

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Natourau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives - Enjeux



©Martin Cusson, PNRML



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# SOMMAIRE

1. Remise en contexte : rappel de la démarche et diagnostic.
2. Méthodologie : retour sur la construction des enjeux.
3. Enjeux mobilités actives.
4. Enjeux mobilités partagés et services mobilité.
6. Conclusion.
7. Questions – Réponses.



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



©Martin Cusson, PNRML

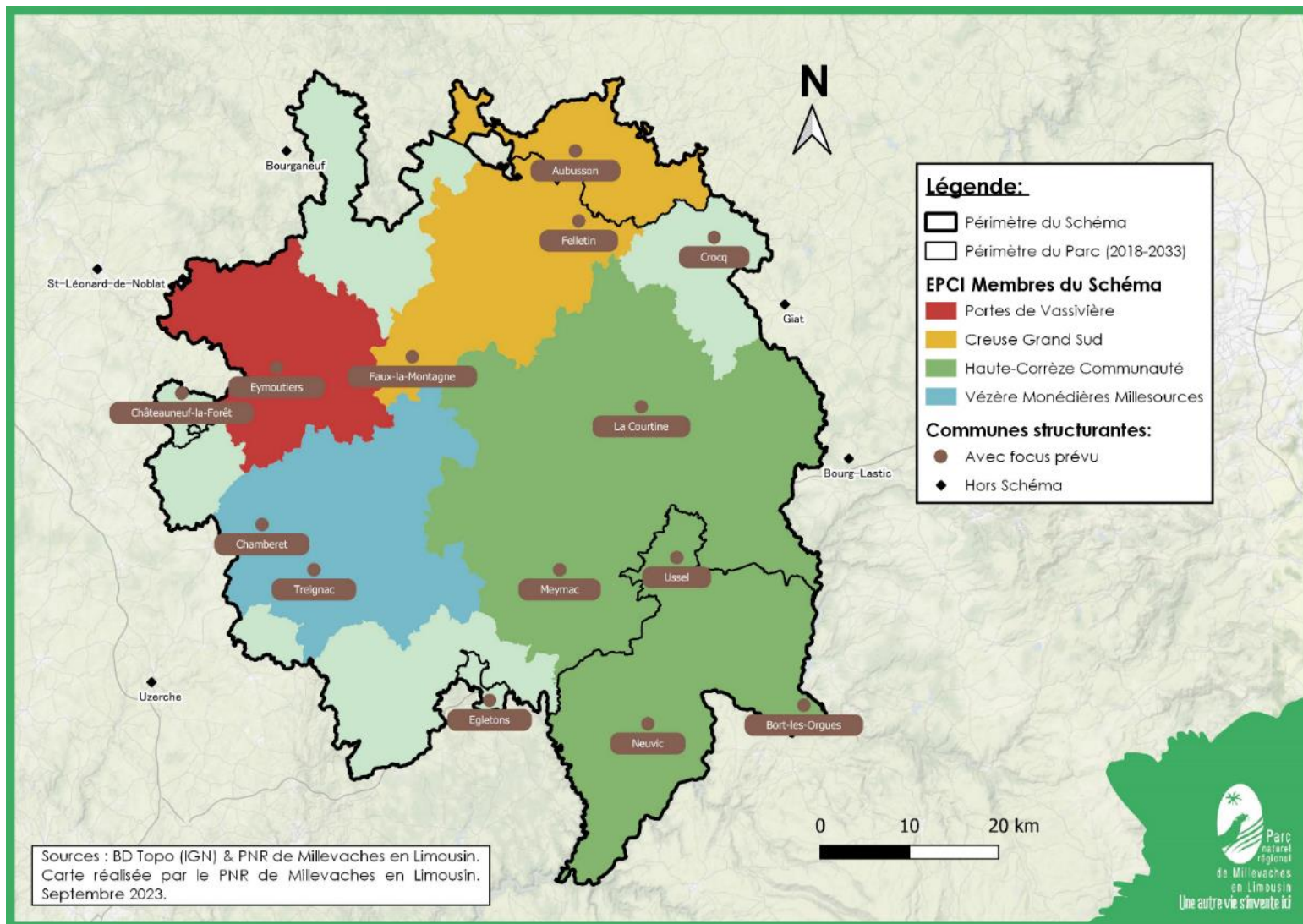
## 1. Remise en contexte



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# LE TERRITOIRE DU SCHÉMA



## LES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC



**Territoire à la proximité préservée** des effets périurbains déstructurant (maillage d'emplois, de services, ...) avec ses dynamiques internes.



**Des trajets courts encore nombreux** → marche et au vélo.  
Pour les distances moyennes et longues → **mobilités partagées et véhicules intermédiaires**



**Des améliorations** à réaliser sur les infrastructures, animations et services **sur l'ensemble de la mobilité** en partant des **pôles générateurs de déplacement** et en **se coordonnant**.



Mais **un potentiel réel, des solutions déjà présentes** / déployées et un **accompagnement nécessaire des comportements vers la mobilité rurale**.

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



## 2. Méthodologie de la construction des enjeux





Une autre vie s'invente ici

# RENCONTRE DES 14 COMMUNES FOCUS

## 3 Objectifs



-  Recenser les besoins mobilité des communes.
-  Confronter l'analyse au terrain.
-  S'aligner sur les dynamiques locales.



# MÉTHODOLOGIE DE RENCONTRE

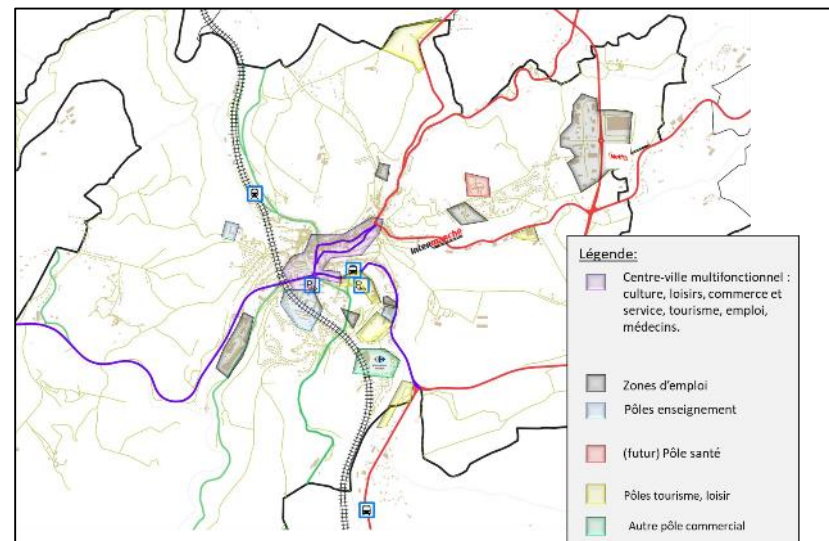
## 1. Prise de contact grâce aux techniciens et élus.



## 2. Création d'un support à la discussion :



- ✓ Recensement **des pôles générateurs de déplacement.**
- ✓ Cartographie du **trafic** dans la commune.
- ✓ **État des lieux de la voirie** structurante.



Exemple de carte créée pour la synthèse des pôles générateurs de déplacement à Aubusson

2 réunions publiques.

10 réunions avec élus et techniciens des communes et communautés de communes.

1 réunion avec des élus.

1 réunion avec un technicien.

## 3. Réalisation de la rencontre (dans les conditions choisies par les communes)

## 4. Réalisation de compte-rendu (en cours)

- ✓ Tableau synthèse des enjeux
- ✓ Carte complétée d'explications écrites



# APPORT DE RÉFLEXION PAR LE VOYAGE D'ÉTUDE VEDECOM

Rencontre d'acteurs publics et privés de la mobilité du territoire :

- Le garage GASEL de Lacelle;
- Les quatre Communautés de communes du SDMA;
- Le Collectif des Entreprises Dynamiques;
- Le groupe mobilité du Syndicat de la Montagne Limousine;
- La Fabrique à Initiatives;
- La Région;
- Les Communes de Faux-la-Montagne, Gentioux-Pigerolles, La Villedieu et Felletin;
- Le tiers-lieu PANG La Gare;
- Le Département de la Haute-Vienne;
- L'Agence d'Aménagement et d'Attractivité de la Creuse;
- L'entreprise Les Granges Solaires;
- ...



**De riches réflexions qui alimentent la définition des enjeux**



*Arrivée de l'équipe Vedecom à la gare d'Ussel*

## Thématiques abordés :

Coopération des acteurs, Mobilité et entreprise, Changement de comportements, véhicules intermédiaires, Amélioration des services de transports, enclavement, tourisme, trains légers, mobilité en milieu très rural, ....

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin



©Martin Cusson, PNRML

## 3. Mobilités actives



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# LES ENJEUX MOBILITÉS ACTIVES



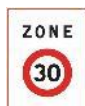
**N°1** - Faire commune à pied.



**N°2** - Formaliser et organiser le stationnement.



**N°3** - Créer et valoriser des itinéraires qualitatifs piéton / vélo.



**N°4** - Pacifier et cohabiter.



**N°5** - Soigner les espaces de vie sociale.



**N°6** - Faciliter la vie des personnes à mobilité réduite.



**N°7** - Faire adopter des comportements pro-mobilités actives.



**N°8** - Faire commune à vélo.



**N°9** - Créer du stationnement vélo sur espace public et privé.

## LES ENJEUX MOBILITÉS ACTIVES



**N°10** - Créer / valoriser un maillage de liaisons vélo intercommunales.



**N°11** - Aider piétons et cyclistes à prendre leur place sur le territoire.

# ENJEUX CONCERNANT LES DÉPLACEMENTS À PIED



# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED

## Principe

Le cheminement piéton n'existe pas ou existe mais...

- **S'interrompt** sur quelques mètres, voir plus, sans **aucun partage de la route lisible**.
- Est encombré par un **obstacle ou des obstacles, des changements de niveaux**.
- **Croise une route sans traversée lisible et sécurisante**.
- Rétrécit à **moins d'1,4m de large**.
- **Est confus, peu lisible, mal adapté**.

L'importance du traitement des discontinuités est à estimer en fonction du nombre de **pôles générateurs de déplacement**, de la densité des **poches d'habitat** et de la **distance** vis-à-vis du reste du bourg. L'importance est aussi à estimer en fonction du danger que représente l'aménagement actuel pour les piétons.

Constitue un frein lourd à la marche dans des lieux clés de la commune.

Constitue un inconfort pour la marche dans des lieux de vie importants de la commune.

Quelques problèmes sur la commune.

Crocq  
Faux  
La Courtine

Felletin  
Treignac  
Chamberet

Eymoutiers  
Meymac  
Aubusson  
Châteauneuf  
Ussel  
Bort

Egletons  
Neuvic

# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED – ILLUSTRATIONS

Quelques exemples de routes structurantes de bourg à 50 km/h sans aménagements de limite de vitesse (à 50) et sans cheminement piéton avec **la rupture de la desserte sécurisée à pied** qu'elles engendrent :



L'avenue du 11 Novembre à Treignac (19) qui dessert des habitats, un centre de santé et une salle des fêtes.

©Google Street View



À La Courtine (23) la D982 coupe le bourg en deux.

©Martin Cusson, PNRML



À Bort (19), la rue Gustave Parre est la rue d'accès à un hôpital proche du centre-ville (1,4km de l'Eglise).

©Google Street View



À Chamberet (19), la route des Monédières dessert un supermarché de centre-bourg (projet de réfection en cours).

©Google Street View

# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED – ILLUSTRATIONS

Exemple de la voirie traversante de centre-bourg à Faux-la-Montagne (23) :

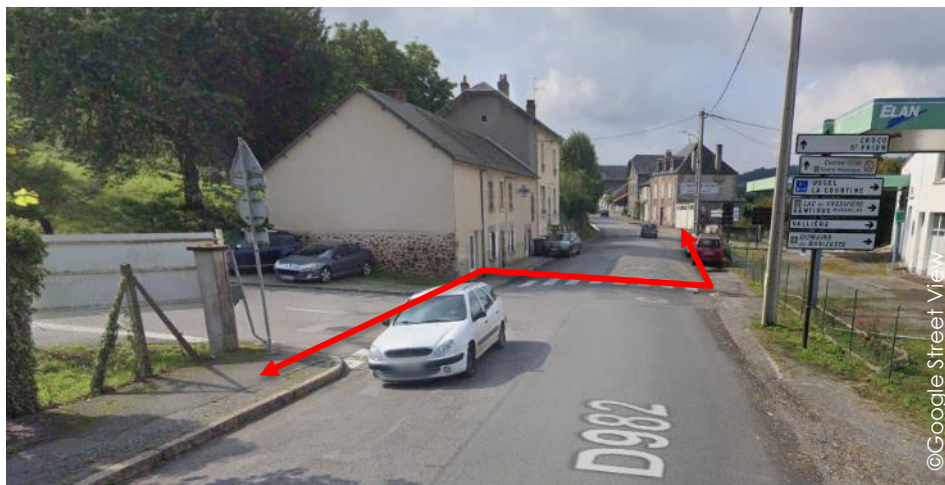


Interruptions, obstacles, différences de niveaux, ... sur un axe principal de bourg avec plusieurs commerces et services : « *le parcours du combattant* » (entendu sur une autre commune).



# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED – ILLUSTRATIONS

Exemple d'un carrefour à Felletin (23) :

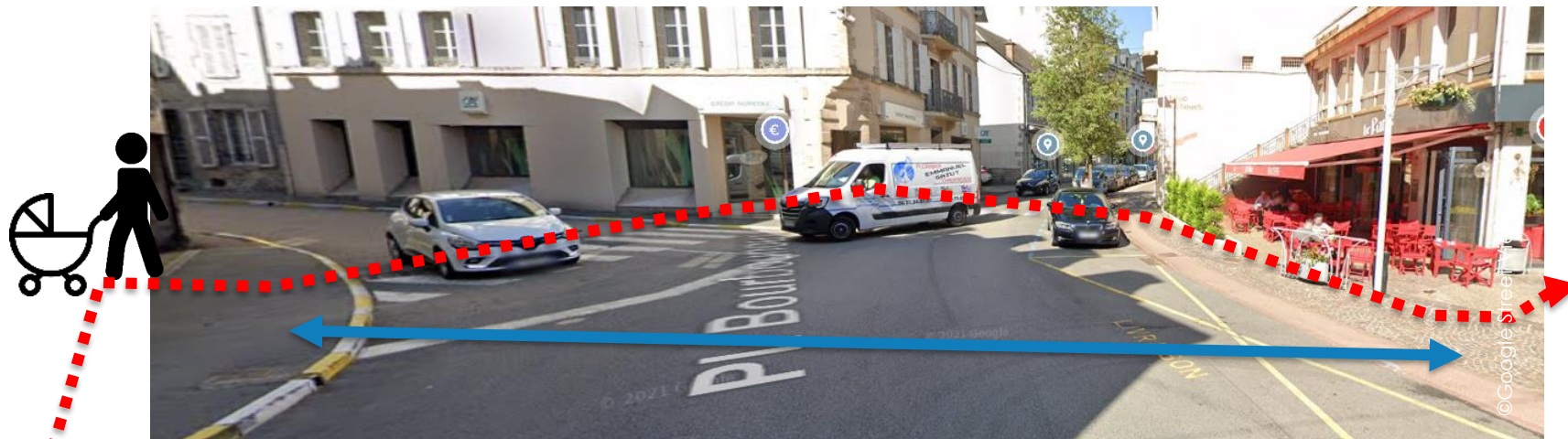


Absence de traversées. Interruption de cheminement entre un centre-bourg, un supermarché et un lycée au croisement de deux routes départementales structurantes et fréquentées. En rouge, le cheminement à réaliser.

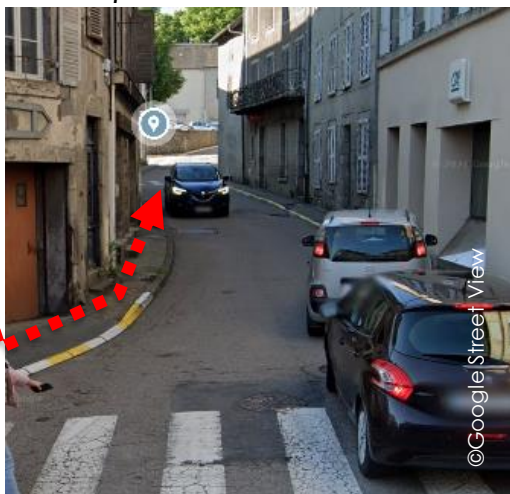


# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED – ILLUSTRATIONS

Exemple d'un carrefour à Ussel (19) :



départ



La liaison de cette rue commerçante depuis un parking de rabattement (en rouge) est discontinuée et force les piétons à prendre un itinéraire « non naturel » car indirect. Un aménagement sur l'axe bleu pourrait permettre aux piétons d'avoir une autre traversée directe. Un aménagement sur la rue de départ permettrait de se conformer avec la largeur réglementaire d'1m40.

arrivée





# N°1 FAIRE COMMUNE À PIED – ILLUSTRATIONS

Plusieurs exemples de cheminement piétons illisibles / confus :



Un cheminement délimité avec de la peinture n'est pas toujours bien compris. Il s'efface mais surtout ne protège pas. Si la largeur manque, il faut plutôt marquer le partage de la route car, de fait, le piéton sera sur la chaussée des véhicules motorisés.

Certains trottoirs peuvent être légitimement confondus avec du stationnement en l'absence de signalétiques ou de marquages au sol.

## N°2 FORMALISER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT

### Principe

Certaines rues / routes / places accueillent du stationnement :

- **Non visible, illisible, non règlementé et mal défini.** Les stationnements se font **au bon vouloir des automobilistes** qui prennent leurs **habitudes**.
- **Non stratégique** dans son positionnement et ses règles, et sans **signalétique pour le rabattement**.
- Qui **prend la place du cheminement piéton**.

Le stationnement sous cette forme empêche alors la **vie locale**, la **circulation des PMR**, dévalorise la rue, ne permet pas l'accès aux **commerces**, met en danger les **publics vulnérables** et suscite des **conflits**.

Constitue un frein lourd à la marche dans des lieux clés de la commune.

Constitue un inconfort pour la marche dans des lieux de vie importants de la commune (ex: centre).

Quelques voiries et/ou lieux de vie sont concernés. Des aménagements sont bien réalisés.

Crocq  
Felletin  
Chamberet

Neuvic  
Ussel  
Treignac  
Meymac  
Bort  
Faux  
La Courtine

Eymoutiers  
Egletons  
Châteauneuf  
Aubusson

## N°2 FORMALISER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT - ILLUSTRATIONS



Stationnement gênant après un tournant dans une rue limitée à 50 km/h. L'absence de signalétiques ou de marquages au sol crée des comportements non désirables. Le besoin de stationnement existe, il faut simplement mieux l'organiser.



## N°2 FORMALISER ET ORGANISER LE STATIONNEMENT - ILLUSTRATIONS



# N°3 CRÉER ET VALORISER DES ITINÉRAIRES QUALITATIFS PIÉTON / VÉLO

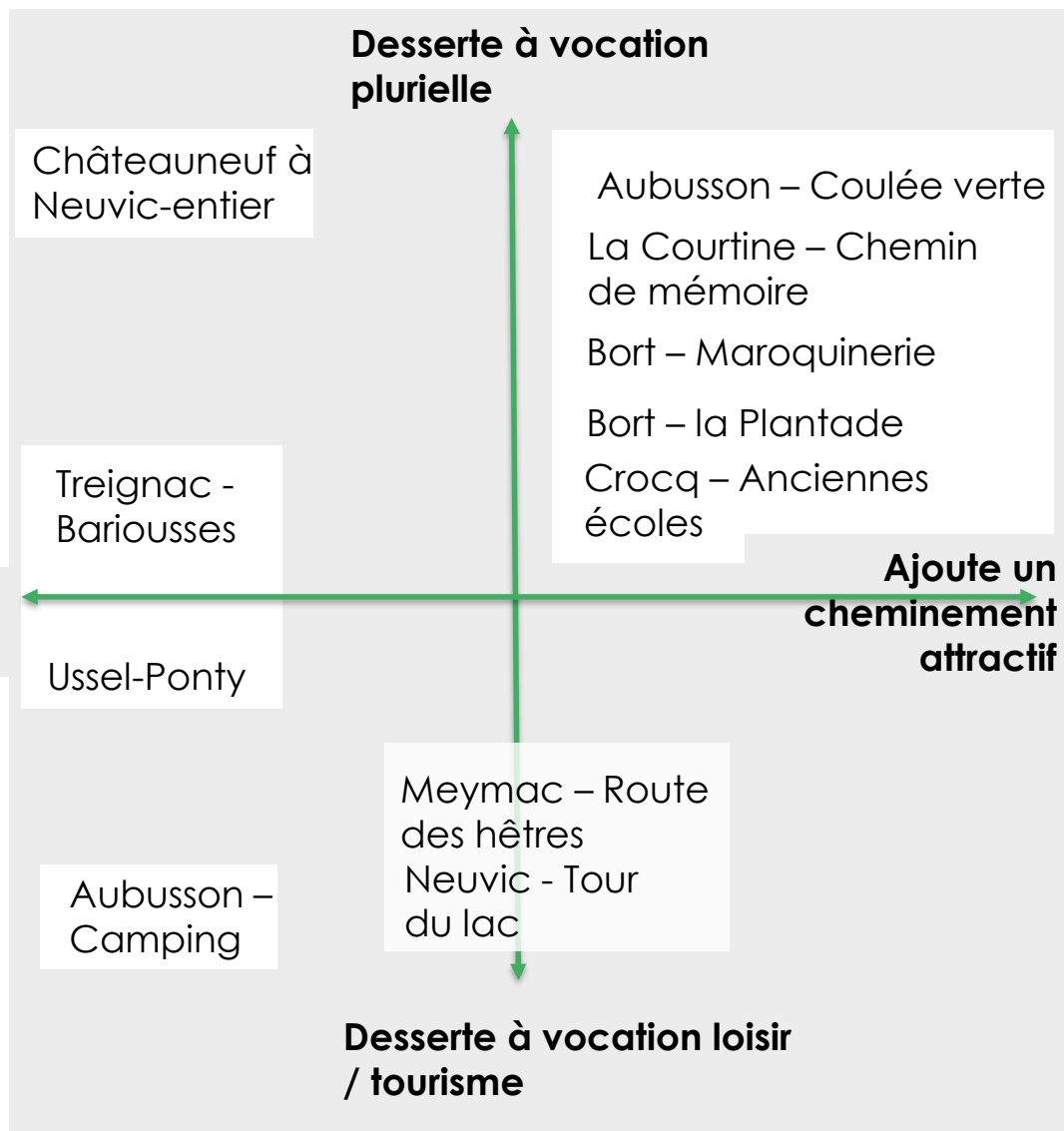
## Principe

Plusieurs communes pourraient travailler ou planchent déjà sur des **projets d'itinéraires piéton / vélo** (coulée verte, passerelle mobilité active, voie verte pâle, ...).

Sur le graphique à droite, on retrouve ces projets ou idées d'aménagement. Certaines viennent améliorer des liaisons existantes, d'autres en créer. Si le loisir peut souvent constituer un motif de création de la desserte, le choix du tracé peut permettre de relier d'autres pôles générateurs de déplacement.

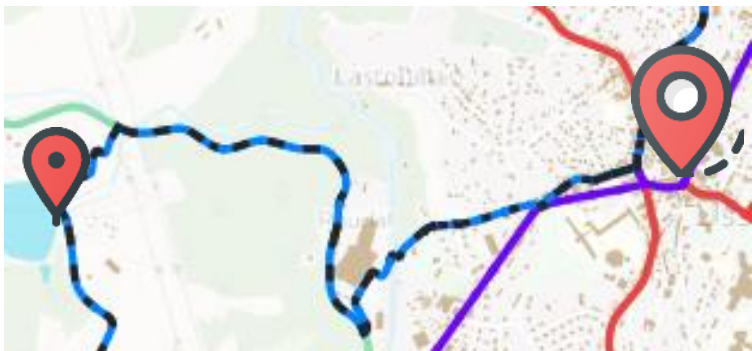
L'intérêt est de proposer un itinéraire attractif, **propice à la déambulation**. Ces espaces peuvent être des lieux privilégiés de pratique et d'apprentissage de la mobilité active pour les **publics vulnérables** en plus d'être des lieux favorisant le **bien-être et la santé** des habitants.

**Créer un 1<sup>er</sup> cheminement**





## N°3 CRÉER ET VALORISER DES ITINÉRAIRES QUALITATIFS PIÉTON / VÉLO - ILLUSTRATION



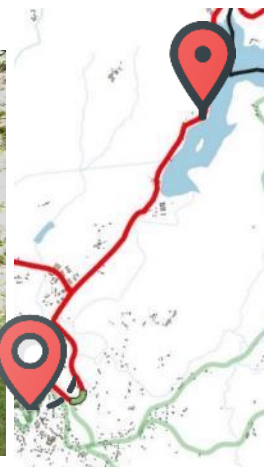
**Ussel – Ponty** : Liaison de 3km depuis le centre-bourg. Elle valorise sur son tracé la desserte piétonne existante du Leclerc et des commerces autour.



Chemin actuel.



Chemin actuel.



**Treignac – Bariousses** : Liaison de 4km qui pourrait créer une desserte piétonne sécurisée reliant le centre bourg à la Zone d'Activité du Portail, pôle générateur de déplacement emploi de la commune.

# N°3 CRÉER ET VALORISER DES ITINÉRAIRES QUALITATIFS PIÉTON / VÉLO - ILLUSTRATION



Châteauneuf-la...	87040	Châteauneuf-la...	234,530470852056
Neuvic-Entier	87040	Châteauneuf-la...	89,1091411522585

**Liaison Neuvic-entier – Châteauneuf.** Entre les centres-bourgs des deux communes ou le centre-bourg de Neuvic-entier et Saïka Pack (1<sup>er</sup> employeur de Châteauneuf-la-Forêt), la distance actuelle à pied est de **1,7km**. La liaison de ces deux communes interconnectées est aujourd'hui exclusivement réalisable par la route départementale fréquentée.

## N°3 CRÉER ET VALORISER DES ITINÉRAIRES QUALITATIFS PIÉTON / VÉLO - ILLUSTRATION



Attention aux écueils...  
Plus d'info à venir pour le prochain Copil



**Une voie verte est un aménagement nettement séparé de la route, large de 3 mètres minimum.** L'aménagement ici présenté n'est donc **pas conforme** sur ces deux points.

## N°4 PACIFIER ET COHABITER

### Principe

Les espaces traversés par des flux piétons, vélos, voitures (ex: centre-bourg, écoles) doivent bénéficier d'un aménagement pour réduire la vitesse si la séparation des modes est impossible (ex: rue étroite). Plusieurs phénomènes **se cumulent** et empêchent cette cohabitation:

- **L'absence de limite** à 20 ou 30 km/h;
- la **zone 20 ou 30 est incohérente (emprise, signalétique)**;
- L'absence de **cohérence esthétique**, de **végétaux** ou de **lieux de sociabilité** apaisant (pour les vitesses);
- L'absence d'**aménagement contraignant les véhicules**.

Peu de limites dans les lieux problématiques.

Des limites existent dans les lieux problématiques mais les aménagements sont à améliorer.

Des lieux importants ont été traités avec encore quelques défauts. Quelques problèmes subsistent sur la commune.

La Courtine  
Bort  
Egletons  
Chamberet  
Châteauneuf

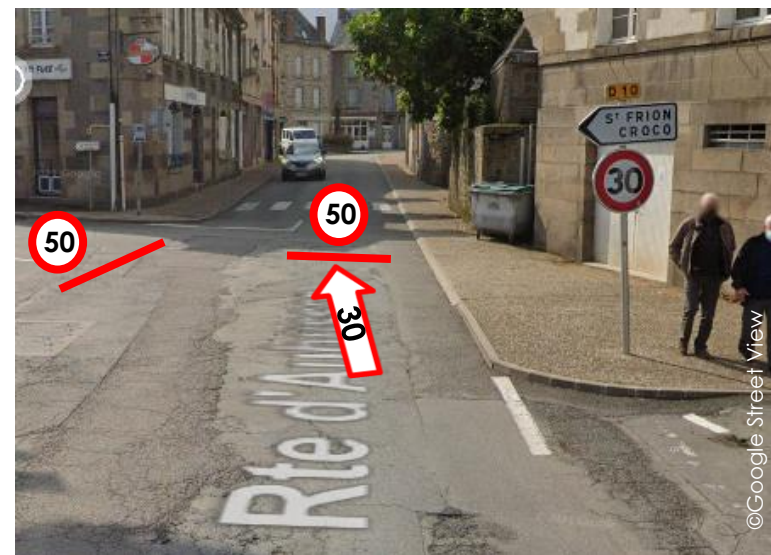
Crocq  
Meymac  
Eymoutiers  
Treignac  
Faux  
Felletin

Ussel  
Neuic  
Aubusson

## N°4 PACIFIER ET COHABITER – ILLUSTRATIONS



Zone 30 non cohérente, peu matérialisée. Ici un aménagement de vitesse (ex : jalonnement) permettrait de faire respecter le 50 km/h sur le reste de la rue. Le dos d'âne doit être placé stratégiquement comme aux traversées piétonnes fréquentées ou aux entrées de zones pour faire ralentir à 30 km/h.



Des problèmes de signalétiques se retrouvent sur le territoire. Une zone 30 doit faire l'objet du panneau dédié et chaque entrée / sortie de zone doit être traitée. Un panneau **RAPPEL** doit être posé pour tout panneau de limitation à 30 km/h à l'intérieur de la zone. En quittant la zone 30, on doit retrouver le panneau fin de zone 30. Toute rue à sens unique limitée à 30 doit être complétée d'un double sens cyclable sauf arrêtés de police contraire.

## N°4 PACIFIER ET COHABITER – ILLUSTRATIONS

Végétalisation.



Largeur adaptée

Esthétique cohérente.

©Martin Cusson, PNRML



Signalétique correcte.

Espace de vie sociale.



©Martin Cusson, PNRML

Cet aménagement de cœur de ville commerçant (à Aubusson) acte le partage de la chaussée là où le piéton est le plus affluant. Un marquage au sol de la zone de rencontre (20km/h) pourrait aussi être ajouté en guise de rappel. Pour être plus en conformité avec l'esprit de la zone de rencontre, l'idéal serait de couper la circulation de transit sur cette rue afin de réduire le volume de véhicules à la stricte desserte riveraine et de permettre aux piétons d'occuper la chaussée centrale. Une telle action peut également créer de la frustration et nécessite d'être concertée avec les usagers de la rue.

## N°5 SOIGNER LES ESPACES DE VIE SOCIALE

### Principe

Plusieurs **places de vie du bourg** sont devenues depuis les années 1960 des espaces **monofonctionnels privatisés (des parkings)** ou de vastes carrefours **routiers**.

Ces espaces publics de par leur positionnement ont une **valeur symbolique, sociale et économique forte**. Le parking y est souvent **surdimensionné** et **non ou mal réglementé** pour favoriser la chalandise. La **vitesse** pratiquée n'y est pas toujours maîtrisée et **met en danger les piétons**.

Réfléchir au **rééquilibrage** entre **voiture et piéton**, **c'est interroger les usages** que l'on souhaite voir sur la place et **les comportements** que l'on souhaite obtenir à la suite de l'aménagement (ex: ralentir les vitesses des véhicules motorisés en montrant que l'on entre dans le bourg).

Le rééquilibrage peut être **temporaire** (ex: une fête comme un marché de pays, test d'aménagement) pour **nourrir une réflexion** avant d'être pérennisé.



*Ici l'ancienne halle de la place Courtaud de Felletin, aujourd'hui devenue exclusivement un parking de centre-bourg*

#### Exemples d'espaces concernés :

- Felletin - Place Courtaud, Charles de Gaulle et Place Monthieux.
- Meymac- Place de l'Eglise.
- Egletons – Place du Marché.
- Faux – Place de la Fontaine.
- Eymoutiers – Place du champ de Foire.
- Treignac – Place des écoles.

## N°5 SOIGNER LES ESPACES DE VIE SOCIALE ET ENTRÉES DE BOURG-ILLUSTRATION





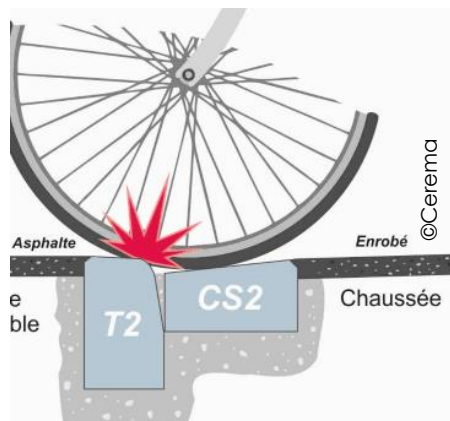
# N°6 FACILITER LA VIE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

## Principe

La chaussée partagée et les trottoirs doivent être pensés pour permettre l'entrée et la sortie facile des PMR via des **bateaux lisses** et une largeur d'**1m40**. L'entrée et la sortie du trottoir sont importantes aux espaces traversant, aux niveaux des obstacles ou aux pôles générateurs de déplacement.

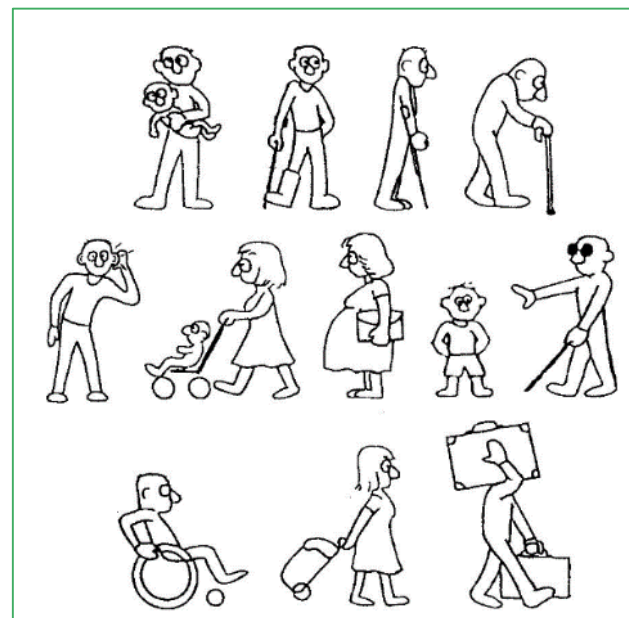
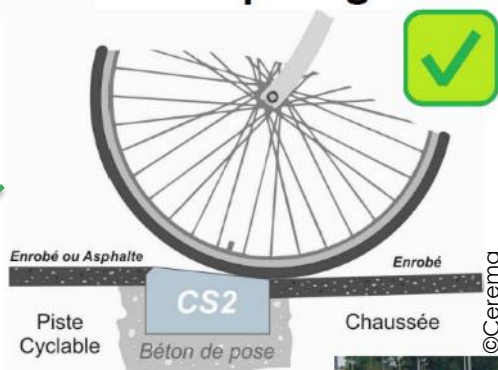
Espaces concernés :

L'ensemble du territoire d'étude.



Bateau courant

Bateau à privilégier



Ensemble des PMR

## N°6 FACILITER LA VIE DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE - ILLUSTRATION

Unités de vie (Crocq). Un aménagement exemplaire pour les trottoirs lissés. La largeur aurait pu être plus généreuse.



Le maintien d'un stationnement gênant pour la circulation des piétons est souvent justifié par le besoin pour les PMR de se garer au plus proche. Néanmoins, ces mêmes stationnements empêchent aussi les PMR de circuler aisément dans le bourg. La largeur d'1m40 est le minimum pour permettre une circulation aisée des piétons.



Véhicule de PMR (vu à Aubusson).

# N°7 FAIRE ADOPTER DES COMPORTEMENTS PRO-MOBILITÉS ACTIVES

## Principe

La réalisation d'un aménagement implique toujours un comportement souhaité de la part des autres usagers à commencer par les automobilistes. Or, **même lorsque l'aménagement est explicite et inclus bien les besoins** de tous les usagers (ex: stationnement automobiliste), il doit être accompagné d'une **animation, sensibilisation** voire d'une **répression**.

Un **stationnement sur trottoir** est **dangereux** pour les **piétons** et en particulier les **PMR**.



*Stationnement sur trottoir devant une école. Ici dans ce cas une sensibilisation a déjà eu lieu...*

Espaces concernés :

L'ensemble du territoire d'étude.

**135 €**

**C'est le montant de l'amende en cas de stationnement sur trottoir ou aménagement cyclable. Il n'est pas autorisé sauf panneau l'autorisant explicitement.**



**35 €**

**En cas de stationnement sur emplacement réservé bus**

# CONSÉQUENCES ET LIENS AVEC ENJEUX GLOBAUX

Quelques exemples d'enjeux globaux en lien avec les fiches enjeux précédentes :



Sécurité routière (surtout PMR).



Santé et sédentarité (notamment des plus jeunes).



Cadre de vie / interactions sociales.



Accès aux services et points d'intérêt (notamment PMR).



Conflit d'usage de l'espace publique / Paix sociale.



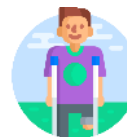
Mise en valeur du Patrimoine.



Image et accessibilité des commerces.



Image de la commune et fierté des habitants.



Inclusivité des aménagements, autonomie des personnes âgées.

**Et plus encore...**

# ENJEUX CONCERNANT LES DÉPLACEMENTS À VÉLO



## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO (1/2)

### Principe

Certaines rues ou routes de la commune disposent **d'un trafic de véhicules légers, poids lourds, de vitesse réelle ou de condition de visibilité ne permettant pas le partage de la route** entre cyclistes, piétons et véhicules motorisés. Ces rues / routes manquent alors au choix:

- **D'aménagements cyclables** conformes.
- D'un **aménagement de vitesse** pour une **voirie partagée** (vitesse réelle des véhicules motorisés à 50, 30 ou 20 km/h selon les niveaux de trafic et de services attendues).
- D'un cheminement vélo **alternatif** et comparable.

Un maillage vélo doit permettre de rejoindre chaque **pôles générateurs de déplacement, depuis et vers chaque poche d'habitat**. La **distance acceptable** à retenir pour l'accès à ces pôles générateurs de déplacement est de 5 km du centre sauf pour l'emploi où 10 km est la distance acceptable. Pour rappel, 5 kilomètres est la distance effectuée en 15 minutes de VAE (Vélo à Assistance Electrique) et 10 kilomètres en 30 minutes de VAE.

Constitue (en l'état) un frein lourd au vélo dans des lieux clés.

Constitue (en l'état) un frein au vélo pour des lieux de vie ou sur des itinéraires importants.

Constitue un frein au vélo pour l'accès à un lieu de vie important.

Aucun problème.

Bort  
Ussel  
Aubusson  
Egletons  
La Courtine

Eymoutiers  
Meymac  
Châteauneuf

Treignac  
Chamberet  
Fellefin  
Neuvic

Crocq  
Faux

## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO (2/2)

Les itinéraires à prévoir doivent être continus. Cela signifie un itinéraire:

- **Signalé, marqué et balisé.**
- Avec une **voie dédiée, séparée avec une largeur conforme** en cas de **condition de circulation ne permettant pas la cohabitation** avec les véhicules motorisés et piétons (trafic véhicule léger et poids lourds trop élevé, conditions de visibilité non réunies, vitesse pratiquée trop élevée, rue piétonne fréquentée).
- Qui emprunte une voirie partagée avec des **flux de véhicules et des vitesses compatibles (voir tableau ci-contre)** et où la cohabitation a bien été **matérialisée** et travaillée.
- Qui prend en compte le vélo dans les **intersections** (y compris avec les flux piétons).

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

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORSÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	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 aménagements à privilégier. Il tient compte de la qualité de desserte souhaitée, du niveau de trafic des véhicules motorisés et de la vitesse réellement pratiquée par 85 % des véhicules.

## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO – ILLUSTRATION EGLETONS



*Schéma définissant des axes potentiels pour Egletons.*

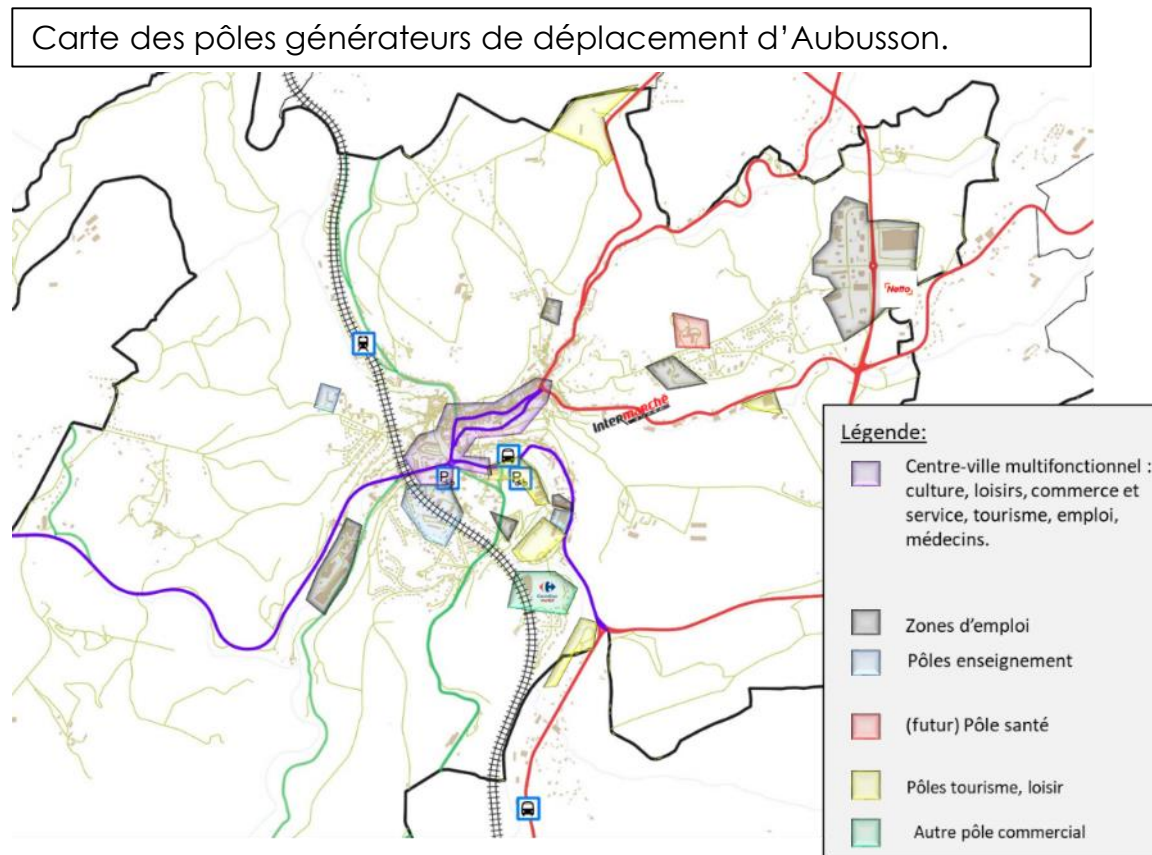
Les pôles générateurs de déplacement sont les zones en couleur. Les lignes violettes et rouges sont les routes dangereuses. En tirets-pointillés marron, ce sont les axes à créer qui permettraient de desservir l'ensemble des pôles générateurs de déplacement et des poches d'habitat.

En travaillant ces axes à partir des routes à faibles circulation, cela permettrait aux cyclistes qui le souhaitent de rouler en sécurité pour rejoindre les 4 coins de leur commune. Le Nord-Ouest de la commune ne présente pas de pôles générateurs de déplacement, ni d'aménagements routiers dangereux.

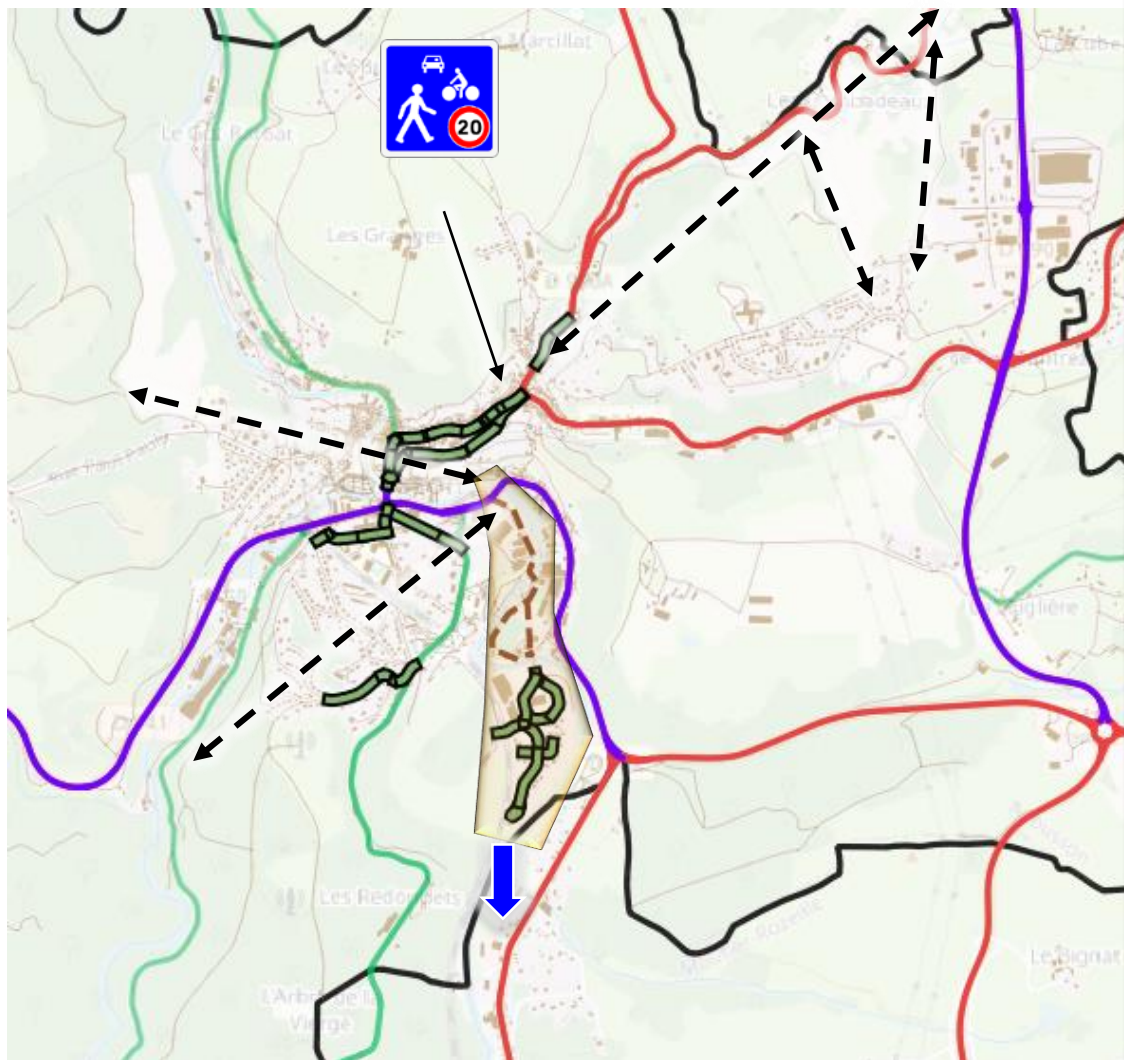


## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO – ILLUSTRATION AUBUSSON (1/2)

Même exercice que pour Egletons. Sur la carte à droite on retrouve les principaux axes dangereux (lignes en rouge et violet) et les pôles générateurs de déplacement à Aubusson.



## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO – ILLUSTRATION AUBUSSON (2/2)



Conformément à la carte précédente, on cherchera à relier les poches d'habitats et pôles générateurs de déplacement en évitant les axes violets et rouges (flèches en tirets noirs sur la carte). Lorsque le passage par ces axes est obligatoire, il est nécessaire de jouer sur le trafic et la vitesse pour garantir la sécurité du cycliste (comme dans la zone partagée existante à 20 km/h). Vers la Zone d'activité à l'Est, la réutilisation d'une des 5 départementales de connexion à l'Axe Guéret-Felletin, peut accueillir les cyclistes en restreignant le trafic des véhicules motorisés aux riverains.

Dans la zone jaune, un projet d'itinéraires piétons (tirets marrons) qui pourraient aussi intégrer les cyclistes et établir une connexion avec la zone 30 en dessous (en vert) et même au-delà vers la poche d'habitat et le camping de la Croix Moutier (flèche bleue) aujourd'hui sans connexion piétonne.

## N°8 FAIRE COMMUNE À VÉLO – ILLUSTRATION EYMOUTIERS



©Google Street View

Vue de la route départementale.

Ici aux abords d'Eymoutiers, la **départementale** est **incontournable** même en prenant des routes parallèles. Mais en travaillant sur ces dernières, on peut **réduire les besoins d'aménagement à quelques centaines de mètres** tout en créant un itinéraire **plus long mais plus attractif** pour les cyclistes qu'une piste cyclable le long d'une route à 90 km/h avec presque 3000 véhicules journaliers.



La liaison de la Zone d'Activité des Rivières de Bussy est à 3,5km du bourg par la départementale. Prendre un itinéraire secondaire demande de rallonger cette distance à 4,8 km maximum. Le tout est de trouver un équilibre entre longueur du détour, confort, sécurité, et coût de l'aménagement.

# N°9 CRÉER DU STATIONNEMENT VÉLO SUR ESPACE PUBLIC ET PRIVÉ

## Principe

De la même façon qu'un automobiliste a besoin de stationnement pour son véhicule, le cycliste doit bénéficier **d'arceaux vélo** sur les **lieux générateurs de déplacement** (emploi, commerces, culture, loisirs, services, santé, enseignement, sport, tourisme). De plus, les Vélos à Assistance Electrique, modèles de vélo de référence pour notre territoire, ont une valeur supérieure. Son utilisateur doit pouvoir le stationner en toute sécurité.

### Trois cas de figure :

- Les **lieux publics de passage (bibliothèques, commerces, mairies, ...)** → **arceaux**.
- Les lieux **publics à la journée et plus** (écoles, aire de covoiturage, gare, ...) → **abris vélo libres d'accès et/ou sécurisés**.
- Les **lieux privés** (lieu d'enseignement, emploi, logement collectif) → **sensibilisation au programme d'installation et de subvention (programme Alvéole)**. Les stationnements à privilégier seront plutôt de l'ordre de l'abris vélo libre d'accès et/ou sécurisé.

Commune qui a  
commencé à  
s'équiper.

Commune en  
voie de l'être / en  
réflexion.

Commune sans  
stationnement  
vélo prévu (pour  
l'instant).

Eymoutiers  
Aubusson  
Treignac

Bort  
Ussel  
Felletin  
Faux  
Chamberet

Meymac  
Neuvic  
Châteauneuf  
Crocq  
Egletons  
La Courline

# N°9 CRÉER DU STATIONNEMENT VÉLO SUR ESPACE PUBLIC ET PRIVÉ - ILLUSTRATION



Arceaux conformes.



Racks à vélos à proscrire. Sauf éventuellement pour les cours d'écoles fermées.

Pourquoi on n'en veut pas des racks ?

- Ils ne **conviennent pas aux gros pneus** type VTT.
- Ils **voient la jante** des vélos lourds (la roue n'est pas faite pour supporter l'ensemble du poids du vélo).
- Ils **facilitent le vol** car avec ce système seule la roue avant est attachée.

# N°10 CRÉER / VALORISER UN MAILLAGE DE LIAISON VÉLO INTERCOMMUNALE (1/2)

## Principe

Utiliser les **anciennes voies de chemin de fer** et les **routes et chemins à faible trafic** pour créer des itinéraires cyclables continus à vocation **mixte mobilité quotidienne et touristique**.

Le réseau peut s'appuyer sur :

- Les vélos routes existantes et balisées (en **jaune**) → [voir le site internet de l'AF3V](#).
- Les voies de chemin de fer à tracé continu (en **vert**) : future voie verte Bort – Ydes, Ussel – La Courtine, Eygurande – Eaux-les-Bains, Eygurande – Saint-Etienne-Aux-Clos.
- Les anciennes voies de chemins de fer discontinues (en **violet**) car revendues ou reconverties en départementales : Ancien POC Treignac-Seilhac, Felletin – La Courtine, l'ancien Tacot Ussel-Tulle, l'ancien tramway Limoges-Peyrat. Les discontinuités sont à traiter avec des détours via des routes à faible trafic ou de l'aménagement.
- Les voies à faibles trafic (**tirets noirs**), peuvent interconnecter ses itinéraires entre eux (voir page suivante pour les contraintes).

Schéma proposant un maillage de liaisons vélos à partir des véloroutes, des anciennes voies de chemin de fer et des voiries à faible trafic.



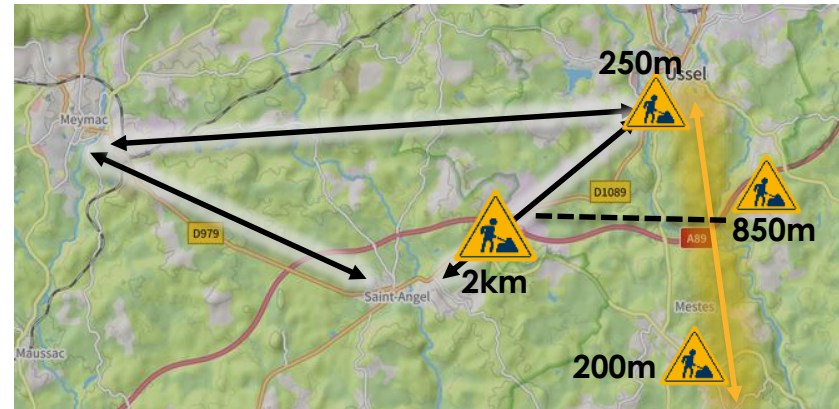
## N°10 CRÉER / VALORISER UN MAILLAGE DE LIAISON VÉLO INTERCOMMUNALE (2/2)

Les **routes et chemins à faible trafic** peuvent être mobilisées pour créer des itinéraires cyclables continus entre communes. En outre, en s'appuyant sur des voies à vocation **mixte mobilité quotidienne et touristique**, on utilise le **levier des itinéraires loisirs pour changer les habitudes de mobilité quotidienne** en faveur de la pratique du vélo.

Ces voiries doivent être, autant que faire se peut, qualifiées en **véloroute partagée** pour **limiter les coûts d'aménagement** et **augmenter rapidement le réseau**.

Des **aménagements restent souvent indispensables** pour la continuité de l'itinéraire ou pour éviter des détours décourageants car trop longs. Ces aménagements doivent être **concentrés aux points bloquants** et là où les **détours augmentent trop les temps de trajet vers des points d'intérêt de la mobilité quotidienne** (emploi, enseignement, commerces, ....).

Exemple en Haute-Corrèze:



Ce triangle noir de **35 km** d'itinéraires cyclables dont **20 km d'itinéraires emploi**, peut être créé avec **2,25km d'aménagement**.

Sur la ligne jaune (tracé du Tacot), plus de **45 km** (sur le SDMA) dont **7,5 km d'itinéraires emploi** peuvent être créés avec **1km d'aménagement**.

Une connexion en pointillé noir permettrait aux habitants de Mestes de relier la Zone industrielle de l'Empereur (emploi) sans aménagement autre que le traitement des intersections avec les départementales dangereuses.

En noir à côté du panneau travaux, la distance nécessaire à aménager à chaque point bloquant.

# N°11 AIDER PIÉTONS ET CYCLISTES À PRENDRE LEUR PLACE SUR LE TERRITOIRE

## Principe

L'animation et le déploiement de services sont indispensables pour accompagner la mise en place d'infrastructures. Plusieurs défis doivent être relevés :

- Aider les habitants à **prendre en main** les **VAE** adaptés au **territoire** et à leurs **besoins**. Les services de location de VAE offrent l'opportunité aux habitants de tester ces vélos et de bien réfléchir à leurs besoins avant d'investir.
- Créer un sentiment de **légitimité et d'assurance** pour les **cyclistes (et piétons) sur les voiries partagées**. Ces voiries peuvent, parce qu'elles ne sont pas séparées des véhicules motorisés, donner un **sentiment d'insécurité** notamment lors des dépassements. Le vélo sollicite l'équilibre de son conducteur qui peut être déstabilisé par la présence d'autres usagers plus imposants. Des animations existent pour aider les cyclistes à prendre confiance en soi sur ces espaces. Exemple: La **fermeture temporaire d'itinéraires routiers secondaires** (ex: 3 dimanches / an) pour inciter **la remise en selle**.
- Permettre aux cyclistes de **construire leurs itinéraires sécurisés** vélo (et piéton) dans les communes et aux alentours.

Espaces concernés :

L'ensemble du territoire d'étude.



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

**VÉZÈRE MONÉDIÈRES MILLESOURCES**

*La communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources commence un travail sur ce domaine.*



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Natourau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Départs		08:15	
10:40	TER NA L26	Limoges Bénédictins	via Jneuf - Bujaleuf > Saint-Denis-des-I
12:06	TER 34 733	Bort Les Orgues	via le Ussel Pl Henri Queuille > Bort I
12:24	TER NA L26	Limoges Bénédictins	via uneuf - Bujaleuf > Saint-Denis-des-I
12:51	TER NA L27	Brive-la-Gaillarde	
16:25	TER NA L27	Brive-la-Gaillarde	

Voie A

Mobilités partagés  
et services mobilité

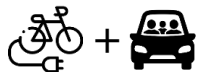


Une autre vie s'invente ici

## LES ENJEUX MOBILITÉS PARTAGÉES ET STRATÉGIQUES



**N°12** - Simplifier l'accès et former à la mobilité durable.



**N°13** - Penser services et intermodalité.



Mobilités

**N°14** - Institutionnaliser le dialogue citoyens, entreprises et collectivités porteuses d'action mobilité (transport, service mobilité et route).



**N°15** - Développer l'offre touristique Mobilité durable.



**N°16** - Garder et faire venir les services.



**N°17** - Diminuer les nuisances du fret routier.

# N°12 SIMPLIFIER L'ACCÈS ET FORMER À LA MOBILITÉ DURABLE

## Principe

Durant le diagnostic le manque de clarté de l'offre de mobilité est revenu plusieurs fois. Il n'existe pas dans toutes les communautés de communes de **guichet d'informations** sur les mobilités locales. Ces points d'entrée de la mobilité durable doivent permettre de **connaître ou d'améliorer la visibilité des offres de transport** (mobilité solidaire, covoiturage hors application, transport scolaire ouvert au public) ou de **certaines offres tarifaires** (voir exemple ci-contre).

Certaines communautés de communes y travaillent (ex: Portes de Vassivière, Ventadour-Egletons-Monédières, Haute-Corrèze Communauté) d'autres l'ont déjà réalisés (Vézère-Monédières-Millesources). Ces guichets - qui peuvent prendre la forme d'une page de site web - sont des **sources d'informations pour les habitants** et des **supports pour les relais de proximité** privilégiés par certains habitants (ex: secrétaire de mairie).

Au-delà de l'information sur l'offre de mobilité, une démarche **d'accompagnement individuel et collectif** (ex: sensibilisation) pour le **changement de pratique** doit être systématisée le territoire d'étude. Ce service doit être un relai pour **former**

**des ambassadeurs mobilité**, eux-mêmes étant des relais pour la diffusion et l'adoption de ces nouveaux comportements. D'autre part, leur fonctionnement est l'occasion de **créer et vulgariser de la connaissance et des savoirs sur la mobilité** avec une perspective locale. Ex: sensibiliser sur le coût intégral de trajets locaux en automobile VS les alternatives de mobilité.



Les tarifs solidaires ne font pas partis des publicités sur les abonnements en TER (photo ci-contre). Ils permettent pourtant aux ménages à faible revenus (moins de 10 440 € de revenus imposables par an par part) de voyager à **moins 80%**, soit **4,40€ l'aller Ussel-Limoges** ou **5€ Felletin-Limoges**.

# N°13 PENSER SERVICES ET INTERMODALITÉ

## Principe

Les lieux d'intermodalité sont les espaces où l'on change de moyens de transport pour un autre (gare, parking de covoiturage, arrêt de bus, point d'autostop, borne de véhicules partagées).

Le diagnostic a relevé l'importance de davantage penser ces lieux dans leur **complémentarité avec les autres mobilités locales existantes ou potentielles**, notamment pour effectuer le **dernier et le premier kilomètre** depuis ces lieux d'intermodalité.

La visite de Vedecom a fait remonter le besoin de penser **les services marchands et non marchands autour de ces lieux**. Les services non marchands incluent par exemple la présence d'un abris d'attente, d'un point d'eau, de signalétiques ... Ces services sont à développer en tenant compte bien sûr du potentiel d'usagers attendus et de leurs éventuels besoins (ex: dans les lieux de correspondance, une pièce abritée et chauffée est préférable pour pouvoir attendre à l'abris des intempéries).

### Lieux d'intermodalité déjà concernés :

Gares du SDMA (Châteauneuf-Bujaleuf, Eymoutiers, Lacelle, Bugeat, Perols, Jassoneix, Meymac, Ussel, Egletons, Felletin, Aubusson).

Aire de covoiturage Ussel Ouest.  
Aire de covoiturage de la Seiglière d'Aubusson.

### Communes nécessitant des aires de covoiturages intermodales :

Neuvic-Entier vers Limoges.  
Meymac vers Peyrelevade.  
La Courtine vers Ussel et vers Felletin.  
Egletons vers Tulle et vers l'A89 sortie n°22.  
Treignac vers Tulle.

### Communes nécessitant des aires d'autostop intermodales :

Felletin vers Aubusson.  
Eymoutiers vers Limoges.

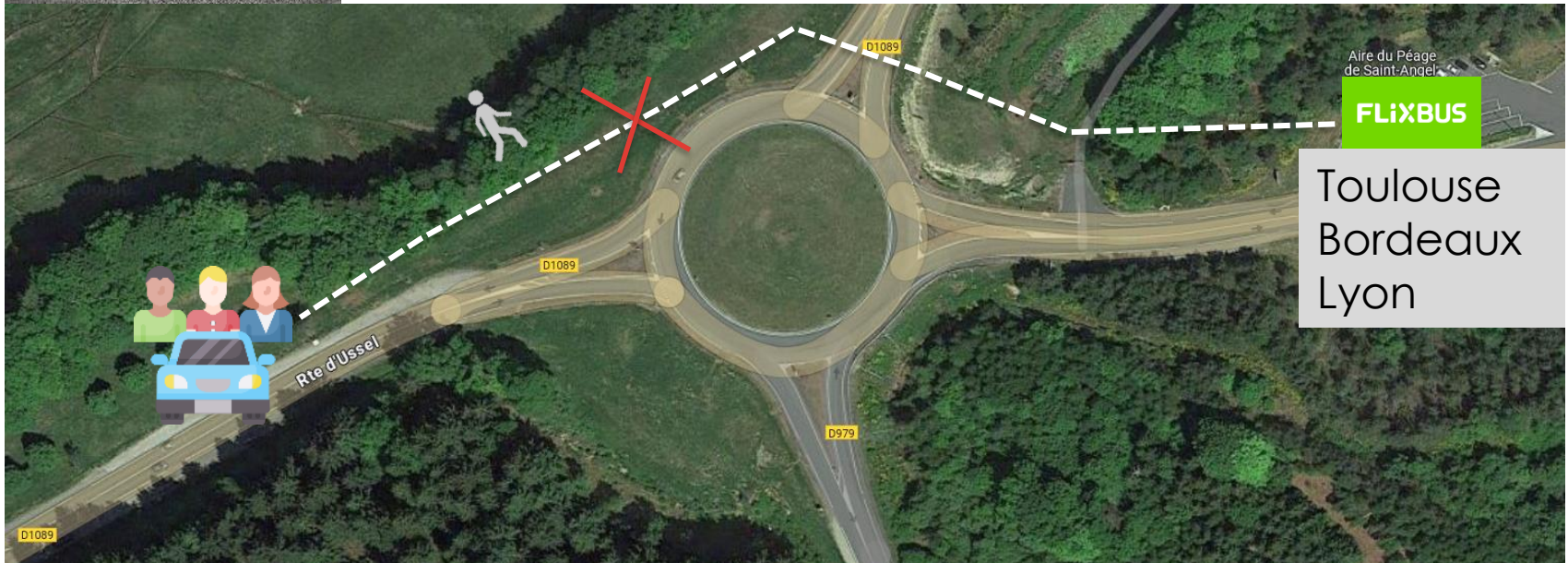
## N°13 PENSER SERVICES ET INTERMODALITÉ - ILLUSTRATIONS

Aménagement récent d'une aire de covoiturage Ussel Ouest en photo ci-contre:



Il n'existe pas de lien à pied vers l'arrêt Flixbus ou la ZA du bois Saint-michel à proximité immédiate de cette aire. On pourrait même anticiper le besoin d'un d'arrêt de transport en commun car déjà trois lignes locales ouvertes au public passent par cet axe (Ussel-Meymac via Saint-Angel, Ussel-Bort, Ussel-Neuvic). Cet axe sera identifié par le SDMA pour être relié à vélo. Mais il n'existe pas de stationnement vélo et la connexion vers Saint Angel (3km) ou La Serre (5km) n'a pas été envisagée.

Enfin cet espace, nœud de trafic routier et d'entrée/ sortie du territoire pourrait aussi accueillir des véhicules partagés et un espaces d'attentes abrités. Aujourd'hui on y retrouve des tables de pique-nique.



# N°13 PENSER SERVICES ET INTERMODALITÉ – ILLUSTRATION

Tiers-Lieu La Gare à Felletin.



© Mariana ROCHA, Institut Vedecom

## Services actuellement disponibles :



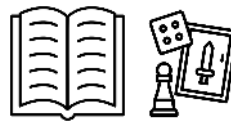
Sanitaires



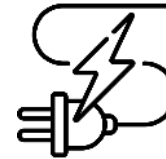
Pièce  
chauffée  
abritée



Café -  
Restauration



Lectures  
Jeux de  
société



Prises  
électriques



Wifi



Salle de  
réunion

# N°14 INSTITUTIONNALISER LE DIALOGUE CITOYENS, ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS AGISSANT POUR LA MOBILITÉ LOCALE (TRANSPORT, SERVICE MOBILITÉ ET ROUTE) (1/2)

## Principe



Pour que les usagers, entreprises et collectivités puissent relever le **défi de la transition mobilitaire**, il faut **du dialogue**.



Or la **mobilité est une boîte noire** dans laquelle les informations concrètes qui peuvent **aider ses acteurs à construire leurs services** ne remontent pas aisément.

Les collectivités entre elles **coopèrent difficilement sans espace de dialogue**.



Chaque acteur **détient son espace de dialogue** pour sa compétence.



Bus  
Train



Pied  
Vélo



Mobilité  
solidaire

Il n'existe **de guichet unique, permanent et facile d'accès de dialogue** usagers – collectivités.



Mobilités

# N°14 INSTITUTIONNALISER LE DIALOGUE CITOYENS, ENTREPRISES ET COLLECTIVITÉS AGISSANT POUR LA MOBILITÉ LOCALE (TRANSPORT, SERVICE MOBILITÉ ET ROUTE) (2/2)

Gestionnaires de services de mobilité locale :

- AOM local (EPCI AOM et PETR/Pays et Région via les Contrats Opérationnels de Mobilité).
- Structures de la mobilité solidaire.

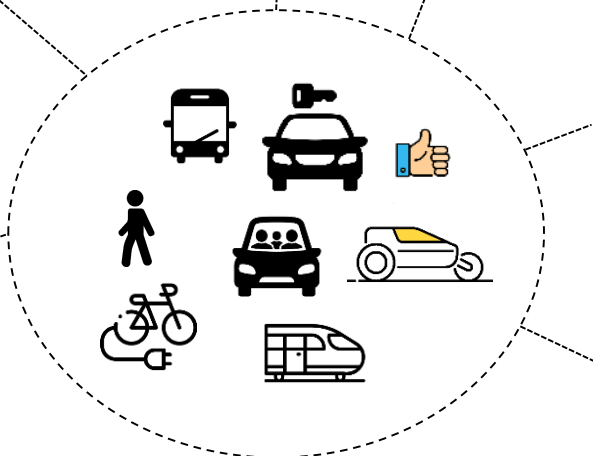
Entreprises délégataire de services publics (toutes échelles).

Gestionnaires de services de mobilité régionale: Région.

Gestionnaires services de mobilité nationale: Etat.

Gestionnaires voiries:

- Départements.
- Communes.



Usagers des mobilités au sens large : Entreprises, associations, citoyens.

Une réflexion est en cours pour la Corrèze via la Fabrique à Initiatives suite à un besoin révélé via ce même travail et celui des réunions du Schéma Directeur des Mobilités Actives. Le défi est surtout de **bien identifier**

**la forme que doit prendre cette structure, sa gouvernance et qui doit y prendre part** pour quels **objectifs**. Dans l'intérêt de guider les politiques locales de mobilité, **les acteurs citoyens ne doivent pas être oubliés**.



# N°15 DÉVELOPPER L'OFFRE TOURISTIQUE MOBILITÉ DURABLE

## Principe

Calquer les solutions de mobilité aux habitudes touristiques est aujourd'hui compliquée. **La voiture définit les destinations** locales et est **difficilement concurrencée** par les mobilités partagées ou actives.

Repenser les séjours pour les **adapter aux mobilités durables existantes du territoire** pourra **faciliter la vie des touristes sans voiture**.

Cela n'empêche pas d'**étoffer l'offre mobilité** à partir des **lieux d'intermodalité**, notamment en solution de location ou d'autopartage de véhicules.

Rando Millevaches  
NATURE EN LIMOUSIN

Explorez un territoire secret

Rando Millevaches évolue pour intégrer l'accessibilité en trains.



Pédestre



Itinérances



VTT



Cyclo route



Equestre



Trail



[Accessible en train](#)

## N°16 GARDER ET FAIRE VENIR LES SERVICES

### Principe

Les solutions de **démobilité ou de mobilité « aller vers »**, dans le milieu rural très peu dense, permettent d'**éviter des déplacements éparés** parfois de **20 – 30 kilomètres, voire plus**.

En lien avec l'enjeu n°13, leur mise en valeur est indispensable. **Sensibiliser aux coûts indirects du trajet voiture** qu'ils évitent, permettra de montrer leur pertinence économique.

De manière plus générale, il faut **garder les pôles générateurs de déplacement dans un périmètre favorable à la marche et au vélo** pour permettre la substitution de ces déplacements courts en voiture par ces deux modes.



Mobilité « aller vers » : le service se déplace chez vous.



Démobilité : réduire les besoins de déplacement. Ex: commande groupée, télétravail, faire son pain, ....

### Illustration avec des cas concrets:

**Châteauneuf-la-Forêt** : Absence de médecins généralistes (malgré les efforts de la commune).

**Aubusson** : Projet de déménagement d'un supermarché sur la ZA du Mont à 3-4 km du centre-bourg contre 1,5 km aujourd'hui.

**Eymoutiers**: Projet de réinstallation de la maison de santé dans le centre-bourg.

**Faux-la-Montagne** : Maintien de services relais pour les habitants de la commune et des alentours.

## N°17 DIMINUER LES NUISANCES DU FRET ROUTIER

### Principe

Plusieurs communes témoignent faire face à une augmentation des poids lourds et surtout, depuis plusieurs années, de leur charge.

Le passage répété de poids lourds bien chargés **dégrade la voirie et particulièrement les réseaux**. Il réduit mécaniquement le budget disponible de la commune pour la mise en place d'aménagements piétons et vélos.

Il **met en danger les piétons et cyclistes**, particulièrement lors de circulation à vive allure (lien avec fiche enjeu n°5). Il crée surtout un **sentiment d'insécurité qui freine la pratique du vélo et de la marche**.

C'est un sujet complexe dont les solutions peuvent être à la fois le retour du ferroutage et un travail de concertation pour définir et prévenir les comportements indésirables (vitesse, surcharge, non respect des itinéraires de déviation).



*Les grumiers régulièrement cités...*

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



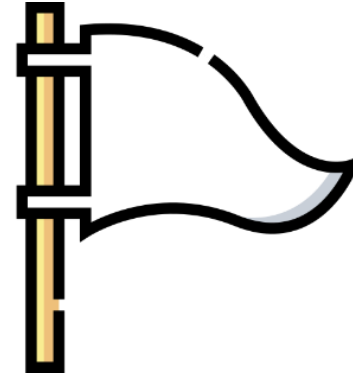
Conclusion



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

## FAUT-IL ALORS ENCORE TOUT ABANDONNER ?

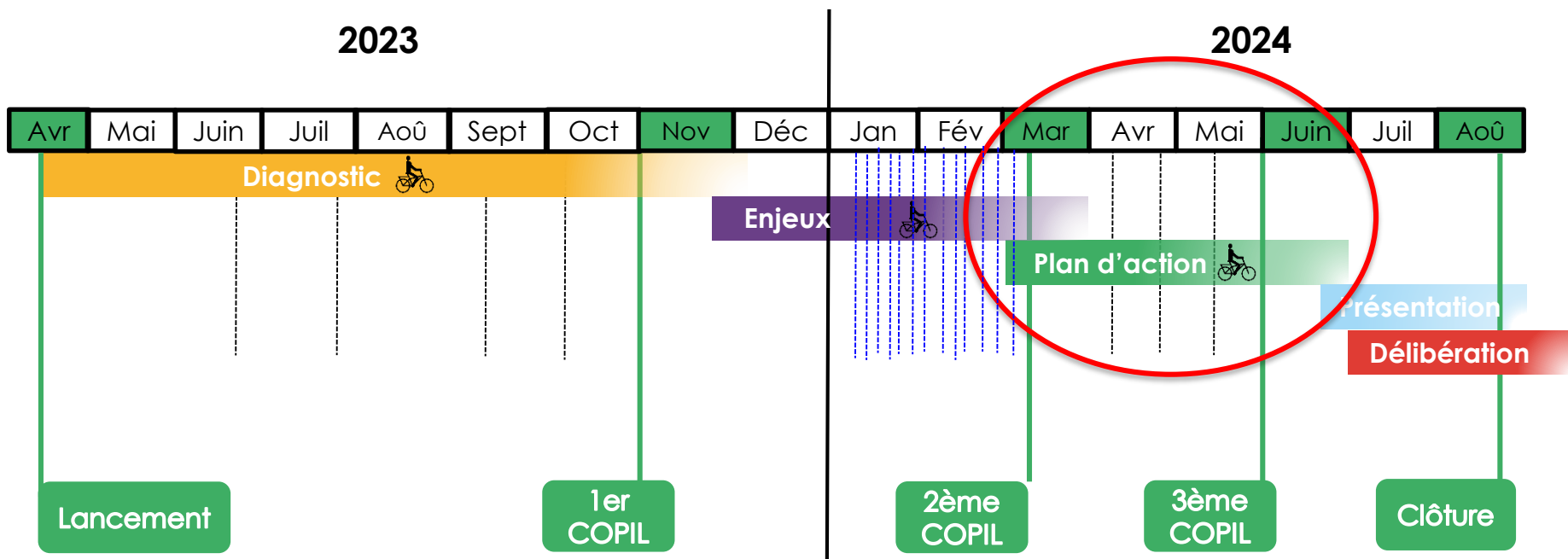


Non toujours pas.


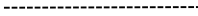

### Propositions de méthode:

- ✓ Tabler sur des **solutions simples, frugales, économiques** pour **aller vite**.
- ✓ **Expérimenter encore et toujours !** Pour **faire exister**, pour **voir si ça fonctionne** ou si **c'est une erreur**, pour **améliorer** et enfin pour **faire adhérer localement**.
- ✓ Faire avec l'existant en **s'intéressant d'abord à l'innovation sociale** avant l'innovation technologique → **la mobilité est un problème organisationnel**.
- ✓ **Dialoguer** pour comprendre nos besoins et nos contraintes **et coopérer !**

# CALENDRIER PRÉVISIONNEL

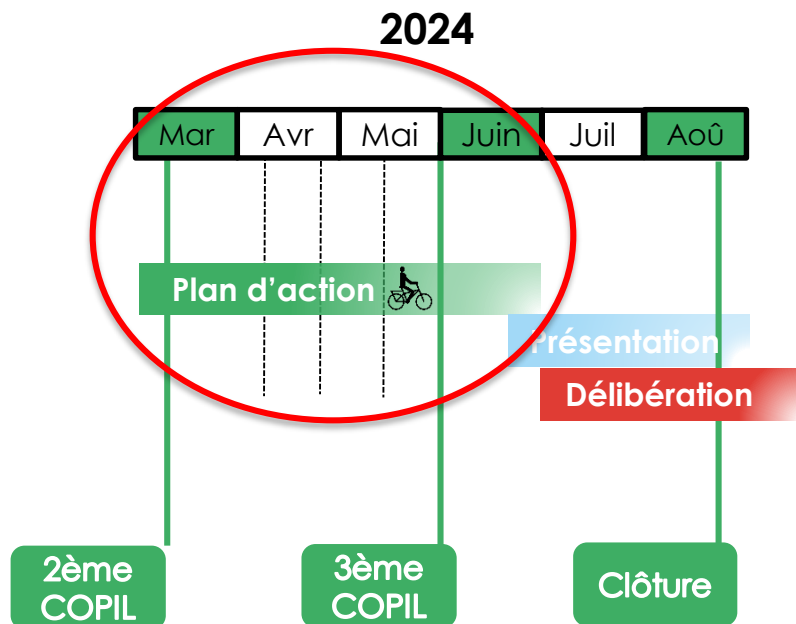


Légende:

-  Réunion Équipe projet mobilité
-  Réunion Équipe projet mobilité
-  Phase avec cotech thématique et concertation



# LA SUITE



## Mars:

- Compte-rendu enjeux.
- Recherche de solutions d'aménagements.
- Construction d'une « méthodologie » de propositions d'aménagement.
- Prise de rendez-vous 14 communes .

## Avril-Mai:

- Rencontre des 14 communes. Possibilité de balades techniques à vélo (si vous êtes équipés).
- Synthèse globale pour le troisième et dernier COPIL.

## Juin:

- COPIL début Juin.
- Synthèse et livraison du SDMA.
- Retours de Vedecom.



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



Questions  
Réponses



Une autre vie s'invente ici



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Sylvain Bouillon, Directeur Adjoint de la Maison Du Département de Châteauneuf-la-Forêt du Conseil Départemental de la Haute-Vienne :** « *Si tout est aménagé pour ralentir mais qu'il n'y pas de piétons ou de cyclistes, les automobilistes ne ralentiront pas puisqu'ils se considèreront comme les seuls usagers.* ».

**Cédric Sous, Animateur de secteur, Ademe:** « *Le sujet « marche » monte partout y compris dans les milieux ruraux. Pour rappel, la marche c'est jusqu'à 22% des déplacements dans les bourgs ruraux. Donc on en a un vrai sujet, complètement en lien avec l'enjeu de diminution de la consommation énergétique (une paire de chaussure suffit souvent). C'est un levier à mettre en avant car au-delà de sa sobriété, il invite à ralentir, prendre le temps et casse cette dynamique de l'accélération. C'est la première fois que des crédits sont fléchés sur la marche (via le fond vert notamment). L'échelle des projets peut aussi bien être une collectivité qu'une communauté de collectivités qui s'investissent du sujet pour faire évoluer ensemble les normes et les aménagements sur leur territoire. Les projets groupés permettent notamment de pratiquer l'achat groupé de mobiliers urbains (leur cout est important) et notamment du mobilier d'expérimentation pour tester des aménagements. Ces dispositif sont possibles et pertinents sur la marche pour tester des choses, se partager du matériel, expérimenter... Car l'aménagement des trottoirs et des cheminements piétons coute très cher aux communes.* ».

**Cédric Sous, Ademe:** « *Pour la remise en selle, ce qui se fait c'est de proposer des évènements festifs (sportifs, culturels...) pour accompagner la fermeture de voies aux véhicules. Fermer une voie de manière exceptionnelle sans animation c'est prendre le risque de ne pas avoir grand monde et donc de ne pas être crédible.* ».

**Guillaume Rodier, coordinateur équipe technique PNRML :** « *Sur le fret, il y a déjà eu des projets sur le territoire. Pourquoi ne pas s'appuyer sur les infrastructures existantes comme la gare bois de Bugeat-Viam? ».*



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Philippe Marcou, DDT19, référent territorial arrondissement Ussel:** « Est-ce un changement d'état d'esprit pour passer du tout voiture à l'aménagement piéton/vélo ? ».

➔ En réponse, une citation d'un élu qui provient des rencontres de terrain pour la définition des enjeux :  
« Je crois qu'on a tout dit de la voiture, maintenant place aux mobilités douces ! ».

**Cédric Sous, ADEME :** « Le patrimoine routier est une richesse, il n'y a pas besoin d'en créer plus. Ce qu'il faut travailler maintenant c'est les mobilités durables avec un nécessaire rééquilibrage urbain / rural. Pour le milieu rural, elles sont simplement différentes de la ville. Un véhicule partagé 9 places n'a aucune plus-value en ville alors qu'en milieu rural, il a du sens. De manière plus globale, ici, la densité fait qu'il y a besoin de beaucoup de solutions. Et il existe déjà certaines de ces solutions et des personnes qui se déplacent différemment. La voiture est le premier véhicule de transport en commun ! Il faut les remplir.

La dépendance au carburant est réelle mais des solutions existent, y compris techniques (carburants alternatifs, électrification, ...).

Les dispositifs d'aide existent même si ils ne sont pas forcément tous adaptés aux acteurs ruraux. Néanmoins, une partie du Fond vert a directement été fléchée à la mobilité rurale. Mais avant de parler d'aide, il faut déjà identifier le besoin.

La clé de ce travail est aussi la coopération avec les collectivités de proximité y compris votre préfecture la plus proche comme Tulle Agglo en Corrèze. Toutes les collectivités n'en sont pas au même niveau, y compris à l'échelle du Parc. Les financements sont aussi différents selon les départements. Pour autant, la mobilité ne s'arrête pas aux frontières du département.

Enfin, il ne faut pas que les usagers du quotidien soient mis de côté. Prendre le sujet mobilité par le biais du tourisme ça met tout le monde d'accord mais il est temps d'aller plus loin. ».



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES

**Guillaume Rodier, PNRML :** « A quelle échelle géographique coopère-t-on ? Concernant la suite du SDMA, il y a un risque important d'une retombée de la dynamique à la fin de la mission AVELO2... Comment faire ensemble sur la mobilité ? C'est un sujet qui amène plein d'autres enjeux, qui interroge l'avenir même de notre territoire. Par exemple, la mobilité au travers de l'entreprise ne peut pas être traitée qu'à travers ce prisme et amène à des mutualisations avec par exemple la mobilité solidaire. Au prochain COPIL, la suite devra être discutée. La question de l'entité géographique pertinente est centrale. ».

**Martin Cusson, chargé de mission Mobilité active et partagée au PNRML :** « Il y a matière à continuer le travail du Schéma, ne serait-ce que pour garder le lien entre tous les acteurs, et faire le suivi des préconisations et l'évaluation du Schéma. ».

**Bernard Pouyaud, VP en charge de l'énergie au PNRML :** « Deux échelles se distinguent locale et plus grandes (régionale par exemple). Ce ne sont pas les mêmes guichets selon les échelles. ».

**Cédric Sous, Ademe :** « Pour cette optique, les départements doivent être sollicités, et les DDT aussi, par exemple avec le Fond Vert. ».

**Guillaume Rodier, PNRML :** « Les personnes présentes doivent interroger leurs structures sur le fonctionnement de la mobilité et revenir pour échanger et répondre aux besoins du territoire d'ici le prochain COPIL. Le PNRML doit aussi se questionner sur la suite. ».



**Contact:**

**Monsieur Martin CUSSON**

**Chargé de mission mobilité active et  
partagée**

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

**07 89 29 91 48**



**Une autre vie s'invente ici**

# CRÉDITS ICONES

## The Noun Project :

- Maisons par Eucalyp.
- Bus par Saideep Karipalli.
- Train par Dicky Prayudawanto.
- Covoiturage par Cuputo.

## Flaticon:

- Distance par Those Icons.
- Outils de réparation par Freepik.
- Vélo électrique par Freepik.
- Piéton par Freepik.
- Lanceur de fléchettes par Freepik.
- Fléchette par Freepik.
- Cible par Freepik.
- Appel téléphonique par Gregor Cresnar.
- Planification par Ultimatearm.
- Marche par surang.
- Stationnement interdit par amonrat rungreangfangsai.
- Itinéraire vélo par Freepik.
- Promeneur chien sur banc par Eucalyp.
- Parking sur trottoir par Smashicons.
- Parking vélo par Prashanth Rapolu 15.
- Vélo par egorpolyakov.
- Itinéraire vélo par IconBaandar.
- Coup de main par Freepik.
- Poussette par Freepik.
- Panneau attention par Good Ware.
- Chaussures par smashingstocks.
- Conversation par Freepik.
- Location de voiture par Cuputo.
- Vélo avec remorque par Claire Jones.
- Sac de courses par Rahmat Dwi Cahyo.
- Camion par Isaac haq.
- Gouffre par Pikselan.
- Curseurs par Those Icons.
- Dispute par Leremy.
- Patrimoine par Vitaly Gorbachev.
- Pièce euro par Freepik.
- Amputé par Freepik.
- Interrogation par Ultimatearm.
- Guichet par VectorStall.
- Covoiturage par Freepik.
- Sanitaires par Ekros.
- Chauffage par Freepik.
- Restaurant par Freepik.
- Jeux par Good Ware.
- Livre par Made by Made Premium.
- Prise électrique par Freepik.
- Wifi par Freepik.
- Salle de réunion par photo3idea\_studio.
- Discussion par Freepik.
- Boîte noire par Witdhawaty.
- Véhicule intermédiaire par Paul J.
- Pouce par nawicon.
- Camion de livraison par Freepik.
- Télétravail par KP Arts.
- Drapeau blanc par Freepik.