

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## Schéma Directeur des Mobilités Actives - Plan d'action



©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, du diagnostic et des enjeux.
2. Méthodologie : comment fonctionne le plan d'action.
3. Plan d'action : favoriser la pratique de la marche et du vélo.
4. Plan d'action : bâtir l'écosystème mobilité.
5. Conclusion.
6. Questions – réponses.
7. Bonus : bilan carbone de la mission



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvaches en Lemosin



©Martin Cusson, PNRML

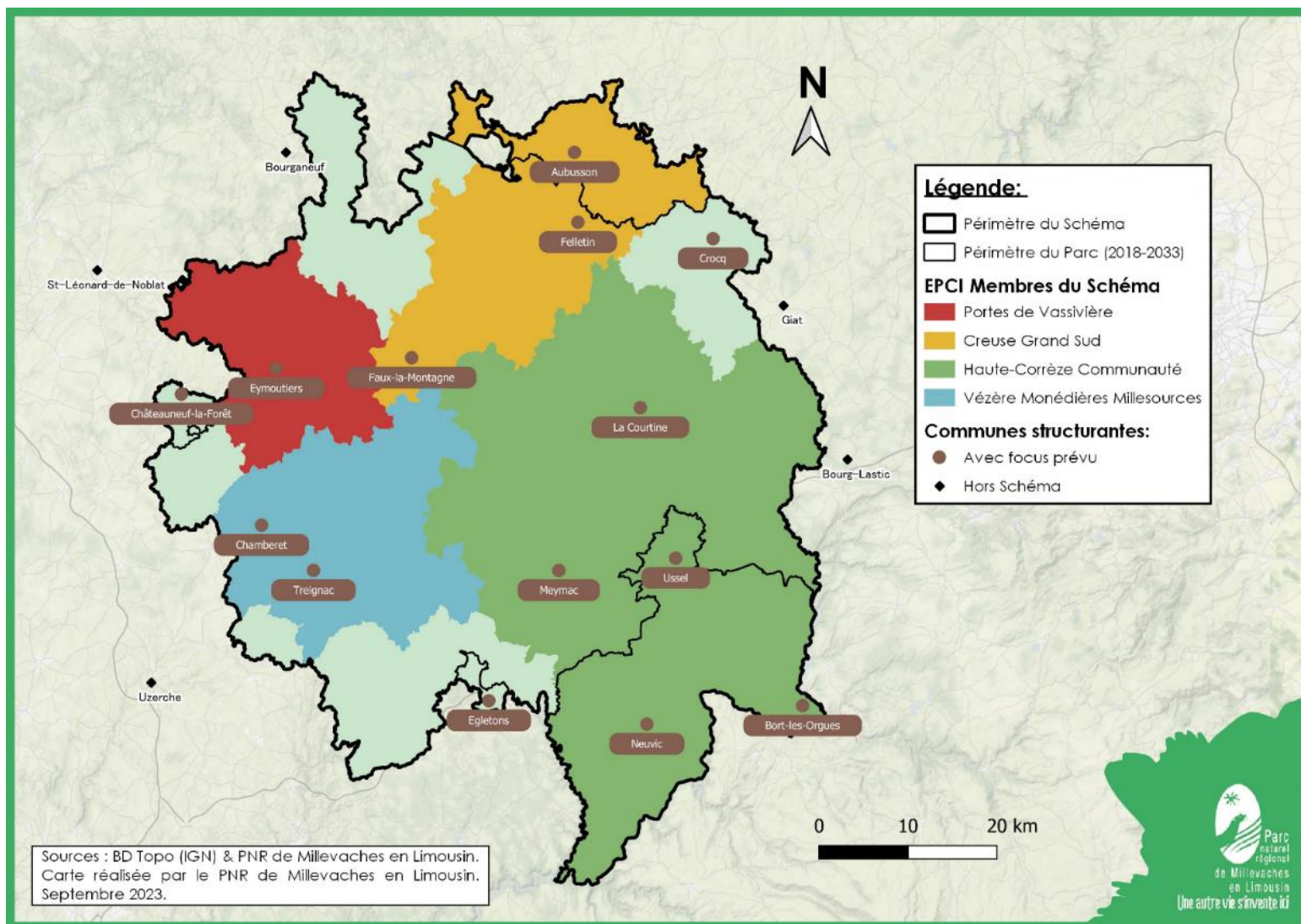
1. Remise en  
contexte



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# LE TERRITOIRE DU SCHÉMA.



## LES CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC.



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



Des **trajets courts encore nombreux**, idéals pour **la marche et le vélo**.  
Des **trajets moyens et longs** où les **mobilités partagées et véhicules intermédiaires** peuvent prendre le relai.



**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** et déployées et un **accompagnement nécessaire des comportements vers la mobilité rurale durable**.

## LES ENJEUX RETENUS (1/2).



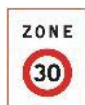
N°1 - Faire commune à pied.



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 RETENUS (2/2).



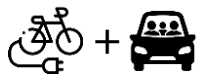
**N°10** - Créer / valoriser un maillage de liaisons vélo intercommunales.



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



**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.

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

## 2. Méthodologie : comment fonctionne le plan d'action



Une autre vie s'invente ici



## RENCONTRE DE 12 COMMUNES FOCUS : « L'ATTERRISSAGE » DU SDMA.

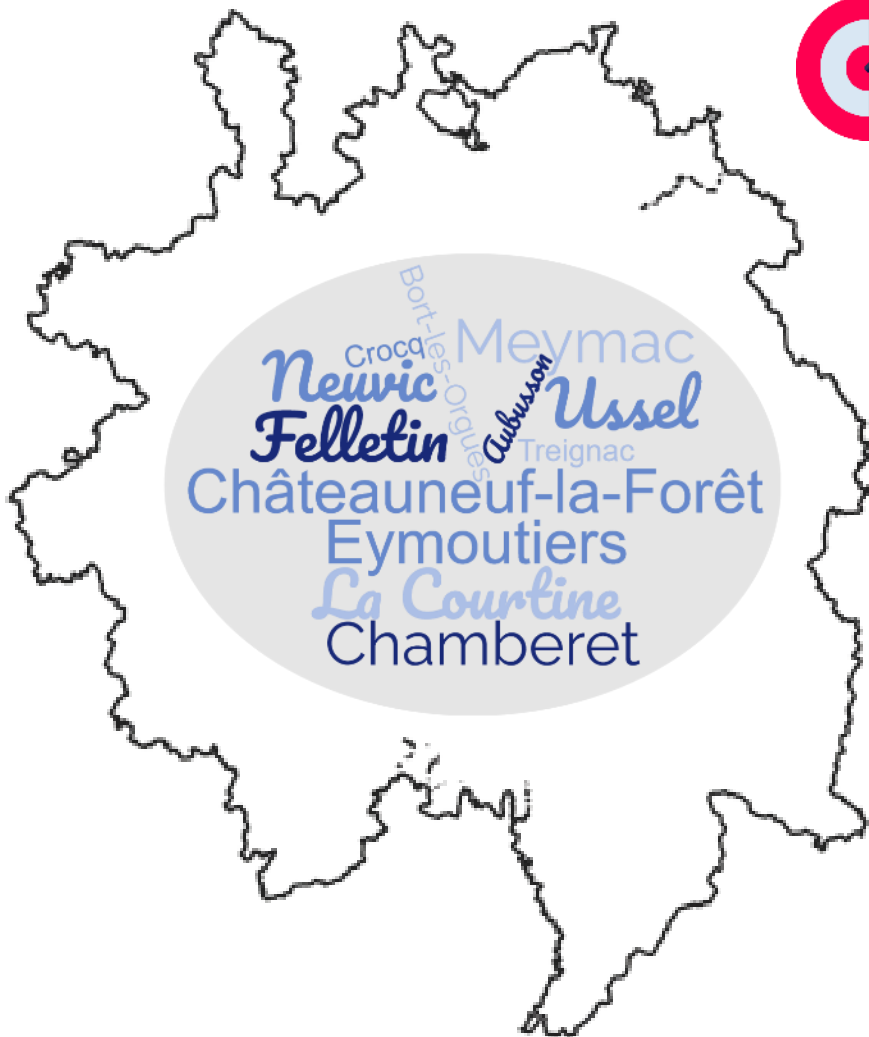
**Objectifs :**



**Faire le tri: voir les aménagements réalisables, prioriser.**

**Confronter les projets au terrain (réalisation technique).**

**Mettre en place un calendrier.**



# MÉTHODOLOGIE DE CONSTRUCTION DU PLAN D'ACTION MOBILITÉ ACTIVE.

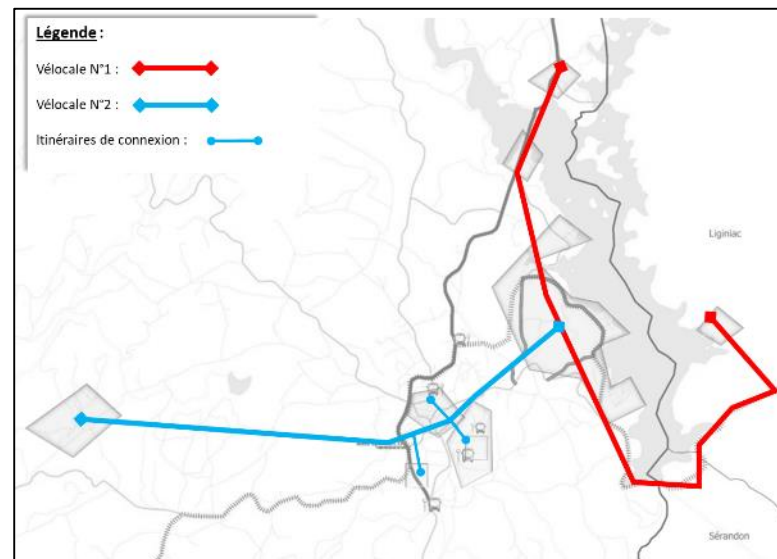
1. Formation et appui du **CEREMA** et **ADEME** avant réunions. Envoie de questionnaires aux **Offices de tourisme**.



2. **Pendant la réunion :**  
**Proposition de scénarios d'aménagements** par secteur géographique pour la marche et par itinéraire pour le vélo.

3. **Réalisation du compte-rendu:**  
Compte-rendu des propositions d'aménagement avec plusieurs scénarios.

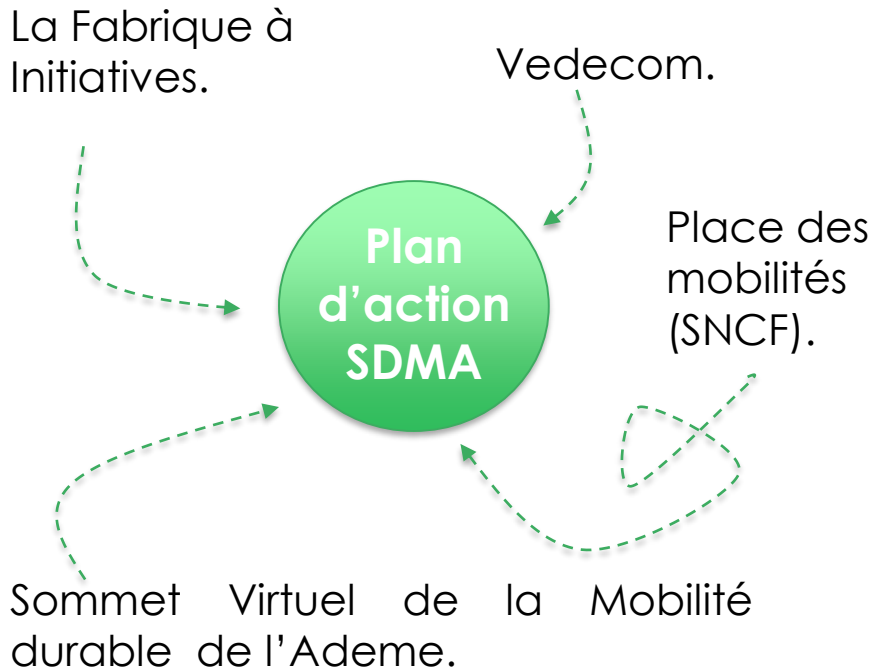
4. **Rédaction de la boîte à outils du SDMA :**
  - ✓ Fiche aménagements, cyclables dédiés et partagés.
  - ✓ Fiche dispositifs de modération de la vitesse.
  - ✓ Fiche outils signalétiques, esthétiques et paysagers.



*Exemple de propositions d'itinéraires à Neuvic (à retrouver dans les documents focus).*

**12** réunions avec élus et techniciens des Communes et Communautés de communes.

# APPORT DE RÉFLEXION DIVERSES POUR L'ÉCOSYSTÈME MOBILITÉ.



➔ De riches réflexions qui alimentent la définition des enjeux.



## Thématiques abordés cette année:

Coopération des acteurs, Changement de comportement, Véhicules intermédiaires, Amélioration des services de transport depuis les points d'arrêt structurants, les véhicules en partage, ...

# COMMENT S'ORGANISE LE PLAN D'ACTION ?



Compte-rendu des COPIL.

**Préconisations générales** à l'échelle du schéma, toutes mobilités confondues.

**Préconisations précises avec scénarios** à l'échelle des communes focus et d'itinéraires intercommunaux



Documents focus.



La boîte à outils du SDMA.

Des **fiches actions explicatives des aménagements** et méthodes pour la mobilité active.

## LES FICHES ACTION.

Qu'est-ce que je retrouve dans mes préconisations focus ?

- Le type de solutions recommandés.
- Un relai vers la fiche action de la boîte à outils du SDMA.
- Les possibilités techniques d'intervention.
- Les acteurs.
- La temporalité d'intervention.
- Un ordre de grandeur du cout.
- L'impact attendu de la solution

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



**3. Plan d'action :**  
*favoriser la pratique de la  
marche et du vélo*



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# PRÉCONISATION N°1 – DÉFINIR ET HIÉRARCHISER LES USAGES SUR L'ESPACE ET LA VOIRIE PUBLIQUE.

Enjeux N°2, 4, 7, 8

## Rappel de la situation globale actuelle:



Planification de la circulation fondée en tous lieux sur des critères « d'écoulement » (vitesse) et de stockage des flux de véhicules motorisés.

*Exemple: Application de contraintes de circulation et de stationnement seulement en cas de problèmes de croisement de véhicules.*



Réglementation de stationnement quasi-absente et peu lisible, peu respectée et peu appliquée.

*Exemple : Omniprésence du stationnement sur trottoir (135€ d'amende car stationnement gênant).*

## Conséquences attribuables :



Tout espace public est approprié par les véhicules motorisés comme un espace de transit ou de stockage. Seuls les espaces impraticables en véhicules motorisés sont laissés aux piétons et aux vélos.

*Exemple: Les places publiques goudronnées de centre-bourg qui servent de parking.*



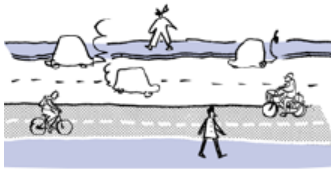
Des véhicules motorisés transitent et se garent dans les voiries et espaces qui ne sont pas adaptés pour les accueillir.

*Exemple : Les raccourcis malins par les petites rues résidentielles ou bien le stationnement tampon en face des petits commerces.*

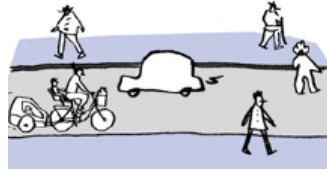
# PRÉCONISATION N°1 – DÉFINIR ET HIÉRARCHISER LES USAGES SUR L'ESPACE ET LA VOIRIE PUBLIQUE.

## Que faire pour la circulation?

Définir une hiérarchie dans la voirie en identifiant :



La voirie de **transit communal avec séparation** des modes (flux importants).

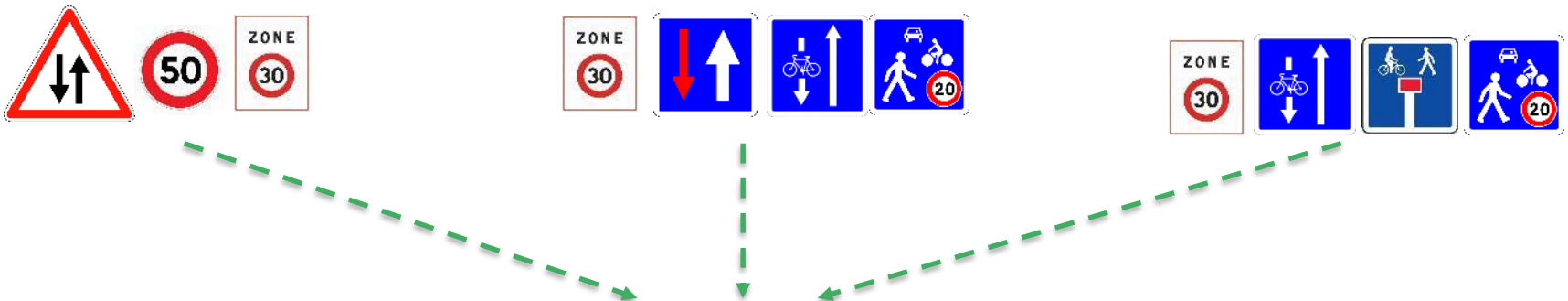


La voirie de distribution **pacifiée et partiellement partagée** (entre voitures et vélos) au sein d'un quartier.



La voirie de desserte résidentielle, **pacifiée et partagée par tous les modes**.

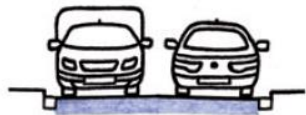
Déterminer les sens de circulation et la vitesse pour obtenir les dynamiques souhaitées ...



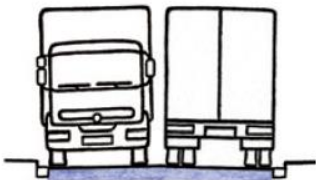


Crédit : Cerema

Dimensions standard d'une chaussée bidirectionnelle selon l'usage



4 m de chaussée: croisement de deux véhicules légers à faible vitesse.



5,50 m de chaussée: croisement de deux camions à faible vitesse.



6,50 m de chaussée: croisement de deux bus à 50 km/h.

Aménager pour que les comportements suivent les réglementations.

Largeur adaptée.

Des dispositifs de modération de la vitesse.

Des éléments esthétiques, paysagers et de vie sociale.



©Martin Cusson - PNRML



©: Google street view.



©Martin Cusson - PNRML

# PRÉCONISATION N°1 – DÉFINIR ET HIÉRARCHISER LES USAGES SUR L'ESPACE ET LA VOIRIE PUBLIQUE.

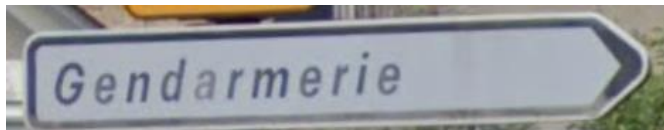
## Que faire pour le stationnement ?

1. Identifier les usages actuels du stationnement (via des campagnes de comptage de la durée moyenne de rotation, via l'observation du stationnement illégal sur trottoir, ...).



2. Définir les usages prioritaires pour chaque stationnement (commerce, travail, résidence) et requestionner l'emprise des véhicules motorisés sur l'espace public en faveur des piétons et cyclistes.

3. Proposer et appliquer une réglementation de manière lisible, intransigeante et cohérente à l'échelle du bourg.



# PRÉCONISATION N°1 – DÉFINIR ET HIÉRARCHISER LES USAGES SUR L'ESPACE ET LA VOIRIE PUBLIQUE.

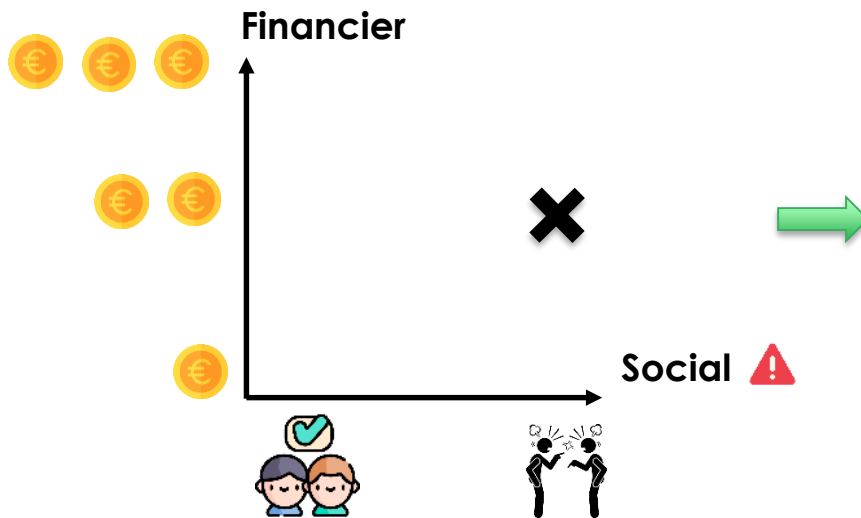
## Quels acteurs impliqués ?



Commune et département (gestionnaires de voirie, ingénierie), communauté de communes (ingénierie), bureaux d'études (ingénierie), gendarmerie et police municipale (mise en application), habitants (usagers).

## Quels coûts ?

Le coût va varier en fonction de l'aménagement choisi derrière. De manière générale, il est possible de baisser ce coût en travaillant avec du mobilier urbain plutôt que de l'aménagement en dur. Mais dans tous les cas, un coût social est certain car on touche au quotidien des usagers de l'espace public (voir ci-dessous).



- ✓ Privilégiez le dialogue.
- ✓ Prenez le temps de concerter.
- ✓ Expérimentez.
- ✓ Agissez à l'occasion d'une phase de changement des habitudes (ex: travaux).

## PRÉCONISATION N°2 – METTRE AU NORME PMR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS EN PRIORITÉ SUR LES AXES TRAVERSANT DES COMMUNES.

Enjeux N°1, 6, 7

### État des lieux:

Des discontinuité de largeurs et de niveaux, des interruptions de cheminement, des traversées piétonnes mal positionnées, l'absence de trottoirs ou de cheminement, des chemins illisibles et la présence d'obstacles.



Prochain travaux (réseaux, voirie) → étudier la mise en place de trottoirs aux normes PMR en priorité sur les axes traversant avec du trafic (départementales la plupart du temps).

**1,8 m** Norme de **largeur confort**.

**1,4 m** Norme de largeur **minimale sur une rue** (dégagée de tout obstacle).

**1,2 m** Norme de largeur **minimale sur un passage contraint**.



Une transition de niveau (en principe 4% de pente) aux entrées et sorties du trottoir ou un cheminement à plat.

# PRÉCONISATION N°2 – METTRE AU NORME PMR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS EN PRIORITÉ SUR LES AXES TRAVERSANT DES COMMUNES.



Et si je n'ai pas la largeur ?



Rétrécir la chaussée.



Déplacer les stationnements.



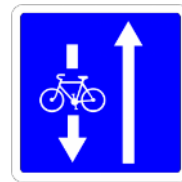
Garder un seul côté de trottoir.



(baliser un itinéraire plus confortable)



Chicane à Briollay (49).



Mettre en sens unique.



Aménager en plateau + zone de rencontre.



Ne fonctionne pas correctement avec un trafic de transit ou une vitesse pratiquée à plus de 20 km/h (les piétons rasant les murs).



Non exhaustifs... plus de détails dans les focus.

## PRÉCONISATION N°2 – EXEMPLE DE NEUVIC.



Une **répartition classique** de l'espace public :

- Un **espace exagéré pour les véhicules motorisés** favorisant la **vitesse**.
- Des piétons avec un **trottoir étroit et encombré**.
- Un **usage pauvre de l'espace public** là où il « vaut cher » (centre-ville).

## PRÉCONISATION N°2 – EXEMPLE DE NEUVIC.

État expérimental en 2013.

### Expérimentation:

- Un espace de **vie sociale** qui **crée et met en valeur une placette**.
- Un espace réduit pour les véhicules motorisés favorisant **la prudence**.
- Du **mobilier urbain à faible coût** pour tester une **nouvelle répartition de l'espace en faveur des piétons**.



## PRÉCONISATION N°2 – EXEMPLE DE NEUVIC.

État aménagé aujourd'hui.

### Un aménagement exemplaire:

- Un chemin continu de niveau et de largeur et matérialisé, même sur sa traversée avec une rue.
- Un espace pour les véhicules motorisés qui est résiduel du cheminement piéton et des espaces de vie sociale.
- Quelques barrières anti intrusion pour éviter le stationnement gênant là où il est susceptible d'être présent (pôle générateur de déplacement).



© Google street view



# PRÉCONISATION N°2 – METTRE AU NORME PMR LES CHEMINEMENTS PIÉTONS EN PRIORITÉ SUR LES AXES TRAVERSANT DES COMMUNES.

## Quels acteurs impliqués ?



Commune et département (gestionnaires de voirie, ingénierie), Communauté de communes (ingénierie), bureaux d'études (ingénierie), Gendarmerie et Police municipale (mise en application), habitants (usagers).

## Quels coûts d'acceptabilité sociale ? Financier?

C'est très variable...



# PRÉCONISATION N°3 – CRÉER DES ITINÉRAIRES VÉLO COMMUNAUX.

État des lieux:

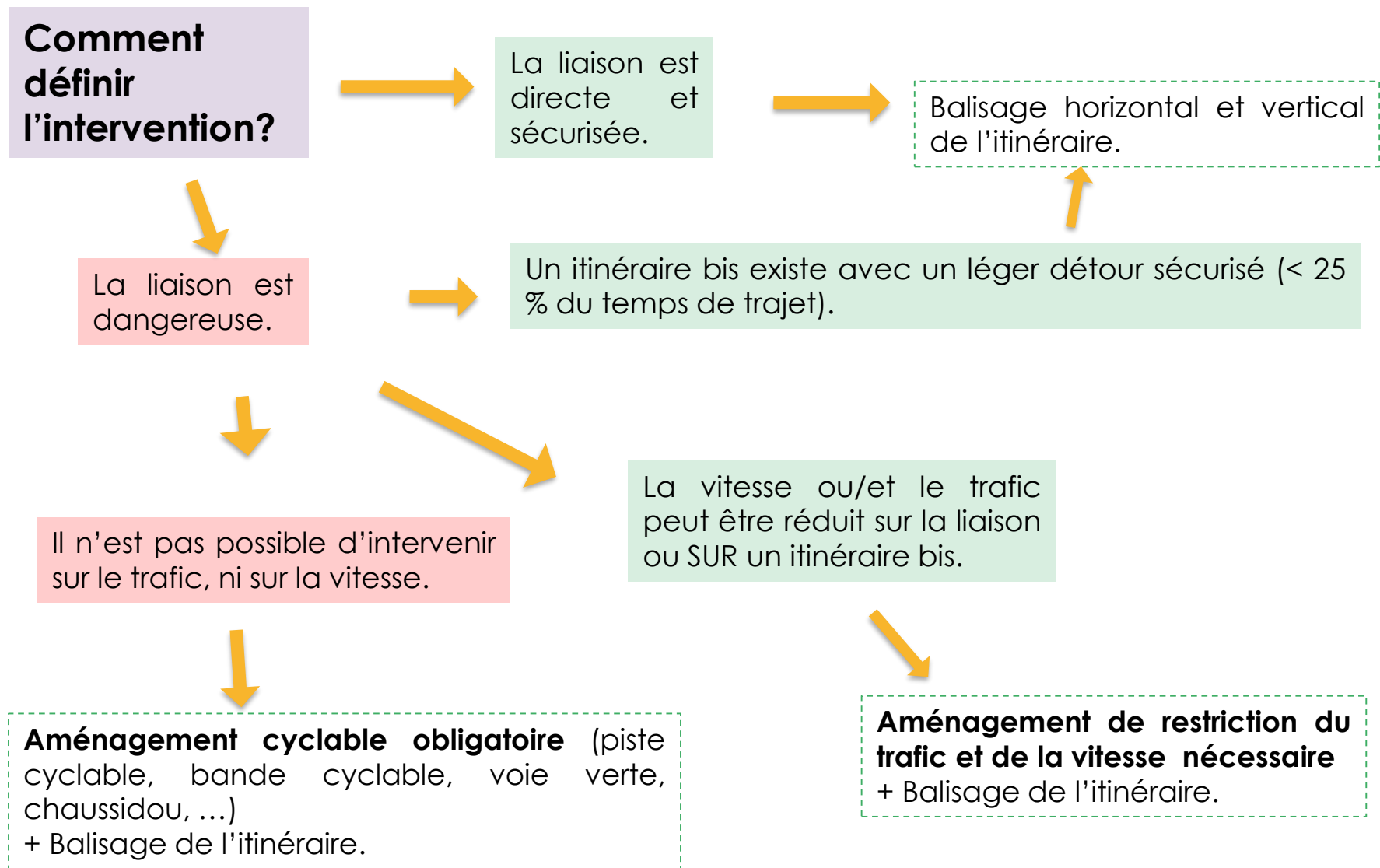
Le **territoire d'étude est favorable au vélo** car avec peu de volumes de trafic dangereux comparés à d'autres territoires ruraux. Le **danger** se situe surtout sur **quelques axes départementaux à l'intérieur des communes**.

Enjeux N°3, 4, 8, 15

## Les étapes :

- 1 Identifier les voiries à fort trafic (données de comptage départementaux) et les pôles générateurs de déplacement.
- 2 Relier les pôles générateurs entre eux par un itinéraire linéaire avec des raccordement (en forme d'arrêtes de poisson) ou par un maillage.
- 3 Définir le niveau de services souhaité sur l'itinéraire vélo. Au choix, en faire un axe principal vitrine ou un axe secondaire de liaison.
- 4 S'inspirer de la boîte à outils du SDMA pour proposer un plan de circulation et des aménagements adéquats.

# PRÉCONISATION N°3 – CRÉER DES ITINÉRAIRES VÉLO COMMUNAUX.



# PRÉCONISATION N°3 – EXEMPLE GLOBAL À L'ÉCHELLE DE CHAMBERET.

## Proposition technique:



### **Maillage de 5,3km dont :**

- 10 % en aménagements cyclables (chaussidou).
- 10% en liaison directe et partagée à aménager pour faire respecter la vitesse.
- 11 % en itinéraires bis partagés à sécuriser avec une réduction de vitesse et de trafic.
- 30 % d'itinéraires bis partagés et déjà sécurisés.
- 39% d'itinéraires direct partagés et déjà sécurisés.









# PRÉCONISATION N°4 – CRÉER DU STATIONNEMENT VÉLO.

## État des lieux:

À l'exception d'Aubusson et d'Eymoutiers, les communes focus ne disposent pas d'arceaux conformes dans la plupart de leurs pôles générateurs de déplacement. Certaines communes souhaitent travailler aussi sur le stationnement vélo privé (habitats collectifs et employeur).

Enjeux N°9

© CC Mimizan

	Courte durée	Moyenne durée	Longue durée de jour	Longue durée de nuit
Durée de stationnement	 <b>Moins d'une heure</b>	 <b>Quelques heures</b>	 <b>Du matin au soir</b>	 <b>Au moins 1 nuit</b>
Lieux types	 <b>Petits commerces</b> <b>Services publics</b>	 <b>Centre commercial</b> <b>Centre sportif</b> <b>Centre de loisirs</b> <b>Centre culturel</b>	 <b>Lieu d'étude</b> <b>Lieu de travail</b> <b>Gare périphérique / TCSP</b>	 <b>Immeuble d'habitation</b> <b>Gare centrale</b>
Distance au lieu de destination	<b>10m</b>	<b>20m</b>	<b>30m</b>	<b>50m</b>
Solutions de stationnement	<b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b> <b>Parking fermé</b>	<b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b> <b>Parking fermé</b>	<b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b> <b>Parking fermé</b>	<b>Arceaux</b> <b>Arceaux abrités</b> <b>Parking fermé</b>

## PRÉCONISATION N°4 – CRÉER DU STATIONNEMENT VÉLO.



# PRÉCONISATION N°5 – CRÉER DES ITINÉRAIRES VÉLO INTERCOMMUNAUX.

## État des lieux:

Le territoire du SDMA est peu dangereux à vélo mais on y retrouve des distances importantes entre communes. D'anciens tracés de chemins de fer peuvent servir d'appui ou d'inspiration aux itinéraires. La difficulté des itinéraires réside dans l'accès sécurisé aux voiries à faible trafic. Ces mêmes voiries ont un potentiel pour les déplacements quotidiens sécurisés à vélo.

Enjeux N°9 et 15

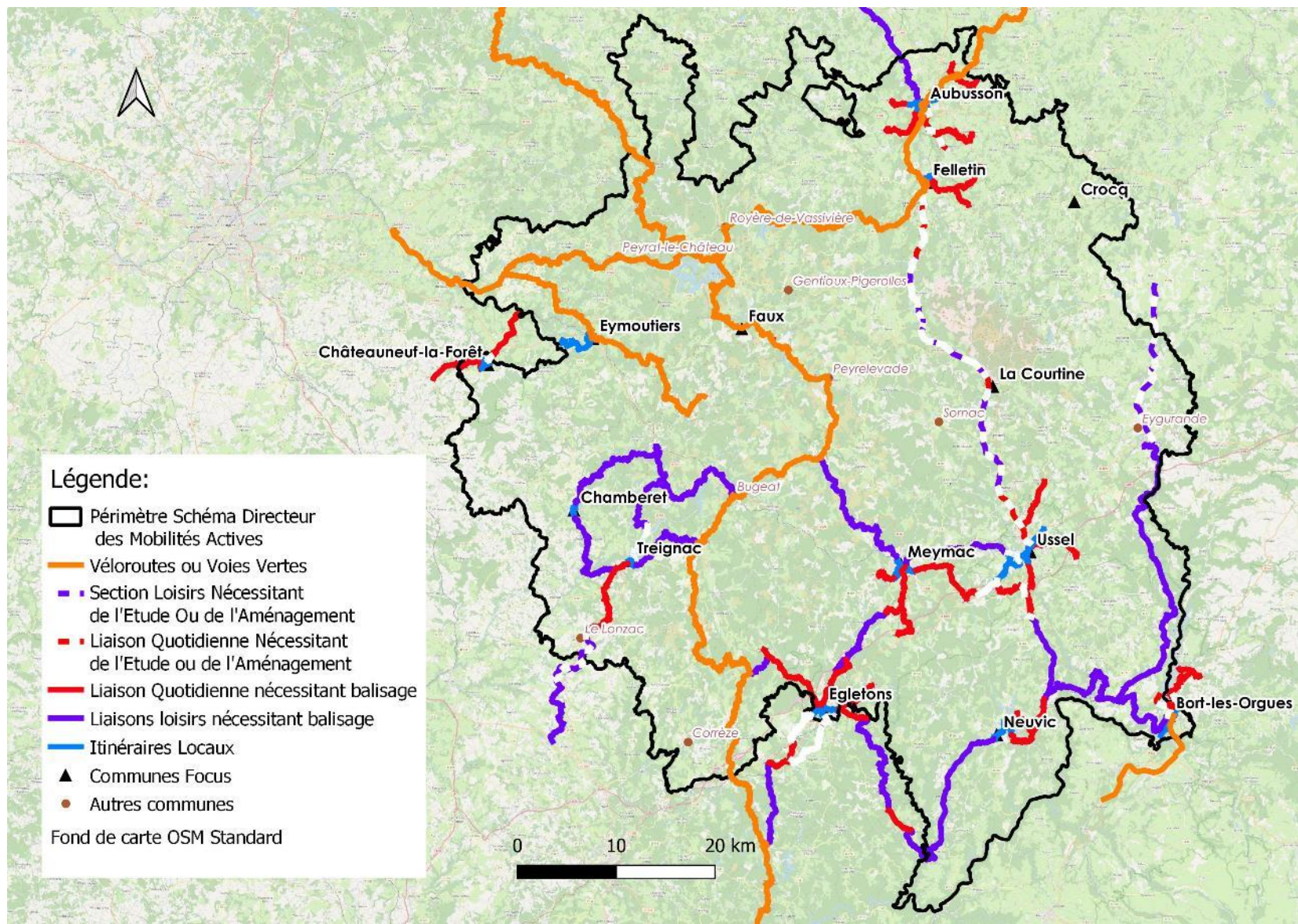
## Quelles types d'itinéraires intercommunaux préconisés?

- Les itinéraires domicile-travail-loisir depuis les pôles de proximité.
- Les itinéraires touristiques de balades entre les pôles de proximité basés sur des anciennes voies de chemins de fer ou des routes à faible trafic.



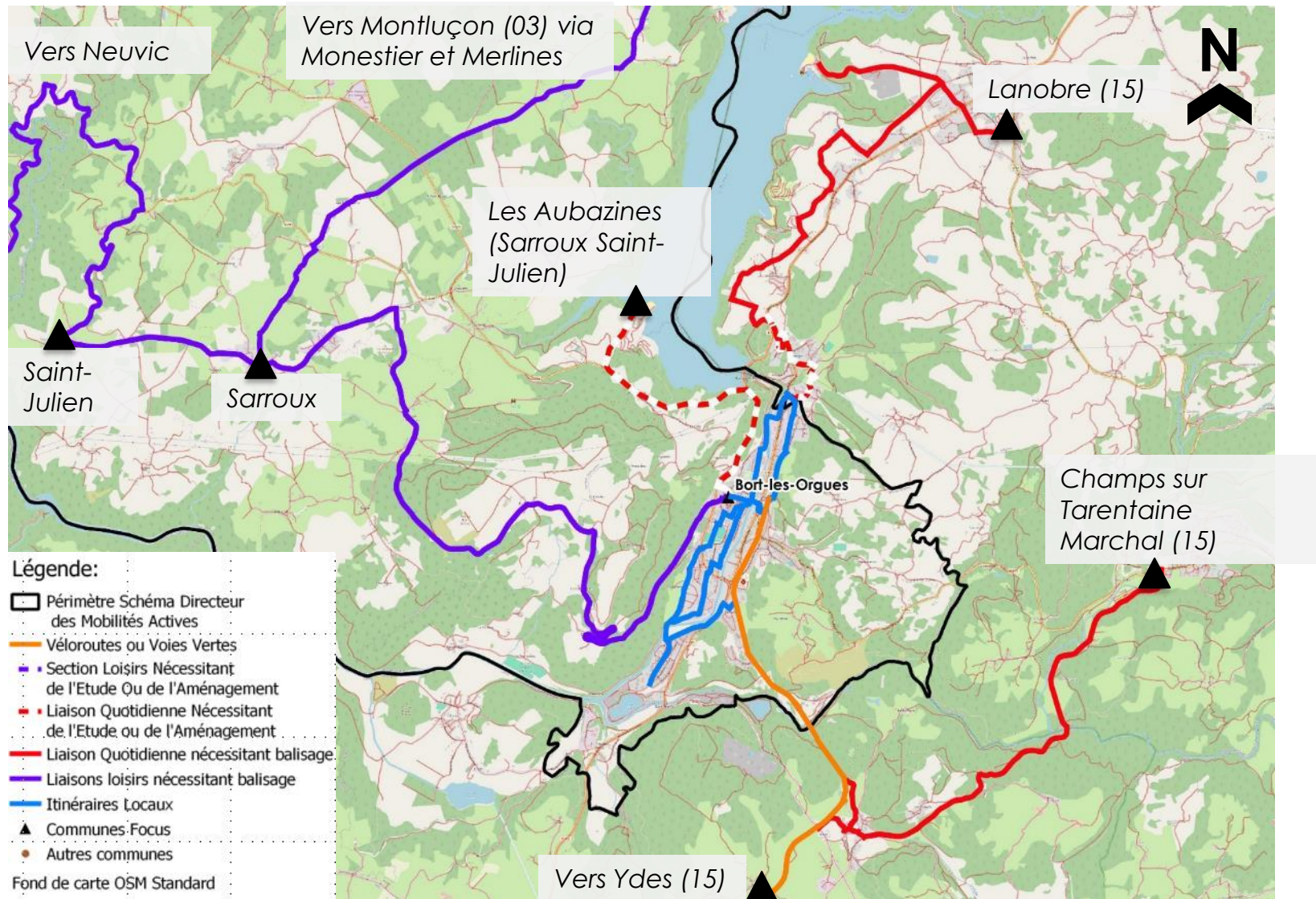
Plus de détails dans les pages suivantes mais aussi dans **les documents Focus sur les aménagements intercommunaux.**

# PRÉCONISATION N°5 – CRÉER DES ITINÉRAIRES VÉLO INTERCOMMUNAUUX.

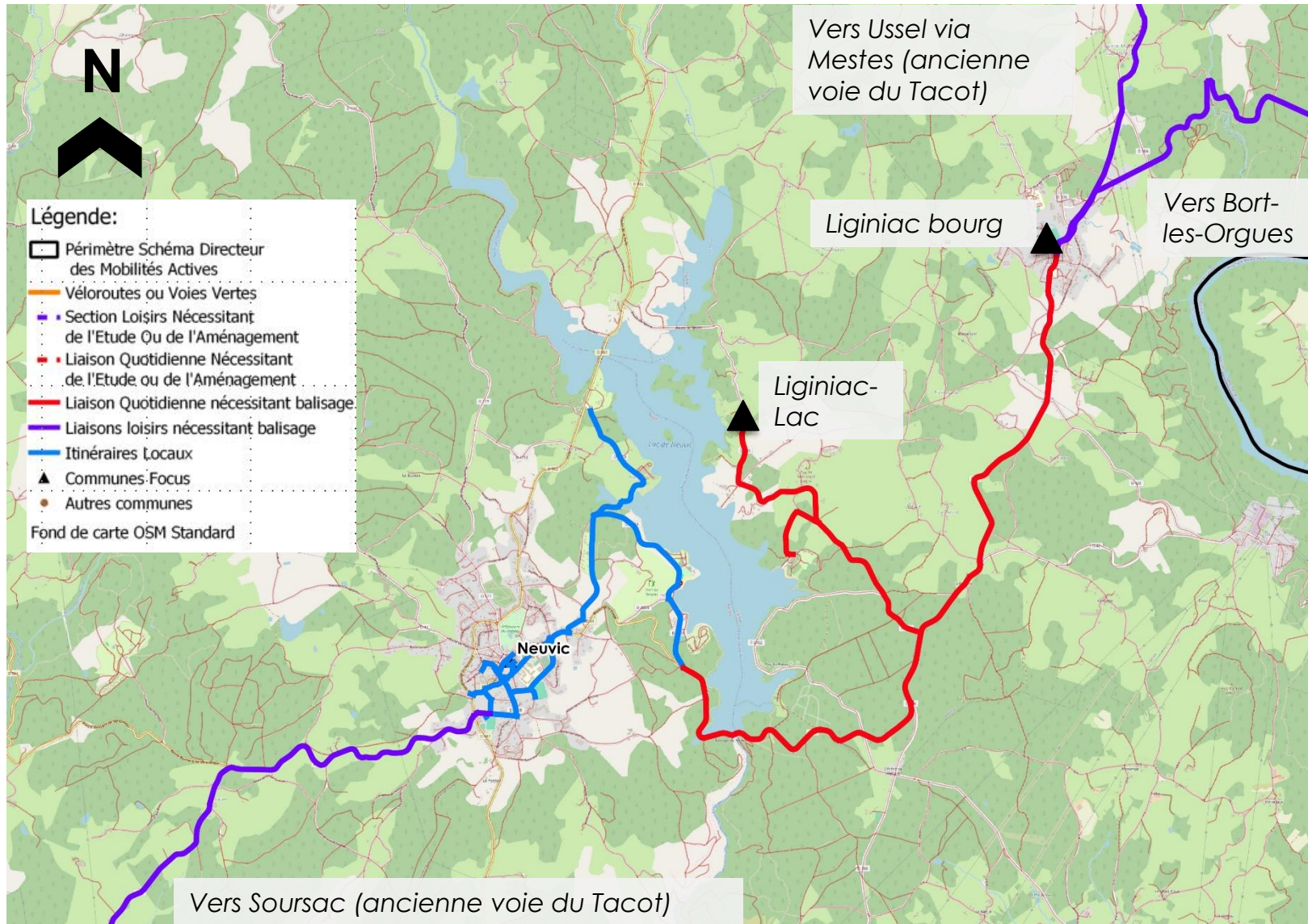




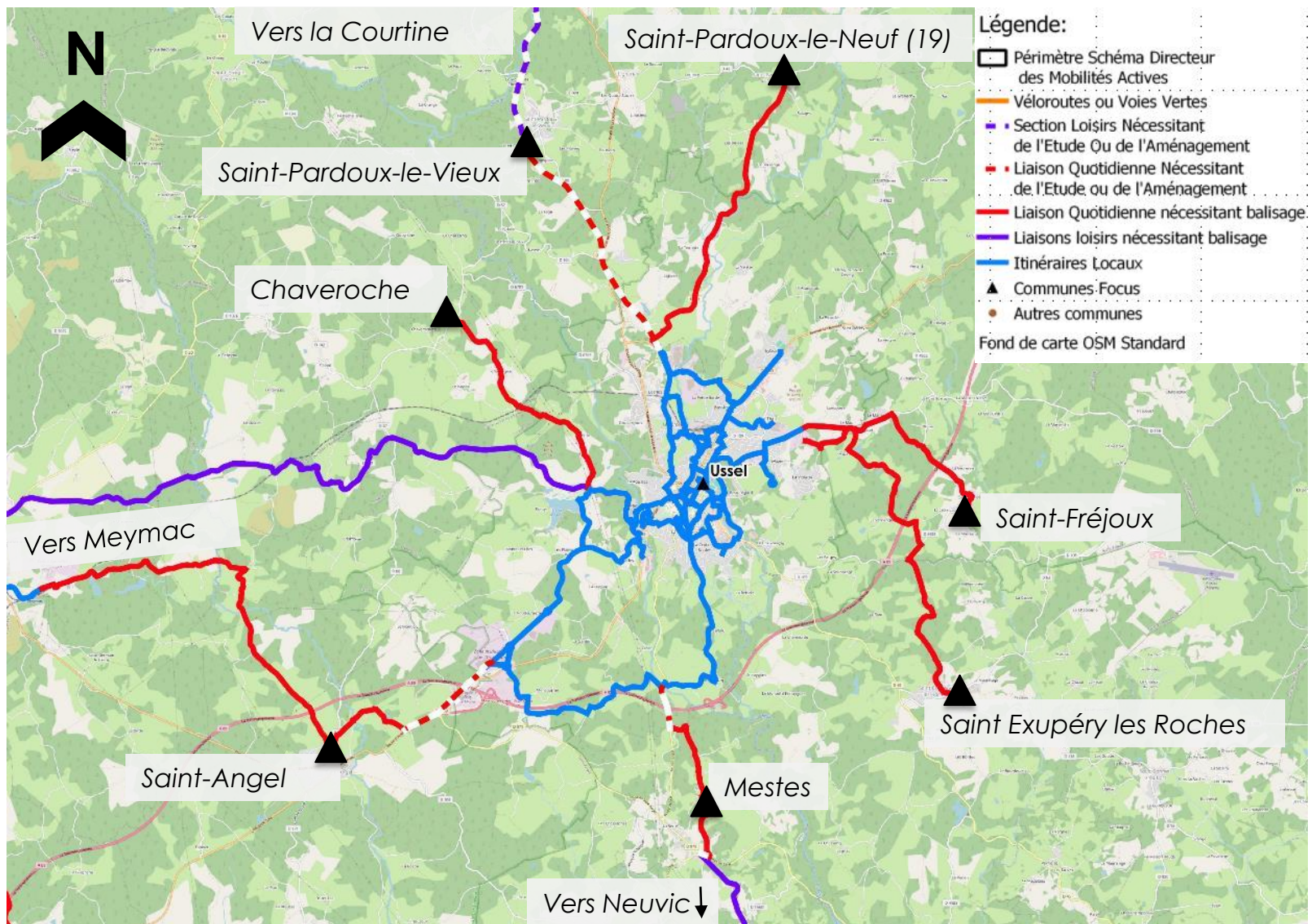
# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR BORT.



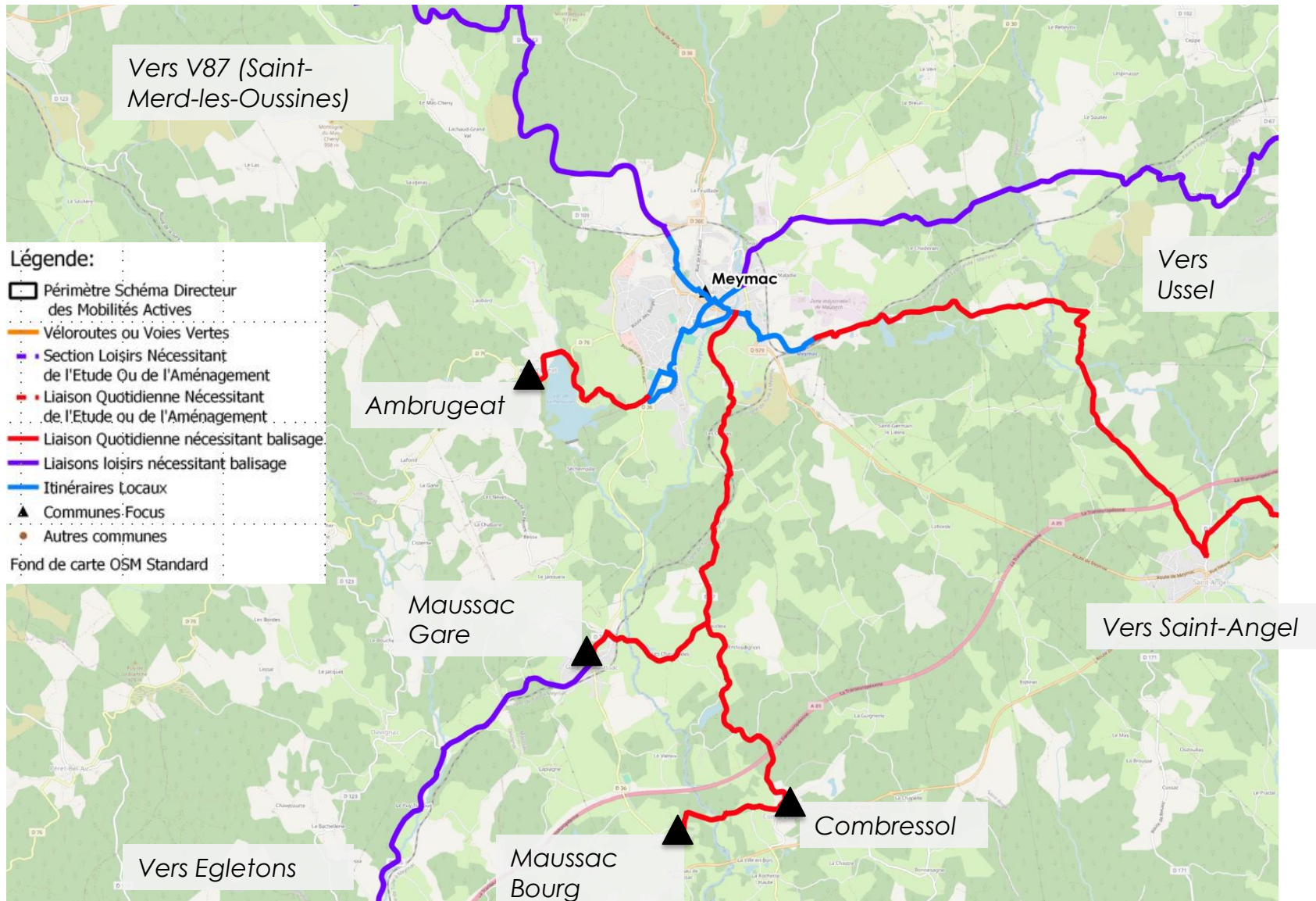
# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR NEUVIC.



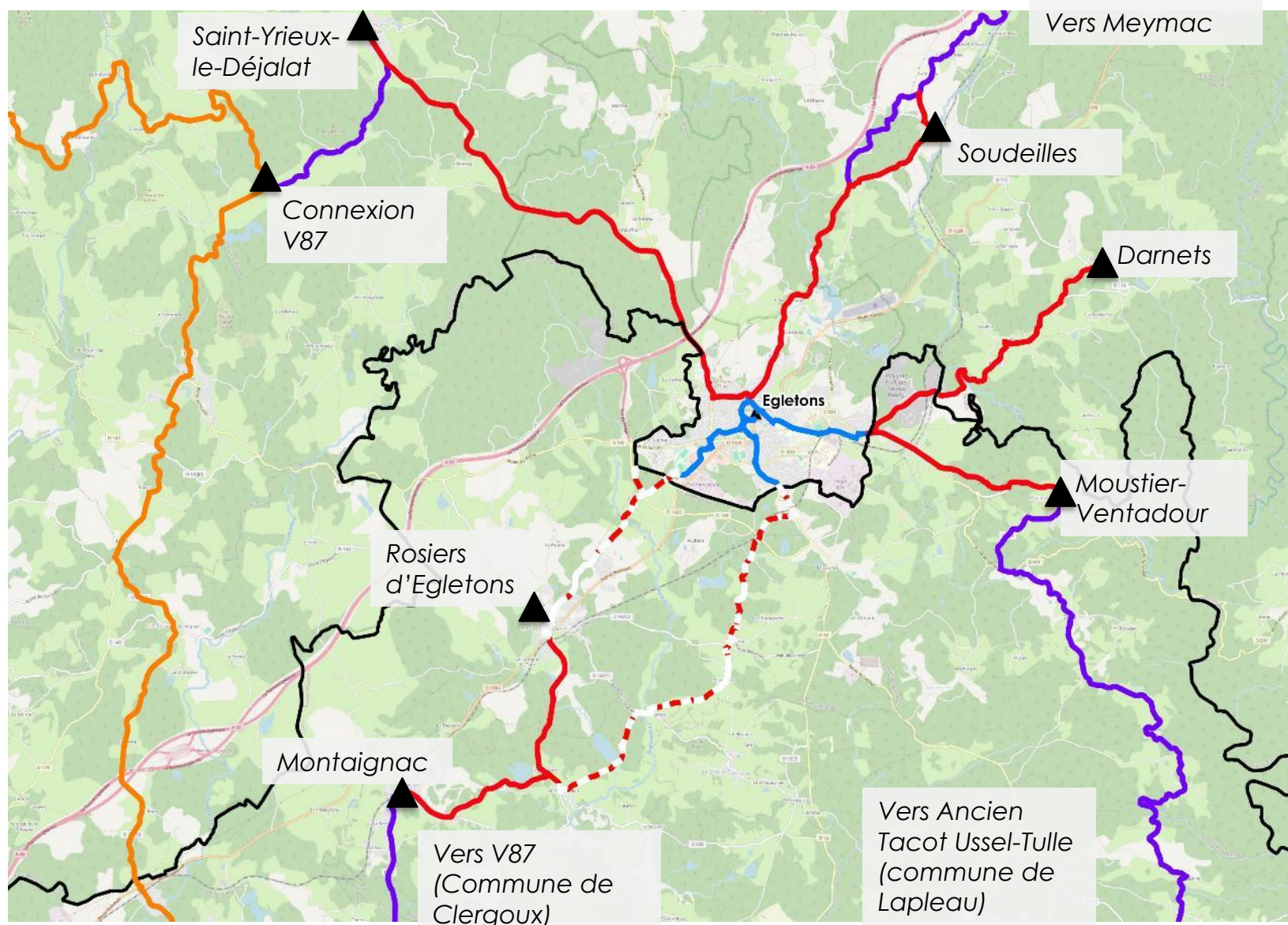
# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR USSEL.



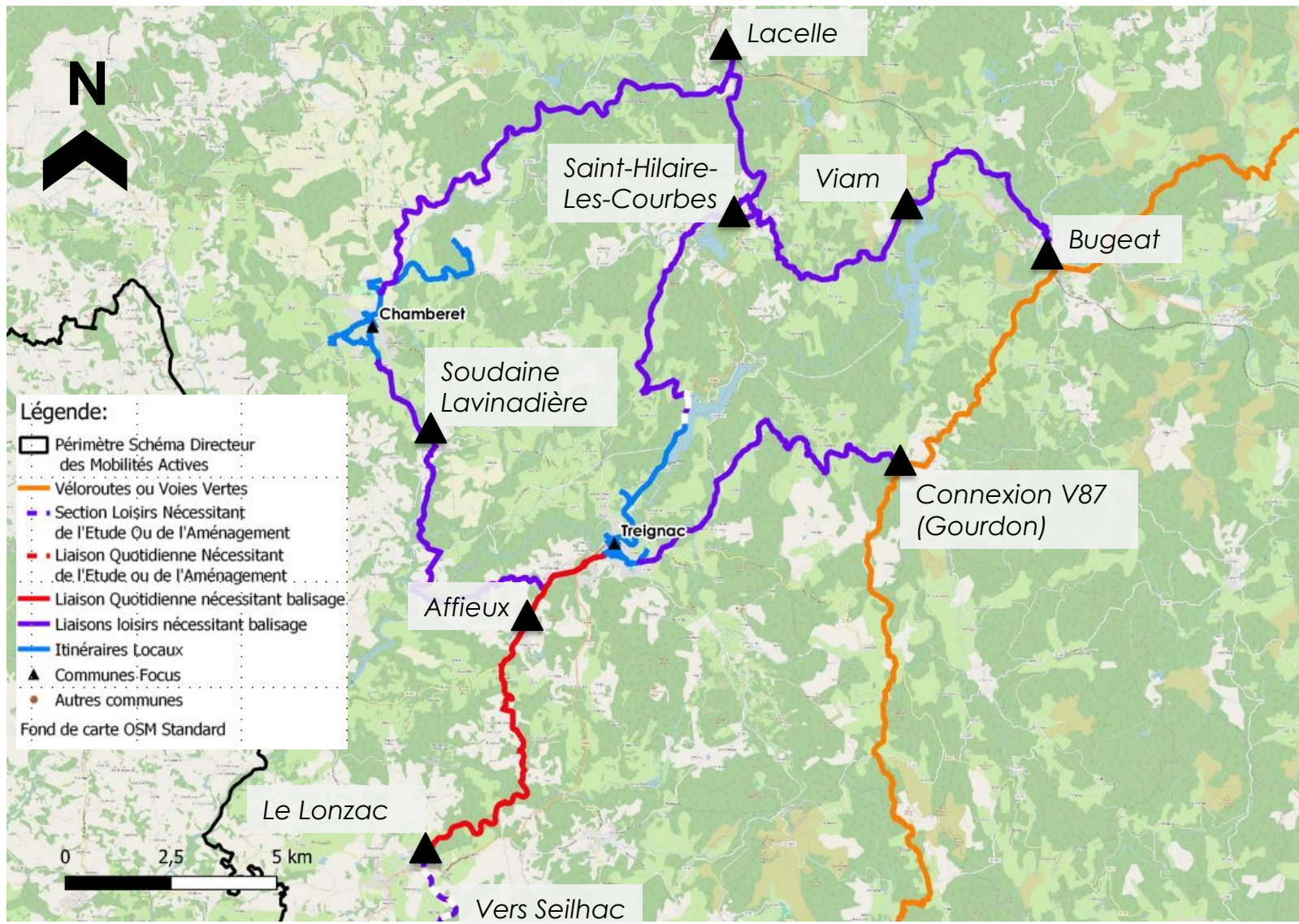
# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR MEYMAC.



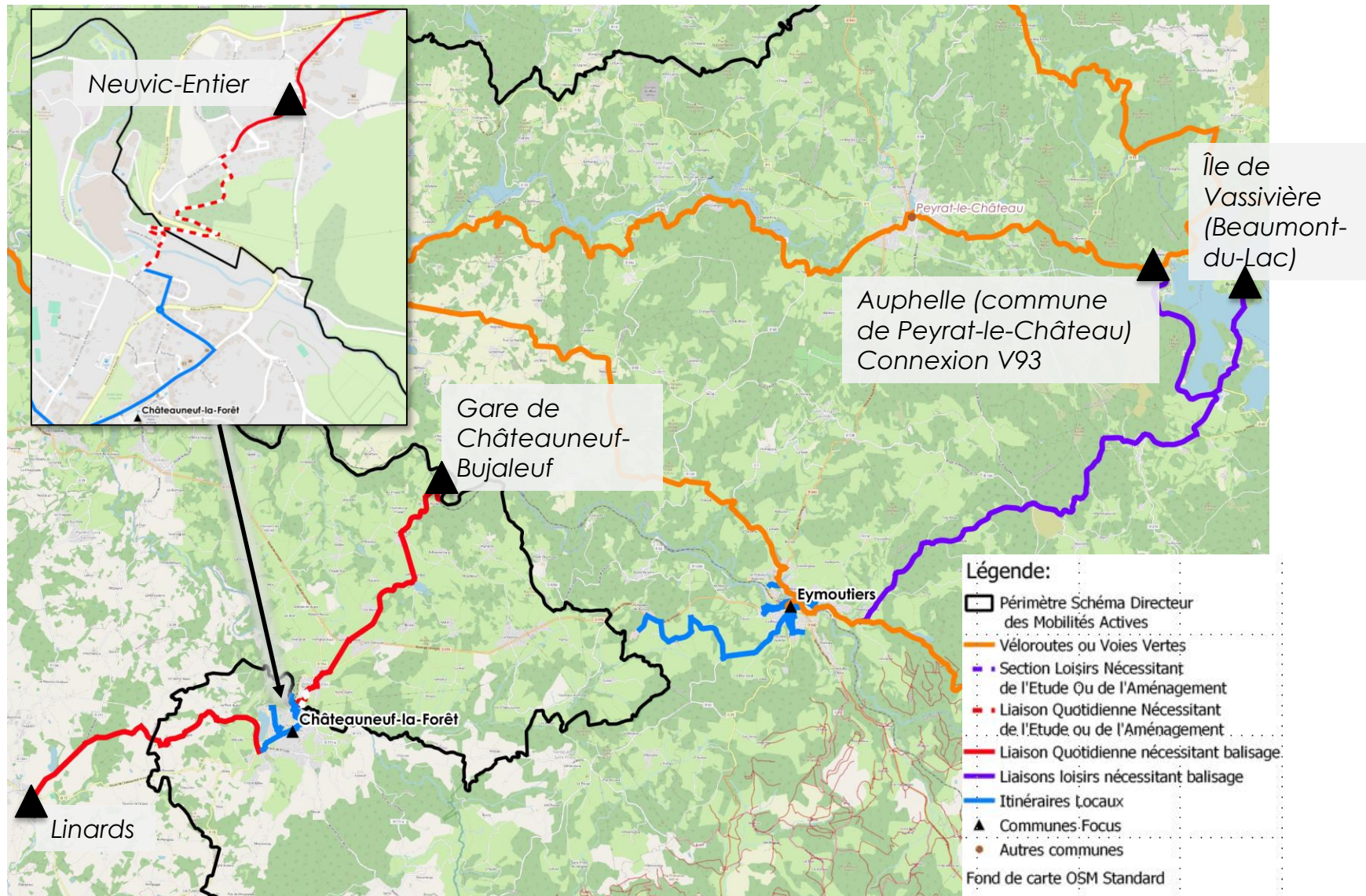
## PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR EGLETONS.



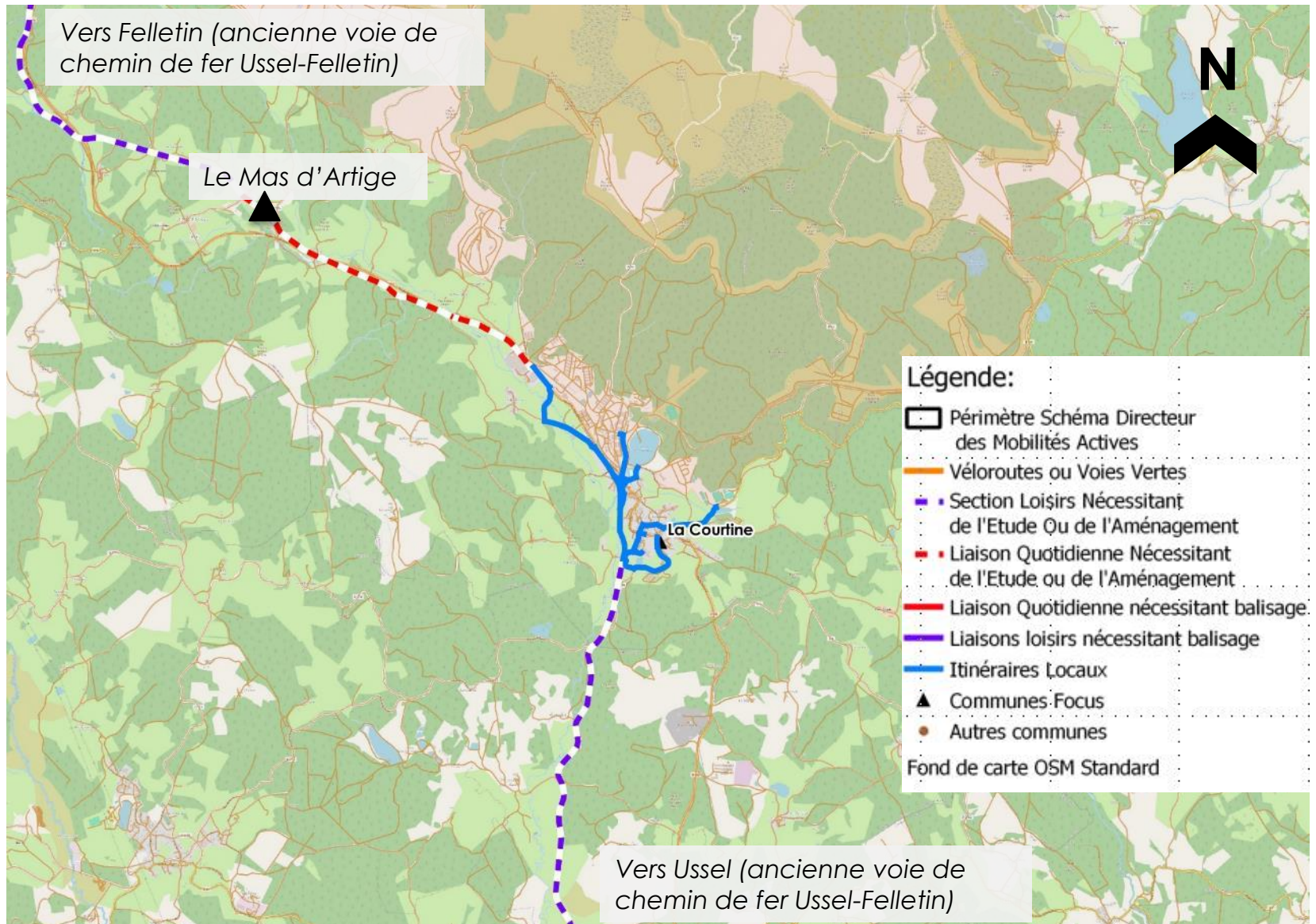
# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR TREIGNAC CHAMBERET.



# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR CHÂTEAUNEUF EYMOUTIERS.

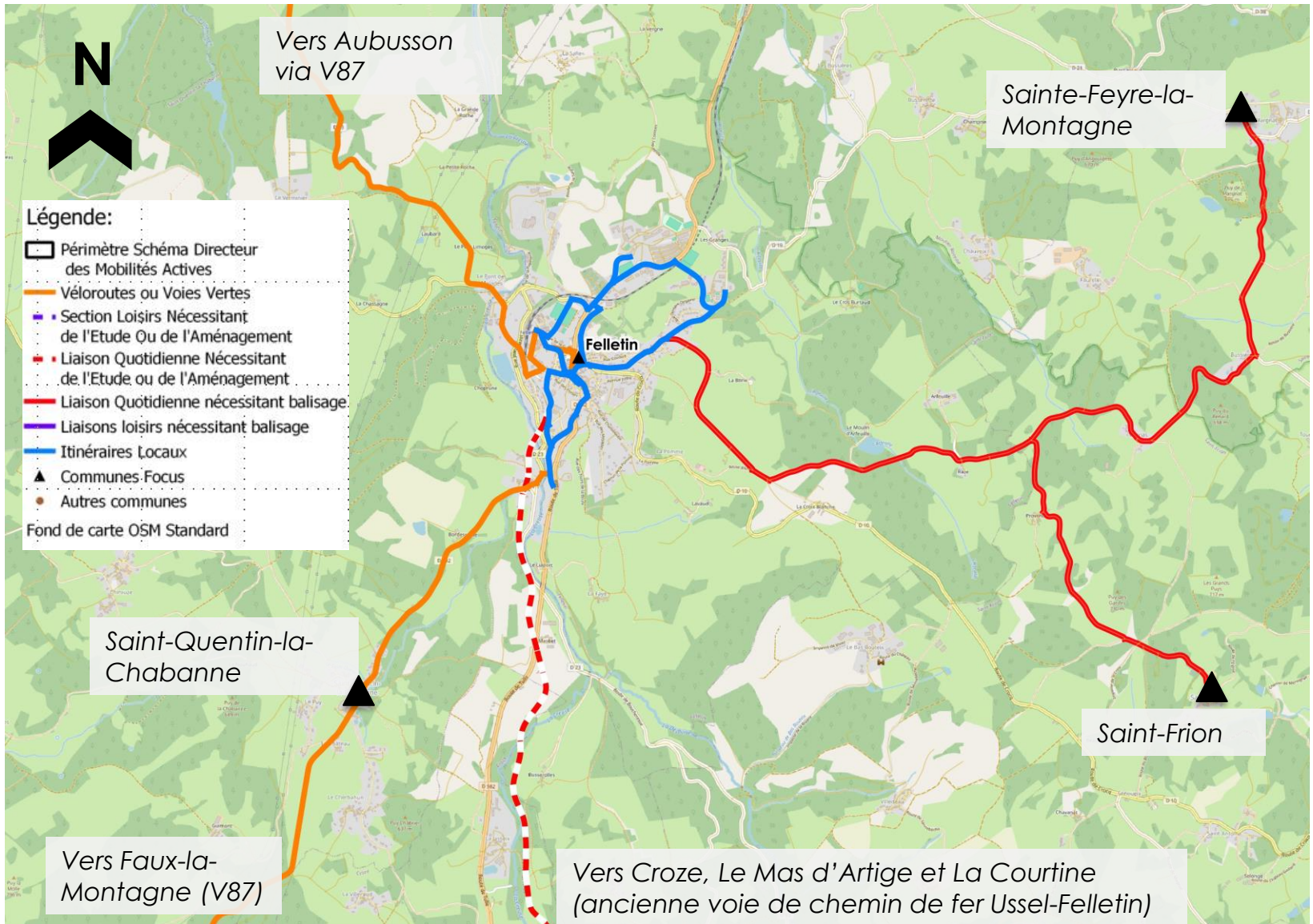


# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR LA COURTINE.

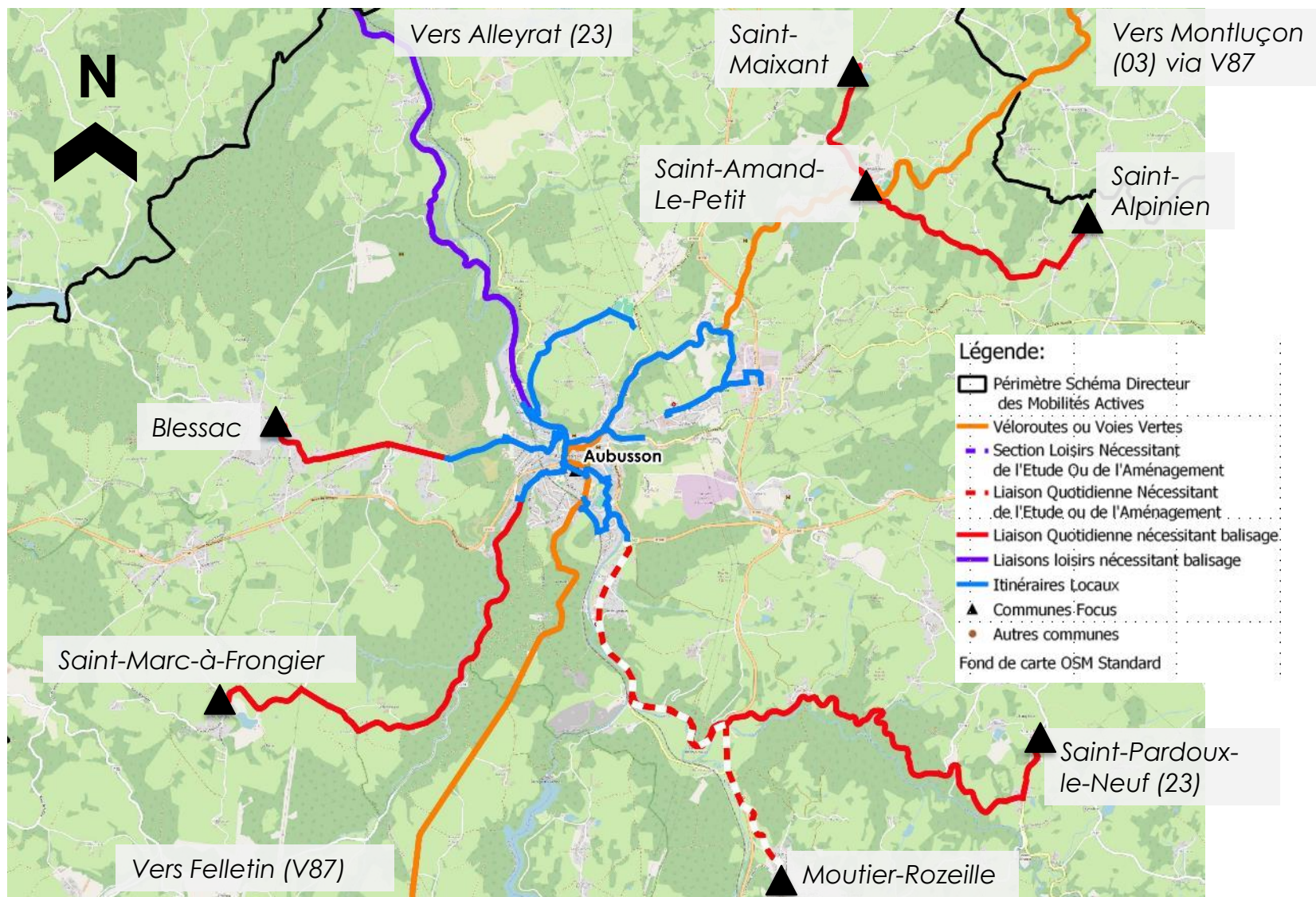




# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR FELLETIN.



# PRÉCONISATION N°5 – SECTEUR AUBUSSON.



# PRÉCONISATION N°5 - CRÉER DES ITINÉRAIRES VÉLO INTERCOMMUNAUX.

## Quels acteurs impliqués ?



*Département, (gestionnaire de voirie, ingénierie, financement), Communes (gestionnaire de voirie, financement), Communauté de communes (ingénierie, financement).*

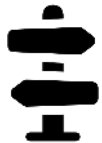
# PRÉCONISATION N°6 – DÉVELOPPER DE L'ANIMATION ET DES SERVICES DE LA MOBILITÉ ACTIVE (1/2).

## État des lieux:

Quelques animations et services de la mobilité active sont déployés ponctuellement sur le SDMA. La pratique de la marche et du vélo nécessite d'être facilitée par le déploiement de services et encouragée par une dynamique d'animation.

Enjeux N°11, 12, 13 et 15

## Services et animations à développer dans les communes focus :



Balilage des itinéraires piétons, vélo.



Service de location communautaire longue durée de vélos à assistance électrique dans les centralités du SDMA (Treignac, Eymoutiers, Felletin, Aubusson, Châteauneuf-la-Forêt, Bort, Neuvic, Ussel, Egletons et Meymac).



Réflexion sur des points de pause et de fraîcheurs dans les parcours piétons, surtout pour les plus escarpés (ombre, point d'eau, bancs publics).



Interventions ponctuelles d'ateliers réparation vélo.



Mettre à disposition des services de consigne pour les vélos en itinérance en lien avec les offices de tourisme.



Animation de stages de remise en selle.

# PRÉCONISATION N°6 – DÉVELOPPER DE L'ANIMATION ET DES SERVICES DE LA MOBILITÉ ACTIVE (2/2).

## Services et animations à échelle globale du territoire d'étude :



Développer les points d'accueil vélo (jusqu'à 5km le long des véloroutes).



Proposer des événements autour du vélo (balade patrimoine vélo, fête du vélo, foire au vélo, semaine de la mobilité, ... ).



Etoffer les dispositifs de sensibilisation pour la jeunesse (défi TECAP, SRAV, sortie scolaire à vélo) et pour la société civile (semaine de la mobilité et défis en entreprises, création d'un réseau d'ambassadeurs).



Développer l'électrification de vélos par kit pour les publics précaires.

## Quels acteurs impliqués ?



*Région (service VAE dans le cadre des Contrats Opérationnels de Mobilité), Communauté de communes (sport nature, mobilité, action sociale), Communes (Sport nature, action sociale), associations de la transition écologique et de promotion du vélo, habitants (usagers, bénévoles), Pays / PETR (Sport Nature), écoles (SRAV), DSDEN (SRAV), USEP (SRAV), Génération Vélo (SRAV), Offices de tourisme et PNRML (accueil vélo).*

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



4. Plan d'action : bâtir l'écosystème mobilité



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

# PRÉCONISATION N°7 – ENCLENCHER UNE DYNAMIQUE COLLECTIVE DE CHANGEMENT DE COMPORTEMENT VERS UNE MOBILITÉ DURABLE.

## État des lieux:

Sur le territoire, la voiture individuelle domine dans les trajets des citoyens. La société civile manque de relais, de personnes proches de leur quotidien pour échanger concrètement sur les conditions pratiques de la mobilité durable et enclencher une dynamique collective vertueuse. Un changement de comportement collectif engendrerait une nouvelle norme sociale basée sur la mobilité durable.

Enjeux N°11 et 12

## Propositions :



Démarcher avec de la **sensibilisation collective** des personnes relais de la mobilité durable dans des collectifs publics ou privés.



Utiliser le **Plan De Mobilité Employeur** comme levier pour développer le covoiturage et plus généralement un changement dans les habitudes.



Offrir un **accompagnement individualisé** vers la mobilité durable.

## Quels acteurs impliqués ?



*Communauté de communes (compétence économique), entreprises, Pays / PETR (si compétence économique), PNRML (expérimentation via la candidature à l'AMI TEMI), habitants.*

# PRÉCONISATION N°8 – VALORISER ET ACCOMPAGNER LA PRATIQUE EXISTANTE DE L'AUTOSTOP.

## État des lieux:

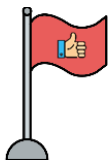
L'autostop est une solution qui répond très partiellement aux besoins de mobilité quotidienne. Néanmoins, elle est apparue comme une solution qui fonctionne déjà sur une partie du territoire. Les enjeux sont donc de mettre en valeur cette pratique là où elle existe et de la soutenir.

Enjeux N°12 et 13

## Propositions :



**Valorisation de la pratique** là où elle existe avec de la signalétique d'entrée de bourg « commune d'autostop ».



**Matérialisation de points d'autostop** dans les certaines communes focus (Felletin, Eymoutiers, Treignac) vers les directions principales.



**Sensibilisation à la pratique sécurisée** de l'autostop chez les publics captifs (ex: lycéens, étudiants).

**FAUX-LA-MONTAGNE**



**Commune d'autostop**

## Quels acteurs impliqués ?



*Communauté de communes, PNRML, Commune et Département (gestionnaire de voirie).*



# PRÉCONISATION N°9 – DÉVELOPPER DES ALTERNATIVES À LA POSSESSION INDIVIDUELLE DES VÉHICULES THERMIQUES.

## État des lieux:

La mobilité durable repose sur un mix de solutions de déplacement: Vélo à Assistance Electrique (VAE), transport en commun, covoiturage, véhicules légers intermédiaires (Véli), ... Ce mix doit progressivement remplacer les trajets en voiture solo. Pour avoir accès à ces solutions, il faut posséder son VAE, son Véli, son abonnement de transport et un véhicule thermique pour les trajets restant. La possession individuelle des véhicules est donc un frein majeur à la mobilité durable.

## Propositions :

Expérimenter et développer des modèles d'autopartage adaptés aux communes centres et aux villages très peu denses.

Enjeux N°12 et 13



Exemples



## Quels acteurs impliqués ?



Communautés de communes AOM, Région (via les Contrats Opérationnels de Mobilité), PNRML (expérimentation via la candidature à l'AMI TEMI).

# PRÉCONISATION N°10 – INTERMODALITÉ ET SERVICES.

## État des lieux:

Les lieux de correspondances et de changement de mobilité sont des espaces clés du système de la mobilité durable. Pour améliorer l'expérience de la mobilité durable, il est important de garantir l'accès aux points d'arrêt structurants et une expérience pratique et agréable.

Enjeux N°12, 13, 15  
et 16

## Propositions :



Expérimenter un label « Accueil Correspondances » pour mettre en valeur les lieux recevant du public prêts à accueillir des personnes en correspondance en offrant des services de base (accès pièce chauffée avec sanitaires, prise électrique et wifi).



Aménager des abris et stationnements vélo et des itinéraires balisés pour les piétons (aux normes d'accessibilité PMR) et les vélos depuis les aires de covoiturage, arrêts de bus et gares structurants.



Mettre à disposition des véhicules (y compris véli ou VAE) partagés ou en location depuis les gares structurantes.

## Quels acteurs impliqués ?



Région (Contrats Opérationnels de Mobilité), Communauté de communes, PNRML (expérimentation via la candidature à l'AMI TEMI), département (covoiturage), Vedecom (expérimentations possibles dans le cadre du programme Lieux de vie et mobilité).

# PRÉCONISATION N°11 – EXPÉRIMENTER DES INSTANCES DE COOPÉRATION.

Enjeux N°14

## État des lieux:

La loi LOM a redistribué les compétences en matière mobilité. L'Etat, la Région, les Départements, les Communautés de communes et les Communes en restent les acteurs décisifs. Pays, PETR et syndicats peuvent aussi contribuer en apportant de l'ingénierie. Les acteurs privés (mobilité solidaire, entreprises, associations sociales ou de la transition écologique, ...) ont une expertise à transmettre et ont également du mal à faire remonter leurs besoins dans ce système aux multiples guichets. Travailler en coopération et s'ouvrir à la société civile sont essentiels pour construire une mobilité durable qui fait système.

## Propositions :



Normaliser pour la mobilité, la méthodologie de projets partenariale et ouverte à la société civile.



Inclure les citoyens dans les processus de définition des mobilités (ex: choix des horaires sur les lignes de train).

## Quels acteurs impliqués ?



*La Fabrique à Initiatives, Etat, Région, Départements, Communauté de communes, Commune, Syndicats Mixtes, entreprises, habitants, associations sociales, associations de la transition écologique, associations de la mobilité solidaire, PNRML (expérimentation via la candidature à l'AMI TEMI), ...*

# PRÉCONISATION N°12 – PLANIFIER UN AMÉNAGEMENT DURABLE.

## État des lieux:

La voiture a façonné l'aménagement du territoire en éloignant les services, emplois et habitations des centres-bourgs et centres-villes pour les disposer à proximité des nœuds routiers. Dorénavant, pour rallier les pôles générateurs de déplacement de la vie quotidienne, les distances s'allongent, disqualifiant parfois les mobilités actives. L'absence d'aménagements et services pour les piétons et vélos compliquent aussi le recours à la mobilité active.

Enjeux N°1, 8 et 16

## Propositions :



Prendre en compte dans les documents d'urbanisme le besoin de liaison à pied et à vélo (et de stationnement vélo) lors de la création de nouveaux habitats ou de nouveaux pôles générateurs de déplacement.



Privilégier une urbanisation en agglomération, si possible, proche des points d'arrêts structurants, surtout pour les services et emplois.



Rendre obligatoire la création d'abris vélo sécurisés dans les nouveaux logements collectifs via les Plan Locaux d'Urbanisme.

## Quels acteurs impliqués ?



*Communauté de communes, Communes, PNRML (pour avis), Office HLM.*

# PRÉCONISATION N°13 – CRÉER DU DIALOGUE SUR LE TRANSPORT ROUTIER.

## État des lieux:

Les transports routiers ont pris le pas sur le fret ces dernières années. Leur vitesse et leur charge dégradent plus rapidement des voiries et des réseaux qui n'ont pas toujours été conçues pour les accueillir. Des dégradations de la voirie régulières et généralisées sont signalés et cela souvent au détriment des aménagements piétons. Les frais engendrés par ces externalités négatives font pression sur les budgets des communes.

Enjeux N°13 et 15

## Propositions :



Recueillir des témoignages et des données sur l'ampleur du transport routier et ses conséquences.



Ouvrir un grenelle avec les professionnels du secteur pour discuter des stratégies règlementaires ou de ferroutage pour diminuer le volume de trafic ou bien réduire les comportements générant des nuisances (surcharge et vitesse trop élevée des poids lourds dans les bourgs).

## Quels acteurs impliqués ?



*Gendarmeries, professionnels du transport routier, Communes (gestionnaire de voirie), Départements (gestionnaire de voirie), ... à définir !*

# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



©Martin Cusson, PNRML

## 5. Conclusion



Parc  
naturel  
régional  
de Millevaches  
en Limousin

Une autre vie s'invente ici

## ET ENSUITE?

La **délibération du Schéma à partir de Juillet 2024 par les Départements, les Communautés de communes et les Communes est essentielle pour obtenir les financements** sous forme d'Appels à projets dédiés (voir quelques exemples ci-dessous). Le Parc a d'ailleurs délibéré l'approbation du Schéma Directeur des Mobilités Actives en Juillet 2024. En attendant voici un exemple des possibilités de financement (vous trouverez des informations à jour auprès de votre DDT, de l'Ademe ou de France Mobilité) :



- Le fond Mobilités Actives
- L'Appel à programme Territoire cyclables

- Avélo3
- Marche du quotidien
- Plan de circulation pour la transition écologique
- ...



**Mais le SDMA peut aussi venir en appui pour vos demandes de dotations (DSIL, DETR, ...).**

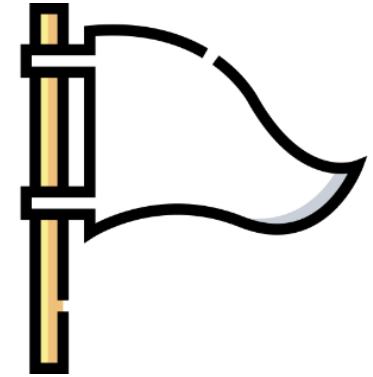
### Quel suivi ?

Certains aménagements nécessiteront des études approfondies finançables via des appels à projets (accessibles grâce au Schéma). La mise en œuvre des études et des aménagements dépend des **Communautés de communes et surtout des gestionnaires de voirie** (Département, Commune).

## FAUT-IL ALORS ENCORE TOUT ABANDONNER ?

Non toujours pas.

**Ce Schéma :**



- ✓ S'applique pour **le long terme** 10-15ans, voire 20 ans (attention à ne pas tarder non plus).
- ✓ Est un outil, une méthodologie **à s'inspirer** et à consulter pour **prendre du recul**.
- ✓ Nous donne des pistes de solutions à retravailler n'est **donc pas une fin en soi!**
- ✓ A été l'objet d'une **riche coopération** entre collectivités, **d'échanges agréables** et à ce titre: Un **GRAND MERCI** à tous ses contributrices et contributeurs !



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



## 6. Questions réponses



Une autre vie s'invente ici

# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES.

**Remarque de Madame Sylvie Salvignac, 1<sup>ère</sup> adjointe à la mairie de Treignac :** « Je me permets de témoigner du retour d'expérience de Treignac en matière d'aménagement en faveur des piétons et des vélos. Nous sommes en pleine réflexion sur la place du Collège en face de l'école pour limiter le stationnement en proximité immédiat afin de laisser un espace plus important aux piétons. Nous avons organisé une réunion publique où nous craignons que les parents d'élève s'y opposent. Finalement, la réunion s'est bien passée car des parents se déplaçant à pied et en vélo sont venus défendre le projet en expliquant leurs problématiques dans l'aménagement actuel de la place. L'échange a généré de la compréhension de la part des parents qui déposaient leurs enfants en voiture. Les travaux ont donc été lancés mais une fouille archéologique les a mis en pause. Finalement, la conclusion de ce retour d'expérience c'est qu'il ne faut pas avoir peur de lancer les discussions quitte à les remettre à plus tard si les habitants ne sont pas prêts. ».

**Question de Monsieur Bastien Landais, Chef de projets Sport Nature à la Communauté de communes Haute-Corrèze Communauté :** « On a pu voir que beaucoup d'itinéraires ont été fléchés dans ce Schéma. Si un porteur de projets veut se lancer, les financements suivraient a priori. Quid d'un itinéraire qui n'est pas encore dans le SDMA ? ».

**Réponse de Monsieur Martin Cusson, Chargé de mission Mobilité active et partagée au parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin (PNRML):** « On peut encore rajouter des itinéraires au SDMA jusqu'à fin Juin. ».

**Réponse de Monsieur Cédric Sous, Animateur de secteur à l'Ademe :** « Si cela se justifie et que l'itinéraire est rattaché au SDMA, rien n'est exclu en particulier pour favoriser les déplacements du quotidien y compris par exemple si c'est un projet de mobilité qui concerne le fret local. ».



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES.

**Remarque de Monsieur Jean-Marie Taguet, Vice-Président aux Routes au Conseil Départemental de la Corrèze :** « Le Conseil Départemental de la Corrèze est lauréat de l'Appel à projets Avélo3 de l'ADEME pour travailler sur un Schéma directeur cyclable départemental appelé « Voies vertes pâles ». Il reliera les sites d'intérêt départemental par des itinéraires balisés basés sur de la voirie partagée et avec ponctuellement de l'aménagement cyclable. La Xaintrie Val Dordogne est le territoire d'expérimentation de ce travail. Les résultats aboutiront fin d'été 2024. A terme les Voies vertes pâles pourraient concerner 1000 km de voies dédiées. Le schéma sera voté au Conseil Départemental en novembre et il est pensé en articulation avec les travaux et volontés des territoires comme le SDMA. Dans cette logique de faciliter l'échange technique, un SIG des voiries est aussi déployé. Le département coopère avec les territoires directement sur le tracé puisqu'il est parfois nécessaire de passer par de la voirie communale. Auquel cas, le Département prendrait en charge le déploiement et l'entretien des panneaux et signalétiques sur la voirie communale. L'expérimentation en Xaintrie Val Dordogne aidera à préciser le balisage retenu (panneau / peinture au sol) pour les itinéraires Voies vertes pâles. Il est testé sur environ 40 km aujourd'hui. Pour plus d'informations, je vous invite à prendre contact avec Madame Aline Decouty, la technicienne qui suit le projet au Département. ».

**Question de Monsieur Pascal Desjacques, Directeur Général des Services du Syndicat du Lac de Vassivière :** « Au Lac de Vassivière, nous cherchons une structure de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) clé en main pour les touristes. Existe-t-il des services dédiés ou même des services qui permettraient de mutualiser les besoins des locaux hors saison ? ».

**Réponse de Monsieur Martin Cusson, PNRML :** « Sur retour d'expérience du PNRML, il faut un poste dédié pour assurer le SAV, l'entretien, gérer les contrats, faire un tour de prise en main du VAE, .... Pour maîtriser le prix de ce service de location, il peut être public. Mais, cela veut dire qu'on finance le service pour des touristes présents sur 2 à 4 mois de l'année. Un service privé sera lui plus cher et potentiellement pas rentable. ».

**Réponse de Monsieur Cédric Sous, ADEME :** « Aujourd'hui ce genre de service n'est pas vraiment la cible des Appels à Projets et autres financements... ».



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES.

**Réponse en visio de Monsieur Kévin Hizembert, Chef de projets Petites Villes de Demain à l'Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse :** « *Il me semble que le groupe La Poste propose ce service.* ».

**Réponse de Monsieur Philippe Simon, Vice-président à la Communauté de communes Portes de Vassivière, 1er adjoint à la mairie d'Eymoutiers :** « *Retour d'expérience de la Commune d'Eymoutiers au sujet du service de La Poste : on vous le déconseille fortement !* ».

**Remarque en visio de Madame Catherine Moulin, Maire de Faux-la-Montagne :** « *Les habitant·es sont très intéressé·es par ces sujets de la mobilité et de leurs déplacements au quotidien, qu'ils se fassent à pied, à vélo, en voiture et en camion. Ils viennent nombreux aux réunions proposées. On a aussi de la demande sur les abris vélos. Un nouveau groupe WhatsApp de covoiturage depuis Faux a été créé récemment. Une réunion a aussi permis aux transporteurs d'expliquer leurs besoins d'accès aux scieries locales.* ».

**Remarque de Monsieur Philippe Brugère, Président du PNRML et Maire de Meymac :** « *Il y a vraiment un déploiement de « velib » ou de vélos en station à penser sur les gares et centre bourg de nos territoires. Quelques choses de simples avec des vélos classiques en gestion avec les Communautés de communes.* ».

**Réponse de Monsieur Frantz Breitenbach, Chargé de mission Mobilité douce à la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources :** « *Si le service ne propose pas de Vélos à Assistance Électrique, il ne fonctionnera pas sur notre territoire.* ».

**Remarque de Madame Myriam Simonneau, Cheffe de projets Petites Villes de Demain à l'Agence d'Attractivité et d'Aménagement de la Creuse :** « *Le Département de la Creuse lance une enquête sur la mobilité en Creuse pour celles et ceux et qui y habitent ou travaillent : <https://fr.eu.surveymonkey.com/r/enquete-mobilite-creuse>. Réponses possibles jusqu'au 5 juillet 2024.* ».



# COMPTE-RENDU DES QUESTIONS-RÉPONSES.

**Question de Monsieur Bastien Landais, CC HCC :** « Quelles sont les suites à donner au poste et à la dynamique ? ».

**Réponse de Monsieur Philippe Brugère, Président du PNRML :** « C'est une page qui se tourne pour le Schéma Directeur des Mobilités Actives et le début d'une nouvelle page avec l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) Territoires à Ecomobilité Inclusives (TEMI). Le Parc a candidaté à l'AMI. On en saura plus si le Parc est lauréat ou non en septembre. Ce travail sera l'occasion de conserver une dynamique pour explorer les problématiques d'accessibilité de la mobilité durable et de construire une charte ensemble de la mobilité durable et solidaire, en explorant pourquoi pas des thématiques comme l'autopartage. Le Schéma Directeur des Mobilités Actives m'a convaincu qu'on avait, nous aussi territoires ruraux, des choses possibles à faire pour les mobilités durables. Bien sûr, rien n'est facile. Il existe des craintes, des coûts sociaux... Mais on ne règlera pas tous les problèmes du jour au lendemain. Il faut travailler sur le temps long, laisser les idées cheminer, avancer en s'adaptant, en expérimentant .... Le PNRML continue donc à travailler sur le sujet de la mobilité mais toujours en partenariat avec les collectivités territoriales. ».

**Remarque de Monsieur Cédric Sous, Ademe :** « Votre territoire, s'il fonctionne groupé, réussira. En aillant un territoire groupé, orchestré, on obtient les budgets et donc les financements pour agir. Il faut donc revendiquer votre territoire, le faire remonter au niveau national. La Gironde l'a fait pour leur plan vélo et ont obtenu 1/3 du budget national. Il faut expérimenter, expérimenter, expérimenter, ... Essayer, tester sur des périodes en termes d'aménagement c'est mieux que de ne rien faire. Il faut éviter les retours en arrière, ne jamais lâcher, répéter, et répéter, et répéter, .... C'est gage de réussite. ».



# PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



©Martin Cusson, PNRML

## 7. Bonus : bilan carbone de la mission



Une autre vie s'invente ici

# BILAN CARBONE DE LA MISSION (1/2).



**11 363 km** parcourus  
en 1 an et 2 mois.

**Seuls 6%** des trajets ont été réalisés en partie ou en intégralité en **voiture solo (personnelle ou de fonction)**.



Podium en nombre de trajets:

1<sup>er</sup> : Transports en commun thermiques (train TER et car régionaux).

2<sup>ème</sup> : Vélo électrique et speed bike (vélo légalement débridé à 45 km/h).

3<sup>ème</sup>: Covoiturage et autostop en voiture thermique.\*

**Moins de 0,5 tonnes** de CO<sub>2</sub> émises.

Source utilisée pour le calcul : Ademe



**2 tonnes CO<sub>2</sub> évitées** soit un aller-retour en avion Paris-Bali.

Source : Ademe, Carbone4



Réaliser la même distance en **voiture électrique solo** multiplie les émissions **par 2,5...**



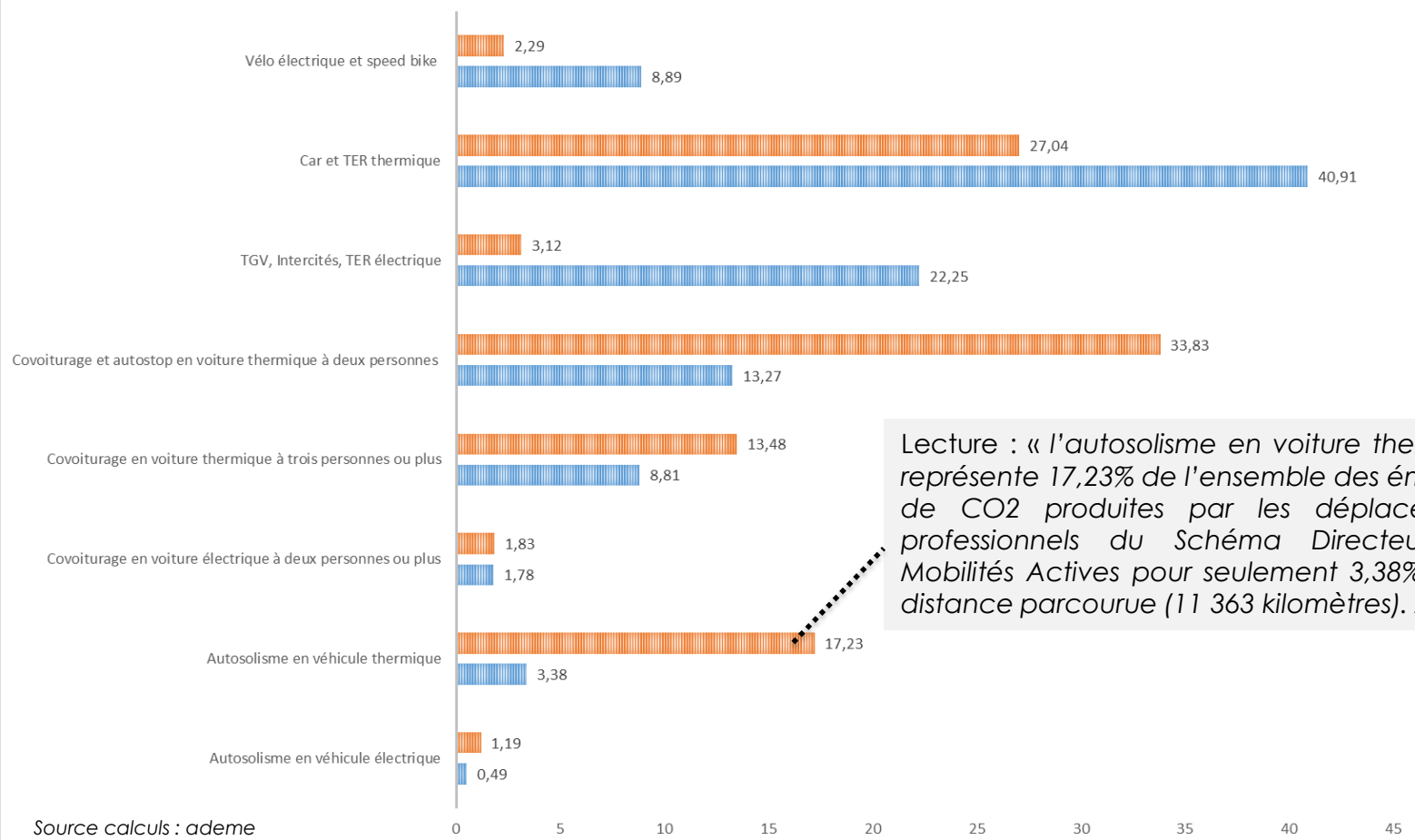
...Et **par 5** en **voiture thermique solo.**

\* l'autostop nécessitant un conducteur et une voiture pour fonctionner, il est ici comptabilisé de la même manière que du covoiturage à deux personnes.

# BILAN CARBONE DE LA MISSION (2/2).

## COMPARAISON DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE ET DES KILOMÈTRES PARCOURUS POUR CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENT UTILISÉ À L'OCCASION DE LA RÉALISATION DU SCHEMA DIRECTEUR DES MOBILITÉS ACTIVES.

■ Part du mode de déplacement dans l'ensemble des émissions de CO2 (en %)  
■ Part du mode de déplacement dans l'ensemble des kilomètres parcourus (en %)



Lecture : « l'autosolisme en voiture thermique représente 17,23% de l'ensemble des émissions de CO2 produites par les déplacements professionnels du Schéma Directeur des Mobilités Actives pour seulement 3,38% de la distance parcourue (11 363 kilomètres). »



**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 (1/2).

## The Noun Project :

- Maisons par Eucalyp.
- Bus par Saideep Karipalli.
- Train par Dicky Prayudawanto.
- Covoiturage par Cuputo.
- Vélo avec remorque par Claire Jones.
- Sac de courses par Rahmat Dwi Cahyo.

## Flaticon:

- Distance par Those Icons.
- Outils de réparation par Freepik.
- Vélo électrique par Freepik.
- Piéton par Freepik.
- 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.
- Interrogation par Ultimatearm.
- Guichet par VectorStall.
- Lanceur de fléchettes par Freepik.
- Fléchette par Freepik.
- Cible par Freepik.
- Planification par Ultimatearm.

- Camion par Isaac haq.
- Analyse de données par kholifah.
- Panneaux par Contributor Icons.
- Réparation Vélo par Berkah Icon.
- Casque vélo par inDhika.
- Clé (Location de voiture) par Cuputo.
- Micro par asembagus-art.

- Pièce euro par Freepik.
- Unanimité par Freepik.
- Dispute par Leremy.
- Danger par Good Ware.
- Calendrier par Hilmy Abiyyu A.
- Niveau à bulle par VectorPortal.
- Perplexe par Freepik.
- Fontaine par flatart\_icons.
- Garage vélo par Fazrian Zahrawani.
- Apprentissage vélo par bsd.
- Vélo fête par Freepik.
- Prise électrique par Freepik.
- Relations Publiques par Flat Icons.
- Etoile par Freepik.
- Conversation par Freepik.
- Porte-drapeau par PIXARTIST.
- Pouce par nawicon.
- Sécurité par Ilham Fitrotul Hayat.
- Carte par Freepik.

# CRÉDITS ICONES (2/2).

## Flaticon:

- Arrêt de bus par mia elysia.
- Véhicule intermédiaire par Paul J.
- Poignée de main par Freepik.
- Participation par Freepik.
- Mur en brique par Smashicons.
- Drapeau blanc par Freepik.
- Avion par Paul J.
- Voiture électrique par monkik.
- Voiture pollution par Tempo\_doloe.
- Competeur par Freepik