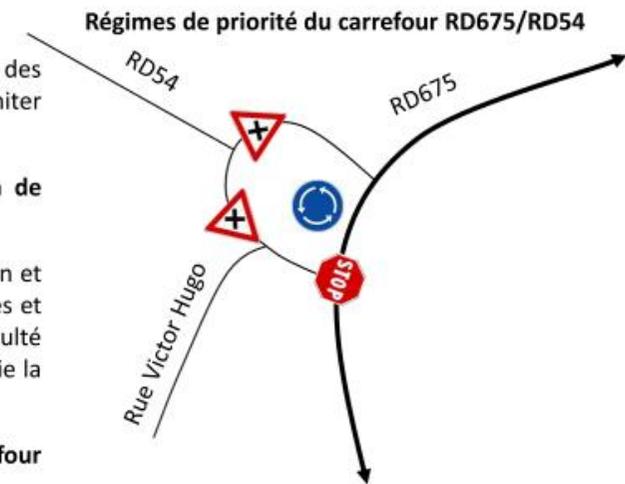
Un focus particulier du fonctionnement circulaire du carrefour RD675/RD54 aux heures de pointe du matin et du soir sur les deux périodes considérées a été réalisé. Si les mouvements tournants recensés restent faibles et les réserves de capacité d'insertion des mouvements non prioritaires ne mettent pas en avant de difficulté circulaire, le fonctionnement actuel du carrefour, enchaînant des régimes de priorités différents complexifie la lecture de ce dernier.

→ Malgré un fonctionnement circulaire satisfaisant, il pourrait être envisagé de réaménager ce carrefour afin d'en simplifier la lecture.

Par ailleurs, l'analyse des flux importants de grands gabarits en circulation sur le carrefour met en évidence des mouvements dominants depuis la RD675 Sud vers la RD54.

Les accès aux heures de pointe des équipements scolaires rue Jean Jaurès et rue Pasteur ont également été analysés. Les principales observations sont présentées dans cette étude et pourront être prises en compte dans le cadre d'un réaménagement de ces rues, lié aux vitesses élevées recensées en première partie.

Enfin, le cas particulier de la rue Jean Parvy a été soulevé. Le statut de cette rue est actuellement contestable → il conviendra à terme de le clarifier, tout en maintenant la volonté d'une zone de circulation apaisée.

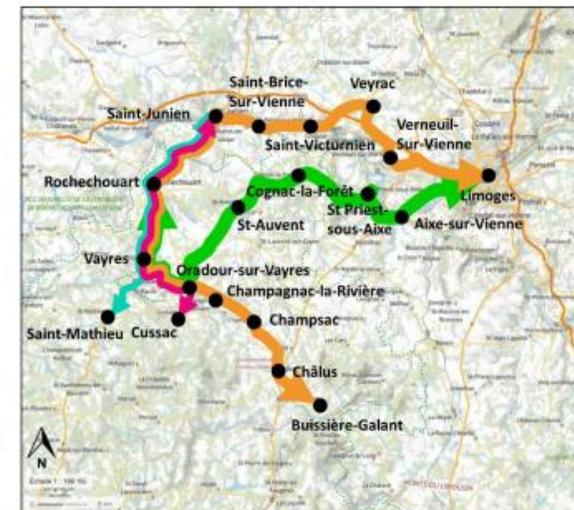


▪ Les déplacements en transports en commun

Actuellement 4 lignes de bus régionales traversent Rochechouart et permettent de relier la commune à Limoges, Bussière-Galant, Cussac, Saint-Mathieu et Saint-Junien. Si le nombre de passage de chacune d'entre elles par jour reste limité, leurs horaires le matin dans un sens, le soir dans l'autre sens permettent le déplacement des usagers.

Aussi, il existe actuellement un point de covoiturage mis en place par la commune, situé près du pôle socio-culturel au Nord de la ville. Ce point de covoiturage est judicieusement situé et permet de fédérer une grande partie de la population de Rochechouart.

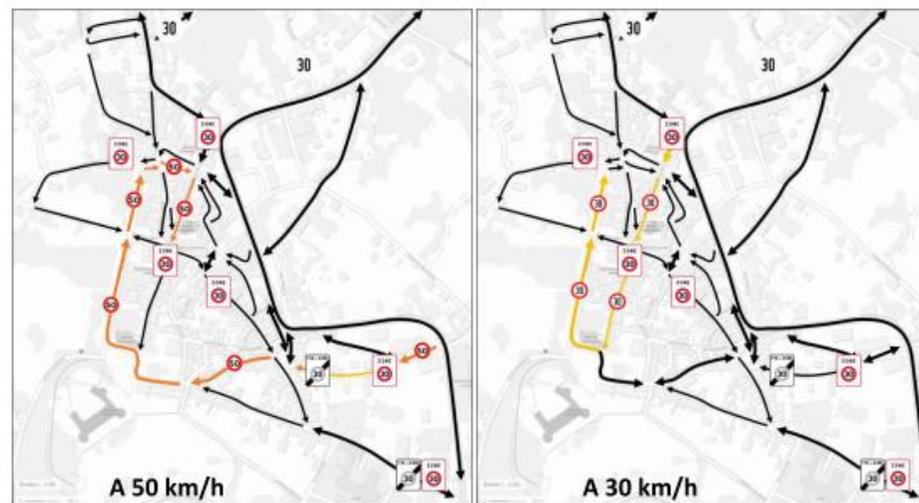
Itinéraires des lignes de bus traversant Rochechouart



▪ Les déplacements actifs

Le zonage mis en place dans une ville peut permettre de favoriser considérablement les déplacements actifs. Par exemple, la zone 30 est particulièrement propice et recommandée pour favoriser les déplacements à vélos. Dans le cas de la commune de Rochechouart, le zonage mis en place est disparate et irrégulier. Ainsi, de nombreuses entrées en zone 30 sont signalées mais leur périmètre d'affectation reste flou étant donné l'absence de sorties de zone indiquées. Par conséquent, et à titre d'exemple, en fonction des itinéraires empruntés par les automobilistes, ces derniers peuvent, sur un même axe, penser pouvoir circuler à des vitesses réglementaires différentes.

→ Il convient de clarifier et de simplifier le zonage du cœur de ville afin d'ôter toute confusion concernant le statut des voies.



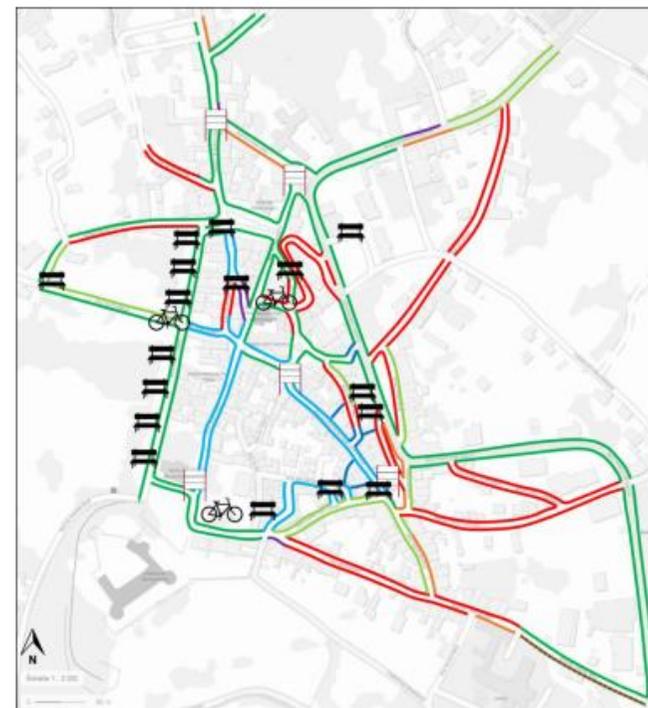
En centre-ville, la circulation des piétons est favorisée par la présence généralisée de trottoirs et d'espaces confortables de déambulation, notamment sur les axes périphériques du cœur de ville. Au sein de ce dernier, où les espaces sont plus contraints, la mise à niveau de la chaussée, accompagnée parfois d'une uniformisation du revêtement, apparaît comme une solution judicieuse donnant de la légitimité aux piétons tout en maintenant une vigilance accrue de la part des automobilistes.

Quelques manquements sont toutefois observés, principalement sur les axes résidentiels au Sud et à l'Est de la ville.

Les cheminements piétons sont globalement confortables et satisfaisants en centre-ville, malgré quelques manquements irréguliers. Ils sont de plus, agrémentés de nombreux bancs et d'informations locales pertinentes.

A l'inverse, il est recensé très peu d'équipements dédiés à la circulation des vélos dans le centre-ville.

→ A terme et dans une volonté de développer la pratique du vélo dans le secteur, il conviendra, outre la mise en place d'aménagements spécifiques dédiés à leur circulation, d'implanter davantage de stationnement notamment aux plus près des commerces.



▪ Le stationnement

Deux importantes enquêtes de stationnement ont été réalisées en période estivale et en période scolaire afin de comprendre les usages du stationnement dans le centre-ville. Ces enquêtes ont consisté à relever tous les véhicules stationnés sur le périmètre établi, chaque heure, sur une journée complète représentative de la période, de 07h00 à 20h00. Le périmètre établi et validé étant strictement le même sur les deux périodes, permettant ainsi une comparaison des usages éclairée. Les résultats généraux ainsi que zone par zone sont détaillés et présentés dans cette étude.

Ainsi, ce sont environ 561 places de stationnement qui ont été enquêtées, parmi elles, 111 places sont recensées en zone bleue à durée limitée, soit près de 20% de l'offre disponible totale et 15 réservées aux personnes à mobilité réduite, soit 2,7% de l'offre totale.

Le nombre important de durées différentes de stationnement possibles en centre-ville complexifie considérablement la compréhension du stationnement par les usagers. → Il pourrait être envisagé de redéfinir le zonage mis en place.

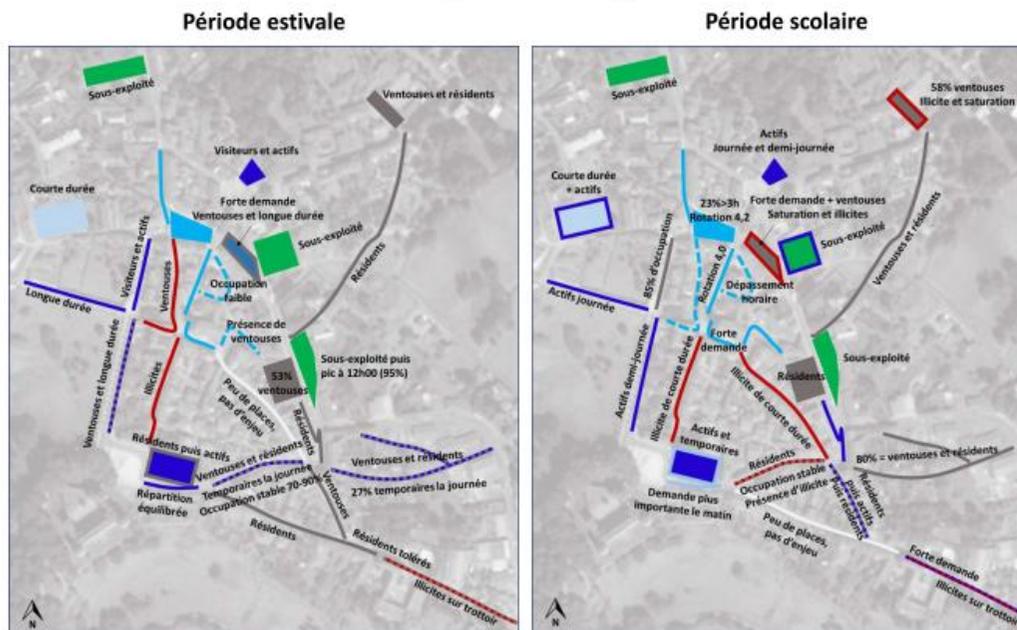
Aussi, la commune met en avant sur son site internet 7 parkings de délestage judicieusement positionnés à proximité directe du cœur de ville.

Lors des deux périodes, le stationnement reste largement capacitaire, aucun enjeu quantitatif n'est relevé. Trois parkings sont identifiés comme largement sous-exploités et pouvant accueillir un nombre plus important d'usagers au profit d'une libération de l'espace en cœur de ville. On notera également une zone de stationnement illicite particulièrement marquée en partie Sud de la rue de l'Hôtel Dieu.

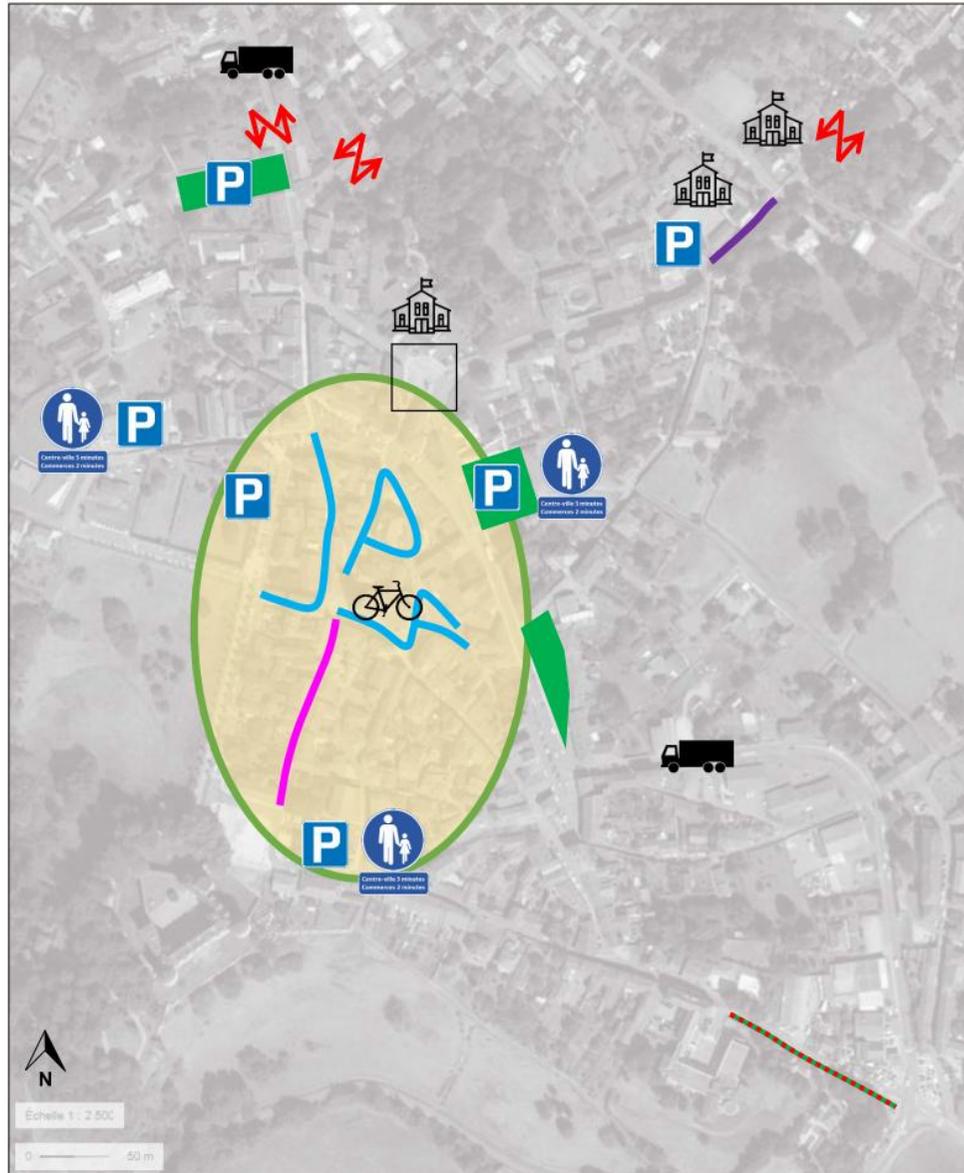
Comparaison des usages

Les principaux enseignements pouvant être tirés des résultats de ces enquêtes sont les suivants:

- Une occupation moyenne équivalente, de l'ordre de 50% sur la journée, mais un nombre de véhicules enquêtés plus important en période scolaire. Les véhicules ont donc stationné globalement moins longtemps en période scolaire.
- Des véhicules stationnés illicitement et un taux de rotation moyen plus important en période scolaire, ce qui va de pair avec un stationnement de plus courte durée.
- Une zone bleue globalement respectée et efficace lors des deux périodes, toutefois des améliorations peuvent être faites.



Recapitulatif des principaux enjeux



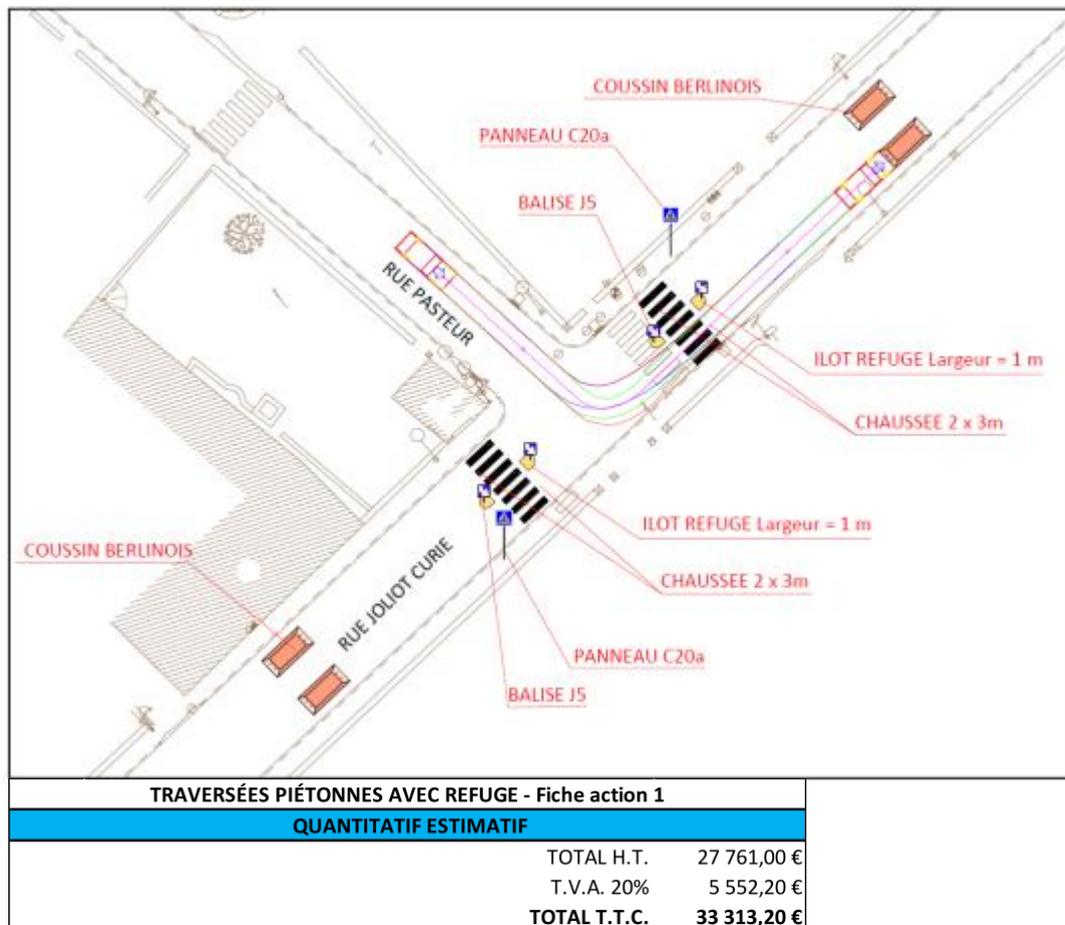
Légende

-  Modérer les vitesses pratiquées
-  Simplifier le fonctionnement du carrefour et sécurisation
-  Sécurisation des circulations liée à la présence importante des poids lourds
-  Sécuriser les accès aux écoles
-  Réglementer le statut de la rue Jean Parvy
-  Repenser le zonage de la ville
-  Sécuriser le rétrécissement de la chaussée et du trottoir
-  Encadrer le stationnement illicite sur le trottoir
-  Multiplier les stationnements vélo à travers la ville
-  Encourager la pratique du vélo dans le centre-ville
-  Mettre en avant les parkings de délestage à proximité du cœur de ville
-  Hiérarchiser et compléter les informations locales par les temps de parcours
-  Simplifier et/ou uniformiser les durées possibles de stationnement
-  Orienter les automobilistes vers les poches de stationnement les plus capacitaires

A l'issue de cette phase d'étude, d'enquêtes et d'analyses, les orientations et projets d'aménagements suivants ont été retenus :

Action n° 1 : Mise en place de traversées piétonnes avec refuge en tant qu'aménagement réducteur de vitesse, sur la rue Joliot Curie, au niveau de l'intersection avec la rue Pasteur, en raison de la présence du groupe scolaire Hubert Reeves.

La présence de cet îlot refuge oblige les automobilistes à respecter la limitation de vitesse à 30 km/h.



Les traversées piétonnes avec refuge sont des aménagements qui réduisent la longueur de la traversée piétonne. Ils donnent la possibilité aux piétons de s'arrêter pour vérifier que les conducteurs ont bien détecté leur intention de s'engager sur la chaussée.

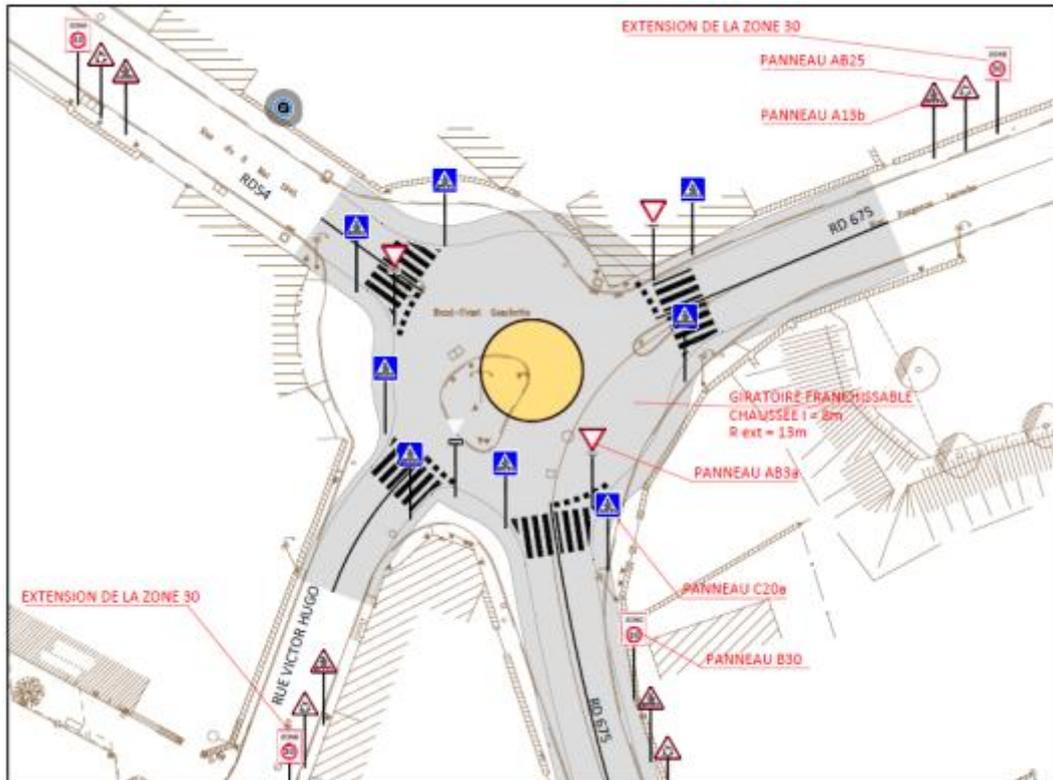
Le refuge possède de nombreux avantages :

- Il empêche de doubler et réduit globalement les vitesses, par la réduction de la largeur des bandes de circulation
- Il permet au piéton de s'arrêter au milieu en sécurité, sans devoir mémoriser concomitamment la position des voitures des 2 sens de circulation à la fois.

Action n° 2 : Aménagement d'un carrefour giratoire

Le carrefour RD54/RD675 enchaîne actuellement trop de régimes de priorité différents (cédez-le-passage, priorité à droite et stop). L'aménagement d'un carrefour giratoire permettra de simplifier et sécuriser la circulation des véhicules.

L'entrée de ville sera mieux identifiée, et la traversée des piétons facilitée.



CARREFOUR GIRATOIRE FRANCHISSABLE - Fiche action 2

QUANTITATIF ESTIMATIF

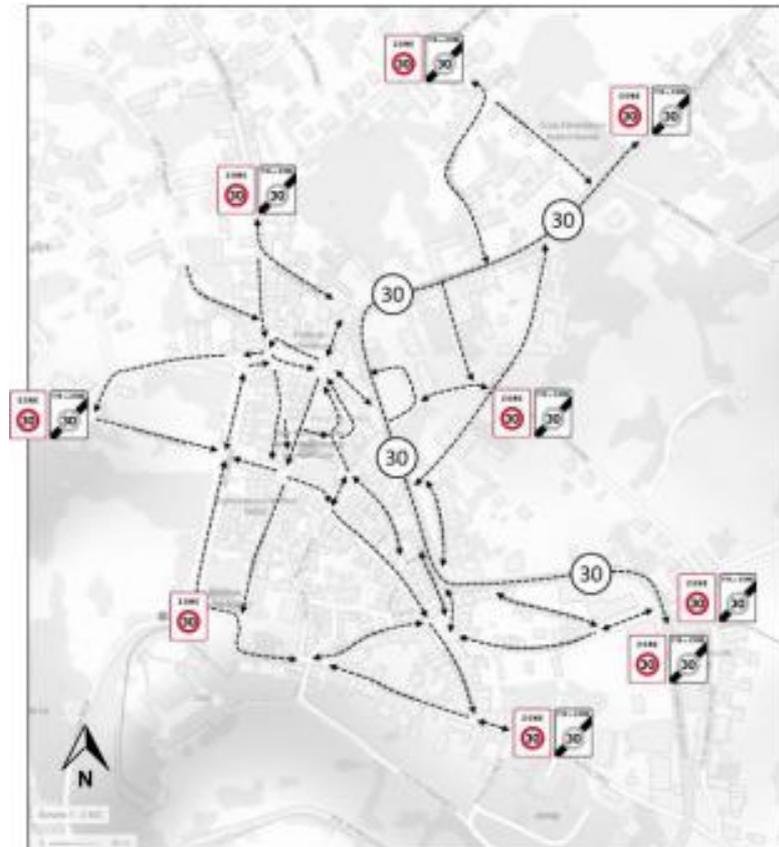
TOTAL H.T.	321 870,00 €
T.V.A. 20%	64 374,00 €
DIVERS ET ALEAS 12%	38 624,40 €
TOTAL T.T.C.	424 868,40 €

La vitesse des véhicules, notamment des poids-lourds, sera ainsi réduite, sécurisant la circulation des piétons et des cyclistes.

Action n° 3 : Mise en place d'une zone 30

La configuration du centre-bourg de Rochechouart, avec de nombreuses voies à sens unique, parfois étroites, laisse à penser aux automobilistes qu'ils circulent sur des voies limitées à 30 km/h.

Il convient de clarifier et d'uniformiser cette zone par l'implantation de panneaux spécifiques, en entrée et en sortie de zone. De même, un marquage au sol régulier sur la RD 675 rappellera cette limitation aux automobilistes.



MISE EN PLACE D'UNE ZONE 30 - Fiche action 3	
QUANTITATIF ESTIMATIF	
TOTAL H.T.	9 496,00 €
T.V.A. 20%	1 899,20 €
TOTAL T.T.C.	11 395,20 €

La zone 30 devient un lieu de vie, et non plus simplement un lieu de passage pour les véhicules. La vitesse réduite facilite la déambulation des piétons, encourage la pratique du vélo, et offre à tous de meilleures conditions de sécurité.

Action n° 6 : mise en place d'une signalétique piétonne

Afin de valoriser l'attractivité des parkings situés en périphérie, il est intéressant de mettre en place une signalisation adaptée permettant aux usagers de connaître à l'avance les itinéraires et les temps de parcours à pied jusqu'à leur destination finale.

Les temps de parcours étant courts, les usagers seront encouragés à délaissier leur véhicule le plus rapidement possible.



SIGNALÉTIQUE PIÉTONNE - Fiche action 6	
QUANTITATIF ESTIMATIF	
TOTAL H.T.	4 404,00 €
T.V.A. 20%	880,80 €
TOTAL T.T.C.	5 284,80 €

Les membres du Conseil Municipal, réunis en séance le 30 juin 2025, ont salué la qualité de cette étude et de ses différentes propositions d'actions.

Il appartiendra désormais à la collectivité de réfléchir, en lien avec l'ensemble des partenaires publics, à la mise en place opérationnelle de ces actions en les inscrivant dans un plan pluriannuel d'investissements.