

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives *Diagnostic*



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# SOMMAIRE

1. Avant-propos
2. Remise en contexte : méthodologie du diagnostic.
3. L'analyse du territoire.
4. Être mobile aujourd'hui en milieu rural.
5. Mobilités partagées : état actuel et potentiel.
6. Mobilités actives & véhicules intermédiaires en territoires ruraux?
7. Conclusion.
8. Question – réponse.

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Natourau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## 1. Avant-propos : Discours des collectivités membres du Schéma.



Une autre vie s'invente ici

# LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VENTADOUR EGLETONS MONÉDIÈRES

**Maxime Lamarque, chef de projet Petites Villes de Demain** : « *La Communauté de communes est Autorité Organisatrice de la Mobilité. A ce titre, elle est accompagnée, en ce moment, par un bureau d'étude pour la rédaction d'un Plan de Mobilité Simplifié. Le travail avec le Parc Naturel Régional garantit une cohérence des différents schémas en cours d'écriture sur le territoire du Schéma Directeur des Mobilités Actives.* ».

# LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES VÈZÈRE MONÉDIÈRES MILLESOURCES

**Frantz Breitenbach, chargé de mission mobilité douce** : « La Communauté de communes s'est lancée en 2018 dans la mobilité douce avec la volonté de développer la location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) sur le modèle de celle du Parc. Depuis la création du poste de chargé de mission mobilité douce en 2021, la Communauté de communes travaille en profondeur la mobilité. Engagée dans l'Xtreme Défi de l'Ademe, la communauté de communes est candidate pour devenir territoire test des véhicules intermédiaires\*. Le travail du Schéma Directeur des Mobilités Actives permet d'impulser une dynamique commune et d'avoir des territoires qui avancent au même rythme. ».

\* véhicules intermédiaires = véhicules individuels électriques de moins de 600 kg entre le Vélo à Assistance Electrique et la micro voiture électrique.

# LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES HAUTE-CORRÈZE COMMUNAUTÉ

**Michel Pesteil, Vice-Président en charge des Sports et loisirs:** « *La Communauté de communes est engagée sur la thématique mobilité. Elle est en ce moment même en cours de rédaction d'un Plan de Mobilité Simplifiée entre autres. Sur la mobilité active, l'actualité, c'est aussi la future voie verte de Bort-les-Orgues à Ydes et de nouveaux projets sont en étude. ».*



ABRI D' ELEVES

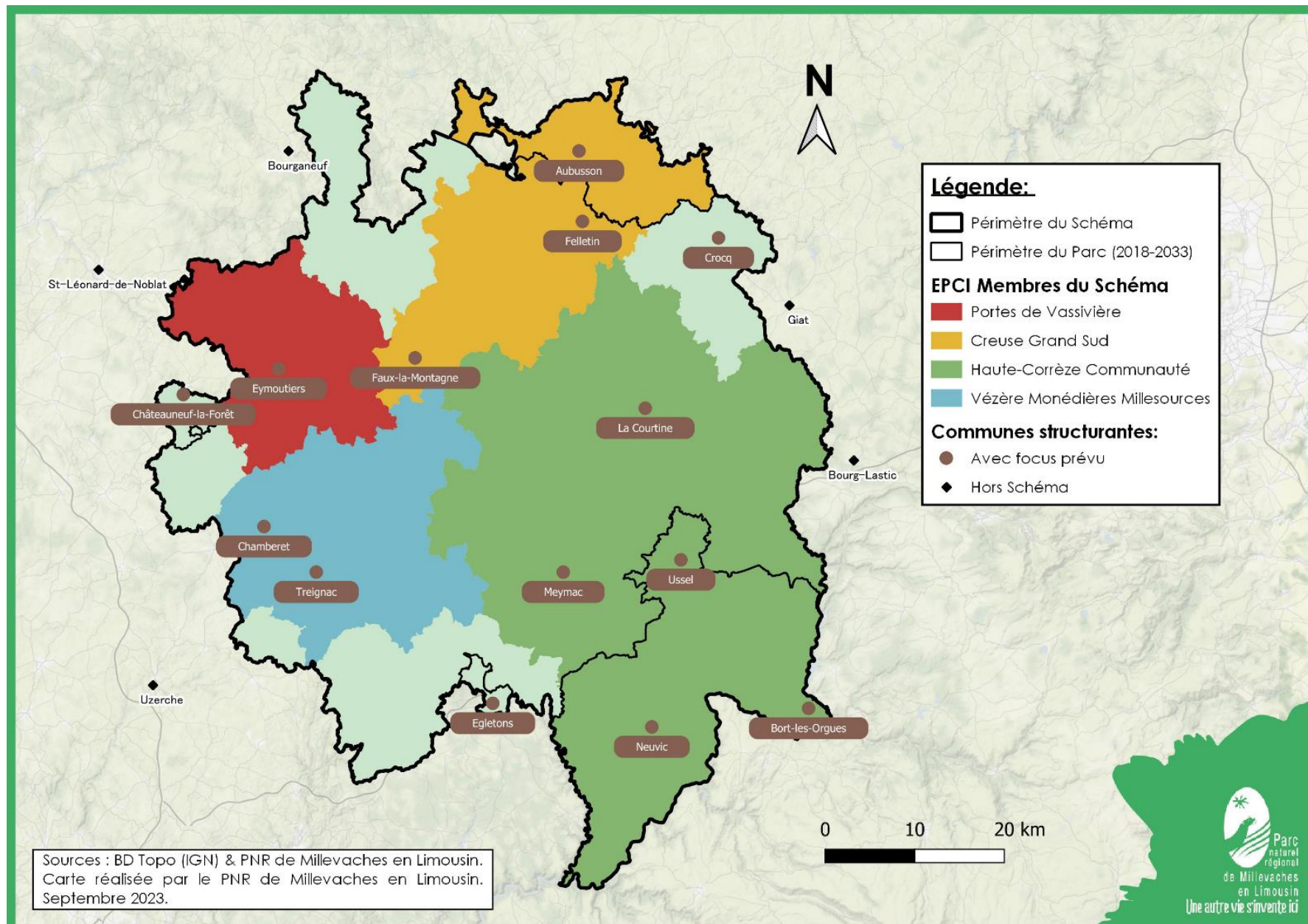
2. Remise en  
contexte du  
diagnostic.



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# LE TERRITOIRE DU SCHÉMA



Sources : BD Topo (IGN) & PNR de Millevaches en Limousin.  
Carte réalisée par le PNR de Millevaches en Limousin.  
Septembre 2023.



Partie 1 : Remise en contexte



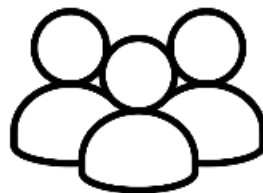
# LE TERRITOIRE DU SCHÉMA

Ce Schéma Directeur des Mobilités Actives (SDMA) est né d'une candidature commune, en 2022, entre plusieurs collectivités à l'Appel à Projet Avélo2 de l'ADEME - Agence de la Transition Ecologique. Ce travail partenarial s'étend sur le territoire suivant:

- La communauté de communes Haute-Corrèze Communauté (HCC).
- La communauté de communes Vézère-Monédières Millesources (V2M).
- La communauté de communes Creuse Grand Sud (CGS).
- La communauté de communes Portes de Vassivière (PV).
- La commune d'Egletons.
- La commune de Châteauneuf-la-Forêt.
- Les communes du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin (PNRML).

Le chargé de mission Mobilité active et partagée au PNRML est au service de ces différentes collectivités pour l'élaboration du document.

Il a été défini avec l'ADEME que les communes lauréates du programme Petites Villes de Demain volontaires pouvaient faire l'objet d'un focus pour l'étude. Il s'agit de toutes les communes mentionnées en marron sur la carte précédente à l'exception de Faux-la-Montagne. Cette dernière commune ayant des réflexions d'aménagement en mobilité active, elle a aussi été intégrée à l'étude.



**71445 habitants.**



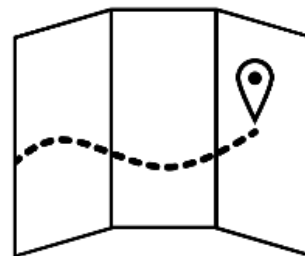
**164 Communes.**

**8 EPCI.**

**5 PETR.**

**3 Départements.**

**1 Région.**



**4144 km<sup>2</sup>.**

**(Département de la Creuse = 5565 km<sup>2</sup>).**

## LE TERRITOIRE DU SCHÉMA

Le territoire du SDMA est considéré comme une « Zone de moyenne montagne » appartenant au Massif central. Le relief varie de 300 mètres dans les gorges de la Haute-Dordogne à 976 mètres au sommet du Mont Bessou. Le dénivelé varie fortement au sein même des communes et rend quasi obligatoire la pratique du vélo à assistance électrique pour un usage quotidien.

Le climat est donc relativement froid en hiver avec régulièrement quelques averses neigeuses et du verglas, surtout sur les massifs. Dans ces conditions, se déplacer en voiture et encore plus en vélo, est dangereux et oblige les habitants à réduire temporairement leurs déplacements.

En revanche, les communes étudiées pour les déplacements en mobilité active ne se situent pas pour la plupart sur les zones culminantes du territoire. Elles ne sont donc pas fréquemment affectées par des épisodes neigeux et de verglas paralysants en hiver. Décembre, Janvier et Février restent des mois incertains pour se déplacer à vélo.

976  
mètres

300  
mètres



Mont Bessou enneigé

©Martin Cusson, PNRML



Gorges de la Haute-Dordogne.

©Martin Cusson, PNRML

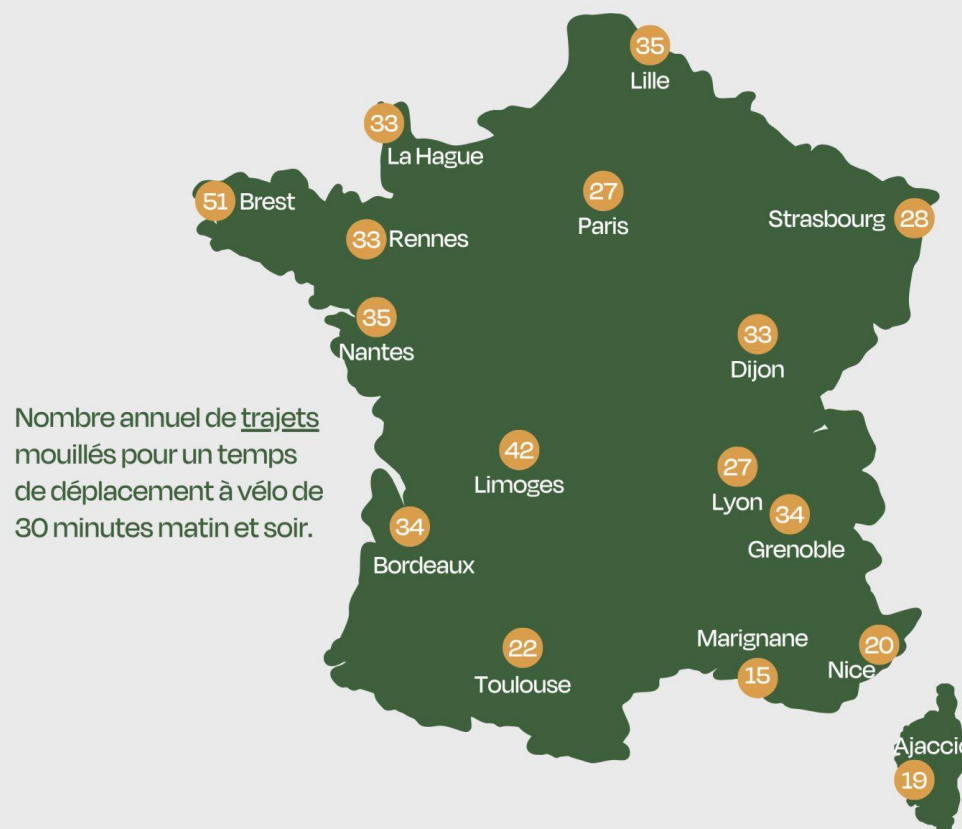
# LE TERRITOIRE DU SCHÉMA

Le territoire compte également une pluviométrie importante avec au minimum 1000 millimètres annuels et environ 130 jours de pluie par an.

Cependant, ces jours de pluie n'indiquent pas s'il pleut effectivement à l'heure du trajet domicile-travail. En réalité, pour un trajet de 30 minutes à Limoges, un travailleur à vélo sera mouillé 42 jours sur 235 journées travaillées. En étant pessimiste on peut donc retenir que 1 trajet sur 5 d'un travailleur à vélo sur le territoire se fait sous la pluie.

Ces caractéristiques climatiques vont rendre la pratique des mobilités actives occasionnellement inconfortables voire dangereuses lors d'événements extrêmes. Un équipement adéquate (ex: Vélo à Assistance Electrique, équipement de protection contre la pluie) et une pratique judicieuse (ex: ne pas rouler les jours de verglas) garantiront néanmoins une expérience bien vécue.

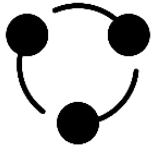
## Pluie à vélo, mythe ou réalité ?



Source : Pour l'environnement et le climat, agir en pédalant sans (trop) se mouiller, Météo-France, 2019



# MÉTHODE DU DIAGNOSTIC



## Partage d'informations et de travaux avec l'équipe projet mobilité.

L'équipe projet mobilité est composée d'élus et techniciens référents sur le sujet de la mobilité pour chacune des collectivités partenaires évoquées dans la partie Territoire du Schéma.



## 31 entretiens avec un panel d'acteurs autour de la mobilité. (voir page suivante)

Les entretiens ont été menés dans des conditions variées (sur place, en visioconférence, par téléphone) et de manière semi-directive ou plus rarement libre.



## Analyse de documents d'urbanisme.

Synthèse de documents d'urbanisme (SCoT, PADD, ORT, CTG, études de bourg, ...) sur tout ce qui a trait à la mobilité.



## Analyse de données nationales.

Manipulation des jeux de données INSEE (base équipement, recensement, ODD, base logement).



## 1 questionnaire avec 105 répondants.

Le questionnaire interroge les sondés sur leur manière de se déplacer, sur la manière dont ils souhaiteraient se déplacer et sur leurs perceptions de la mobilité active.




## Du terrain au sens propre.

Déplacement pour les rendez-vous professionnels sur le territoire en vélo à assistance électrique, transport en commun, covoiturage et autostop.

# ENTRETIENS : MÉTHODE DE L'ÉCHANTILLONAGE

## Quelles ont été les acteurs interrogés ?

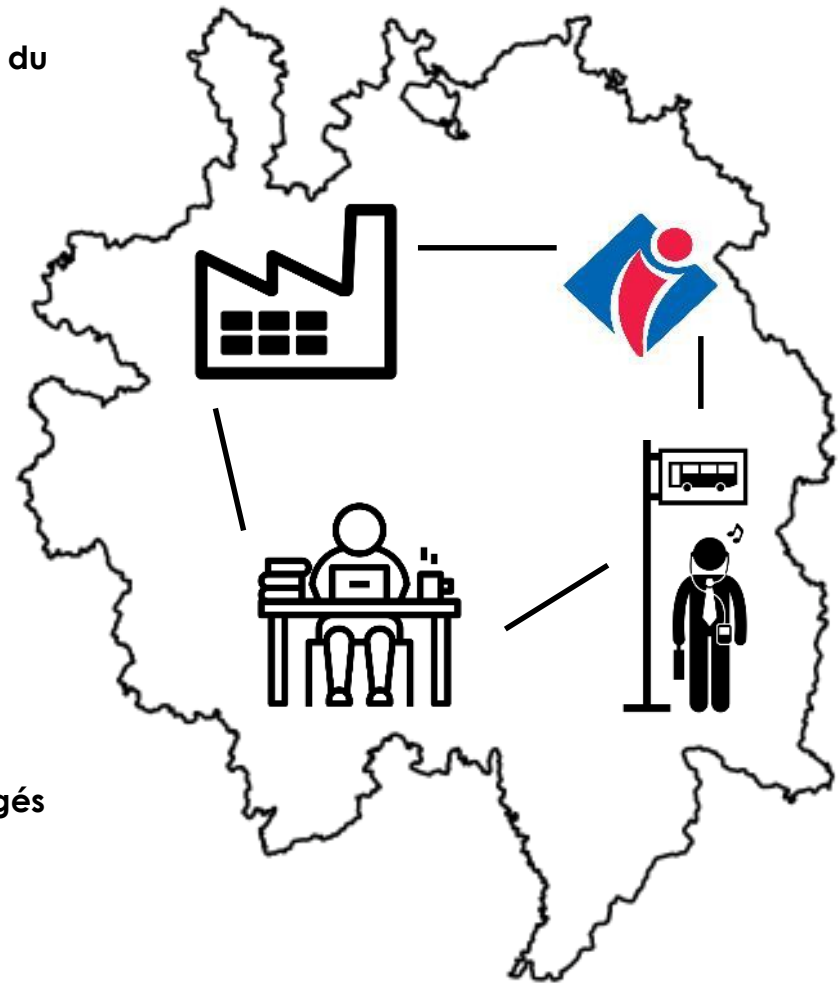
 Des employeurs de l'industrie, de l'intérim, du tourisme, du médico-social.

 Des acteurs publics de l'économie, de l'attractivité territoriale, du tourisme.

 Des acteurs publics et associatifs du social et de la solidarité.

 Des établissements du supérieur.

 Des usagers, acteurs associatifs et entrepreneurs engagés de la mobilité durable.



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

La Roche Basse

La Roche Haute

Montauban

Le Verminier

Les Coupres

La Vedanne

Laussac

Le Theil

La Villatte

Le Vieux Chêne

Villemonteix

La Chassagne

Le Pont des Malades

Choprune

Le Petit Limoge

Laubard

## 3. Analyse du territoire.



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

## UN TERRITOIRE TRÈS PEU DENSE...

Le territoire du Schéma Directeur des Mobilités Actives est légèrement plus dense que celui du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin. Le territoire reste à dominante rurale avec une seule des 164 communes qui est classée comme urbaine au sens de l'Insee. Le reste des communes sont considérés comme rurales avec quelques bourgs ruraux mais surtout une grande majorité de communes rurales à habitat très dispersé ou dispersé.

Mais rural signifie que les 71445 habitants du territoire d'étude sont réellement dispersés dans tous le territoire. En réalité, on retrouve une certaine concentration de ces habitants dans quelques communes du territoire. Ainsi **les 14 communes focus du territoire d'étude comptabilisent 33 776 habitants soit 47 % de la population totale pour seulement 14 % de la surface d'étude.**

Une seule « petite ville » (Ussel), classification appartenant aux communes urbaines pour l'Insee et 163 communes rurales :

- 9 « bourgs ruraux » (cités ci-contre) ;
- 27 communes « rurales à habitat dispersé » ;
- 127 communes « rurales à habitat très dispersé ».

## 16,9 habitants au km<sup>2</sup>

contre 12 pour le PNR mais 33 en France rural et 376 en France urbaine.

Les 9 bourgs ruraux du SDMA:

Bort-les-Orgues

Égletons

Meymac

Neuvic

Treignac

Aubusson

Felletin

Châteauneuf-la-Forêt

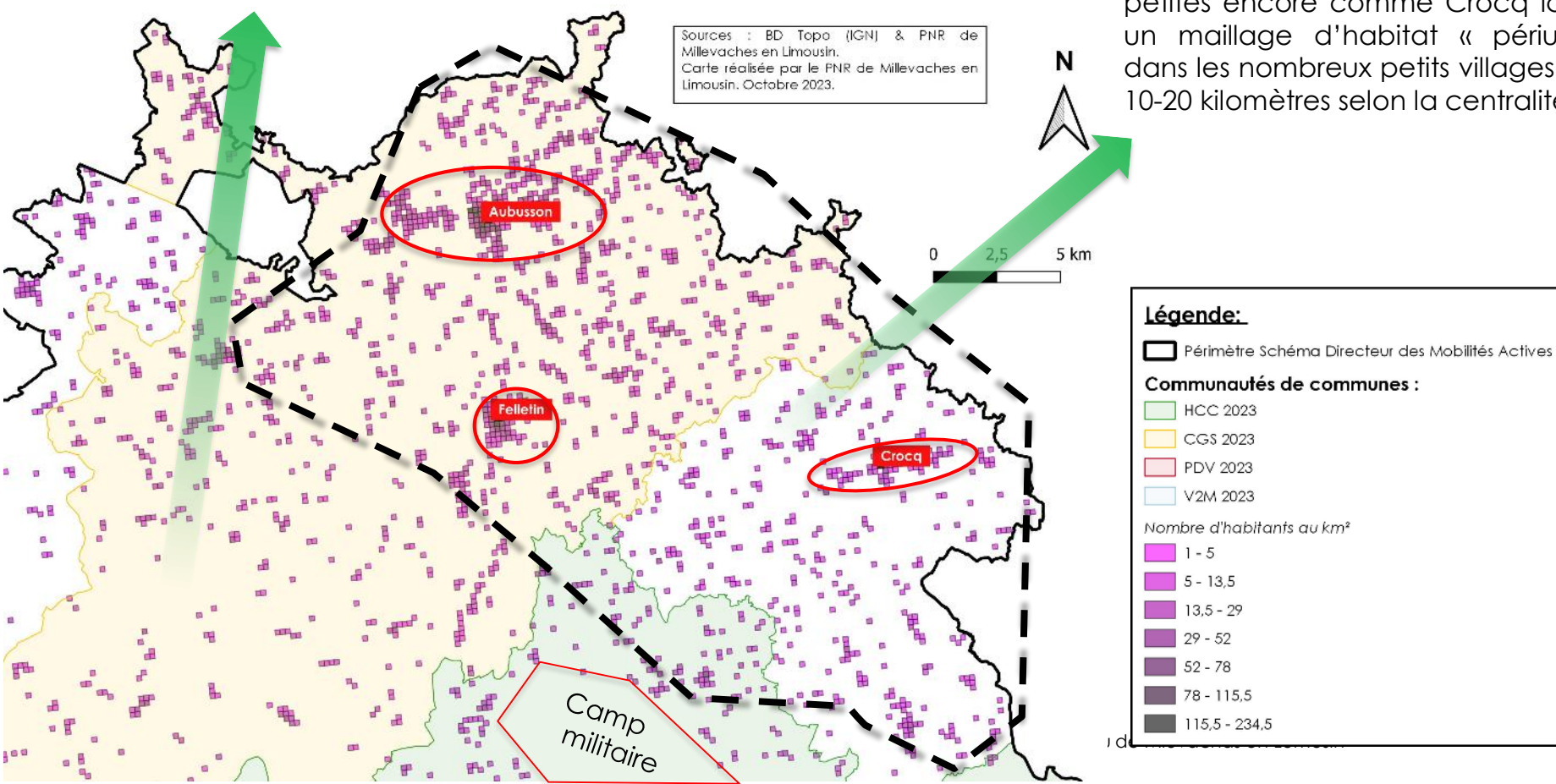
Eymoutiers

## AVEC UN HABITAT PAS SI DISPERSÉ

Une illustration de cette structuration du territoire côté creusois :

On observe une densité faible et un éparpillement sur le Plateau de Millevaches et de La Courtine - tout comme sur la Haute-Dordogne et le Massif des Monédières...

Et des polarités plus ou moins fortes des bourgs ruraux (et autres centralités plus petites encore comme Crocq ici) avec un maillage d'habitat « périurbain » dans les nombreux petits villages jusqu'à 10-20 kilomètres selon la centralité.



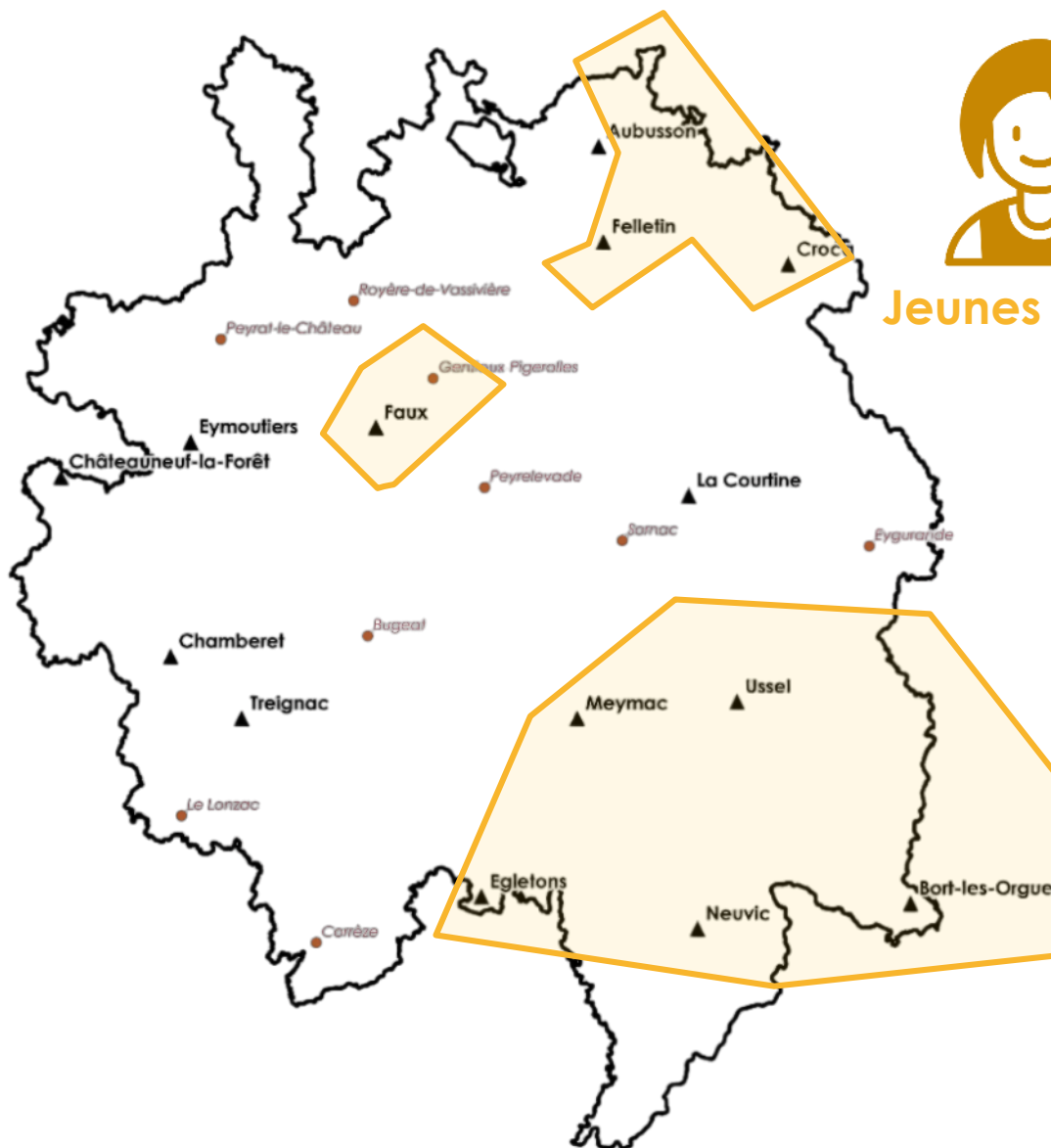


## QUI HABITE LE TERRITOIRE ?

On retrouve également des dynamiques différentes dans la répartition des classes d'âge sur le territoire.

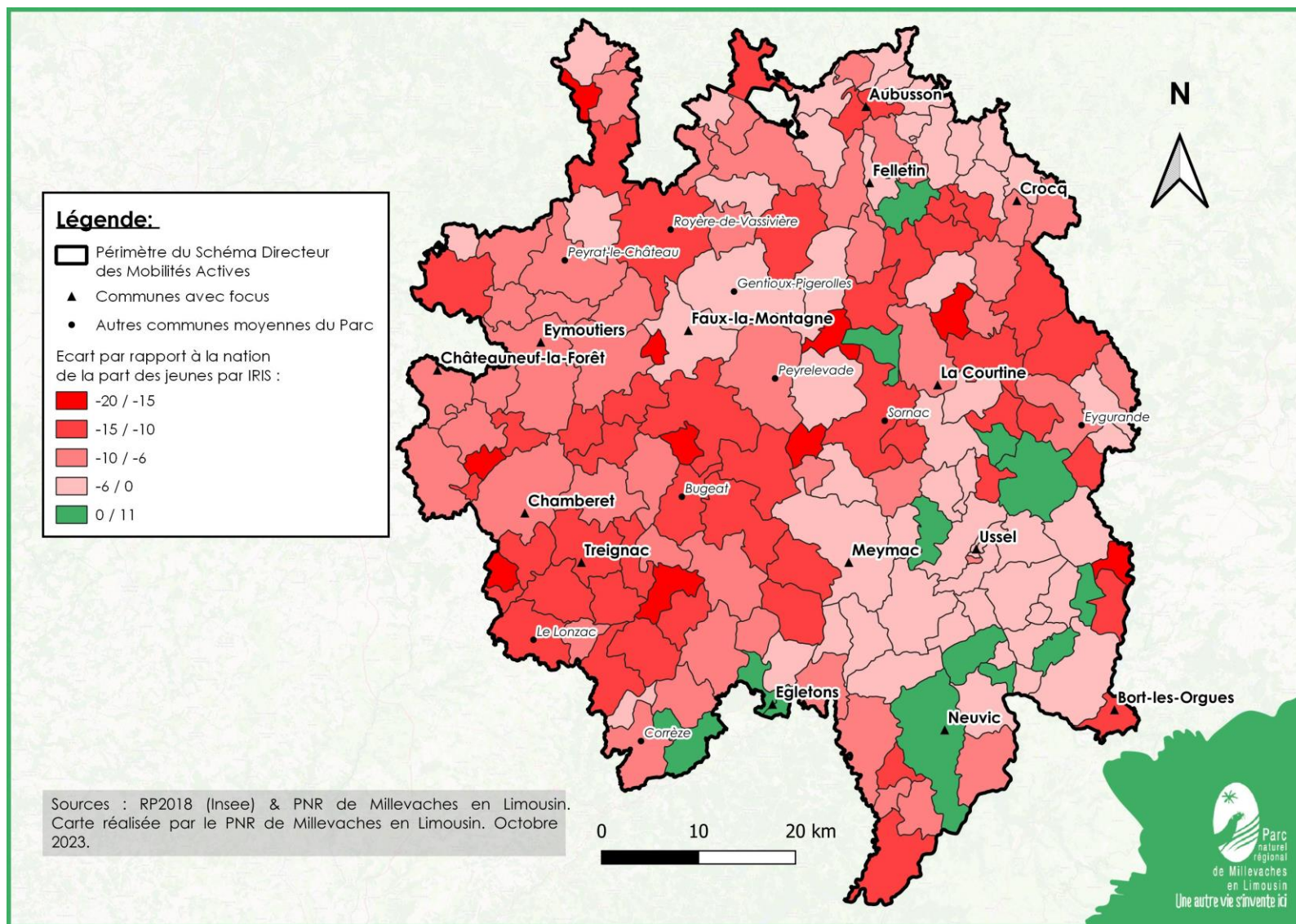
La plus forte proportion de jeunes (0-20 ans) dans la population communale se retrouve schématiquement dans les communes autour du bassin d'Aubusson (Aubusson exclue), sur les communes du Plateau de Gentioux-Pigerolles et de Faux-La-Montagne et sur le bassin de vie Meymac-Ussel-Bort-Neuvic-Egletons.

Dans les espaces encadrés en jaune sur ce schéma, les jeunes représentent au moins un cinquième de la population locale. Ces territoires sont représentatifs de la répartition des jeunes dans la population nationale. Voir la carte détaillée en page suivante.



Jeunes (0-20 ans)

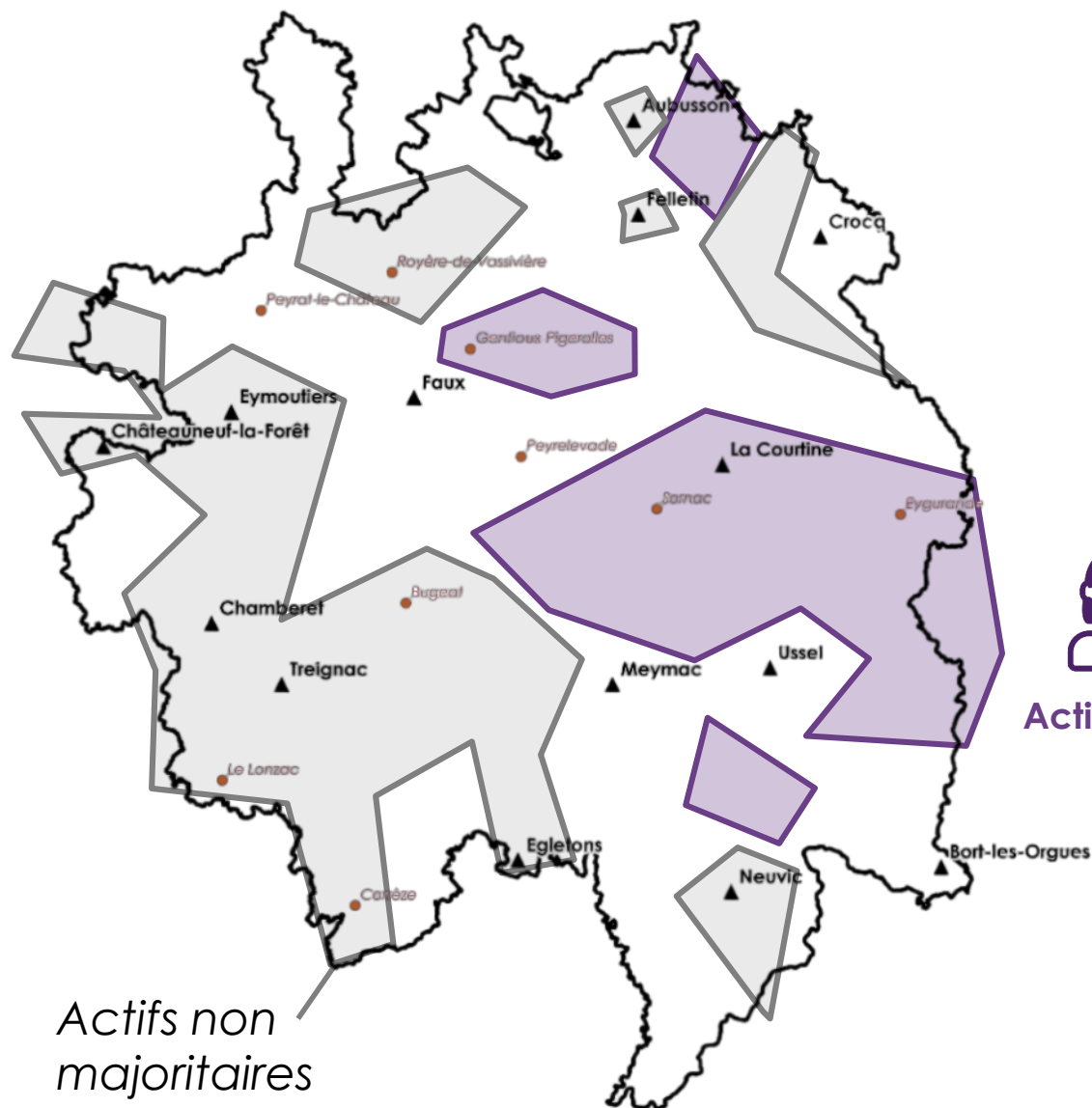
# QUI HABITE LE TERRITOIRE ?



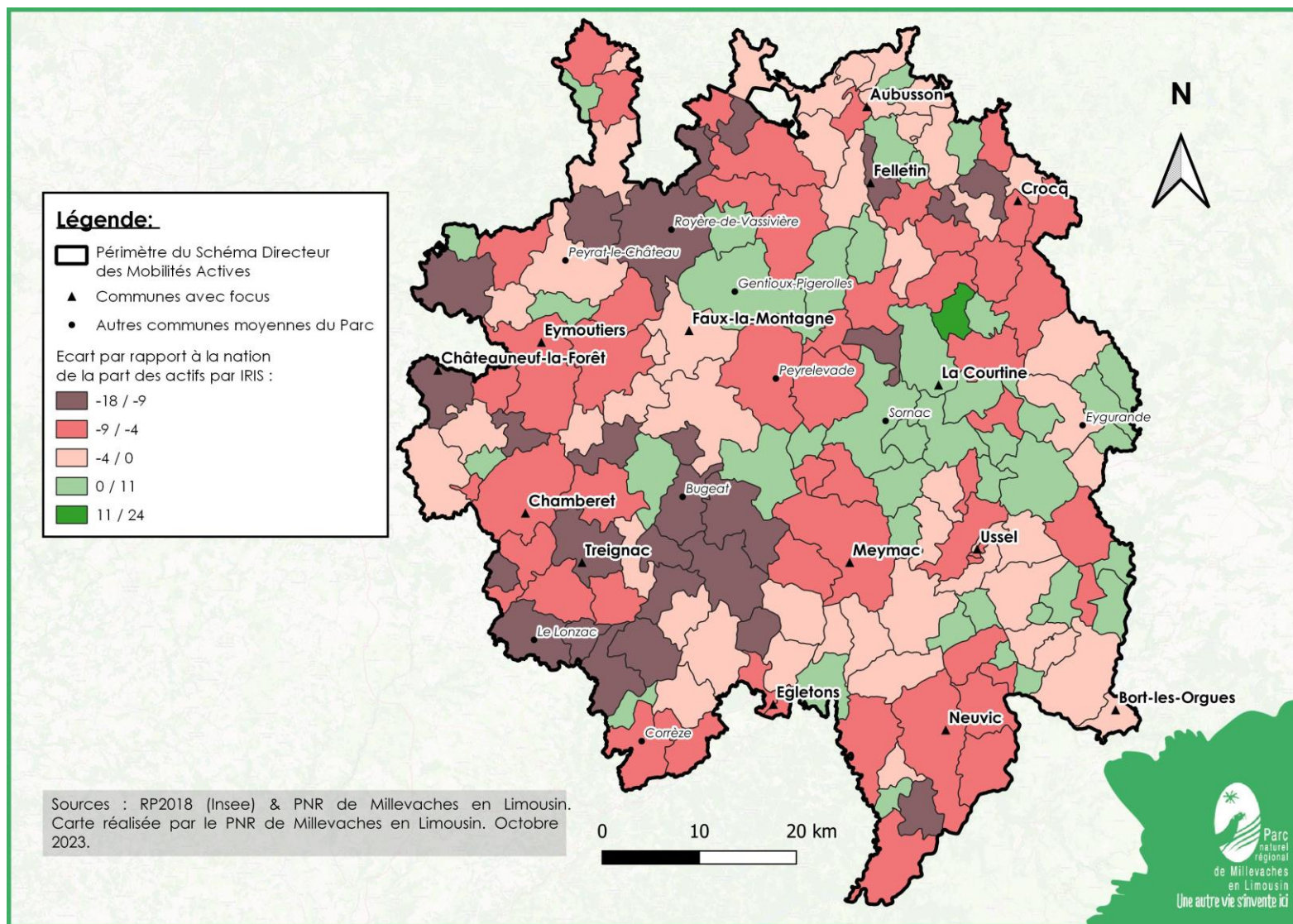
## QUI HABITE LE TERRITOIRE ?

Pour les actifs (20-64 ans) on les retrouve schématiquement autour de la commune de Gentioux-Pigerolles et sur le bassin de vie Meymac-Ussel-Bort-Neuic-Egletons mais en excluant ses 5 pôles principaux. A l'inverse, on retrouve une part faible d'actifs autour de Royère-de-Vassivière et Neuvic, de la Communauté de communes Portes de Vassivière et dans les Monédières.

Dans les espaces encadrés en gris sur ce schéma les actifs représentent 20 à 40% de la population locale, tandis qu'en violet ils représentent plus de 50% de la population. Ces territoires violets sont sur-représentatifs de la répartition des actifs dans la population nationale. Les territoires non délimités situent dans la moyenne nationale ou un peu en dessous avec 40 à 50 % de population locale active. Voir la carte détaillée en page suivante.



# QUI HABITE LE TERRITOIRE ?



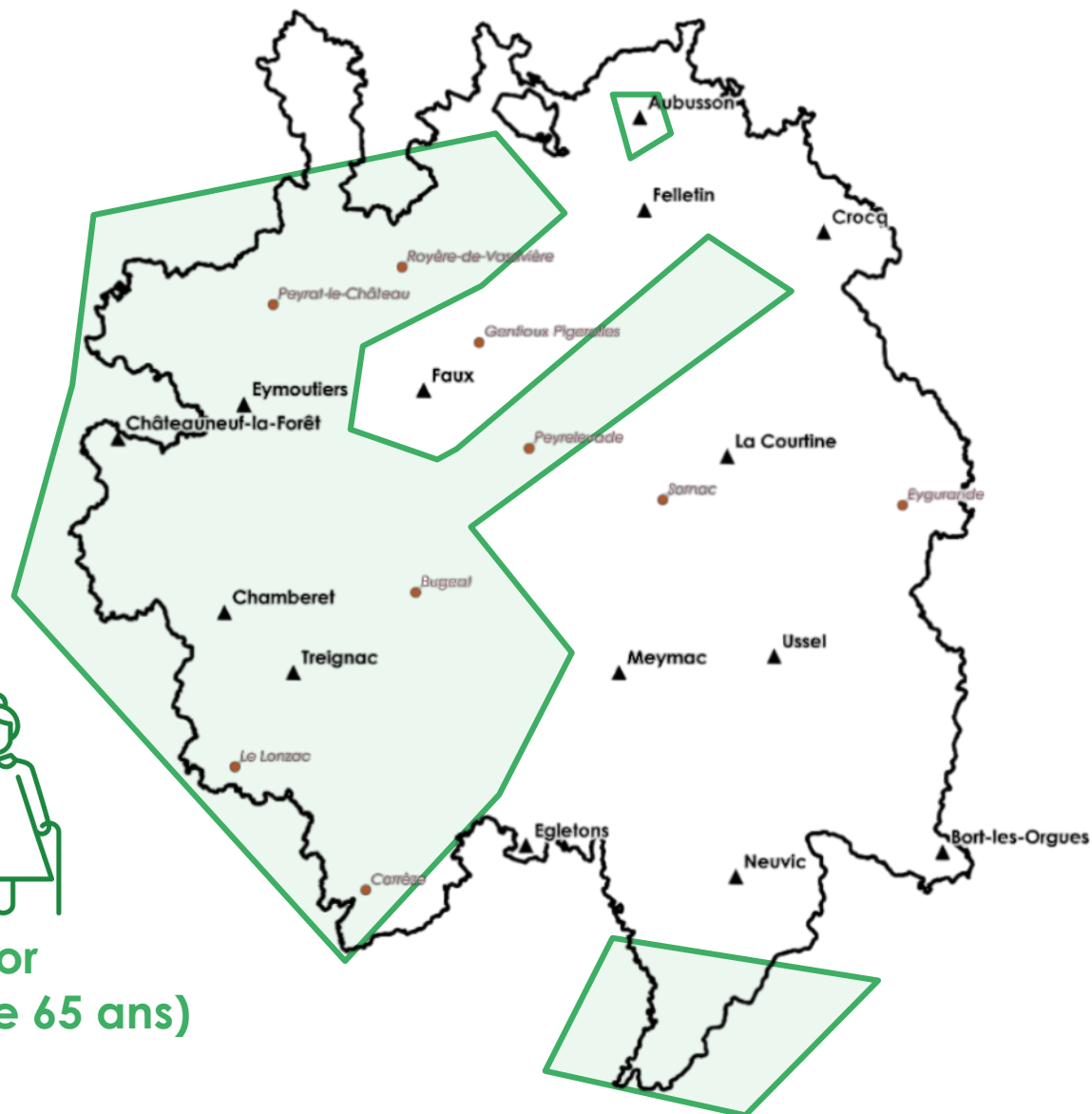
## QUI HABITE LE TERRITOIRE ?

Pour les seniors (65 ans et plus), on les retrouve en proportion plus forte dans sur les communes à l'Est du Schéma Directeur des Mobilités Actives et sur la pointe Sud de la Haute-Dordogne.

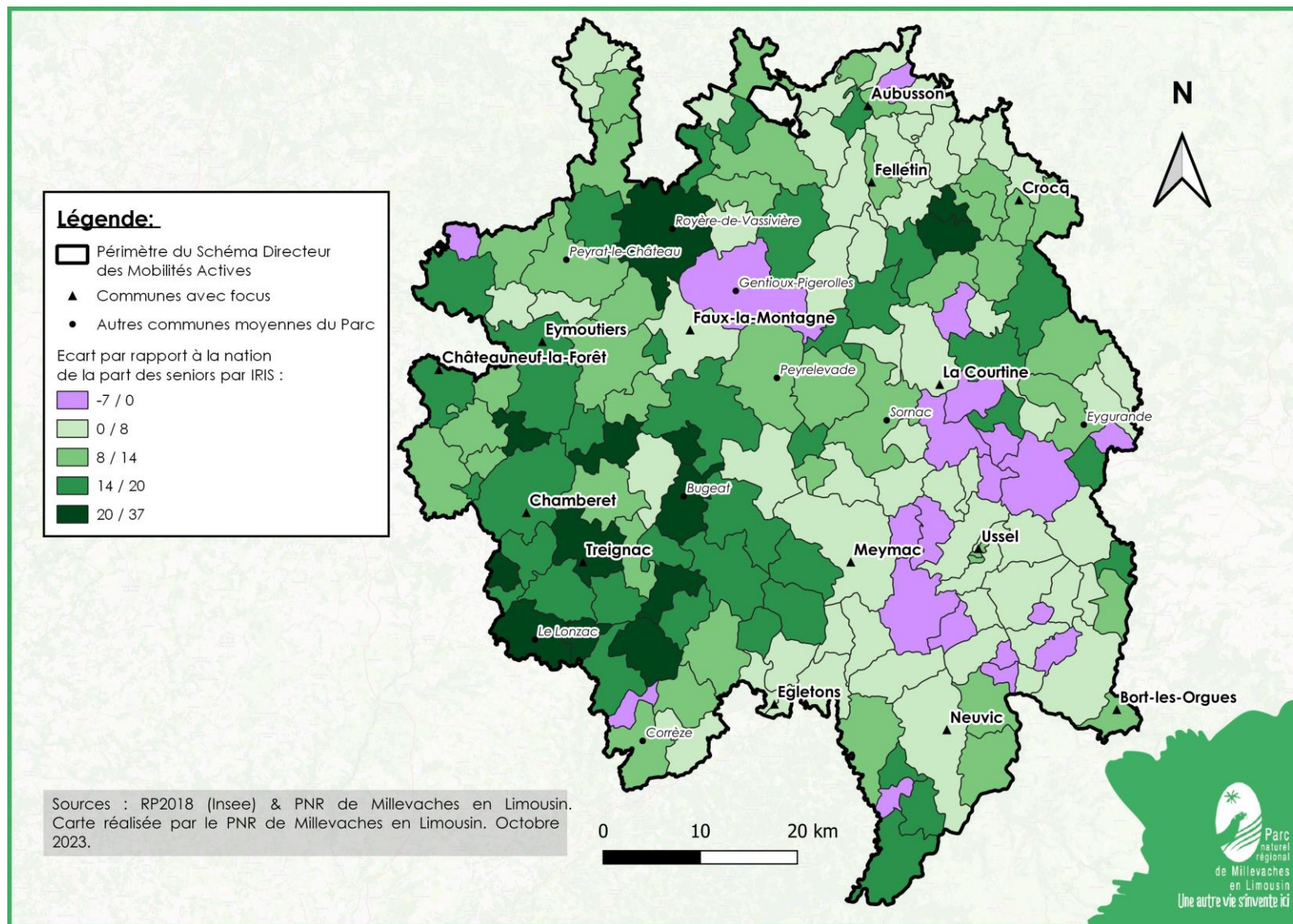
Dans les espaces encadrés en vert sur ce schéma les seniors représentent du tiers à la moitié de la population locale soit une proportion au-dessus de la moyenne nationale pour cette catégorie de population. Voir la carte détaillée en page suivante.



**Senior  
(+ de 65 ans)**



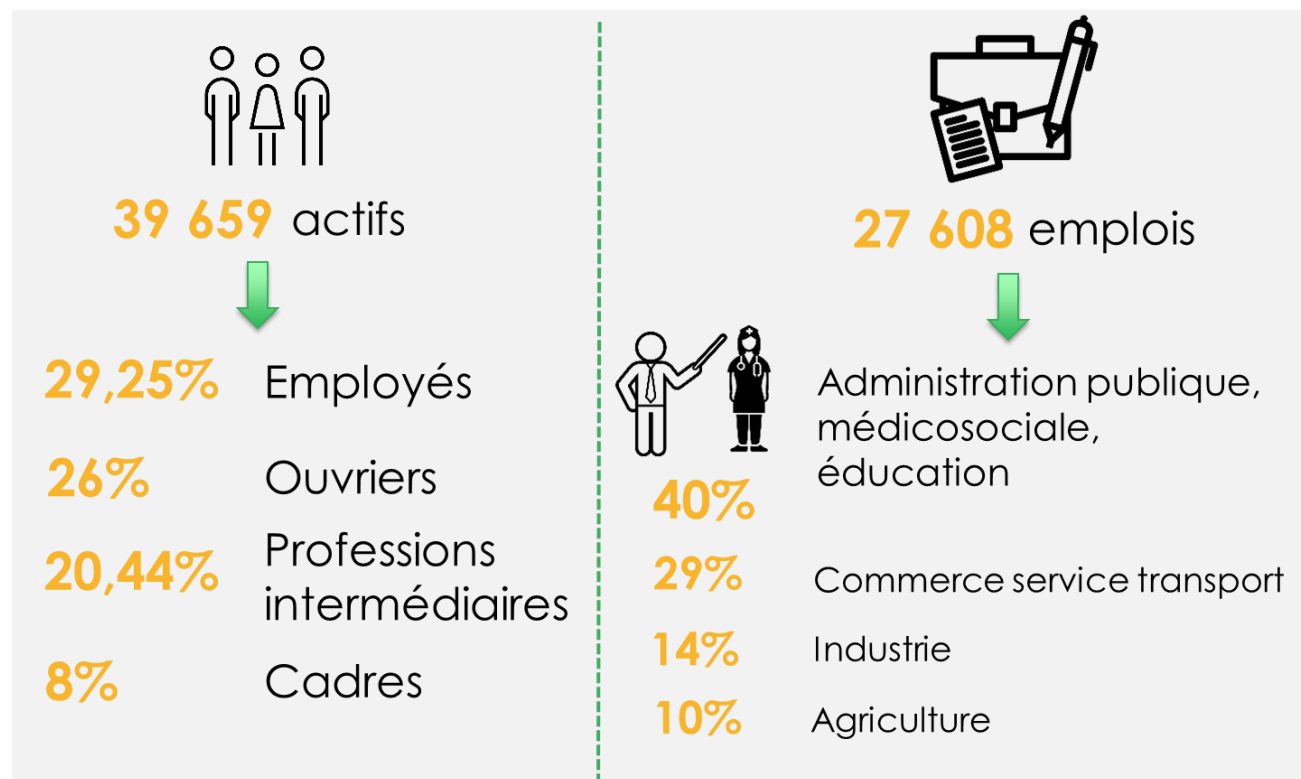
# QUI HABITE LE TERRITOIRE ?



## L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

La population active du Schéma Directeur des Mobilités Actives est principalement composée d'employés et d'ouvriers (plus de la moitié des actifs), suivi des professions intermédiaires et des cadres (plus du quart des actifs).

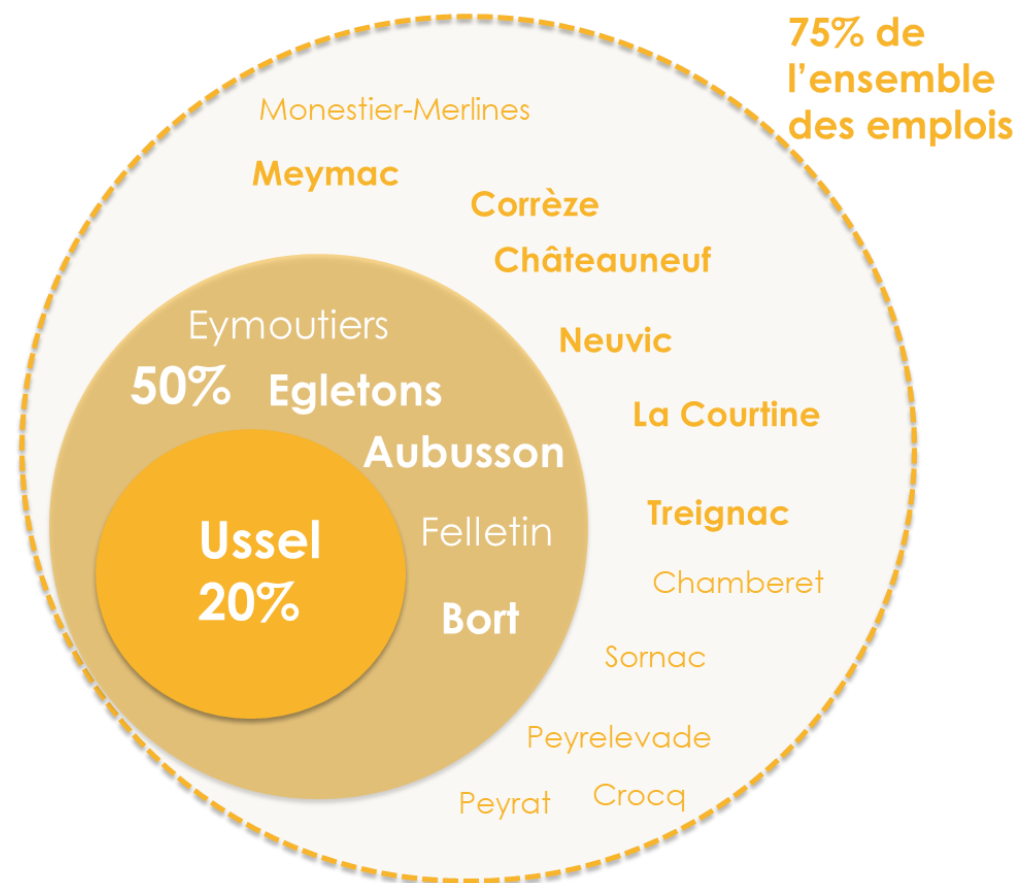
Les emplois se concentrent dans les secteurs de l'administration publique, du médico-social et de l'éducation, suivi du secteur du commerce, services, transport. L'industrie et l'agriculture compte également pour le territoire.



## RÉPARTITION DE L'EMPLOI

La répartition géographique des emplois se structure autour de quelques pôles structurants dont on retrouve assez logiquement leurs impacts dans la répartition de la densité de population sur les communes mêmes et autour. En effet, certaines communes possèdent un décalage entre leur nombre d'actifs et les emplois qu'elles offrent, engendrant un effet de périurbanisation, certes dans les ordres de grandeur du territoire, mais qui existe belle et bien.

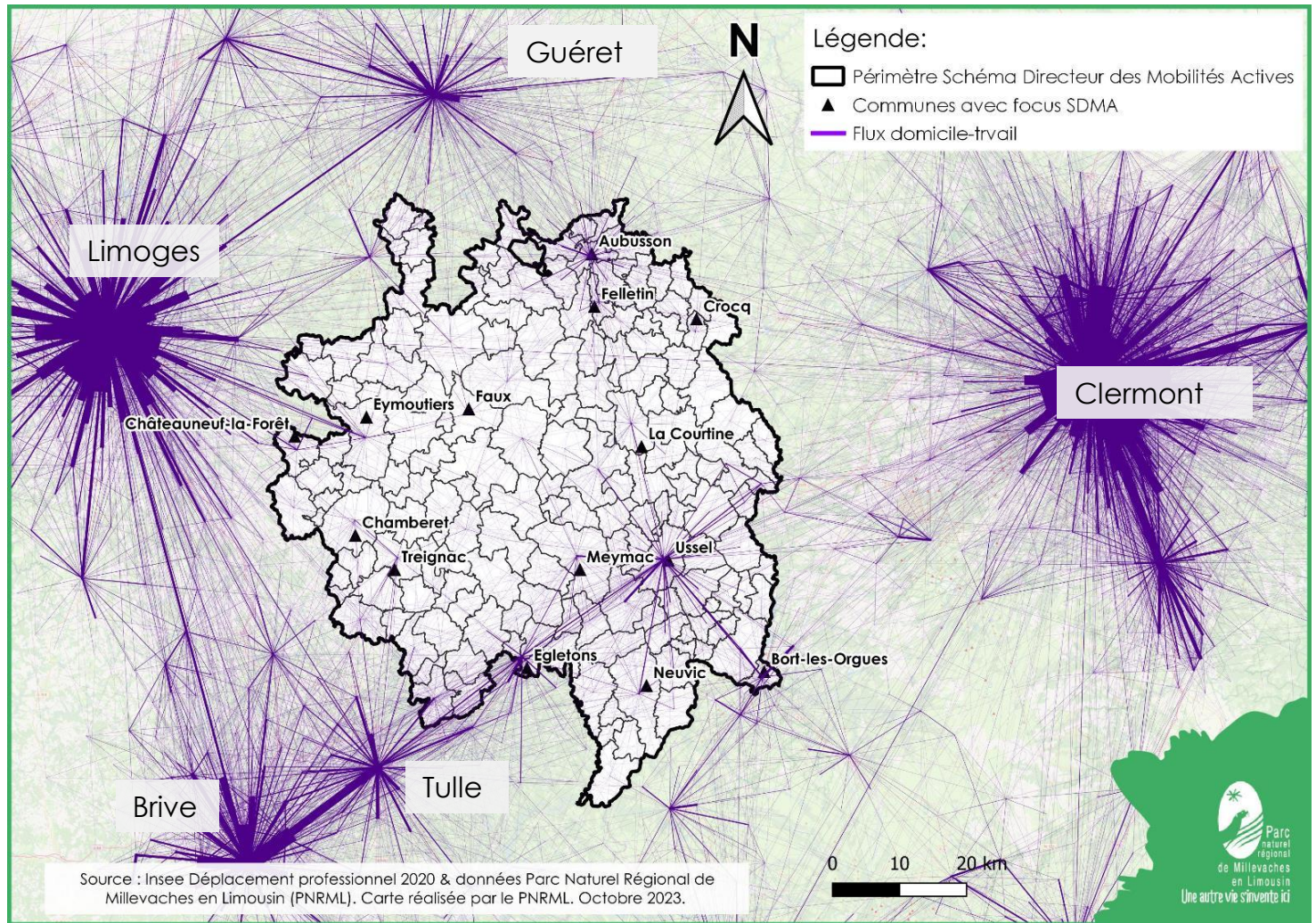
Communes ayant plus d'emplois que d'actifs	plus
Aubusson	825
Bort-les-Orgues	371
Ussel	215
Monestier-Merlines	199
La Courtine	142
Corrèze	94
Crocq	76
Domps	42
Treignac	24
Royère-de-Vassivière	13





# PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL À L'EXTÉRIEUR DU PARC

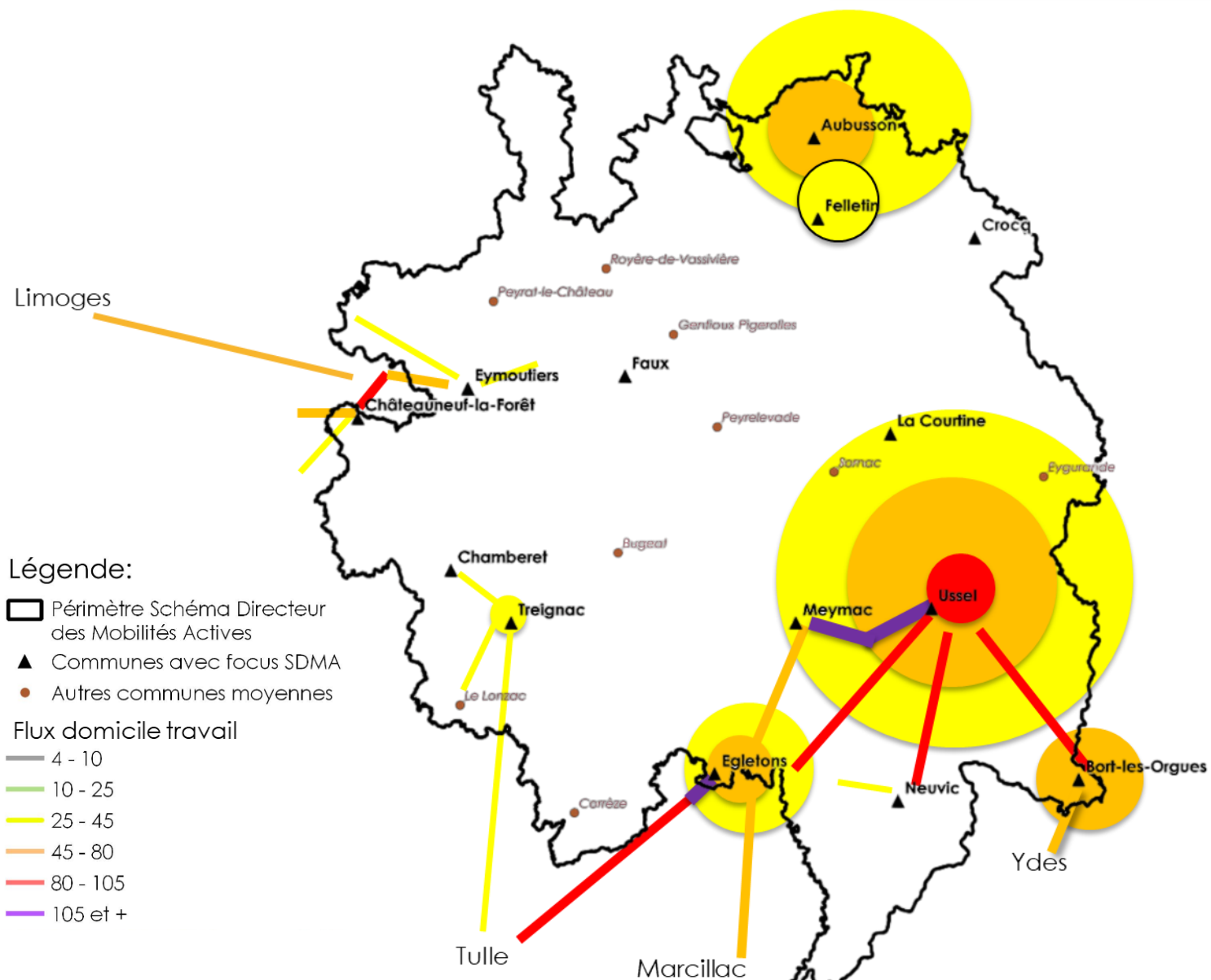
Les ordres de grandeur du territoire sont en effet en décalage avec la dynamique des territoires urbains. Mis à part l'axe Ussel Egletons Tulle Limoges, on observe sur cette carte des flux domicile-travail que le territoire du Schéma Directeur des Mobilités Actives est à l'écart des principaux flux de l'Ouest du Massif central. Pour rendre visible la structure du territoire, il faut donc travailler dans ces ordres de grandeurs.



# PRINCIPAUX FLUX DOMICILE-TRAVAIL DES NAVETTEURS...

À l'échelle du Schéma Directeur des Mobilités Actives, les principaux flux domicile-travail des actifs navetteurs se structurent en halo autour de Aubusson-Felletin, Ussel, Bort-les-Orgues, Egletons et dans une moindre mesure autour de Treignac.

On retrouve également des structurations linéaires entre Limoges et Châteauneuf-la-Forêt / Eymoutiers et entre Tulle et Egletons / Ussel et Tulle et Treignac. Sur le reste du territoire, les flux sont plus diffus, en dessous des 25 aller-retours par jour et surtout assez maillés.



## ... ET NE PAS OUBLIER LE FLUX DES ACTIFS « STABLES »

Les flux des actifs « stables », c'est-à-dire, des personnes qui travaillent sur leur commune de résidence sont intéressantes pour les mobilités actives. Dans un territoire où les bourgs sont souvent éloignés de 7-10 km les uns des autres, les mobilités actives auront un potentiel fort sur les trajets-domicile travail dans des communes où la part des actifs stables est haute. On voit que globalement l'ensemble des communes focus rassemblent des parts intéressantes. En prenant les médianes des déplacements domicile-travail des communes focus, on a la confirmation qu'à l'exception de Meymac, Neuvic et Felletin, la moitié de leurs habitants qui travaillent ont une distance courte pour leur travail ( $\leq 5$  km).

Communes	Distance médiane domicile travail (km)
Bort-les-Orgues	1,5
Chamberet	2,2
Égletons	5
Meymac	17,4
Neuvic	10
Aubusson	1,3
Treignac	1,5
Ussel	2
La Courtine	1,3
Crocq	1
Faux-la-Montagne	2,6
Felletin	10,6
Châteauneuf-la-Forêt	2,1
Eymoutiers	1,8

Légende:

▭ Périmètre Schéma Directeur des Mobilités Actives

▲ Communes avec focus SDMA

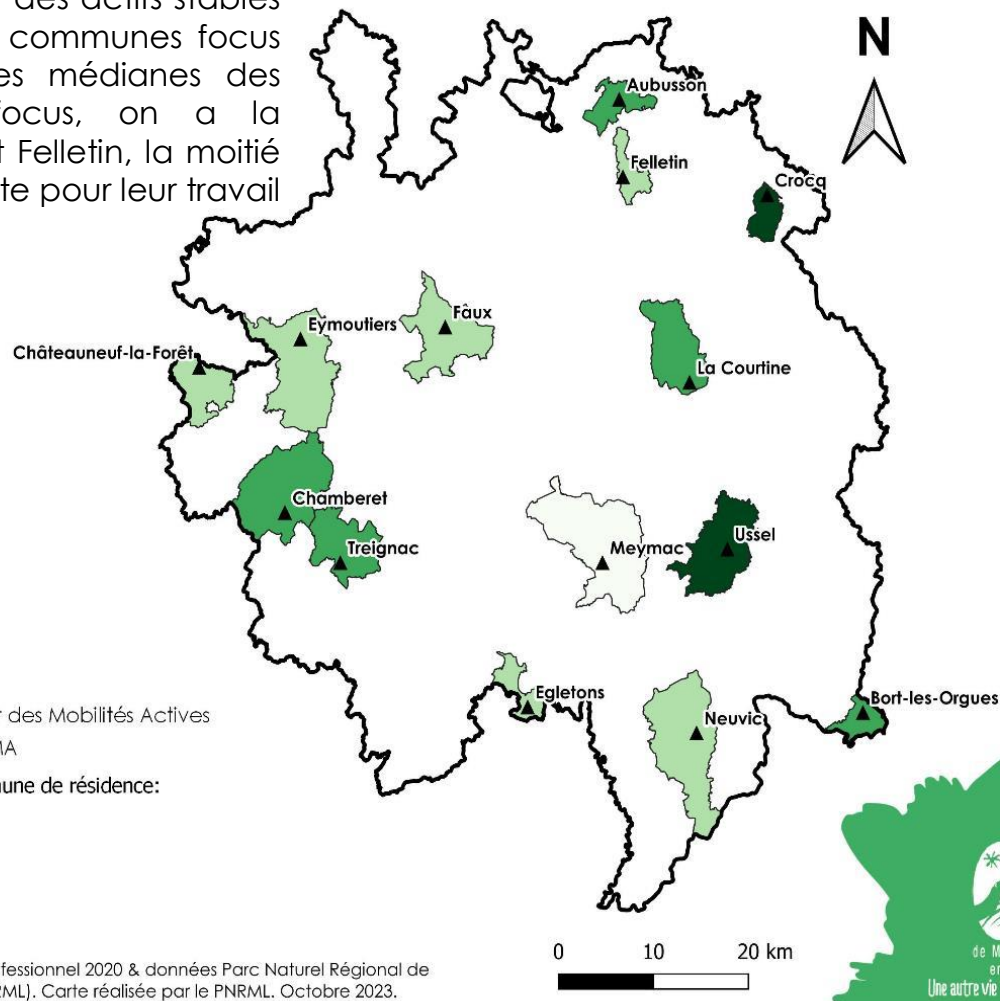
% des actifs travaillant sur la commune de résidence:

□ 23 - 30

■ 30 - 40

■ 40 - 50

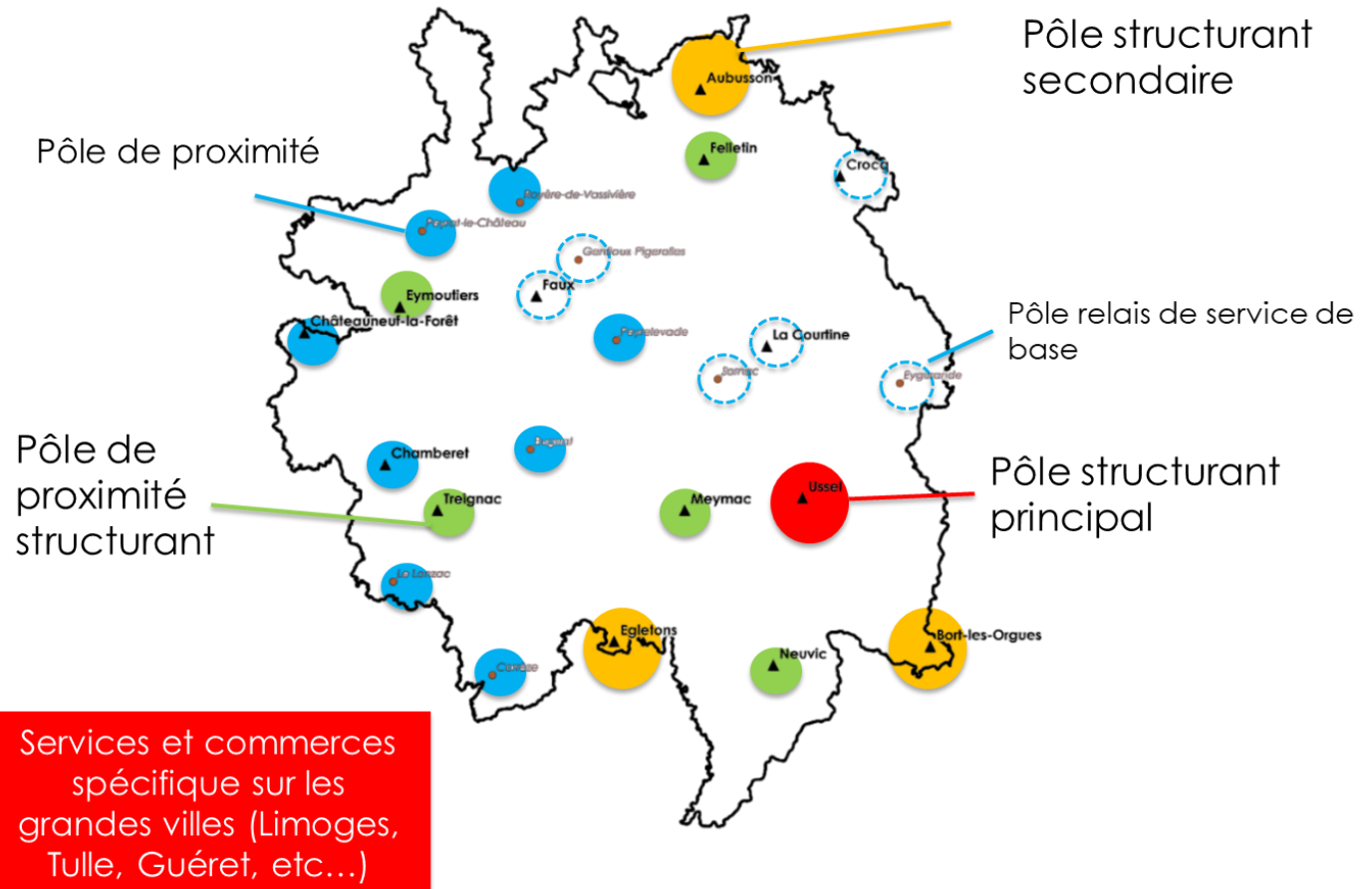
■ 50 - 54



Source : Insee Déplacement professionnel 2020 & données Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin (PNRML). Carte réalisée par le PNRML, Octobre 2023.

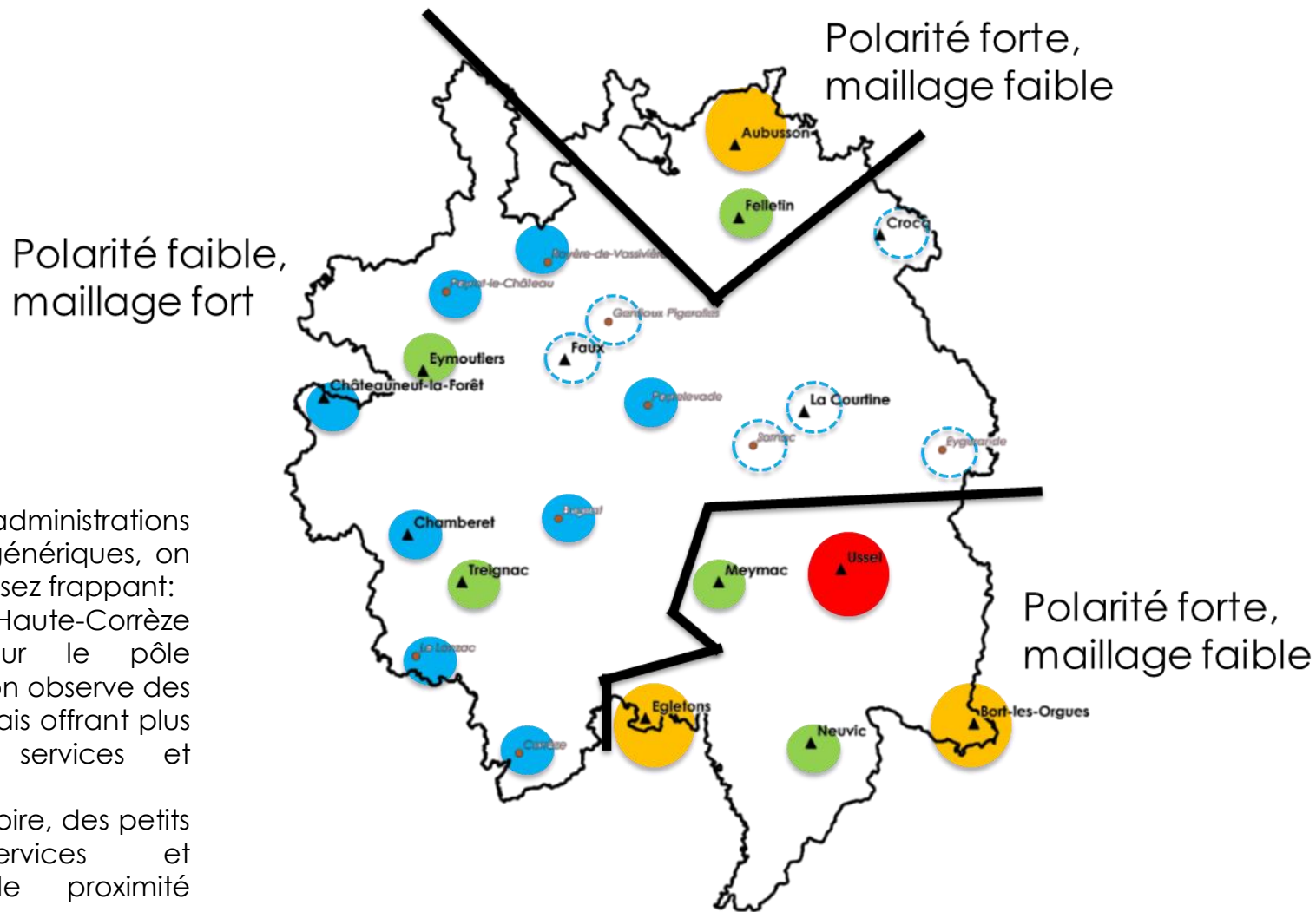
# ADMINISTRATIONS ET SERVICES À LA POPULATION

Pour les déplacements liés à l'accès aux administrations, commerces et services, les grandes villes aux alentours (Limoges, Guéret, Tulle, Brive-La-Gaillarde, Clermont-Ferrand et Montluçon) peuvent être visitées pour les services et commerces spécifiques, spécialisés. Néanmoins, on retrouve globalement grâce à l'éloignement des grandes agglomérations une offre importante et maillée et une petite ville comme Ussel qui joue le rôle de pôle structurant...



# ADMINISTRATIONS ET SERVICES À LA POPULATION

Territoire, commerces et services



... Pour les services, administrations et commerces plus génériques, on observe un clivage assez frappant:

- Sur le Pays Haute-Corrèze Ventadour et sur le pôle Aubusson-Felletin, on observe des pôles atrophiant mais offrant plus de commerces, services et administrations.
- Sur le reste du territoire, des petits commerces, services et administrations de proximité maillent le territoire.

## ACCÈS AU SOIN



Sur la santé, un **maillage de médecins généralistes est observé**. Mais les **distances entre les communes (et dans les communes elles-mêmes) sont importantes**. De fait, d'une commune à l'autre, lorsqu'une commune perd un médecin, la dégradation du service peut être brutale. C'est par exemple le cas pour certaines communes du Cœur plateau, des Monédières et du secteur Confolent-Port-Dieu qui n'ont pas de médecins dans leurs communes voisines.



Les services de solidarité départementaux témoignent d'un accès en revanche plus compliqué aux médecins spécialistes et en conséquence une dégradation de l'état de santé.

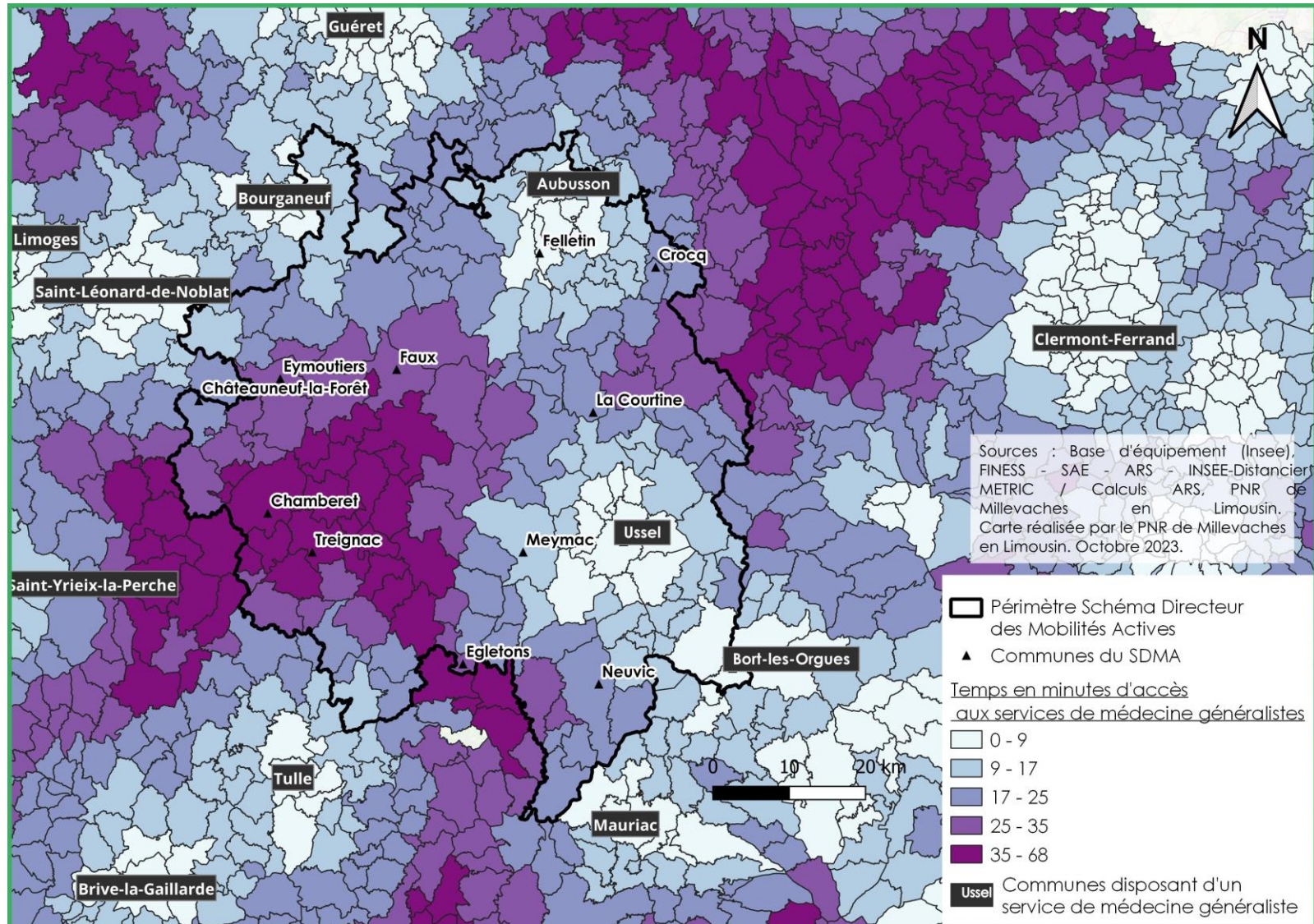


Une solution évoquée est l'offre de soin mobile ou la mobilité « aller vers ». L'offre de soin mobile reste encore rare mais **plébiscitée** (ex: camion ophtalmologue Felletin).



L'accès aux urgences et autres services hospitaliers est de loin plus compliqué sur le territoire d'étude surtout dans les Monédières et le cœur du Plateau de Millevaches. Les personnes ayant recours régulièrement à des visites hospitalières comme des personnes porteuses de **maladies longues difficiles et non mobiles** sont victimes d'une double peine surtout si ces dernières ne sont pas encore reconnues Affection Longue Durée (voir carte page suivante).

## ACCÈS AU SOIN HOSPITALIER



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



4. Être mobile  
aujourd'hui en  
milieu rural.



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

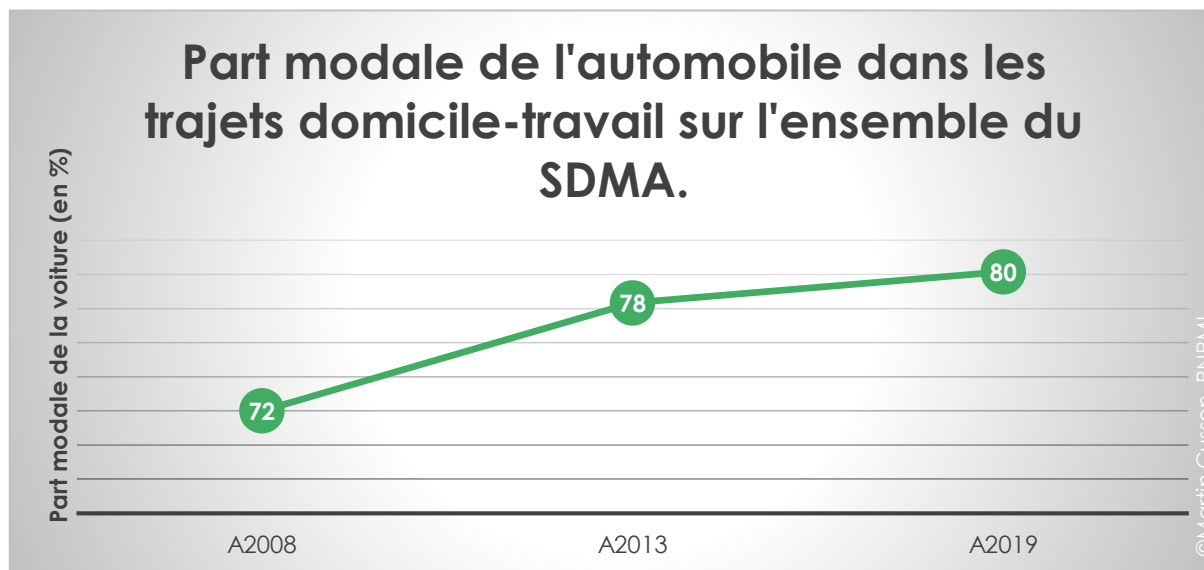


# UNE STABILITÉ DANS LA PRÉDOMINANCE DE LA VOITURE...

Dans ce territoire, la voiture est sans surprise le mode de transport le plus utilisé. 4 trajets du quotidien sur 5 sont réalisés en voiture d'après les résultats des enquêtes Insee, soit autant que la moyenne française en 2019. Et la tendance est encore à la hausse...

Ces trajets sont en majorité réalisés en voiture thermique : sur 46 414 véhicules seuls 120 sont électriques en 2021... La voiture électrique est donc encore loin de répondre aux enjeux de dépendance aux énergies fossiles carbonées, ni de mobilité.

D'autant que plus d'un ménage sur 10 n'a pas de voitures. Une situation compliquée à vivre dans un territoire qui s'organise quasi exclusivement autour de ce mode de déplacement.



**46 414**  
véhicules



**Dont 120**  
**électriques**  
(en 2021, Insee base ODD).

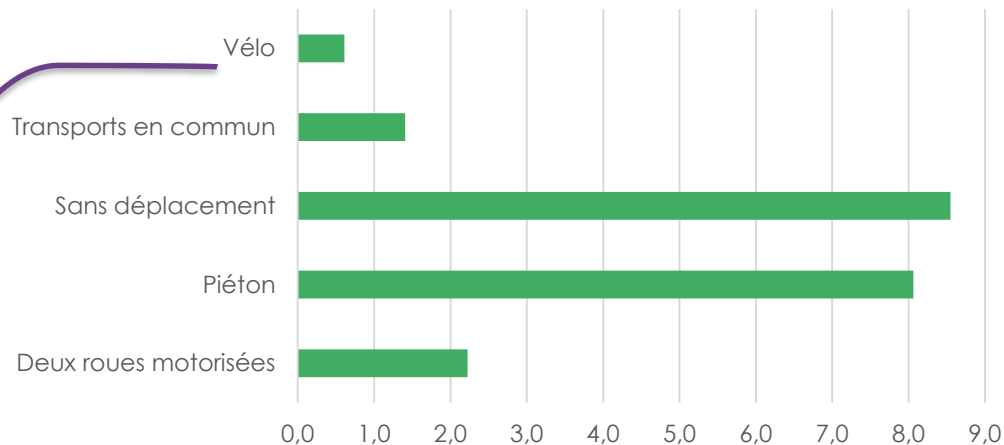


**12%** des ménages du SDMA n'ont pas de voitures.

(2020, Insee).

## ...ET UNE MARGINALISATION DES AUTRES MODES

Parts modales dans les déplacements domicile-travail sur le SDMA



Les autres modes de déplacement sont anecdotiques - même si il existe de fortes disparités d'une commune à l'autre. Les cyclistes restent encore assez minoritaires au dernier recensement.

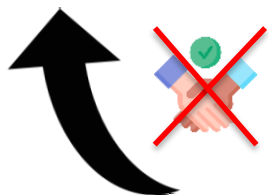
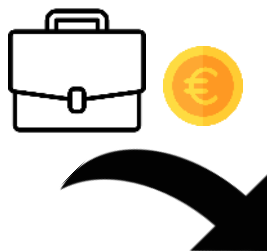
« On a l'impression de passer pour des hurlubertus » - Sylvain et Aurore, travailleurs du médico-social et « vélotaffeurs » de Chavanac à Sornac.



# « ÊTRE MOBILE C'EST ÊTRE ACTEUR DE SA VIE »

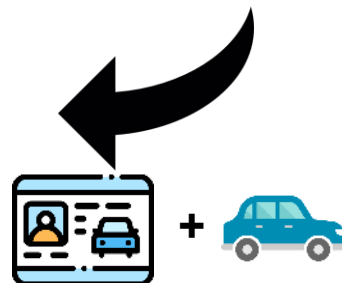
Malgré qu'elle soit le mode de transport le plus fréquent, la voiture n'est pas sans poser de problèmes sociaux. **Devenir mobile en milieu rural dépendant de la voiture c'est effectivement « le serpent qui se mord la queue » :**

L'emploi est ce qui va permettre aux personnes les plus modestes de se payer leur permis. On pense aux jeunes mais c'est aussi toutes les personnes qui arrivent sur le territoire sans avoir eu besoin de permis auparavant.



Mais sans véhicules personnels et sans permis, il est difficile, de se rendre aux entretiens d'embauche. La mobilité étant même considérée parfois comme une preuve de la motivation individuelle (et non le résultat d'un contexte social), des employeurs refusent l'embauche de candidats non mobiles.

Comment cela se passe-t-il alors pour les individus qui ne disposent pas de soutiens dans cette démarche? Réponse page suivante.



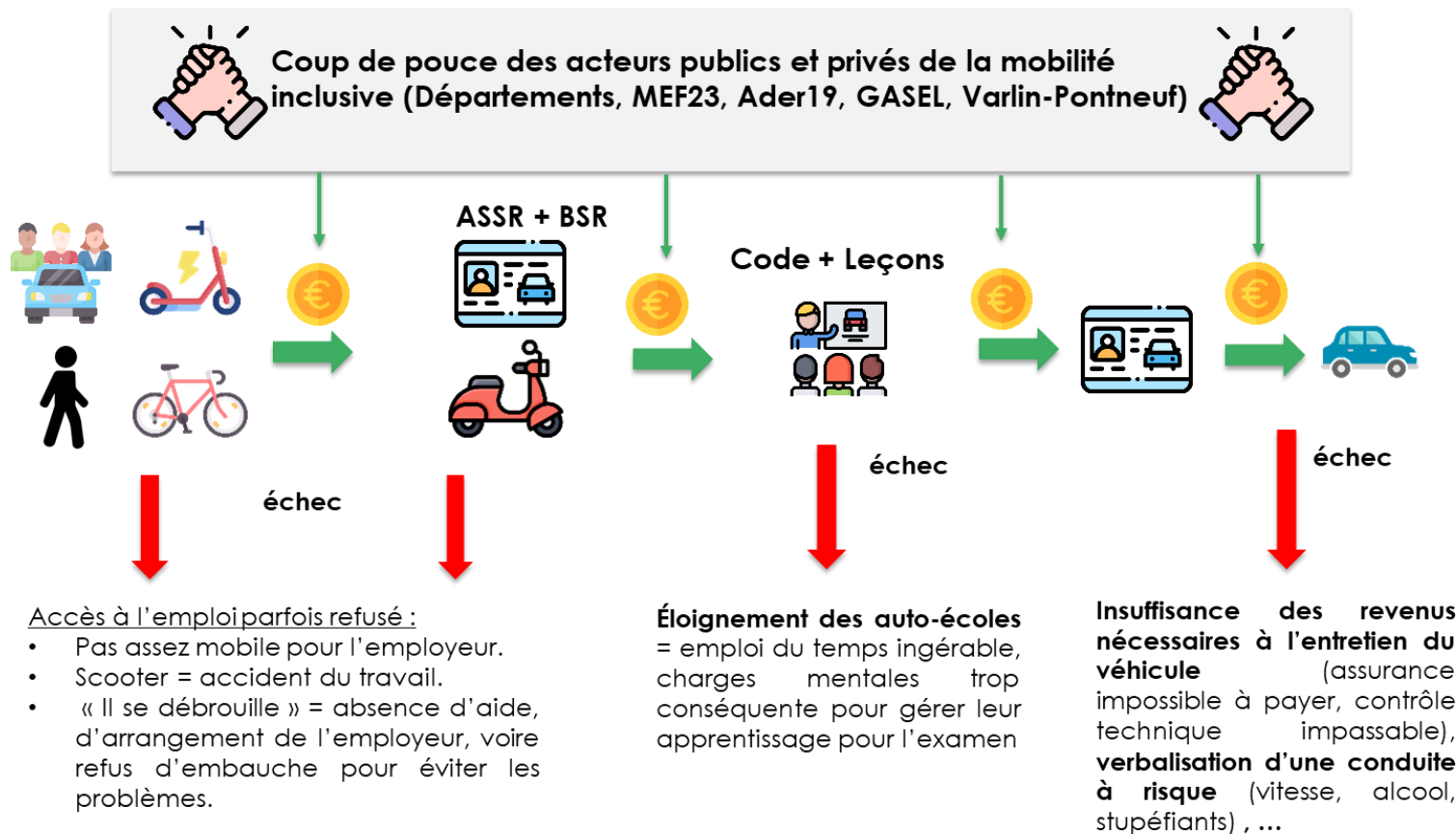
Le permis seul peut déjà suffire dans des ménages pouvant mettre à disposition un véhicule sous-utilisé ou acheter un véhicule supplémentaire. Sur le territoire du schéma 40% des ménages sont d'ailleurs multi motorisé. Mais beaucoup vont devoir aussi acheter leur véhicule d'occasion, [un bien de plus en plus cher](#). En cause : un marché du neuf basé sur des volumes restreints avec des véhicules suréquipés très coûteux. Mécaniquement, l'offre du marché d'occasion est réduit en volume et augmente en demande sous l'effet d'éviction d'une partie des ménages les moins aisés du marché du neuf. Et en prime les nouveaux véhicules suréquipés revendus en occasion coûte cher à entretenir. Ainsi l'emploi va être un levier de financement du permis.



« On se retrouve à faire le taxi » - Phrase revenue régulièrement des employeurs et acteurs sociaux.

# UN PARCOURS SEMÉ D'EMBUCHES

**Lecture du Schéma:** les personnes démarrant de zéro s'aident d'une mobilité active parfois subie (ex: les travailleurs de nuit qui prennent la trottinette électrique au bord de la départementale en hiver) ou de la solidarité de leurs collègues, amis ou familles qui acceptent de les conduire au travail. La première étape est ensuite d'accéder à l'ASSR et au BSR pour conduire un scooter (véhicule personnel dont les employeurs craignent les accidents ou les jours d'absence pour conditions météorologiques inconfortables ou dangereuses). L'obtention du Code et du permis est l'étape suivante non sans difficulté. Une fois le permis obtenu, on va s'acheter sa voiture individuelle pour être mobile... Tant que l'on peut l'entretenir et qu'on ne perd pas son permis. Sinon c'est retour à la case départ...



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



5. Mobilités partagés,  
état actuel et  
potentiel.



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

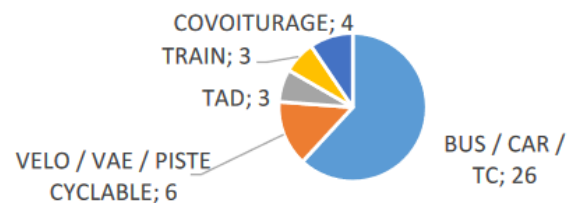
Une autre vie s'invente ici

# TRANSPORTS EN COMMUN : L'ALTERNATIVE FAVORITE ?

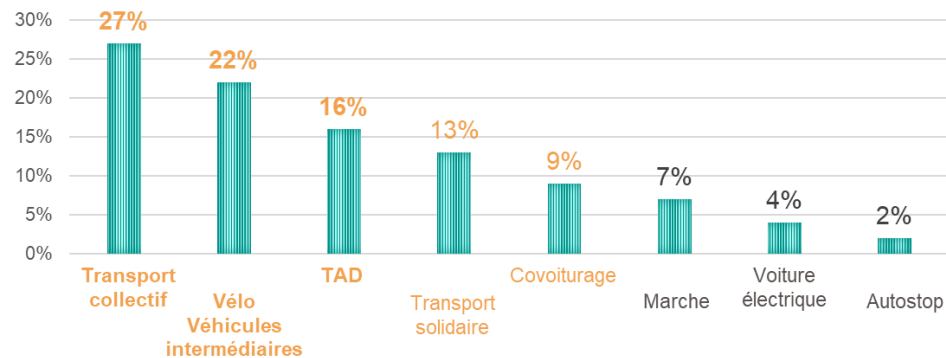
Le territoire du Schéma Directeur dispose de 3 lignes de trains (lignes TER 25, 26 et 27 de la Région Nouvelle-Aquitaine) et d'un réseau de bus qui maille également le territoire Creusois et dans une moindre mesure quelques parties de la Haute-Corrèze bénéficiant de ligne de transport scolaire ouverte aux publics sans abonnement. Ce réseau n'est pas sans soulever des critiques et on va y venir. Mais dans tous les cas, **on note un attachement fort au train comme au bus souvent identifiés comme la première alternative pour les déplacements à la voiture.** Cette déclaration revient souvent dans toutes les enquêtes publiques (voir ci-dessous):

- Enquête de Felletin sur les horaires de bus,
- Enquête Convention Territoriale Globale de la CAF sur la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources,
- Concertation mobilité de la Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté,
- ...

10 de quels services de mobilité auriez vous besoin en plus



Extrait de la synthèse des ateliers de concertation réalisés dans le cadre de la Convention Territoriale Globale de la CAF sur la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources. On y retrouve une demande majoritaire parmi les personnes sondées d'une hausse de l'offre de transport en commun.



Graphique réalisé par Madame Fantine Bruneau, chargée de mission mobilité de la Communauté de Communes Haute-Corrèze Communauté faisant état des résultats à la question « Quel serait selon vous la mobilité à développer en alternative à la voiture individuelle ? » dans le cadre de stand de concertation sur des événements publics. Les transports collectifs arrivent en tête juste devant le vélo et les véhicules intermédiaires.

## TRANSPORTS EN COMMUN : LA DESSERTE LOCALE

L'absence de desserte de certaines parties du territoire d'études revient régulièrement dans les travaux d'enquête sur la mobilité. La **présence de zones bien desservies est réelle** (Axe Aubusson-Felletin, axe Ussel-Eymoutiers-Limoges) **mais tout comme l'absence de desserte ou presque sur certains secteurs** (Plateau de Millevaches, Monédières, bassin d'Eymoutiers, d'Egletons et d'Ussel) comme l'illustre la carte ci-contre.

Avoir une desserte ne signifie pas non plus que le service correspond aux besoins des habitants. Figer dans leurs services historiquement liées aux départements, on observe des discontinuités fortes du réseau de cars aux interstices des trois départements Creusois, Haute-Viennois et Corrèziens. Le plateau de Millevaches dispose d'une ligne de train traversant (ligne TER 26) sur une diagonale Corrèze - Haute-Vienne. En dehors de cela, les quelques lignes présentes (ligne 285 Faux-la-Montagne Aubusson, ligne 252 Royère Guéret, lignes scolaires ouvertes Bugeat-Ussel, ligne 272 passant par Chamberet et Treignac) ne traversent jamais le plateau de part en part comme le fait pourtant le réseau de routes départementales. Or, dans un espace très peu structuré par des effets d'agglomération des préfectures départementales respectives, il faut pouvoir se déplacer dans un bassin de vie qui n'est pas celui de notre périmètre administratif départemental.

Le manque de coordination de l'ensemble de cette desserte est également soulignée. Dans un service de transport qui paraît unifié sous la bannière de la Région Nouvelle-Aquitaine (NA), les opérateurs de transport exercent en réalité leur activité au titre d'une délégation de services publics (et d'ailleurs pas uniquement sous la houlette de la Région NA). Si la Région veille à la coordination de tous ses transporteurs (autocaristes et SNCF), cela reste des relations de sous-traitance où la bonne exécution du service est toujours difficile à vérifier et où les irrégularités de desserte peuvent ruiner la confiance des usagers envers le service tout entier. Cette défiance généralisée ressort dans les discours qui partent de défaillances précises (rapportées ou vécues), pour les généraliser à tous les transports en commun.






Exemple avec la carte des services régionaux de transport en 2023 en Corrèze : le bassin d'Egletons ne dispose d'aucun bus. Source : Région NA.

# TRANSPORTS EN COMMUN : LES HORAIRES ET LA FRÉQUENCE



Lorsque des territoires disposent de desserte, les critiques qui reviennent souvent sont aussi celles de la **fréquence** insuffisante et des **horaires choisis** qui correspondent à **des publics scolaires internes**. Concrètement, sur les lignes de bus non structurantes comme la ligne 285 Aubusson - Faux-la-Montagne, il n'y a pas systématiquement de retours à la mi-journée voire aucun retour en direction de Faux-la-Montagne. On retrouve aussi des lignes à la fréquence suffisante mais aux horaires incohérents. La Ligne 27 Brive-Tulle-Ussel par exemple dispose de 6 à 8 allers-retours par jour en train et bus de substitution, ce qui est déjà une bonne desserte. Mais, on retrouve un déséquilibre avec uniquement un train et un bus le matin et le reste l'après-midi. Et les horaires du bus et du train du matin sont définis à 7 minutes d'écart au départ d'Ussel (le bus plus lent se décale de l'horaire de train ensuite) à 5h44 et 5h51 du matin... et aucun autre train ou bus jusqu'à 13h (voir capture d'écran).


**Meymac - Tulle**  
Mardi 14 novembre, à partir de 5:00




05:52	 L27
06:45	 53 min


 Travaux en cours sur la ligne 27. >



Autres itinéraires

06:15	 L27
07:24	 1h09

 Travaux en cours sur la ligne 27. >

07:54	 L26 >  F27
11:48	 3h54

 Travaux en cours sur la ligne 26. >

13:11	 L27
14:30	 1h19

Capture d'écran d'une recherche de trajet Meymac-Tulle sur le site SNCF Connect.

Pour les personnes non mobiles, tributaire de cette situation dégradée de services publics de la mobilité, l'impact vient s'ajouter à leur situation sociale déjà difficile comme le montre le témoignage ci-dessous.



« Quand nos Messieurs doivent se rendre à Tulle pour des démarches en Préfecture le matin, c'est départ 5h50 dernier délai ».

- Lucas, travailleur social en centre d'hébergement provisoire.



## TRANSPORTS EN COMMUN : LE DERNIER KM

Les transports en commun sont aussi remis en question sur leur **absence de solutions pour le dernier kilomètre**. Dans un territoire des grandes distances, il n'est pas rare que des personnes aient à faire 5-10 voire 20 kilomètres depuis ou à destination des gares. **L'absence de solutions de location de véhicules partagées** (y compris des vélos à assistance électrique), d'**autopartage** ou de **navettes** pénalisent beaucoup les visiteurs (voir témoignage ci-contre).



« Quand des visiteurs professionnels arrivent en gare d'Ussel, ils sont surpris de voir qu'on n'a pas de location de voiture ou d'autopartage. Donc, ils nous appellent et on vient les chercher. ».

- Magali, Directrice d'une entreprise industrielle d'Ussel.

L'absence de ces solutions du dernier kilomètre impacte nos habitants lorsqu'ils arrivent en gare des principales villes du territoire d'étude **mais lorsqu'ils se rendent aussi dans les villes autour du périmètre (Limoges, Guéret et Tulle en tête)**. Le manque de vélos en libre-service ou de services de navettes adaptés aux horaires d'arrivés et aux besoins de dessertes des visiteurs ruraux des grandes villes est régulièrement pointé du doigt dans les enquêtes. C'est par exemple le cas à Limoges où la desserte en bus de l'établissement de formation l'AFPA de Romanet manque cruellement d'offres en volume et coordonnées avec les horaires de train en provenance d'Eymoutiers. On notera la Région NA a travaillé sur l'intermodalité vélo-train et vélo-bus et apporte déjà une première solution au problème.



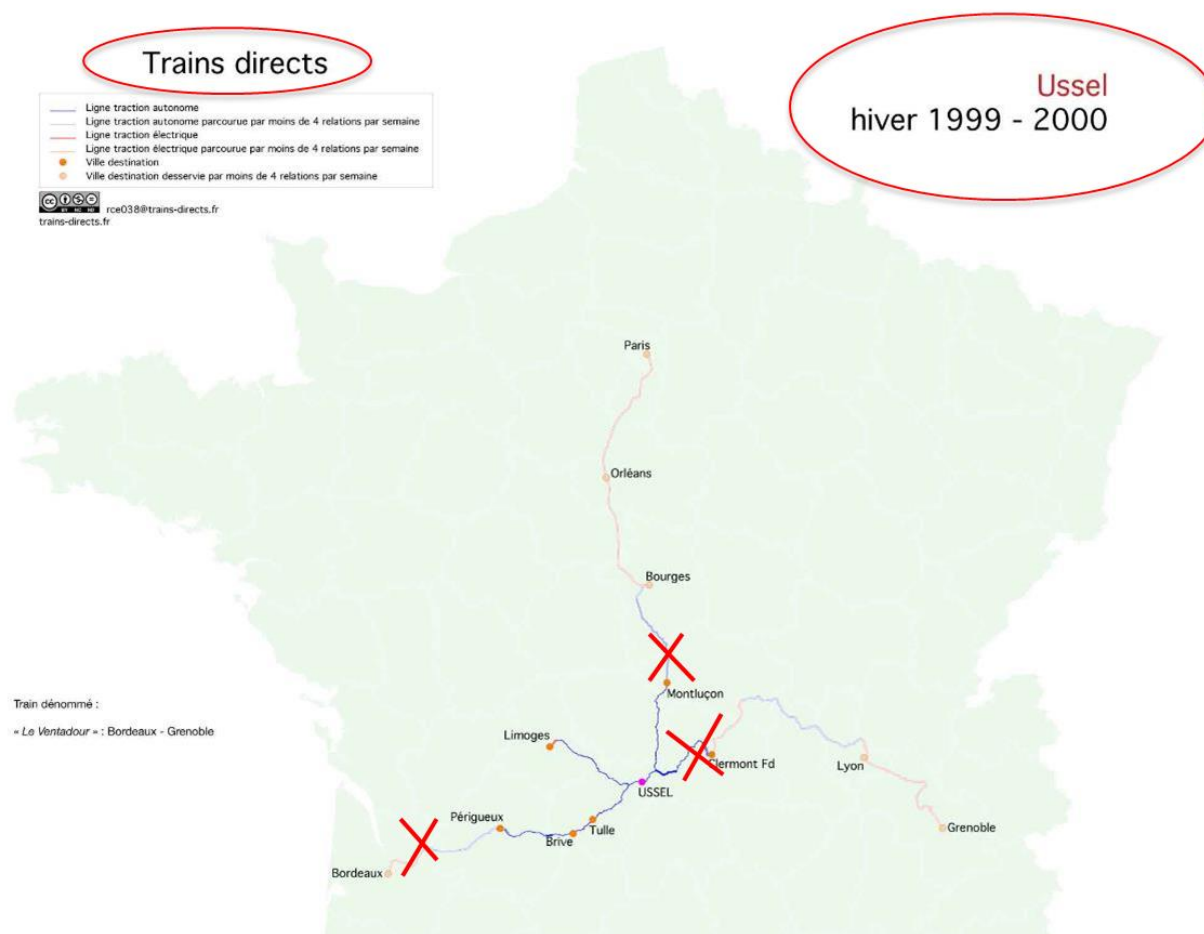
©Martin Cusson, PNRM

**La question du dernier kilomètre est aussi celle de la desserte des lieux stratégiques qui ne bénéficient pas d'arrêts directs.** Certains arrêts peuvent être loin des lieux de formation comme pour le CFPPA d'Ahun. Ces constructions de l'offre de transport, pas toujours faciles à modifier, génèrent des problématiques supplémentaires de dernier kilomètre.

*Borne de vélos électriques en libre service à la gare d'Eymoutiers.*

# TRANSPORTS EN COMMUN : ENCLAVEMENT PROGRESSIF

Au-delà des services de transport locaux, c'est la dégradation de la desserte nationale par le ferroviaire qui pénalise le territoire en le condamnant à l'enclavement. L'exemple de la desserte depuis Ussel est significative. Reliée directement à Paris par un Intercités jusqu'en 2008, la fermeture de la ligne Montluçon-Merlines condamne le seul accès direct à Paris pour Ussel qui doit maintenant passer par Limoges pour rejoindre la capitale. En 2014, c'est la fermeture de la section Merlines-Lanobre qui condamne l'Intercités Grenoble-Bordeaux (déjà devenue Bordeaux-Lyon entre temps). L'accès à Clermont-Ferrand se fait désormais par car de la Région Aura. Puis, quelques années plus tard, l'accès direct à la capitale régionale, Bordeaux, n'est plus possible non plus. Seule une desserte hebdomadaire aller-retour le weekend jusqu'à Périgueux persiste malgré la présence d'établissements du supérieur de portée nationale (Lycée Forestier de Meymac, EATP d'Egletons). Désormais Ussel n'est reliée qu'à Brive, Limoges en train et Montluçon et Clermont en bus.



Source : <https://trains-directs.fr/ussel/>

# TRANSPORTS EN COMMUN : SITUATION D'ENCLAVEMENT NATIONAL

Cet enclavement en absolu est renforcé par un éloignement relatif vis-à-vis de la dynamique globale de réduction des distances via le développement des Lignes à Grandes Vitesses (LGV). A ce titre, un territoire comme celui du **Massif central qui est éloigné des LGV est un territoire qui est vécu comme éloigné du reste de la nation**. Les derniers raccordements nationaux autour du Schéma Directeur sont la Ligne Intercités Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et les liaisons par Flixbus de Lyon, Toulouse et Bordeaux via le péage Ussel-Ouest.

Comme vu précédemment **l'enclavement est aussi régional. Il n'existe aucune liaison directe pour Bordeaux** (1 correspondance au minimum). Et si l'on prend les **temps de trajets depuis Ussel vers Bordeaux, ils ne sont pas compétitifs** : l'autoroute prendra moins de 3h contre 3h40 en Flixbus et contre 5h à 6h30 de trajets en TER selon les correspondances.

A l'Est, la **fermeture de la ligne Ussel-Clermont** et la **suppression de l'Intercités Lyon-Bordeaux** via Montluçon crée une **fracture territoriale dans le Massif Central**. Pourtant les besoins de déplacement existent. C'est par exemple, **l'Etablissement du supérieur d'Egletons l'EATP qui aujourd'hui paie un car pour acheminer ses étudiants jusqu'à Clermont-Ferrand**. S'adapter aux horaires de transports en commun (via le train jusqu'à Ussel puis le car jusqu'à Clermont-Ferrand), c'est pénaliser la vie de l'établissement.

Enfin, lorsque la desserte n'est plus assurée directement, c'est **par correspondance que les usagers peuvent encore rejoindre les destinations nationales**. Mais là encore, le **chemin est semé d'embuches**. L'application SNCF Connect est censée regrouper et articuler l'ensemble des offres services de transport (y compris les cars régionaux) pour proposer un trajet en correspondance qui répond à l'attente de ses usagers. En réalité, toute l'offre n'est pas présente puisque les cars de la Région Auvergne Rhône Alpes n'y figure pas. Mais surtout, **l'application ne propose pas de correspondances entre car et train pour des raisons de répartition des compétences et des responsabilités en cas de rupture de correspondance** entre les opérateurs de transport rail (SNCF) et route (autocaristes). Concrètement, pour un trajet Creuse-Paris, l'existence de la correspondance entre la ligne régionale 210 La Souterraine-Guéret-Felletin et la gare Intercités de la ligne POLT à La Souterraine n'est pas renseignée par l'application SNCF Connect. Les usagers réguliers locaux connaissent ces disfonctionnement. **Les usagers locaux occasionnels et autres visiteurs parisiens eux non et en déduisent une absence de solutions...**

# COVOITURAGE : UN MODE DE TRANSPORT EN ESSOR...

Le covoiturage local est également une solution de mobilités partagés régulièrement évoquée et encouragée par les pouvoirs publics. Des plateformes sont déjà proposées ou le seront bientôt par des collectivités (Région, Communautés de communes), parfois différentes d'une Communauté de communes à une autre. En parallèle, des acteurs citoyens se mobilisent et cherchent à créer leur propre système de covoiturage via des groupes WhatsApp et des listes mail. Côté infrastructure, les départements créent des aires de covoiturage voire pour certains étudient des lignes de covoiturage spontanée, c'est-à-dire, la création d'arrêt covoiturage matérialisé le long d'une grande route départementale structurante.

Cet engouement pose la question de la pratique objective du covoiturage sur le territoire d'étude. Majoritairement, informelle, des témoignages remontent une pratique solidaire et pratique entre collègues, amis, voisins, ... Cela interroge alors l'efficacité d'un outils « plateforme » dans un tel contexte.

En attendant, rien ne permet aujourd'hui de savoir précisément comment et où le covoiturage se pratique et quels sont les besoins. Ce qui manque c'est un travail d'animation sur ce sujet qui permettrait d'en déduire ensuite ce que peuvent faire les collectivités pour répondre aux problématiques et besoins de ses usagers actuels et potentiels.

## Liste des plateformes et groupes de covoiturage

Plateforme Atchoum sur Ventadour Egletons Monédières.

Plateforme Blablacar Daily sur Haute-Corrèze Communauté.

Plateforme Vassimobilité à Portes de Vassivière (en cours).

Plateforme Blablacar Daily sur Vézère-Monédières-Millesources.

Plateforme Modalis de la Région Nouvelle-Aquitaine.

Liste de petites annonces par mails « le crieur public covoiturage plateau ».

Les tableaux-trajets du Syndicat de la Montagne Limousine.

Le groupe Whatsapp Covoiturage Tous Azimuts (bassin Creuse Grand Sud), un autre sur le Plateau de Millevaches et un autre sur Eymoutiers.

Etude pour 3 lignes de covoiturage « spontanées » par le Département de la Creuse.

Construction d'aires de covoiturage par les Départements.

## ... QUI MANQUE D'UN ACCOMPAGNEMENT QUALITATIF

On limite l'action publique en matière de covoiturage local à l'aménagement d'aire et à l'abonnement à des plateformes numériques pour mettre à disposition une interface. Au-delà des questions que cela pose sur la manière de déterminer quel serait cette interface, on suppose par ce raisonnement qu'il existe une volonté et une capacité des habitants à covoiturer qui se traduit directement en acte et que cet acte de covoiturage va lui-même contribuer à offrir un véritable service de transport local. Pourtant, les témoignages comme celui ci-dessous, montrent que rien n'est simple dans l'institution de cette nouvelle culture de la mobilité. Vu sous cet angle, on comprend que le développement du covoiturage est d'abord un problème humain, d'organisation sociale avant d'être un problème technique et d'aménagement. Le covoiturage est un changement d'habitude qui génère des complexités organisationnelles pour les individus qui le pratiquent (perte d'une liberté d'organiser son trajet avec ses horaires), pour leurs proches qui en sont dépendants (ex: besoin de disponibilité des parents pour aller chercher leurs enfants malades à l'école) et pour les organisations sociales avec lesquelles ils sont en relation (ex: l'employeur doit adapter son planning pour que les groupes de covoitureurs rentrent ensemble et respectent leurs horaires). C'est là-dessus que les collectivités ont leur rôle à jouer, sur cette ingénierie sociale complexe à mettre en œuvre.



*« Une entreprise de La Courtine avait pris l'initiative d'organiser du covoiturage il y a trois ans. Cela a bien fonctionné au début, puis avec les retards des collègues et ceux qui voulaient être tranquilles, l'initiative a périclité, laissant les jeunes non mobiles sans moyens de transport » - Emmanuella, agent de l'action sociale*

### Quelques exemples d'outils pour garantir un changement d'habitude dans la fiabilité et la pérennité :



L'incitation financière (même symbolique).



La communication publique.

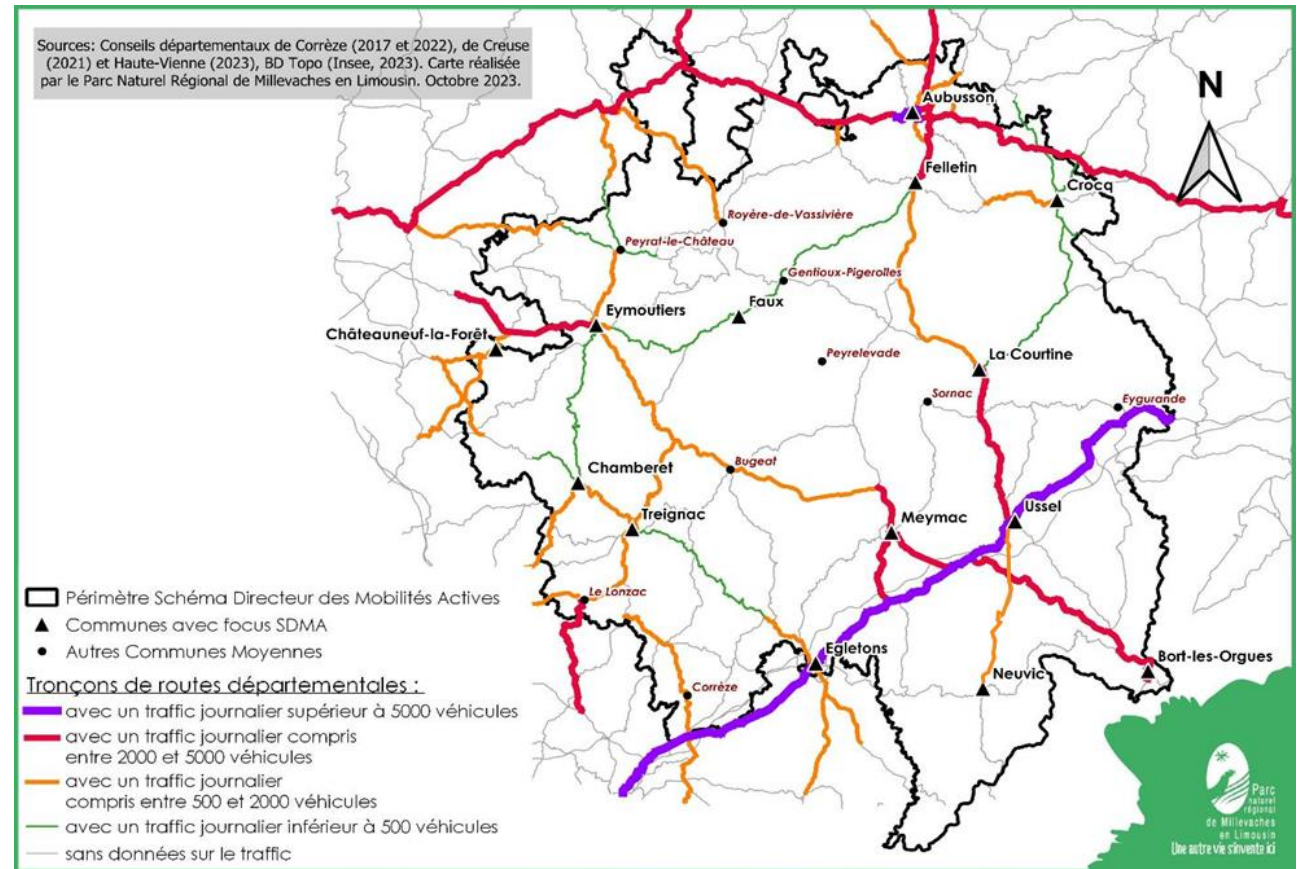


Le démarchage et l'animation de groupe (jouer sur le levier sociabilité ou norme sociale).

# MODES PARTAGÉS : SE FIER AU TRAFIC

Cette dynamique d'accompagnement humain sur les modes partagés est d'autant plus importante que le volume de trafic routier reste très limité sur le territoire du Schéma Directeur. Pour donner un ordre de grandeur, les comptages horaires sur les routes signalées en orange dans les territoires Haut-viennois (ex: RD940) montre qu'à ce seuil de 500 à 2000 véhicules jours, on peut s'attendre au maximum à rencontrer un véhicule par minute dans son sens de circulation en heures de pointe. Considérant que les destinations sont diffuses, c'est assez peu. Ce qu'il faut en déduire, c'est que les méthodes d'encouragement à la mobilité partagée qui fonctionnent en ville ou en milieu périurbain, auront ici moins de chances de fonctionner. A l'inverse un accompagnement plus qualitatif que quantitatif aura probablement plus d'effets. De même, il ne faudra pas s'attendre à ce que des services de transport aient une fréquentation de masse - même si évidemment l'offre peut aussi créer la demande.

Carte du trafic motorisé sur l'ensemble des voies départementales du périmètre d'étude

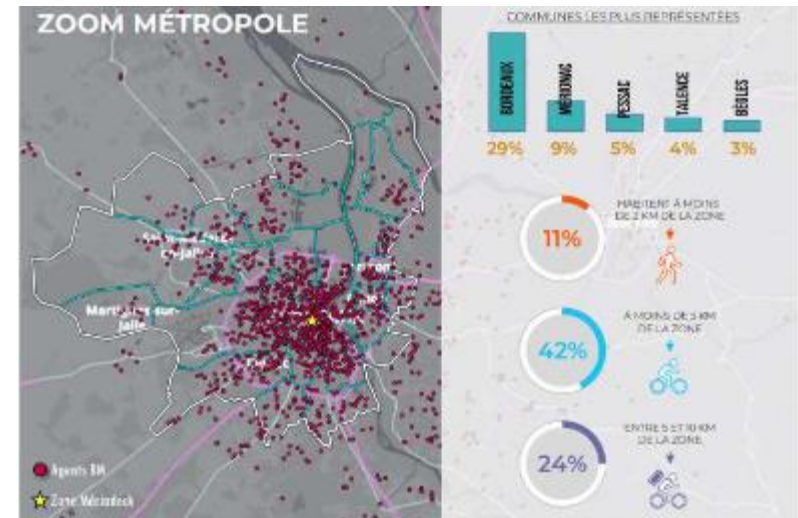


# LES ENTREPRISES : UN VIVIER POUR LA MOBILITÉ PARTAGÉE

Un outil concret pour cette démarche d'accompagnement qualitatif c'est le Plan de mobilité employeur (PDME) ou même inter-employeur (PDMIE). Cette sorte de plan de mobilité à l'échelle d'une entreprise ou d'une zone d'activité permet :

- Un **diagnostic individuel pour le salarié** et des **infos concrètes** adaptés à sa situation.
- Une aide à la décision pour les entreprises qui souhaitent agir.
- Une vision des flux potentiels pour les modes partagés comme les modes actifs pour **mieux piloter les politiques publiques de mobilité** (ex: animer des « lignes » de covoiturage en fonction du potentiel de covoitureurs) .

**Les entreprises sont une cible intéressantes car elles expriment un besoin de services de mobilité (voir ci-dessous) dans les bassins d'emplois où les actifs mobiles sont déjà en poste.**



Exemple d'une carte représentant le domicile des salariés d'une zone d'activité Bordelaise par des points rouges.

Claire Responsable RH pour Felletin et Meymac.  
Valerie, Directrice à Ussel.  
Magali, Directrice à Ussel.  
Elise, Administratrice à Aubusson.  
Astrid, Responsable RH à Châteauneuf.  
Corine, Responsable RH à Châteauneuf.  
Bastien, gérant hôtelier à Peyrat.

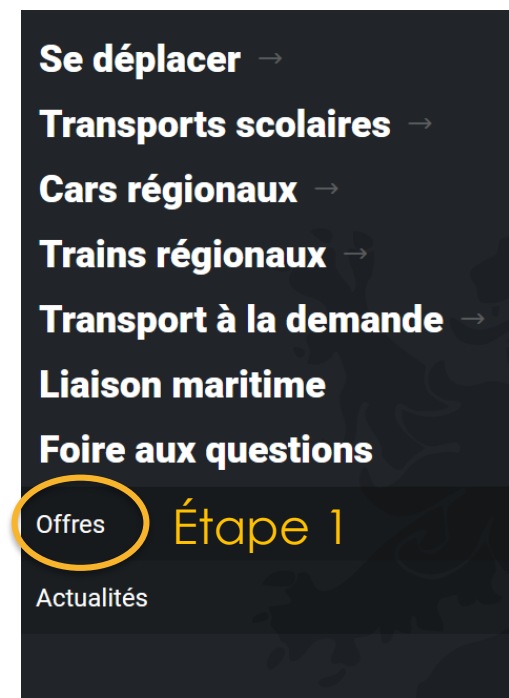


**Les représentants de ces employeurs se transforment en « chargés de mobilités ».**

# TRANSPORT SCOLAIRE : OUVERT AU PUBLIC ?

En théorie, tous les transports scolaires sont dorénavant ouverts au public sur abonnement. En pratique, c'est plus compliqué. Si une personne sait qu'elle peut monter dans une ligne de transport scolaire – dont elle connaît déjà l'existence car aucune carte du réseau n'existe-, elle devra :

- **Étape 1**, se rendre sur le site <https://transports.nouvelle-aquitaine.fr/> et aller à l'onglet Offres (et non à l'onglet « transports scolaires »). Si la personne tape sa requête directement sur un moteur de recherche, c'est perdu.
- **Étape 2**, aller à la dernière page de l'onglet offres (qui regroupent tous les abonnements).
- **Étape 3**, trouver et cliquer sur l'offre « Cars: voyager sur une ligne de transport scolaire » et suivre les consignes sur la page (précisées ci-dessous en étape 4, 5 et 6) pour prendre son abonnement mensuel. Bref rien de simple.



Les offres

Étape 2

Première 1 2 **3** > Dernière

Étape 3

Cars : voyager sur une ligne de transport scolaire

Nouvelle-Aquitaine Transports scolaires  
Cars régionaux Abonnement  
Tout public

Étape 4 : remplir le formulaire

Étape 5 : dialoguer avec le service de transport

Étape 6 : dialoguer avec le service comptabilité

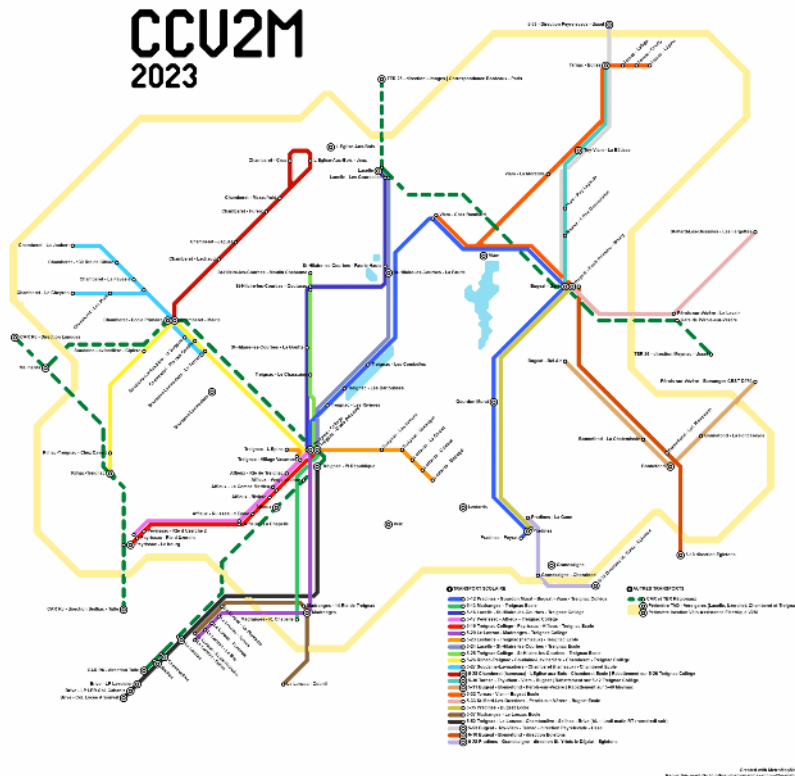


# TRANSPORT SCOLAIRE OUVERT : UN TRANSPORT DE PROXIMITÉ

Pourtant, ce mode de transport pourrait être une réponse pour étoffer le maillage des lignes de bus dans les espaces peu desservis. Dans la Communauté de Communes où une usagère témoigne ci-dessous, Joana Conti, cheffe de projet Petites Villes de Demain (PVD) a cartographié l'ensemble des lignes. Le réseau a l'allure d'un service métropolitain dans une Communauté de communes de 5000 habitants desservie par une seule ligne de bus et une ligne de train à son extrémité Nord.



« C'est un moyen de transport reposant et écologique. Les enfants sont peu nombreux et bien sages. Un bémol ? Je suis la seule à l'utiliser pour l'instant ! »  
- Delphine, utilisatrice de la ligne scolaire Bugeat-Treignac.



Ce mode de transport au maillage dense et inexploité reste **contraignant à l'usage**. Fonctionnant par **système d'abonnement**, il n'est pas ouvert réellement public au sens où n'importe qui peut y monter sans démarche. Il n'est pas utile pour les déplacements ponctuelles mais **plutôt pour les déplacements réguliers que peuvent faire des travailleurs**. Avec une nuance, le service **fonctionne au rythme scolaire : retour le midi les mercredis et pas de services pendant les vacances**. Il faut donc pouvoir disposer d'une solution alternative

Carte du transport scolaire sur la communauté de communes Vézère Monédières Millesources réalisée par Joana Conti, Cheffe de projet PVD.

# LES TRANSPORT À LA DEMANDE, SOLIDAIRE OU D'UTILITÉ SOCIALE : LA SOLUTION À TOUT ?

Le Transport à la Demande (TAD) est un service de transport disponible sur réservation au moins la veille du trajet. L'offre concerne des trajets préétablis ou bien des zones préétablies avec des journées ou des horaires durant lesquelles le service peut être réservé.

Le Transport d'Utilité Sociale a un fonctionnement semblable mais est réservé à des personnes en situation particulière (seniors, précaires, ...), situation qui leur donne accès à ce service de transport payant beaucoup moins cher qu'un taxi.

Le Transport solidaire est un service de mise en relation de personnes non mobiles inscrites sous condition de statut (seniors, précaires, ...) à des conducteurs bénévoles et défrayés ou à des professionnels rémunérés.



Ces services de transport concernent des **trajets occasionnels** pour des **personnes peu mobiles** qui accèdent sous condition de statut (santé, social) et pour des motifs souvent de rendez-vous administratifs, de santé, d'insertion professionnels, de loisirs, de connexion à une gare, ....

Ces dispositifs **viennent compenser les externalités sociales négatives de notre système de mobilité actuel basé sur un usage et une propriété de la voiture individuelle** pour répondre à des publics et besoins précis. Si ils sont indispensables aujourd'hui, ils ne constituent **pas des modes de transports transformateurs de la mobilité mais remplissent plutôt une fonction sociale nécessaire**.

# L'AUTOSTOP : UN MODE DE TRANSPORT PONCTUEL

Parmi les modes partagés, l'autostop est aussi régulièrement évoqué comme une alternative de mobilité durable. Mais force est de constater que si la pratique est **socialement valorisée**, elle n'est pas forcément **enviée** (voir témoignage ci-dessous). Sa **popularité varie fortement d'un territoire à un autre**, y compris au sein du Schéma.

Retour d'expérience d'Aurélie sur une initiative dynamique de création d'un réseau sécurisé d'autostop dans la Creuse (au début des années 2010):



« Beaucoup de personnes soutenaient le projet et se disaient ouvertes pour prendre des autostoppeurs mais pas pour le pratiquer. »

Ce mode de **transport gratuit a aussi quelques « coûts » non financiers** qui explique sa difficile généralisation:



**Le temps d'attente** parfois long sur des routes peu fréquentées.



**Le Stress** de l'incertitude du départ et de l'arrivée, du caractère du conducteur, des intempéries (pas d'abris).



**Un coût social** car il faut être enclin à la conversation.



Il est sujet aux **discriminations** (rôle du facies.)



Le rôle de la collectivité pour cette pratique est déjà **d'aider les pratiquants à minimiser ces coûts** en accompagnant la pratique via de **l'animation** (ex: formation à l'autostop et à la protection face aux risques que présentent un conducteur), **d'améliorer les conditions d'attente sur les « spots » fréquentés** et de **valoriser la pratique** dans les territoires où il est présent.

## LIRE L'OFFRE DE MOBILITÉ ALTERNATIVE: « UN TRAVAIL DE FOURMIS »

L'accès à l'information concernant toutes ces offres de mobilités partagées n'est pas simple (voir le premier témoignage). Les informations sont segmentées, difficilement lisibles et trouvables. Modalis se veut être l'outil de la Région pour simplifier le calcul de ses itinéraires mais il n'est pas toujours fonctionnel dans son usage. On suppose de manière plus générale que des applications seront le meilleur moyen d'aider les usagers dans leur recherche de trajet (transport en commun, covoiturage). Ce qui peut être le cas mais pas forcément pour tous les usagers pour des questions d'accessibilité au numérique qui touche même les plus jeunes ayant seulement un usage loisirs du numérique.

La très appréciée synthèse des offres de transport en commun sur le plateau de Millevaches réalisée par le groupe mobilité du Syndicat de la Montagne Limousine, illustre le besoin et la demande de simplifier la vie des usagers des modes partagés. Néanmoins, il faut garder en tête que des personnes ne trouvent pas non plus les informations parce qu'ils ne les cherchent pas - tant que leur situation de mobilité leur permet de faire autrement (voir le second témoignage).



Extrait de la brochure mobilité du Syndicat de la Montagne Limousine.

### ➤ Complexité des infos



« On cherche trop tout » - Valérie, directrice d'une agence d'intérim.

### ➤ Démarche « attentiste » de certains habitants



« Je ne suis pas contre le fait de prendre le bus, j'ai besoin qu'on me prenne par la main pour ces choses là » - Karine, habitante de Felletin.

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



6. Mobilités actives, & véhicules intermédiaires en territoire rural?



Une autre vie s'invente ici

# ESPACE PUBLIC MALTRAITÉ

Pour ce qui est de la marche, le territoire est en revanche difficile à pratiquer à pied. La voiture occupe l'essentiel de la place et sans modération. Beaucoup de **places publiques sont devenues des parkings** (souvent vides) tout comme des **trottoirs devenus eux aussi des parkings**. Le piéton est lui tributaire de l'espace publique restant.

Les **espaces publics cumulent les fonctions (transit, desserte locale, parking résidentiel, parking commercial et cheminement piéton) par absence de définition des espaces ou de lisibilité des règles instaurées**. Mais à force de ne rien définir pour que tous les usages perdurent, c'est le piéton qui est effacé de l'espace publique. Un problème qui génère, entre autres, un enjeu autour du patrimoine mais pas seulement...



*La Place centrale de Peyrat-le-Château (87).*

# LA MARCHÉ, VOITURE PARTOUT, PIÉTON NULLE PART



Stationnement illégal sur trottoir.

Les trottoirs et cheminement piétons sont globalement dégradés sur le territoire ce qui génère une pratique désagréable (voir témoignage ci-dessous).

Loin d'être conformes aux normes de la loi n°2005-102 de 2005 qui pose les bases de l'accessibilité des espaces publics, les trottoirs et autres cheminements piétons sont discontinus, étroits, voire absents. Mêmes des liaisons stratégiques comme l'accès aux gares - dont les quais ont été mis en accessibilité PMR par la Région - ne sont pas reliées par un aménagement piéton aux normes PMR.

Lorsqu'ils sont bien aménagés, ils ne sont pas à l'abri d'un stationnement sauvage qui est une règle universelle sur le territoire (voir image ci-contre).



« En marchant au bord de la route, j'ai l'impression que j'emmerde les automobilistes des fois et cette situation me gêne » - Karine, habitante de Felletin qui se rend au travail à pied (même de nuit en hiver !).

# LE VÉLO QUOTIDIEN: UN DÉMARRAGE TIMIDE...



Avec seulement 1 KM de pistes cyclables (à Ussel), le territoire ne semble pas a priori manifester une dynamique sur le sujet.

Pour autant plusieurs projets en cours / achevés sur le sujet viennent contredire cette idée:



La mise en place et pérennisation de services de location de Vélos à Assistance Electrique à Treignac, Eymoutiers, Millevaches ouverts à leurs habitants.



La création d'une voie verte entre Bort et Ydes (15) - qui offre une véritable alternative à une route départementale dangereuse pour les cyclistes.



Le vélo qui est désormais pris en compte dans les politiques mobilités de V2M, VEM, PDV et HCC, surtout avec la généralisation du Vélo à Assistance Electrique



Et même des réflexions d'infrastructures vélos dans presque toutes les communes focus.



## ... QUI FAIT FACE À DE NOMBREUX BLOCAGES



### Des blocages physiques semblent pour l'instant freiner son développement...

- La cohabitation avec les autres usagers (camions en particulier).
- L'accessibilité financière des VAE (location nécessaire).
- Les vitesses sur les routes.
- L'absence d'aménagements continus et sécurisés (voir témoignage ci-dessous).
- L'absence de stationnements vélo.



Liaison Ussel - Zone Industrielle de l'Empereur : « J'ai des travailleurs qui viennent en vélo ou trottinette électrique le long de la Départementale non éclairée à 4h du matin » - Magali, directrice d'une entreprise à Ussel.



### Et des blocages culturels et comportementaux.

- La surestimation des inconvénients (ex : pluie) et sous-estimation des gains (santé et bien-être, finance).
- Le prestige sociale ou une pratique de la mobilité mimétique (on fait comme tout le monde).
- La méconnaissance des distances / temps de trajets et le « Coût » de cette recherche d'information nécessaire à la prise en main de ce mode de déplacement.

# MOBILITÉ ACTIVE : LA MARCHÉ ET LE VÉLO UN GROS POTENTIEL

Pourtant, ce territoire d'étude a un bon potentiel pour le développement du Vélo à Assistance Electrique (VAE) :

- Les routes, on l'a vu, ont de faibles volumes de trafic motorisé de manière générale. Cela assure des conditions de sécurité pour les cyclistes même en l'absence d'aménagement (voir tableau du Cerema ci-contre). Certaines routes font même « doublon » et peuvent être règlementées pour y prioriser les cyclistes sans aménagements.
- Il n'existe pas beaucoup de franchissements complexes et dangereux (A89 et D1089 en Corrèze, D941 en Creuse).
- Des distances qui restent assez courtes grâce à un maillage de services, de commerces et d'emplois (comme expliqué sur la partie « Analyse du territoire ») et une densité relativement forte autour des pôles structurants du territoire (voir ci-dessus).

**Presque 1 habitant sur 4** du SDMA se situent à **moins d'1 km d'une des mairies des 14 communes focus** (sur 164 pour rappel).

**43% des habitants** du territoire d'étude se situent à **moins de 5 km** (soit 15 minutes en VAE) **d'une des mairies des 14 communes focus**.

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	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande 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'aménagements cyclables en fonction de la vitesse réelle et du trafic routier.

# TOURISME & MOBILITÉ ACTIVE : CHANGEMENT DE PRATIQUE EN COURS...

Du point de vue touristique, la mobilité active est une demande grandissante et générale avec cette volonté de pouvoir « *poser la voiture* » et passer une partie de ses vacances à **vélo comme un véhicule d'appoint**. Néanmoins, le manque d'aménagements est pointé du doigt pour ces cyclistes vacanciers qui ne veulent pas se risquer à sortir sur les routes.

Les opérateurs de tourisme observent donc un changement de clientèle avec d'une part une **perte des clients de métropoles et des familles à vélo** qui, faute d'offres de mobilité et d'aménagements cyclables sécurisés, boudent le territoire. Mais d'autre part, on assiste aussi à une **arrivée de cyclo itinérants (un public qui dépense local), plus à l'aise sur les routes partagées**.

Cette évolution dans la structure des touristes invitent à adopter une nouvelle politique en cohérence. **Cette nouvelle offre de tourisme se construit déjà pour répondre à cette demande** avec notamment tout une dynamique des Départements autour des véloroutes, une réponse de certains acteurs privés (voir témoignage ci-dessous) et un travail sur les vacances sans voiture grâce aux navettes estivales de la Région Nouvelle Aquitaine.



Navettes estivales de la Région NA.



Panneaux de vélos routes du Département de la Haute-Vienne.



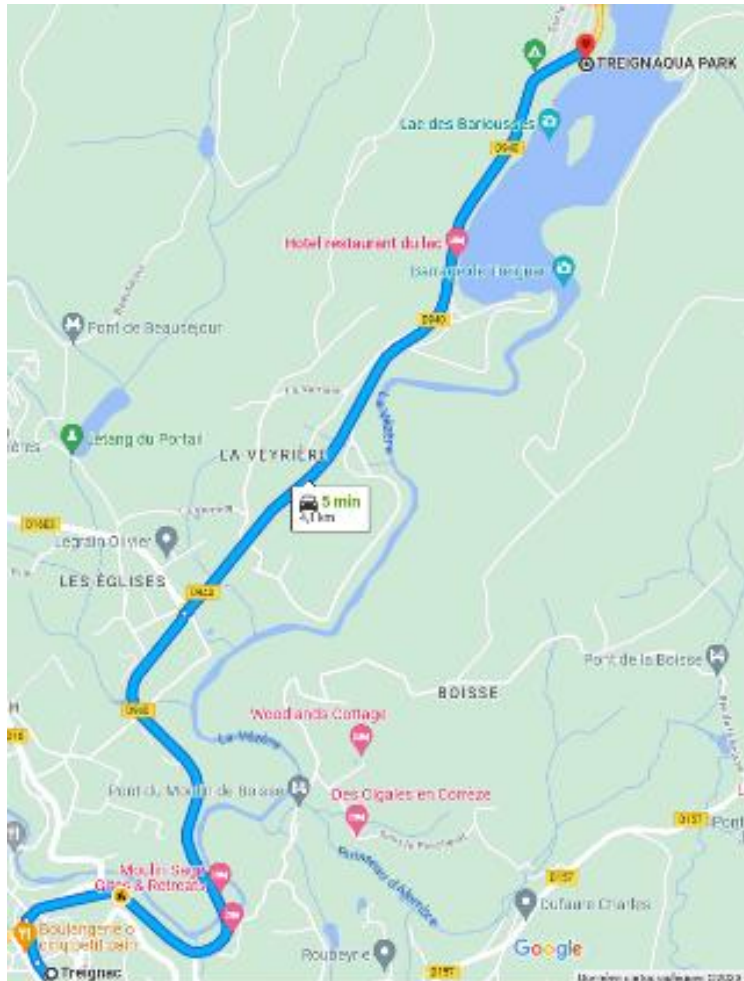
Location de vélos en station La Bulle verte, installée notamment à Vassivière.



« On a aménagé le garage pour accueillir les clients à vélo » - Bastien, hébergeur et restaurateur à Auphelle (Peyrat-Le-Château).

## ... MAIS DES FREINS QUI RISQUENT DE FAIRE LOUPER LE COCHE.

Des pistes de travail qui sont à approfondir sur la mobilité touristique durable. Sur la mobilité active, le gros sujet reste la demande d'une offre de location de Vélos à Assistance Electrique et le manque d'aménagements sur les liaisons départementales dangereuses et inévitables.



Un exemple avec la liaison Treignac – Lac des Bariousses : La route départementale D940 est la seule liaison pour rejoindre le lac et le camping adjacent depuis le bourg à 4 km seulement. Cette route avec un **trafic de 1000 voitures et camions par jour en moyenne limitée 90km/h est inévitable et rend la liaison impossible sans risquer sa vie malgré la proximité immédiate.**

Sur la mobilité partagée, l'absence d'une offre de location de véhicules aux abords des gares est aussi déplorée. Les professionnels du tourisme mentionnent également le dimensionnement des navettes Les Estivales aux seules vacances estivales alors que la saison touristique s'étend de Mai à Septembre voire Octobre.

*Capture d'écran Google Maps de l'itinéraire Treignac-Lac des Bariousses.*

# OPPORTUNITÉ DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES (VI)

Enfin dernière alternative: les **véhicules Intermédiaires (VI) ou Véli (pour Véhicules légers et intermédiaires) regroupent tous les véhicules actifs ou passifs (avec ou sans de contribution physique) entre le Vélo à Assistance Electrique et la Citroën AMI**. Ils se distinguent de la voiture par le dimensionnement raisonné du véhicule individuel. Les Vélis proposent des caractéristiques techniques adaptés à une très large partie des usages quotidiens (carrossé ou ouvert, autonomie, vitesses, capacités de charges, d'export de passagers, ...). Ils répondent aussi à des enjeux secondaires mais importants de la mobilité comme celui d'être pour partie pilotable sans permis ou encore d'être réparable facilement voire autoconstructible. On peut même imaginer que ces véhicules mis en location peuvent contribuer à résoudre la question de la mobilité touristique en offrant une expérience insolite (ex: Twizy en Corrèze).

Des Vélis existent déjà (la Twizy de Renault, l'AMI de Citroën) mais beaucoup sont des concepts et prototypes encore artisanaux. L'initiative reste encore embryonnaire. L'ambition de l'Ademe avec l'Xtreme Défi c'est de professionnaliser les constructeurs du secteur et de faire monter en régime une industrie française du Véli pour proposer un nouvel échelon de solutions de mobilité. Mais cela va au-delà, car les véhicules intermédiaires posent des questions plus sociétales et humaines comme celle du partage des routes, de la formation à la conduite de ces nouveaux engins, des freins culturels à lever,... Pour répondre à ces interrogations, des collectivités comme la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources sont devenues Territoires d'expérimentation de l'extrême défi.

L'organisation d'une visite du salon des Véhicules Intermédiaires le Mercredi 8 Novembre dernier, a permis de tester et découvrir quelques modèles qui pourraient convenir aux besoins du territoire... (photo en pages suivantes).



Infographie d'Aurélien Bigo, reprenant différents modèles de véhicules intermédiaires.

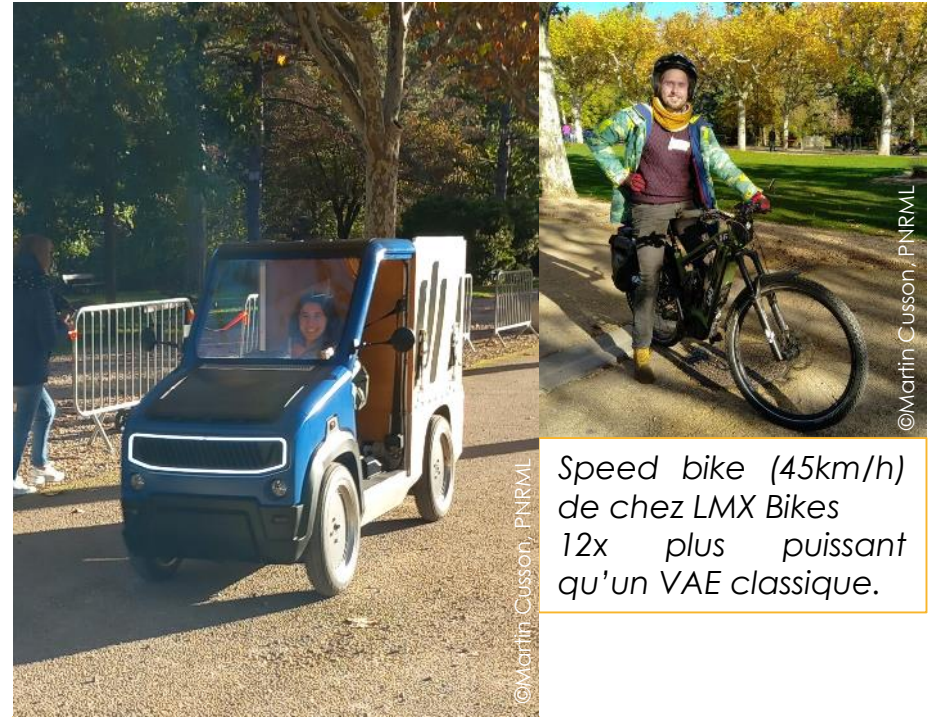
# OPPORTUNITÉ DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES (VI)

Véli à 25 km/h, vitesse qui limite sa portée d'utilisation à 10 km car c'est la distance atteinte en une demi-heure à cette vitesse.



Élus et agents de V2M avançant ensemble sur un Vélio vers la mobilité durable.

Véli à 45 km/h, vitesse qui limite sa portée d'utilisation à 20-25 km car c'est la distance atteinte en une demi-heure à cette vitesse.



Speed bike (45km/h) de chez LMX Bikes 12x plus puissant qu'un VAE classique.

Agent circulant aisément en MidiPile.

# OPPORTUNITÉ DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES (VI)

Véhi limité à 80 ou 90km/h. Cette fois, c'est l'autonomie de batterie qui limite sa portée d'utilisation à 100 km (soit 50 km en aller-retour si l'on ne dispose pas de moyen de recharge).



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



7. Conclusion.



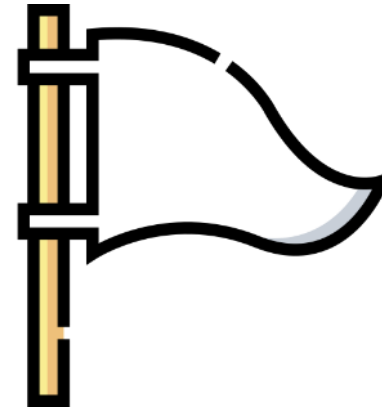
Une autre vie s'invente ici



## FAUT-IL ALORS TOUT ABANDONNER ?

Non évidemment.

### Proposition de méthode:

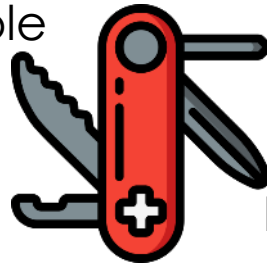


- ✓ Il faut se **concentrer sur les pôles générateurs** de déplacement en **travaillant à partir d'eux** (ex : entreprises) et en les **analysant** (ex : réaliser plan de mobilité inter-entreprises).
- ✓ Ne pas penser des solutions sur un seul type de mobilité ou pour un seul type de public (ex : les scolaires, les plus précaires, les seniors) mais un **système de solutions pour tous**.
- ✓ Redéfinir des transports **en accord avec les besoins des habitants** mais aussi en **animant la démarche** qualitativement.
- ✓ **Travaillons collectivement** sur la mobilité !

# QUELLE MOBILITÉ CHOISIR?

## La voiture individuelle, un « couteau suisse »

Charge flexible



Distance sans limite

Horaire à la demande

Desserte sur mesure



**À nous de proposer le couteau suisse de la mobilité active et partagée...**

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

8. Questions  
réponses.



Une autre vie s'invente ici

# COMPTE RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Remarque :** « Vous ne parlez pas des pharmacies, il faut les prendre en compte dans votre diagnostic santé. ».

**Complément à la réponse oral :** J'ai oublié de vous préciser qu'elles font parties des commerces et services de proximité pris en compte dans le schéma présenté plus haut pages 28-29.

\*\*\*

**Remarque:** « La structure de l'économie est à comparer avec l'échelle nationale pour la remettre dans le contexte et montrer les particularités du territoire. Par exemple, les habitants de notre territoire ont en moyenne de faibles revenus au regard de la nation. Et cette caractéristique est à prendre en compte dans notre proposition de solutions de mobilité aux habitants. ».

\*\*\*

**Remarque:** « Les déplacements à vélo sur les départementales sont trop dangereux. ».

\*\*\*

**Remarque :** « L'étude de la DDT23 sur la relance de la ligne ferroviaire Busseau-Felletin est sur une temporalité longue, on parle de 2035. ».

\*\*\*

**Remarque :** « Sur le covoiturage en entreprise, la question des horaires des salariés est bloquante. Il est parfois difficile de les décaler pour leur permettre de partir en groupe. ».

\*\*\*

**Remarque :** « Nous avons besoin d'animation pour créer et faire durer la pratique aussi bien du covoiturage que des transports en commun. ».

# COMPTE RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Remarque :** « C'est vrai que le réseau de transport scolaire est très impressionnant. Mais les informations pour utiliser ces moyens de transport sont peu accessibles. Même pour les horaires, on ne peut pas aujourd'hui renseigner les habitants qui nous les demandent car on ne les connaît pas. ».

\*\*\*

**Remarque :** « Dans les franchissements compliqués, il faut aussi rajouter la RD1089 qui est très dangereuse. ».

\*\*\*

**Remarque :** « Sur la communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources, nous avons notre retour d'expérience sur les VAE après un an de service. Le service est populaire et attractif mais finalement seulement 10% des personnes investissent dans un VAE. Pourquoi? Ça reste très cher pour avoir un bon VAE et c'est un véhicule qui vient en complément et non en remplacement des véhicules du ménage. ».

## **Discussion sur les horaires des transports en commun :**

- « De nouveaux horaires de TER sont attendus pour Janvier 2024. De manière générale, la discussion est ouverte, mais, surtout pour après 2026, car les horaires sont définis longtemps à l'avance. ».
- « On note un manque de dialogue sur la définition des horaires. Même lorsque le dialogue existe comme entre la Région et les établissements scolaires, ces derniers ont dû mal à s'entendre sur la définition des horaires. Effectivement, le cœur du problème (qu'on retrouve dans tous les modes partagés), c'est que les usagers perdent leur liberté de définir leur horaires de départ (ou de fonctionnement dans le cas des établissements scolaires), une contrainte qui n'est pas encore acceptée. ».
- « Ce qu'on observe c'est que la fréquence de l'offre de transport en commun est convenable sur les grandes lignes régionales (6 A/R). Cependant c'est leurs horaires qui posent problèmes. Avec du dialogue et de l'animation, on pourrait redéfinir ces horaires pour gonfler la fréquentation sans avoir à mobiliser plus de matériels roulants. ».

# COMPTE RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Question sur la voiture individuelle:** « Pourquoi remettre en cause la voiture, même électrique comme solution de mobilité future ? ».

**Réponses:**

- « La voiture en elle-même n'est pas à remettre en cause mais c'est la manière dont l'utilisons. Elle est utilisée de manière individuelle la plupart du temps. C'est-à-dire, qu'on déplace un objet de plus d'une tonne pour une charge utile d'une seule personne. On est loin d'une optimisation de la consommation énergétique. Il vaut mieux utiliser, quand c'est possible, d'autres modes de déplacement qui aurait pu répondre à notre besoin de déplacement (train, bus, VAE) ou bien partager notre véhicule (covoiturage). ».
- « La voiture reste un poste de dépenses important pour les ménages. Certains sont même exclus de la mobilité automobile car ils n'ont pas accès au permis et à une voiture assurée et en état de fonctionner. ».
- « L'électrique répond en partie à l'enjeu des émissions de gaz à effets de serre et à la dépendance aux énergies fossiles. Mais est-ce qu'on aura assez d'électricité et de ressources pour fournir à chaque foyer 2 voitures avec 15 000 km / an ? Il vaut mieux être prudent et envisager de diversifier les solutions de déplacement. ».
- « La sédentarité est un enjeu de santé publique. La voiture est centrale dans ce problème et le vélo une solution. ».

\*\*\*

**Remarque:** « Sur le vélo, c'est un moyen de transport bon marché qui a du potentiel s'il est accompagné de formation, sensibilisation et communication. Par exemple, le Savoir Rouler à Vélo dans les écoles fonctionnent bien à Egletons. Les enfants demandent même à refaire du vélo ensuite. ».

\*\*\*

**Remarque :** « Il faut anticiper les besoins du vélo aujourd'hui en proposant des aménagements pour demain. ».

**Remarque:** « C'est même un panel de solutions qu'il faut développer pour qu'on y arrive dans le temps long. ».

# COMPTE RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Remarque:** « On a construit les zones d'activités et les zones commerciales loin des centres bourgs. On s'est rendu dépendant de la voiture pour des activités qui pourraient être proches des bourgs vu leurs faibles nuisances (pas de pollution de l'air). En terme énergétique, on arrive à des situations invraisemblables où l'on construit des bâtiments à basse consommation mais accessibles en voiture seulement. De sortes que si on fait le bilan, on aura augmenté notre consommation énergétique globale avec le surplus de déplacements en voiture malgré la réduction de la consommation énergétique du bâtiment. Il faut mettre fin à ces logiques là et arrêter de construire les zones d'activité proche de l'autoroute. ».

**Contact:**

**Monsieur Martin CUSSON**

**Chargé de mission mobilité active et  
partagée**

**[m.cusson@pnr-millelaches.fr](mailto:m.cusson@pnr-millelaches.fr)**

**07 89 29 91 48**



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

**Une autre vie s'invente ici**



# Crédits icônes

## The Noun Project :

- Micro par asembagus-art.
- Population par zicon.
- Maisons par Eucalyp.
- Carte par Karsten Bamett.
- Réseau par lbad Syukron.
- Analyse de document par JoeArtCon.
- Manufacture par Jean-Philippe Cabaroc.
- Travail par dDara.
- Passager en attente du bus par Gan Khoon Lay.
- Jeune par ic2icon.
- Femme et homme adultes par Adrien Coquet.
- Femme âgée Lihum Studio.
- Actifs par Alex Furgieue.
- Cartable avec formulaire par M.Zildan Shidqi Habibi.
- Professeur par b farias.
- Infirmière par lain Hector.
- Dent par Binpodo.
- Ambulance par Rudez Studio.
- Lit d'hôpital par NAPISAH.
- Voitures par ironSV.
- Mégaphone par Tarjo Sugiono.

## Flaticon:

- Embauche par Freepik.
- Pièce euro par Freepik.
- Voiture par Freepik.
- Permis de conduire par Freepik.
- Coup de main par Freepik.
- Covoiturage par Freepik.
- Trotinette électrique par Freepik.
- Vélo par Freepik.
- Piéton par Freepik.
- Scooter par amonrat rungreangfangsai.
- Formation permis de conduire par Nikita Golubev.
- Groupe par Freepik.
- Horloge par Graphics Plaza.
- Stress par lutfix.
- Discussion par Freepik.
- Discrimination par Freepik.
- Piste cyclable par Lineal.
- Vélo électrique par Luis Prado.
- Travaux routiers par Flat Icons.
- Planification par Ultimatearm.
- Barrière de chantier par Freepik.
- Question par Freepik.
- Drapeau blanc par Freepik.
- Couteau suisse par Smashicons.