

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

Charte de la mobilité durable et inclusive

1er Comité de Pilotage,
Bugeat,
Le 11/07/2025

Tims
réseau
Pour une mobilité durable et inclusive

LES PORTEURS DU PROGRAMME NATIONAL

réseau
cler
PORTES D'ENTRÉE
DE LA TRANSITION

Mob
LES ACTEURS DE LA MOBILITÉ
ET DU DÉVELOPPEMENT

RARE
RESEAU DES ACTEURS REGIONAUX
DE L'AMBIENT ET DE L'ENVIRONNEMENT

**Auvergne
Rhône-Alpes**
Énergie Environnement

CEE Les certificats
D'ÉCONOMIES
D'ÉNERGIE



Une autre vie s'invente ici

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

L'actualité n'attend
pas



Une autre vie s'invente ici

ACTUALITÉS DES PARTICIPANTS

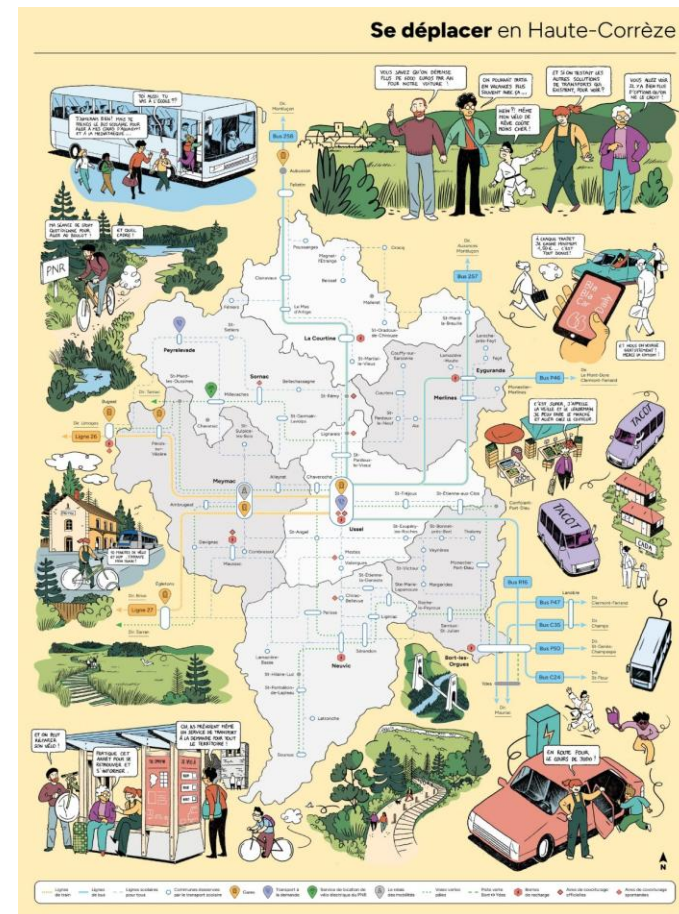
Fantine BRUNEAU, chargée de mission mobilité à la Communauté de communes Haute-Corrèze : La Communauté de communes a créé et diffusé un poster des mobilités dans son magazine communautaire « O Corrèzois ».

La Communauté de communes a également créé avec l'aide du designer Jean-Christophe Devatine, un relai des mobilités, mobilier rural des mobilités en expérimentation à Meymac. Il cumule différentes fonctions :

- Arrêt du futur transport à la demande communautaire le tacot.
- Arrêt de covoiturage.
- Arrêt d'autostop.
- Station d'autoréparation vélo.
- Lieu d'informations sur l'offre mobilité.
- Lieu d'expression sur la mobilité.

Selon les retours, le mobilier pourrait être modifié voire étendu.

Les photos sont à la page suivante. Pour aller plus loin:
<https://hautecorreze.fr/actualites/le-relais-des-mobilités/>



[Cliquez ici pour retrouver le poster](#)

RELAIS DES MOBILITÉS – CC HAUTE-CORRÈZE COMMUNAUTÉ



ACTUALITÉS DES PARTICIPANTS

Maxime LAMARQUE, chef de projet Petites Villes de Demain, Communauté de communes Ventadour Egletons Monédières : La Communauté de communes est lauréat de l'Appel à projet AVELO3 de l'Ademe et va plancher sur un Schéma Directeur Cyclable à partir de Septembre 2025.

Marion LAVAUD, Directrice Générale des Services de la Communauté de communes du Pays d'Uzerche : La Communauté de communes dispose de deux services de mobilité en fonctionnement : un service de Transport à la Demande (TIC'NAV) - qui ne fonctionne pas bien – et un service de location de VAE (TICycle) – qui fonctionne très bien. A la rentrée, un service covoiturage sera lancé via l'outil Covoit Modalis du Syndicat mixte régional Nouvelle-Aquitaine Mobilités (NAM) pour créer des communautés de covoitureurs. Nous travaillons également sur la création de stationnements vélo sécurisés notamment sur des nœuds de transports en commun (La Papeterie à Uzerche, la gare de Masseret, la gare d'Uzerche).

ACTUALITÉS DES PARTICIPANTS

Chloé VALET, Collectif Tourisme de la Haute-Vienne (qui réunit le Comité Départemental de Tourisme et les Offices de tourisme du 87) et de la Communauté de Communes de Noblat :

Côté collectif, et avec le concours des institutionnels du tourisme (locaux et régionaux), nous tentons surtout :

- De décroiser un peu la thématique et de favoriser l'interconnaissance entre les services en charge des mobilités et les services en charge du tourisme, qui, bien souvent, ne font pas naturellement le lien.
- De rendre, tout simplement, l'information sur les mobilités disponibles aux visiteurs touristes, excursionnistes et locaux, via notamment une cartographie interactive utilisable et personnalisable en ligne (données issues de notre base de données régionale + Open Street Map).
- Nous travaillons également de concert avec le Comité Régional de Tourisme de Nouvelle-Aquitaine qui a notamment mandaté un cabinet pour étudier la mise en tourisme des lignes ferroviaires (4 sur la Nouvelle-Aquitaine dont la ligne 26 Limoges Ussel) et sur la production de séjours bas-carbone.

Nous sommes très intéressés par le sujet des mobilités, 70% du bilan Gaz à Effet de Serre du Tourisme en France !

Philippe CORTES, Entreprise Grange Solaire : De notre côté, nous terminons la construction des ombrières à la gare de Felletin et démarrons celles de la gare de Lavaveix les Mines pour début septembre.

SOMMAIRE

1. Présentation du territoire + remise en contexte

2. Vivre et se déplacer sur le territoire

3. Etats des lieux de l'offre mobilité

4. Retour ateliers

5. Perspectives pour la suite

6. Questions - Réponses



PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

© Martin Cusson, PNRML

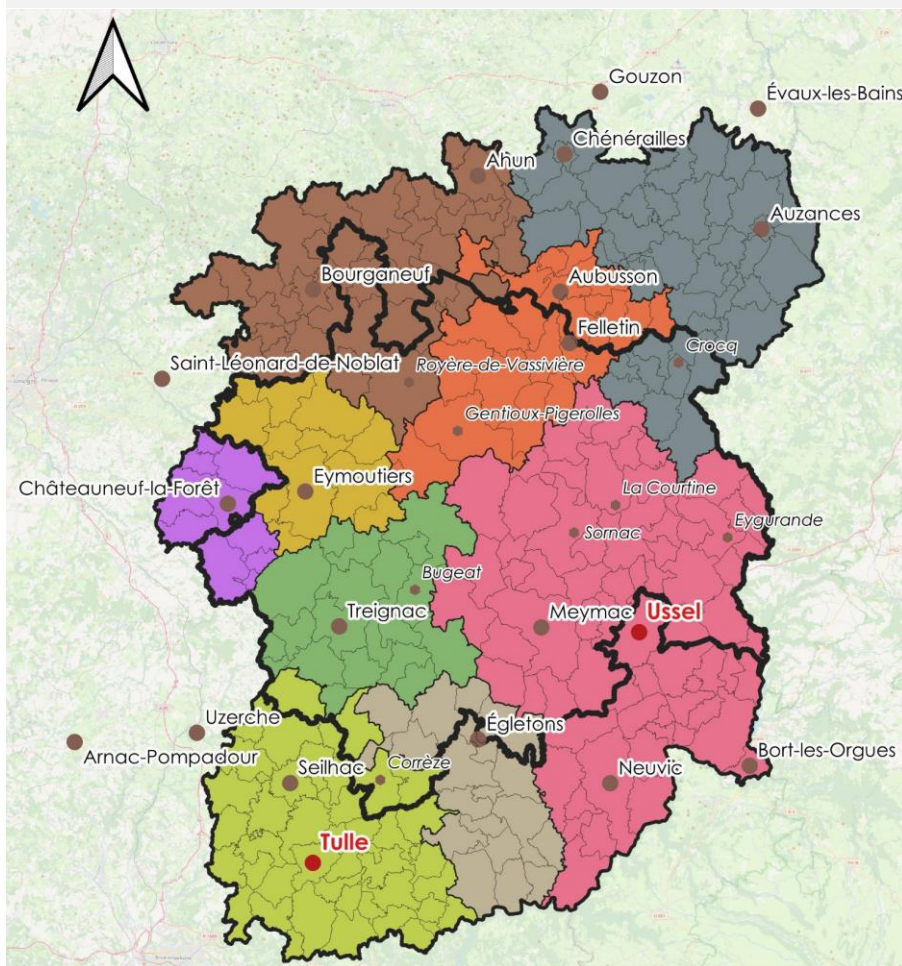
1. Remise en
contexte



Une autre vie s'invente ici

PÉRIMÈTRE DE PROJET : RETOUR DEPUIS JANVIER

Carte du périmètre de coopération proposée
au 17 Janvier 2025



→ Absence de réponses :

- CC Marche et Combrailles.
- CA Tulle Agglo.

Réponse négative :

- CC Creuse Sud Ouest.

Coopération technique :

- CC Creuse Grand Sud.
- CC Haute-Corrèze Communauté.
- CC Ventadour Egletons Monédières.

Coopération officielle :

- CC Briance Combade.
- CC Portes de Vassivière.
- CC Vézère-Monédières-Millesources (lien financeur).
- Commune d'Ussel.

Observation et/ou participation hors périmètre :

- CC Pays d'Uzerche (sollicitation).
- CC de Noblat.
- CA du Grand Guéret.

Légende :

- Pontarion Bourg relais de commerces et services.
- Corrèze Petite centralité rurale.
- Felletin Centralité communautaire.
- Égletons Centralité extracommunautaire.
- Ussel Centralité départementale et régionale.

- Limites communales
- Périmètre de coopération de la Charte de la mobilité durable et inclusive.
- Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.

Collectivités membres de la Charte:

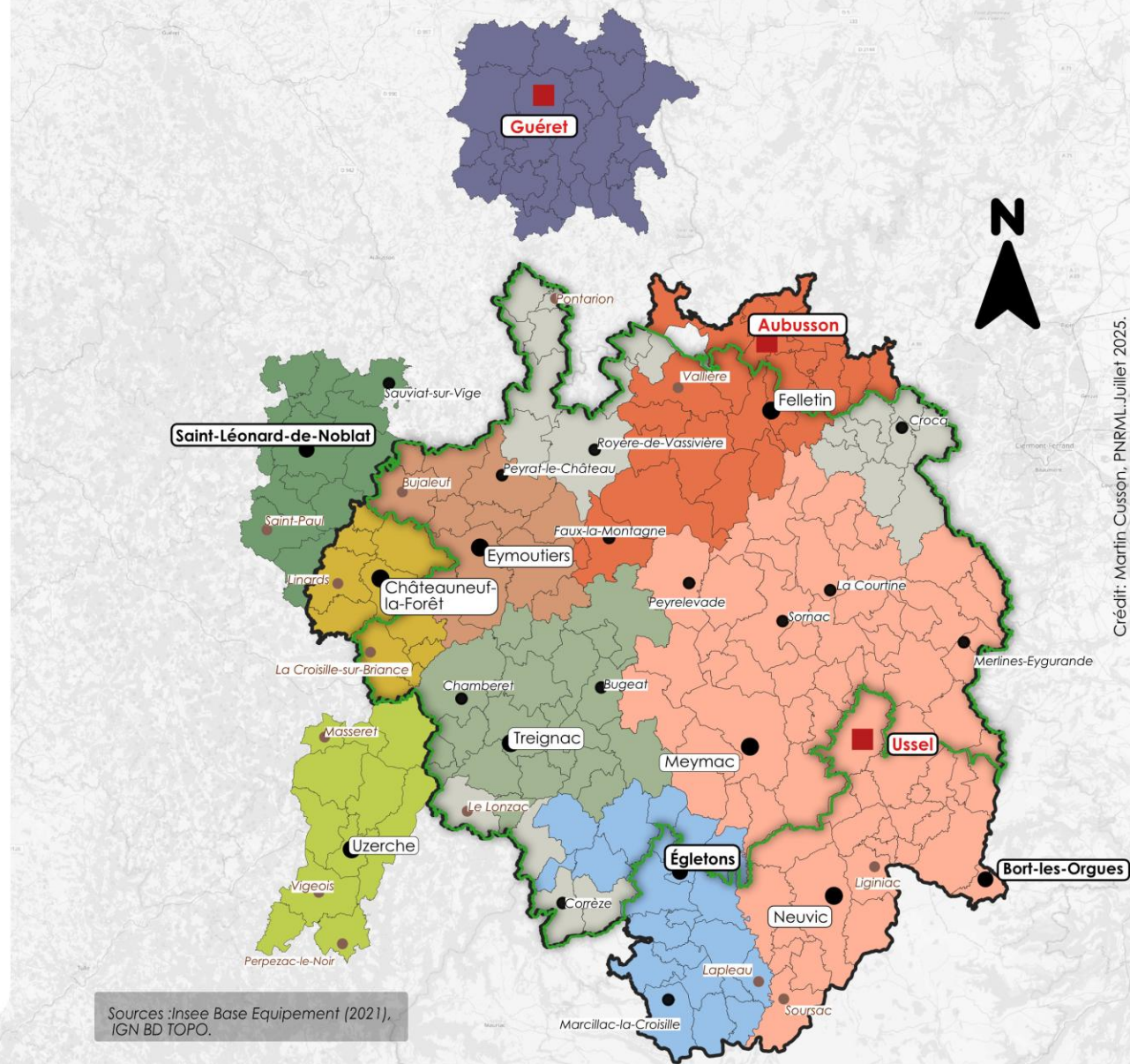
- CC Briance Combade
- CC Creuse Grande Sud
- CC Haute Corrèze Communauté
- CC Portes de Vassivière
- CC Ventadour Egletons Monédières
- CC Vézère Monédières Millesources
- Communes Parc sans coopération à l'échelle de leur EPCI

Collectivités observatrices de la Charte:

- CA Grand Guéret
- CC de Noblat
- CC du Pays d'Uzerche

Carte OSM Standard.

Territoire de la charte de la Mobilité durable et inclusive (Juillet 2025)



Sources : Insee Base Equipement (2021),
IGN BD TOPO.

Crédit: Martin Cusson, PNRML Juillet 2025.

RÉACTIONS

Frédéric WORINGER, Tiers-lieu Au beau milieu : Comment ce territoire de projet a-t-il été construit ?

Réponse : Il y a un territoire de base qui est immuable, à savoir, les 124 communes qui composent le périmètre du Parc. Auxquelles s'ajoutent les territoires des Communautés de communes du Parc qui officiellement ou non coopèrent dans le cadre de ce travail. Cela donne le périmètre de coopération. Enfin, certaines collectivités ont fait le choix de suivre ou participer au travail. Une coopération plus forte reste ouverte si elle paraît opportune pour tout le monde mais pour l'instant, nous pensons garder un statut « d'observation ».

Florence MICHON (CD23) : Pour la Communauté de communes Marches et Combrailles, vous pouvez vous rapprocher du Syndicat Est Creuse Développement.

Réponse : Oui, le chargé de mission Florian Loughon est au courant du projet et le suit mais aucune coopération n'a été pour l'instant envisagée.

Amandine BONNAUD (CC CGS) : Le projet englobe-t-il les communes hors Parc faisant parties des Communautés de communes partenaires comme Aubusson ?

Réponse : Oui, il les englobe.

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



© Martin Cusson, PNRML

2. Vivre et se
déplacer sur le
territoire

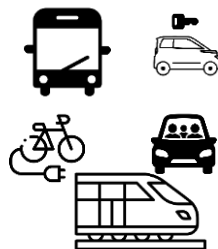


Une autre vie s'invente ici

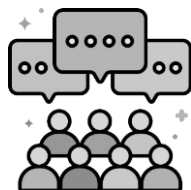
MÉTHODE DU DIAGNOSTIC



Traitement et analyse de données Insee (recensement).



Traitement et analyse de données des services de mobilité (publics et privés).



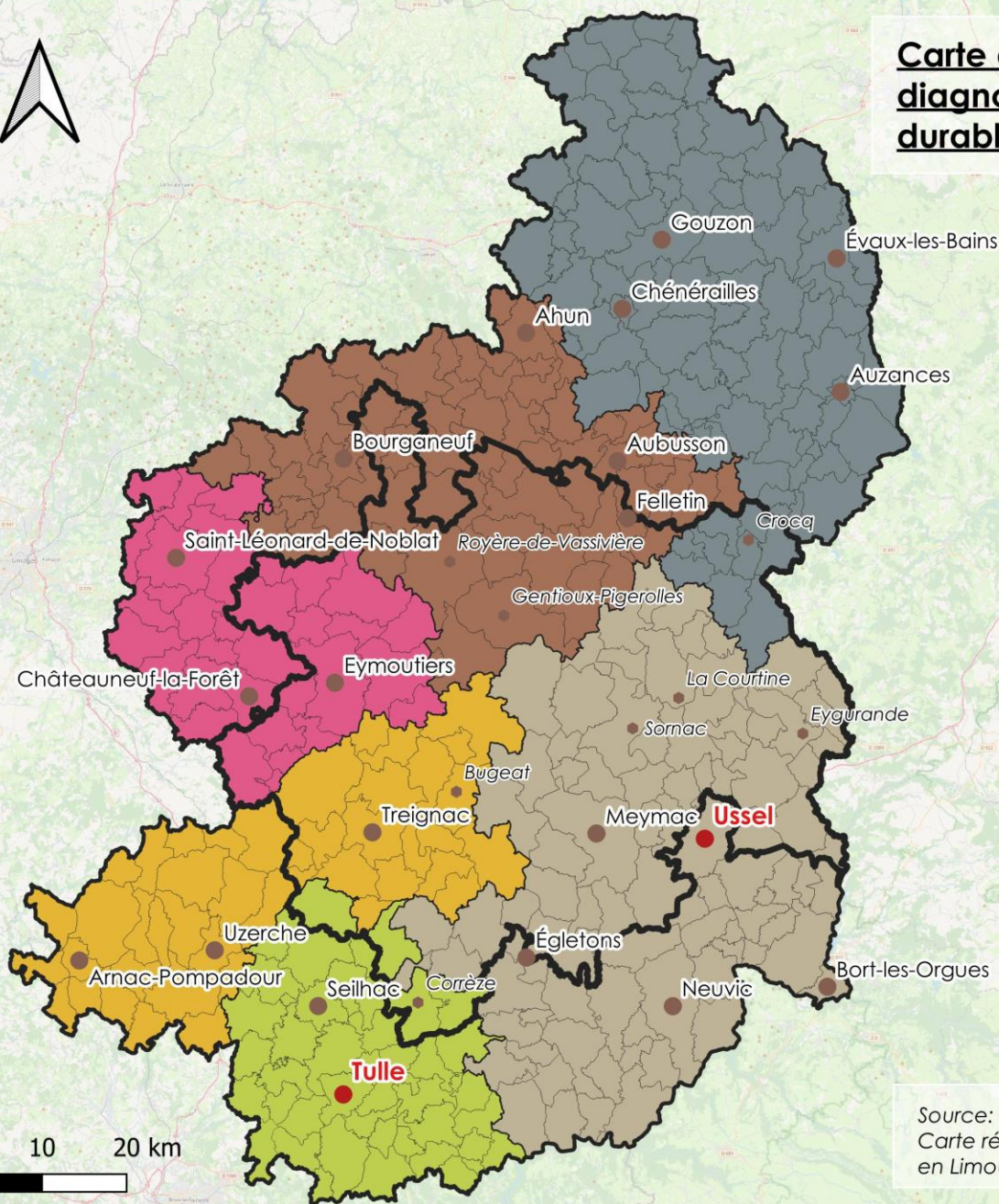
Ateliers rencontres des mobilités qui ont eut lieu en Creuse, Haute-Vienne et Corrèze, les deux dernières semaines de mai.



Récolte des données à l'échelle des bassins de mobilité, périmètre de signature des Contrats Opérationnels de Mobilité de la Région Nouvelle-Aquitaine). **Carte page suivante.**

À noter que dans certains cas, il n'a pas été possible faute de temps d'avoir une carte complète.

Carte du périmètre d'étude statistique du diagnostic de la charte de la mobilité durable et solidaire



□ Périmètre d'étude statistique pour la Charte de la Mobilité Durable et Solidaire.

□ Limites du parc (2018-2033)

Communes du périmètre d'étude statistique:

● Petites villes

● Bourgs ruraux

● Communes moyennes du Parc

Territoire de contractualisation mobilité pour la Région:

■ PETR Monts Et Barrages

■ Tulle Agglo

■ Pays Haute-Corrèze Ventadour

■ SM Est Creuse Développement

■ Pays Sud Creusoïs

■ PETR Vézère Auvézère

Carte OSM Standard

Source: BDTOPO 2023 (IGN), PNR de Millevaches en Limousin.
Carte réalisée par Martin Cusson pour le PNR de Millevaches en Limousin. Janvier 2025.

RAISONNEMENT DU DIAGNOSTIC

Le diagnostic a été construit selon la trame suivante:

- ➡ Étape 1: Observer les dynamiques de maillage en équipement.
- ➡ Étape 2 : Observer les mouvements des actifs.
- ➡ Etape 3 : Mettre en lumière les axes structurants des déplacements des actifs.

Pour commencer, voici **page suivante une carte des centralités de commerces, services** (publics compris) **et d'infrastructures** (de culture, de loisirs et de mobilité). **Sur les pages qui suivent la carte**, retrouvez les informations qui expliquent la construction et **une lecture des résultats**.

Ce sont **ces centralités qui vont dicter une grande partie de nos déplacements** du quotidien. Leur maillage ou leur absence **jouent sur nos distances** de la vie quotidienne. Dans les communes centre, la vie peut se faire dans une certaine proximité. Ailleurs, les déplacements hors de la commune sont obligatoires.

Carte des centralités à l'échelle des bassins de mobilité du Parc naturel régional de Millevaches en Limousin.

Légende :

-  Pontarion Bourg relais de commerces et services.
-  Corrèze Petite centralité rurale.
-  Felletin Centralité communautaire.
-  Égletons Centralité extracommunautaire.
-  Ussel Centralité départementale et régionale.

-  Routes structurantes (avec données de comptage).
-  Réseau ferroviaire.
-  Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.
-  Périmètre d'étude statistique de la Charte de la mobilité durable et inclusive.

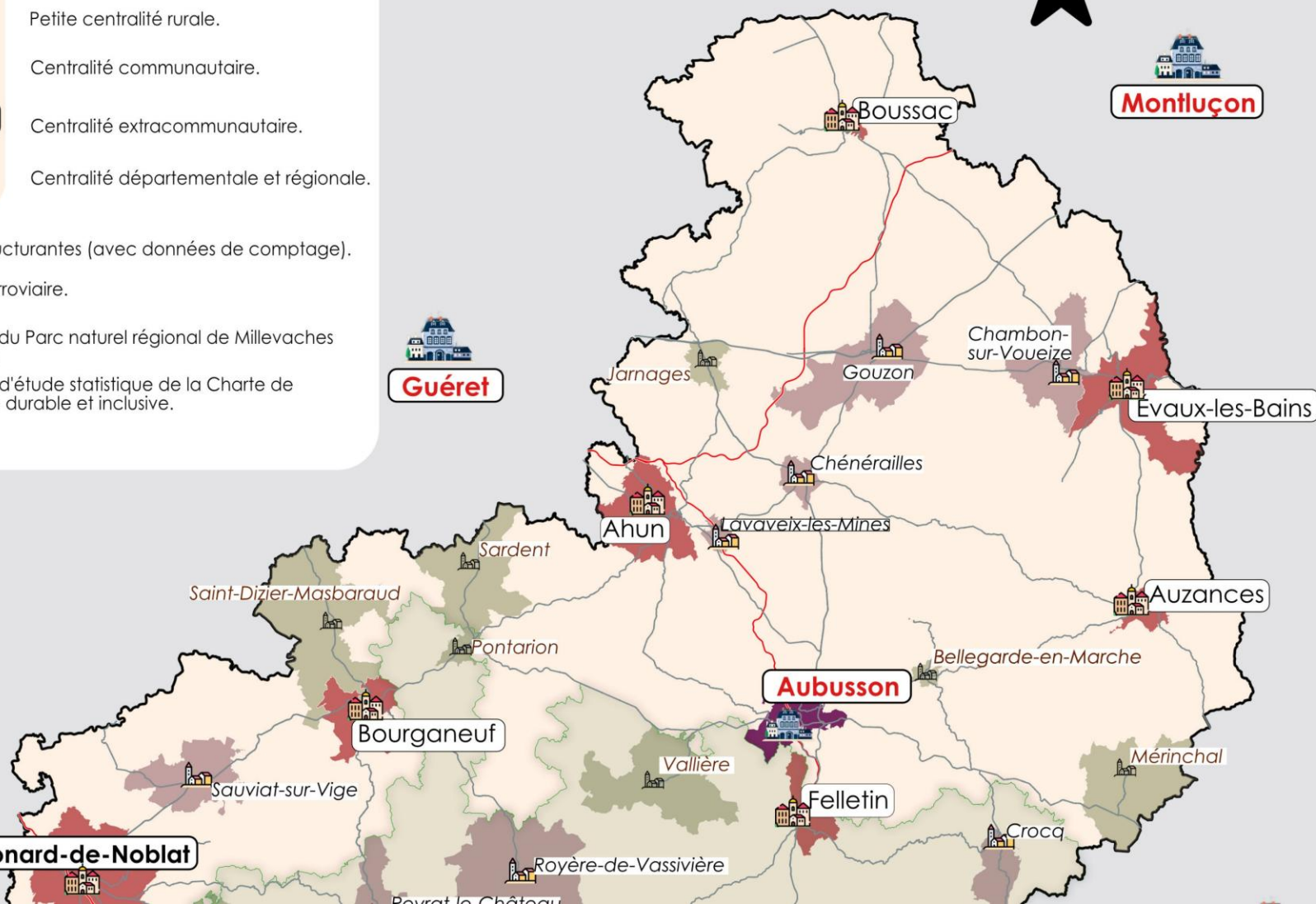
Carte OSM Standard.

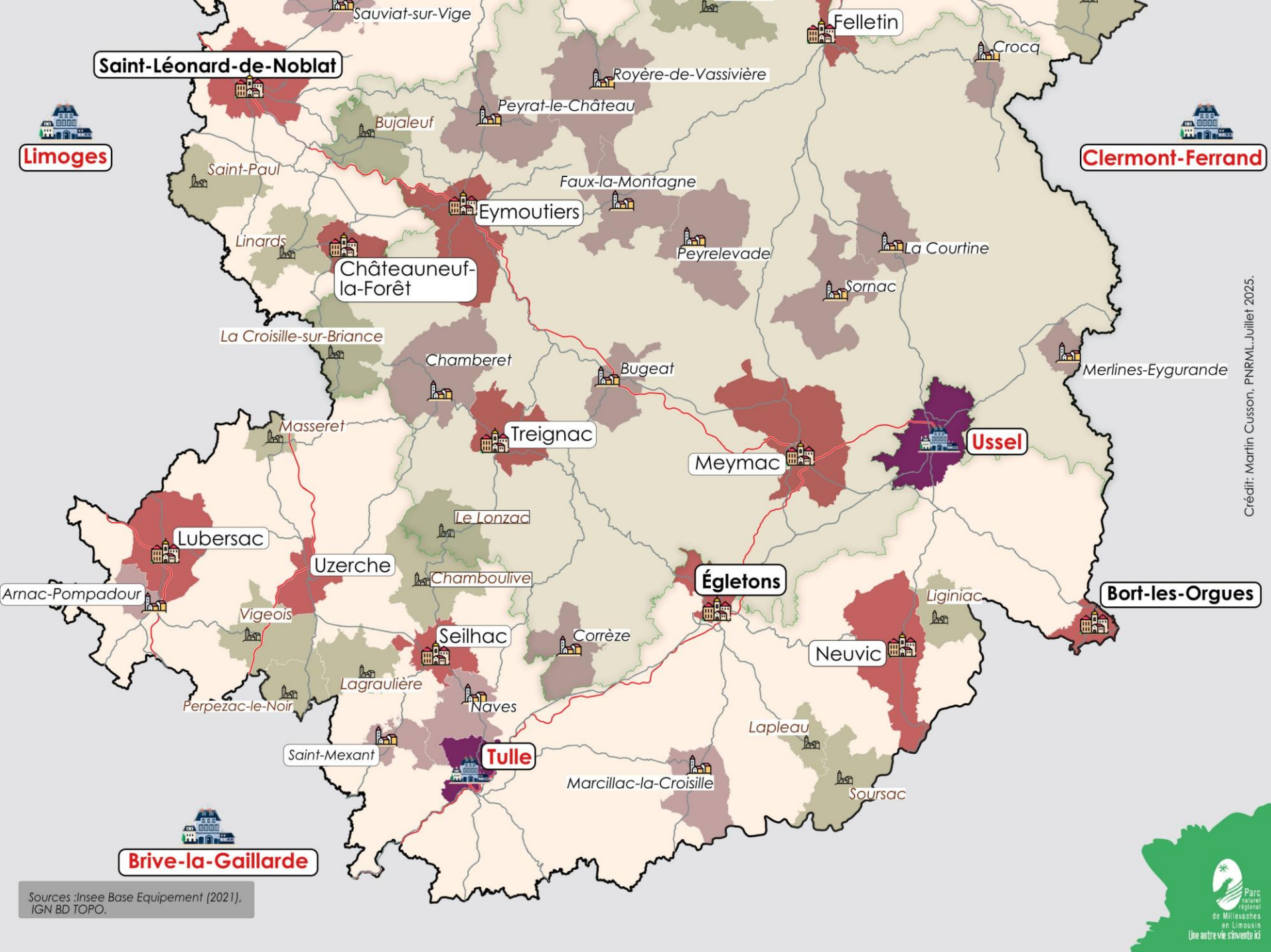


Montluçon



Guéret

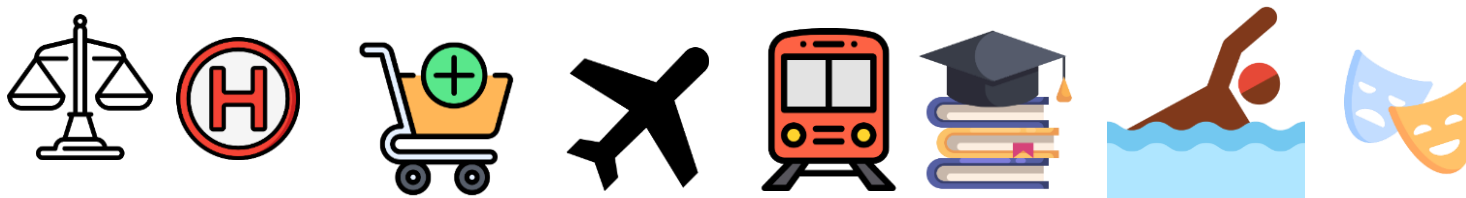




VIVRE EN TERRITOIRE RURAL ET DÉPENDRE DE SES POLARITÉS

Centralités régionales → accessible en 100km aller maximum

Centralités Départementales → accessible en 50km aller maximum



Pour les **centralités régionales (Limoges, Clermont)**, on retrouve : Tribunaux, Centre Hospitalier, tous les spécialistes médicaux, un ou des centres commerciaux, de manière générale une diversité partielle ou complète de magasins spécialisés et de grandes enseignes, de grandes gares et/ou aéroports, de grands équipements de loisirs et culture, de l'enseignement du supérieur.

Pour les **centralités départementales (Aubusson, Ussel, Guéret, Tulle, ...)**, on retrouve: des équipements hospitaliers de proximité, quelques spécialistes de médecines, un ou des hypermarchés, une diversité incomplète de magasins spécialisés et de grandes enseignes, un terminus gares TER / autocar, de l'équipement de loisirs et culture d'ampleur, des lieux d'études, un ou des lycées et collèges.



On s'y déplace plus ou moins occasionnellement selon nos besoins et choix de vie.

VIVRE EN TERRITOIRE RURAL ET DÉPENDRE DE SES POLARITÉS

Centralités communautaires et extracommunautaires

➔ accessibles en 30 km



On y retrouve: un centre de santé, quelques médecins spécialistes, un ou des supermarchés et quelques magasins / petits enseignes complémentaires, un collège voire un lycée, de l'équipement de loisirs et culture de proximité, du carburant bon marché.

La **centralité extracommunautaire** aura la particularité d'attirer un peu plus loin que son territoire de communautés de communes par la présence partielle d'équipements de gamme départementale (ex: un établissement de l'enseignement du supérieur ou un hôpital ou un hypermarché etc...).



On s'y déplace de manière quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle selon nos besoins et choix de vie.

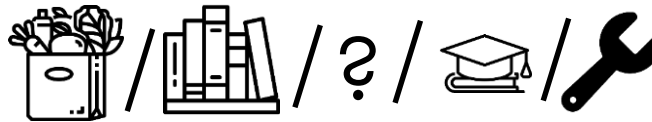
VIVRE EN TERRITOIRE RURAL ET DÉPENDRE DE SES POLARITÉS

Petites centralités rurales :



On y retrouve: un médecin généraliste, de quoi faire de petites courses, une gamme plus ou moins variée de petits commerces de bouches et de services, éventuellement quelques magasins complémentaires sur le bricolage, le jardinage, les animaux, une école voire un collège, un garage voire une station service et des petits équipements de loisirs et culture.

Bourgs relais:



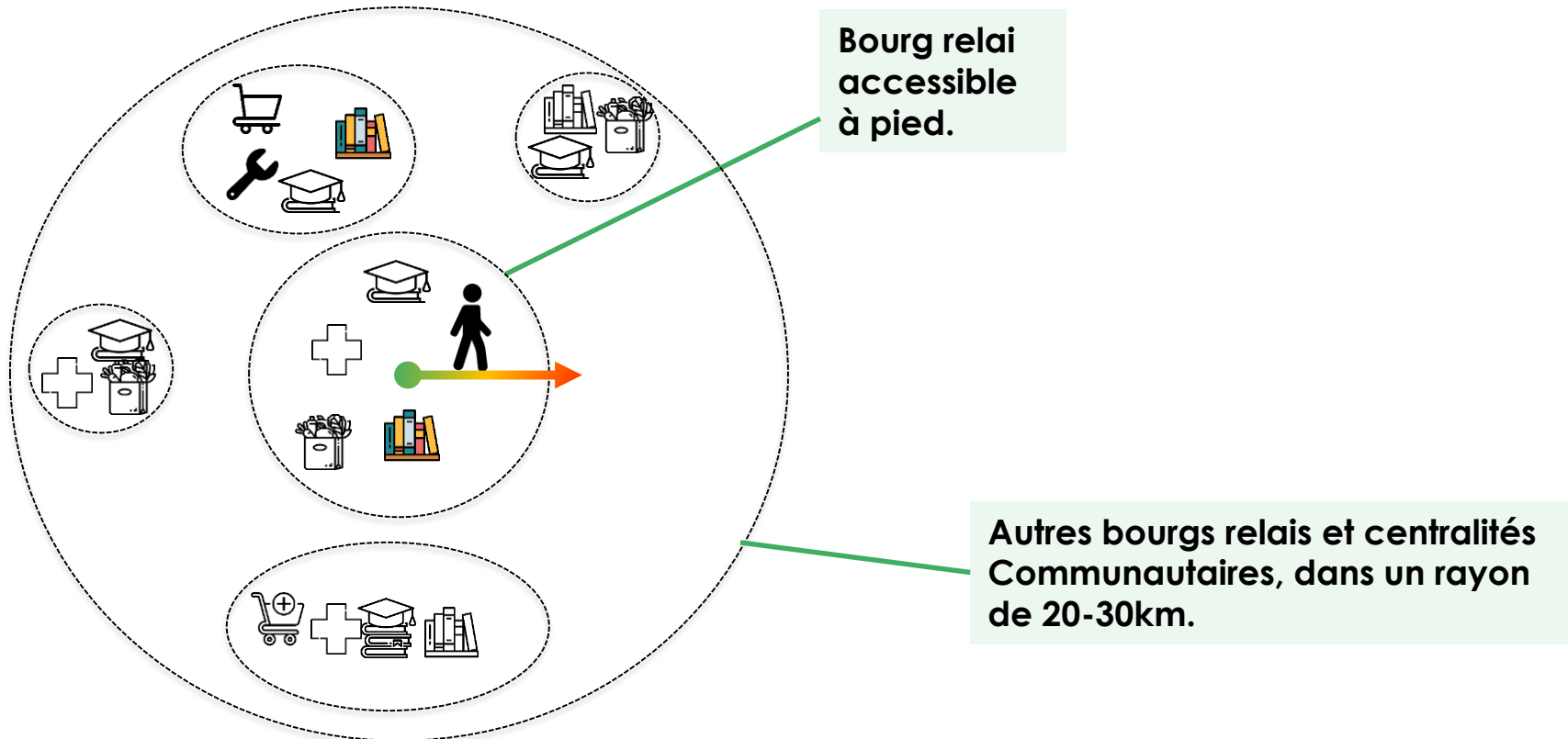
On y retrouve: une offre aléatoire et incomplète de commerces, services et équipements (de bouche, culturels, automobile, de santé et de loisirs, ...) qui permet un dépannage. On y retrouve à minima une école, une épicerie multiservice et une agence ou relai postale. Il peut s'agir d'un ancien chef lieu de canton qui a pu perdre ses services.



On s'y déplace de manière quotidienne ou hebdomadaire selon nos besoins et choix de vie.

LA VOITURE A RÉDUIT LA PROXIMITÉ (1/3)

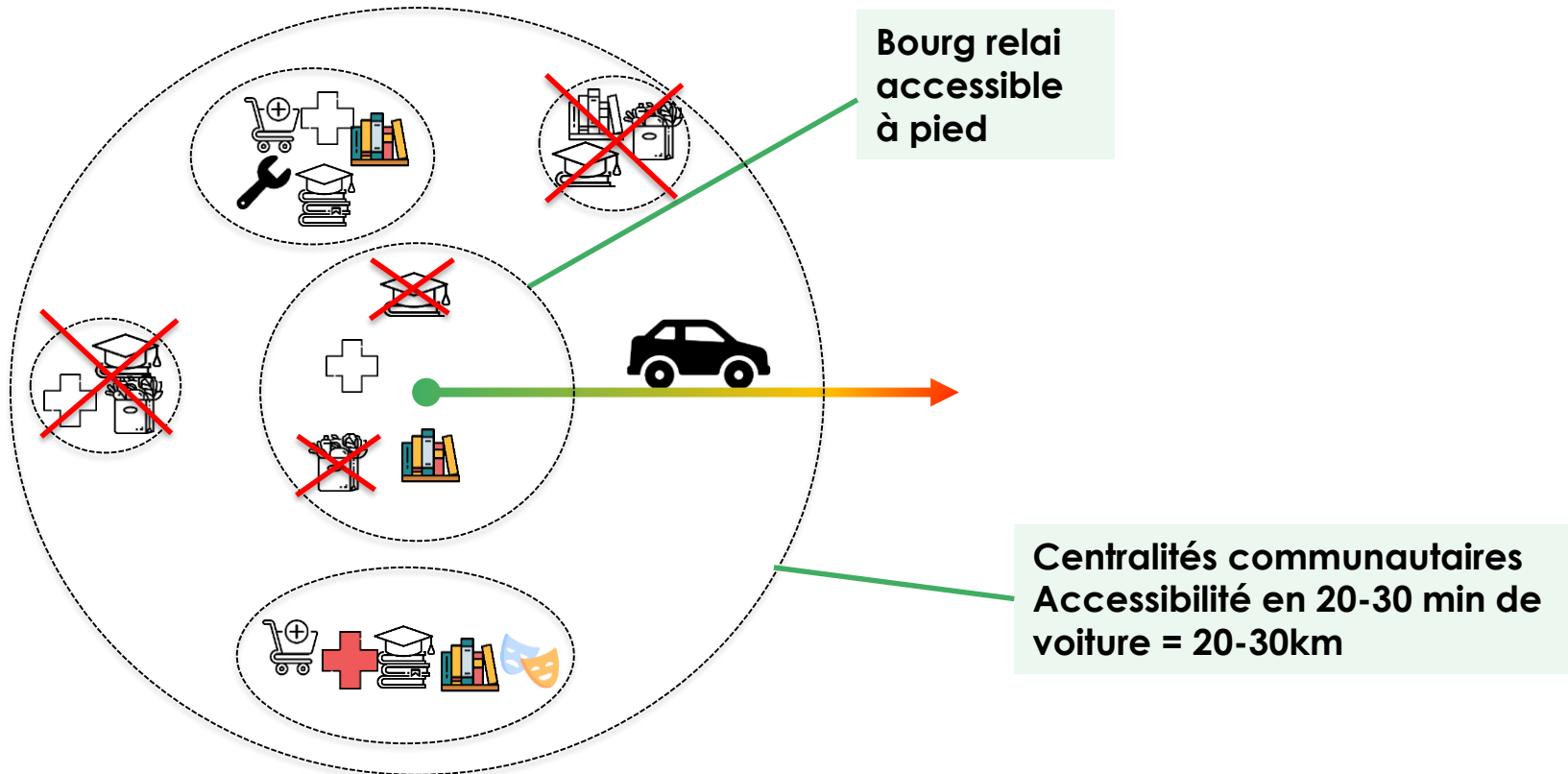
Exemple théorique:



La **vitesse de nos déplacements** est un facteur qui joue sur la **mise en concurrence des services, commerces et équipements** de nos territoires. La **voiture a accéléré nos vitesses** de déplacement dans la vie quotidienne. Elle permet dans une journée ordinaire d'aller plus loin sans y consacrer plus de temps. Dans ce contexte, les grandes centralités avec des **équipements, commerces, services compétitifs vont se renforcer et atrophier les commerces, services et équipements moins compétitifs** des bourg-relais et petites centralités...

LA VOITURE A RÉDUIT LA PROXIMITÉ

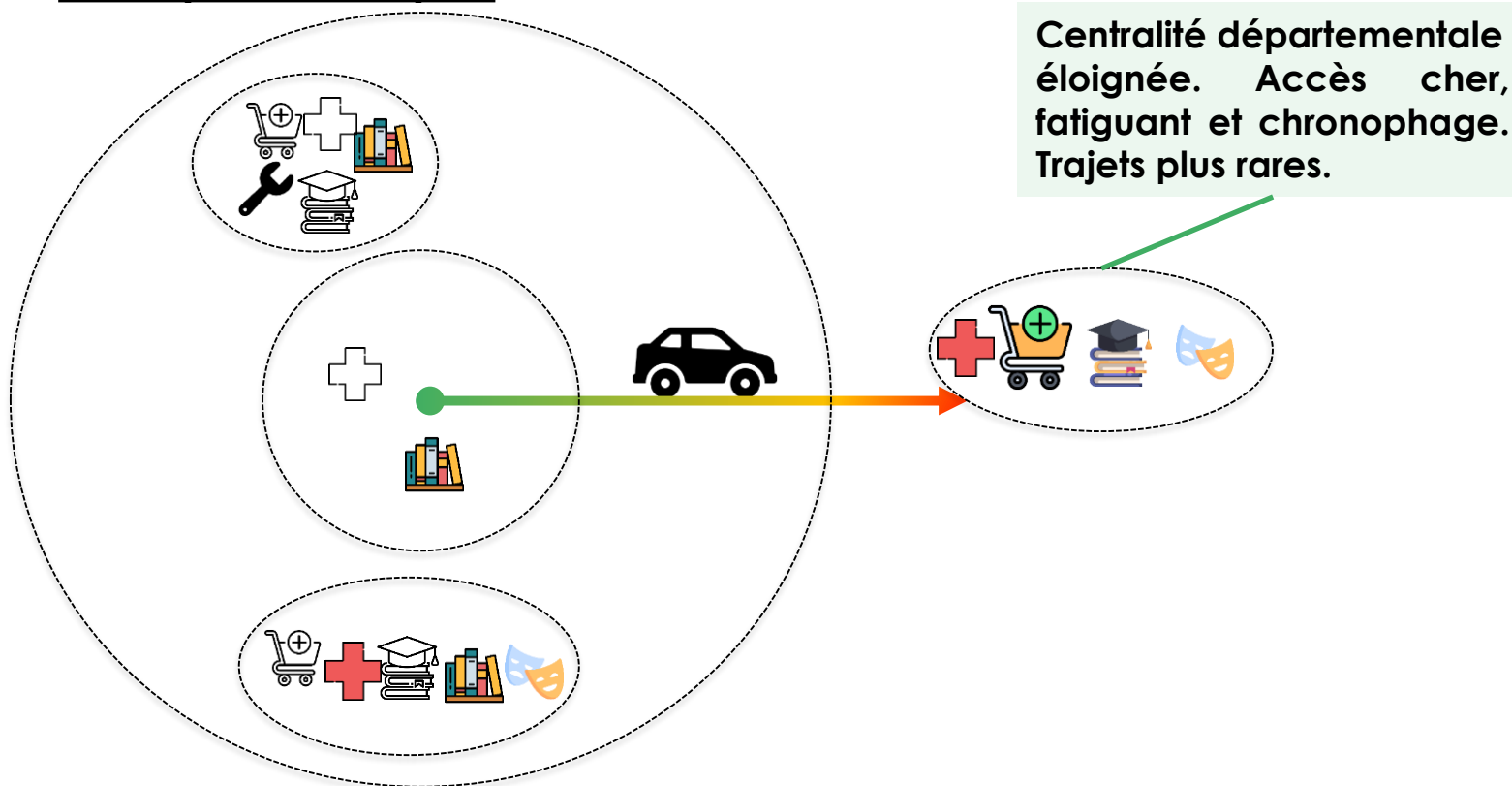
Exemple théorique:



La voiture va donc **permettre la concentration des usagers sur quelques services, commerces et équipements**, participant à leur **montée en gamme** (plus de choix, plus de qualité, prix plus faibles). Par exemple : prenons un club de sport à 20-30 minutes de voiture, avec tous les niveaux de jeu, bien équipé et avec beaucoup de bénévoles. Ce club peut attirer et démobiliser les joueurs d'un autre petit club de sport local amateur, mal équipé. Et par la même, il devient encore plus attractif tandis que le petit club risque de tomber en désuétude.

LA VOITURE A RÉDUIT LA PROXIMITÉ

Exemple théorique:



Ce **mécanisme** a pour limite le **coût en argent, en temps, en fatigue**, etc... du déplacement qui sauvegarde un peu de proximité. Sur le territoire d'étude, les distances entre bourgs sont déjà élevées. On atteint vite 20km pour un déplacement, ce qui **participent à garder un maillage de petites centralités rurales et bourg-relais**.

COMMENT SE DÉPLACE LES ACTIFS?

Pour rappel, en territoire rural, les seules données publiques sur les déplacements sont celles sur **les trajets domicile-travail (et celles domicile-étude, non présentées ici) issues du recensement de l'Insee**. Elles vont permettre de mettre en lumière **une partie seulement de nos déplacements** car il en existe d'autres : les déplacements scolaires, professionnels, de santé, de loisirs, d'événementiel, de tourisme, de visite familiale /, amicale, ...

Les déplacements domicile-travail se composent eux-mêmes de deux catégories : les **actifs navetteurs** et les **actifs stables**

Sur les deux pages suivantes, on verra **deux cartes de ces actifs stables en nombre et en pourcentage d'actifs par communes** suivi d'une proposition de lecture.

Actif Navetteur:

Personne qui sort de sa commune de résidence pour aller au travail.

Actif Stable :

Personne qui travaille sur sa commune de résidence.

Flux domicile-travail stables à l'échelle des bassins de mobilité du Parc

Légende :

St-Julien-le-Petit 50 à 100 actifs stables.

Bujaleuf 100 à 200 actifs stables.

Peyrat-le-Château 200 à 500 actifs stables.

Aubusson 500 à 4000 actifs stables.

Plus de 40% des actifs stables dans la commune.

Entre 10 et 40% des actifs stables dans la commune.

Moins de 10 % d'actifs stables dans la commune.

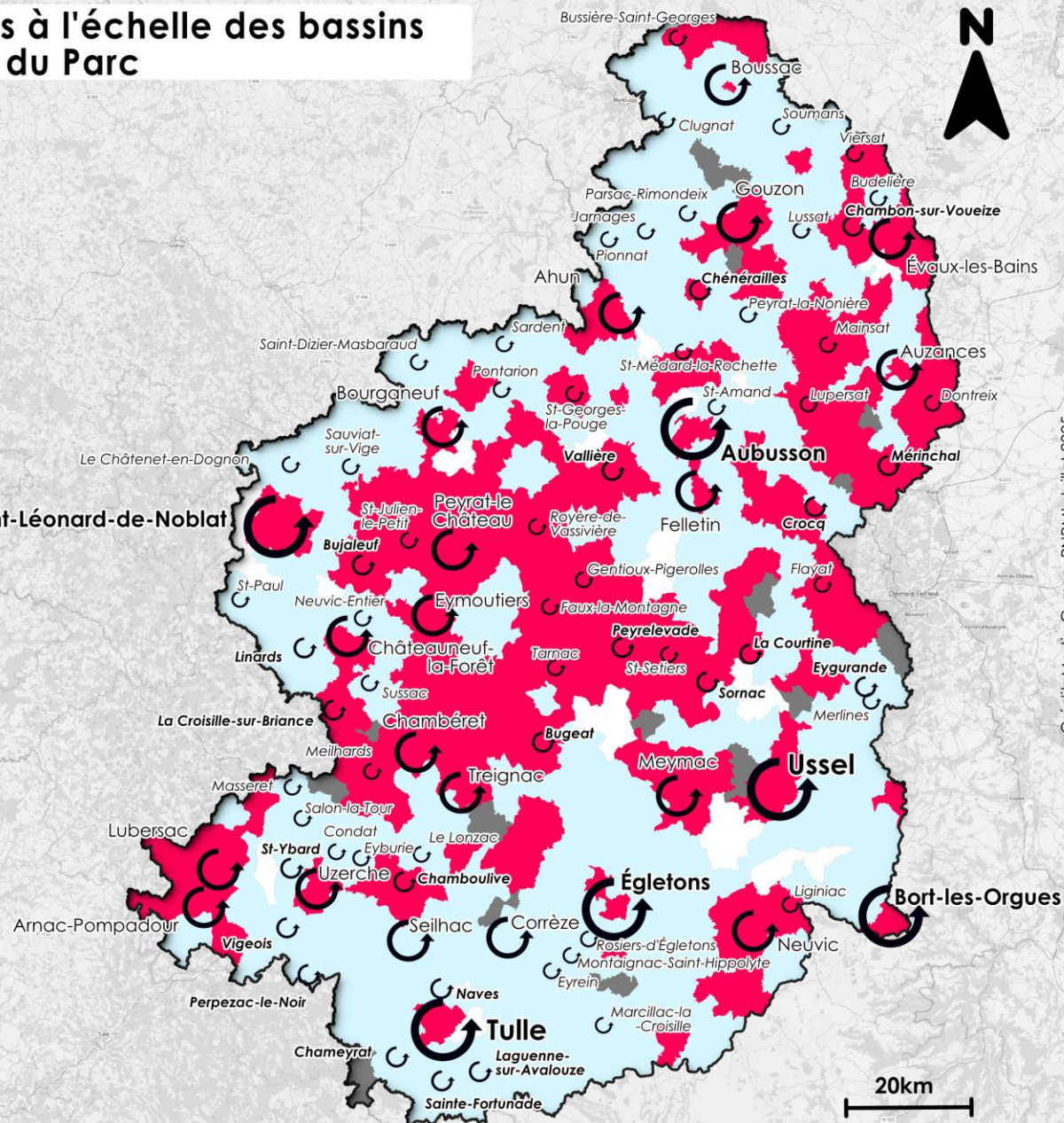
Absence de données.

Périmètre de coopération de la Charte de la mobilité durable et inclusive.

Carte OSM Standard.

Sources : Insee Base Flux Domicile-travail (2021), IGN BD TOPO.

Saint-Léonard-de-Noblat



ANALYSE ACTIFS STABLES



Le **premier flux** en volume et en part des polarités qui concentrent des emplois... **est celui de leurs propres habitants** (ex: autour de 80% à Ussel ou Crocq). Et il y a très souvent au moins 10 % d'actifs stables par commune (explication plus bas).



Ces mêmes polarités attirent autour d'eux. Sur les communes adjacentes aux polarités (ici Aubusson et Felletin) moins de 10 % des actifs sont stables: ils vont travailler à Aubusson et Felletin (**voir pages suivantes**). L'exemple est frappant autour de Tulle.



Les **petites communes avec un flux et un taux d'actifs stables forts** ont potentiellement au moins un **employeur majeur** (médico-social, usine). Ex : Peyrelevade.

Quelques limites :

- Certains métiers sont déclarés **à domicile** mais génèrent des **déplacements professionnels**, invisibles ici (emplois agricoles, artisans, libéraux...).
- Dès que l'on s'approche des petites communes (centaine d'habitants ou moins), l'échantillon d'actifs est assez réduit et il est difficile de considérer que les données sont représentatives de la commune.

COMMENT SE DÉPLACE LES ACTIFS?

Pour les navetteurs, on s'intéressera d'abord à leur part dans chaque commune qui est liée à une polarité d'emploi locale. Plus cette part est importante, plus la commune est sous effet de « périurbanisation » de la commune pôle. Une première carte fait apparaître les différentes zones d'influence des polarités.

Ensuite on cherchera à reconstituer les flux des actifs navetteurs par axe routier départemental et autoroutier. L'idée est d'estimer s'il existe des axes de navettes domicile-travail intéressant pour les modes de déplacement partagés.

Actif Navetteur:

Personne qui sort de sa commune de résidence pour aller au travail.

Actif Stable :

Personne qui travaille sur sa commune de résidence.

Principaux pôle d'emploi générateurs de déplacements d'actifs à l'échelle des bassins de mobilité du Parc

Légende :

Sornac Pôle d'emploi générant des déplacements pour 10 à 40% des actifs occupés des communes proches (5 à 15 km max).

Ussel Pôle d'emploi majeur générant des déplacements pour 40 à 80% des actifs occupés des communes proches (5 à 15 km max).

XX à XX km max Pôle d'emploi majeur générant des déplacements pour 10 à 40% des actifs occupés des communes éloignées (5 à 15 km minimum).

Linards Autres communes avec commerces et services non étudiées

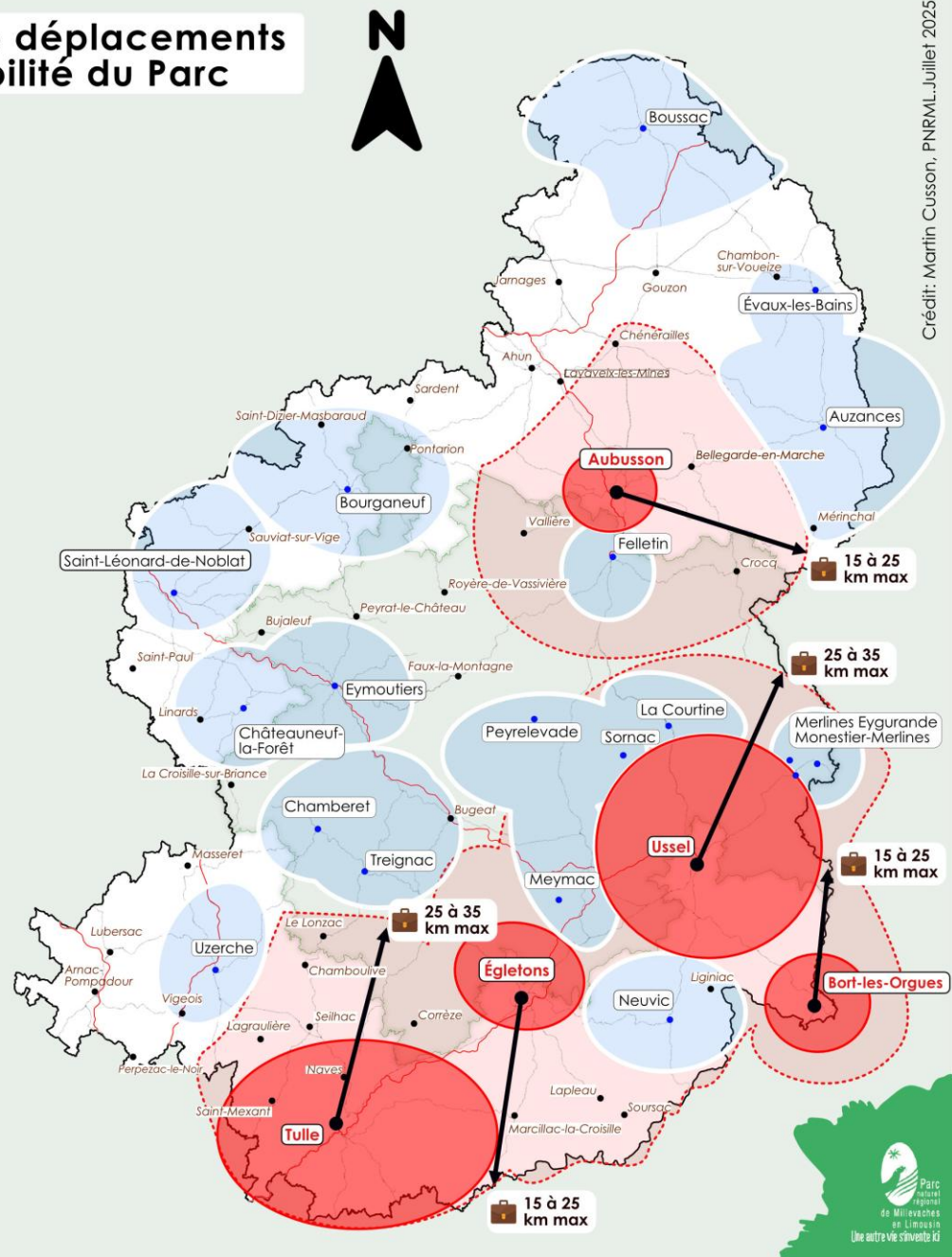
Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.

Périmètre d'étude statistique de la Charte de la mobilité durable et inclusive.

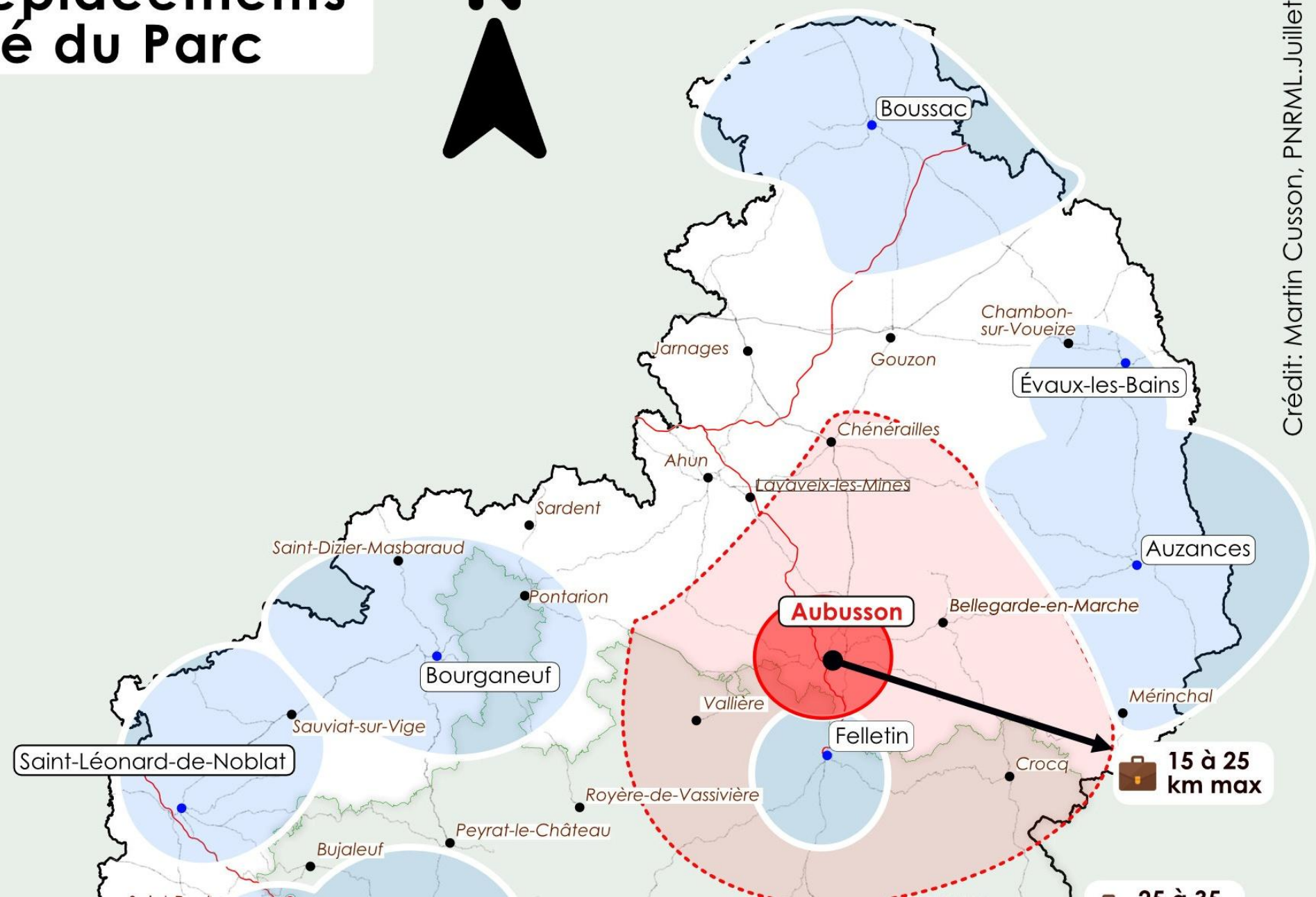
Carte OSM Standard.

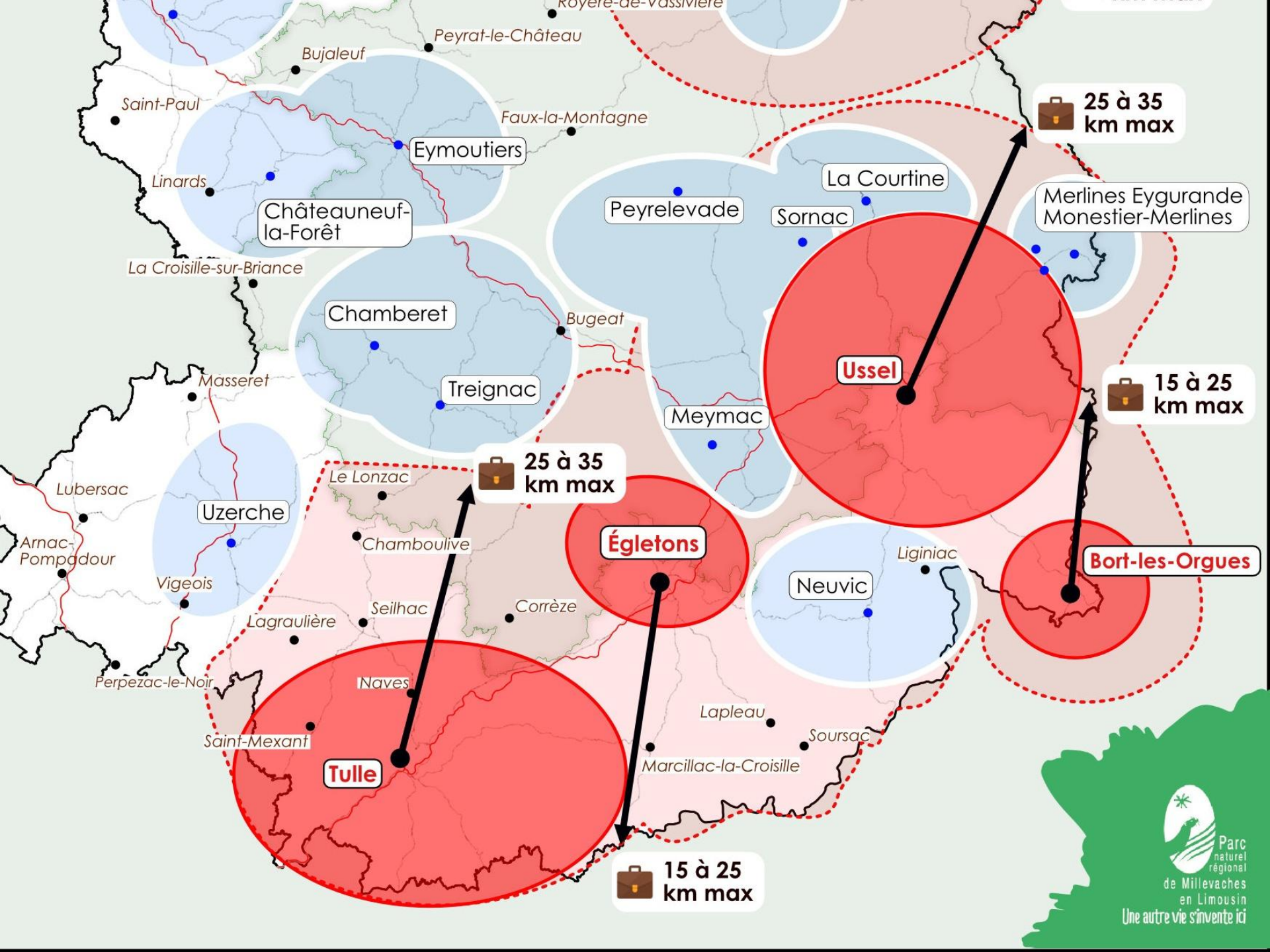
Note : Les données pour Lubersac et Arnac-Pompadour n'ont pas été prises en compte pour ce travail.

Sources : Insee Base Flux Domicile-travail (2021), Insee Base Emploi (2021), IGN BD TOPO.



Déplacements é du Parc





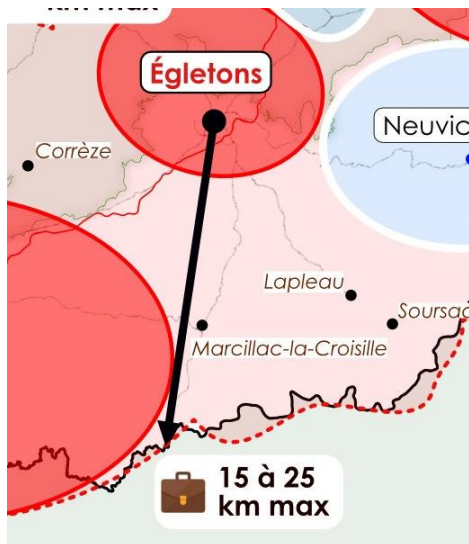
 25 à 35 km max

 15 à 25 km max

 25 à 35 km max

 15 à 25 km max

ANALYSE ACTIFS NAVETTEURS



Les plus importantes polarités du territoire captent 40 à 80% des actifs sur un rayon de 5-15 km autour d'elles, soit sur toutes les communes avoisinantes. Dans ce rayon, l'effet de périurbanisation est fort mais son rayon reste bien sûr réduit par rapport à une grande ville.

Si l'on s'en éloigne, leur attraction est plus faible mais perdure sur des distances relativement importantes. Par exemple: Entre 1 et 4 actifs sur 10 dans un rayon de 15-25 km maximum autour d'Egletons y travaille. Dans le cas d'Egletons, ce sera 15km à l'est et à l'ouest contre 25km en direction des Gorges de la Haute-Dordogne, probablement du fait de la présence d'autres polarités sur l'axe Est-Ouest.



D'autres polarités plus restreintes en force d'attraction maillent le territoire. Des communes comme Eymoutiers et Châteauneuf-la-Forêt attirent entre 10 et 40% des actifs dans un rayon de 5-15km (communes avoisinantes). Dans le cas de deux petites polarités proches, l'effet ne s'annule pas: les actifs de l'une travaillent dans l'autre et vis-versa. Par contre, la polarité locale attire plus d'actifs proportionnellement autour d'elle qu'une grande polarité à plus de 15km (effet rouge pâle).



Page suivante, on rajoute l'effet des grandes agglomération voisines.

Principaux pôle d'emploi générateur de déplacements d'actifs à l'échelle des bassins de mobilité du Parc

Légende :

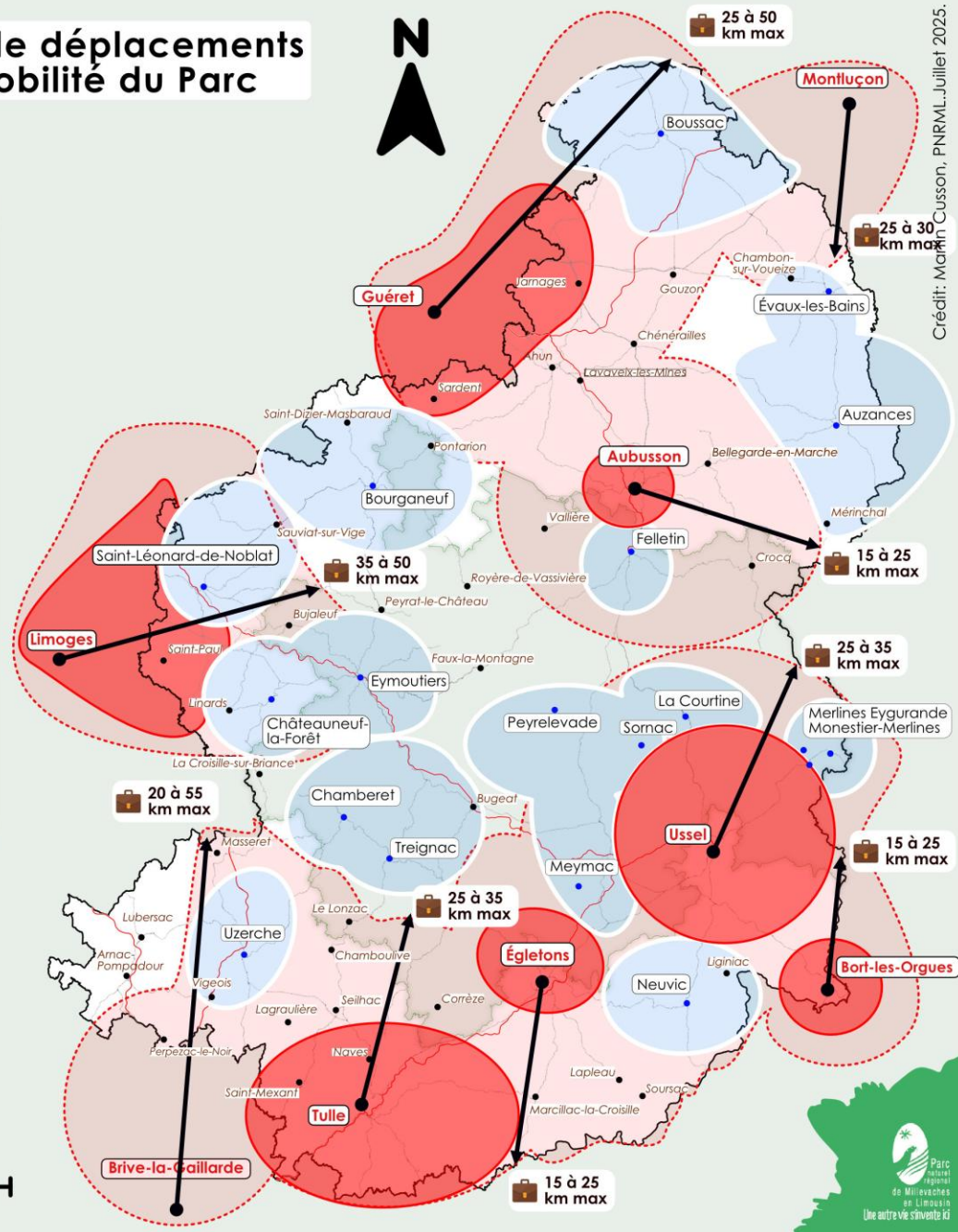
-  **Sornac** Pôle d'emploi générant des déplacements pour 10 à 40% des actifs occupés des communes proches (5 à 15 km max).
-  **Ussel** Pôle d'emploi majeur générant des déplacements pour 40 à 80% des actifs occupés des communes proches (5 à 15 km max).
-  Pôle d'emploi majeur générant des déplacements pour 10 à 40% des actifs occupés des communes éloignées (5 à 15 km minimum).
-  **XX à XX km max**
-  **Linards** Autres communes avec commerces et services non étudiées
-  Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.
-  Périmètre de coopération de la Charte de la mobilité durable et inclusive.

Carte OSM Standard.

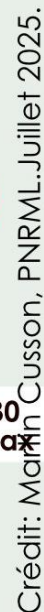
Note : Les données pour Lubersac et Amac-Pompador n'ont pas été prises en compte pour ce travail.

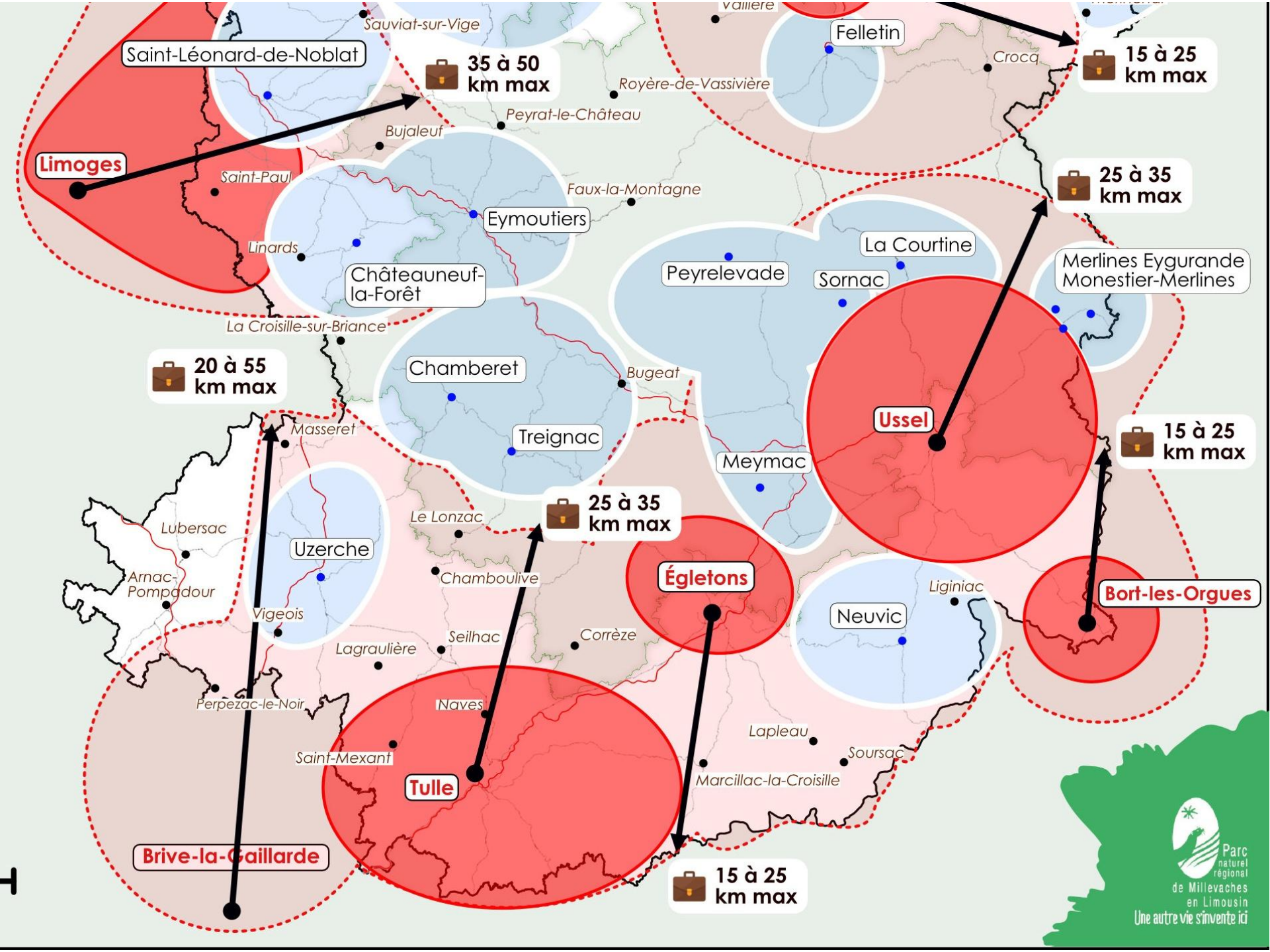
Sources : Insee Base Flux Domicile-travail (2021), Insee Base Emploi (2021), IGN BD TOPO.

25km



mobilité





ANALYSE ACTIFS NAVETTEURS



Les grandes polarités qui bordent le territoire d'étude ainsi que Ussel et Tulle **peuvent exercer une attraction d'au moins 10 % des actifs des communes depuis 25 km à 55km pour les plus grandes.** Plus l'on s'en éloigne, plus les aires d'attractions **suivent les grands axes routiers structurants** comme ici à Masseret connecté à Brive par l'A20.



Sur le **cœur du Plateau de Millevaches, il n'existe pas de polarités affirmées** qui exercent un effet d'attractivité dès que l'on éloigne de 15-25km d'Aubusson et d'Ussel. Les polarités plus petites qui s'en approchent le plus sont Peyrelevade, Eymoutiers, Chamberet-Treignac. C'est une illustration du fait que le plateau de Millevaches (et même une partie du PNR de Millevaches et ses abords) est un **territoire rural « autonome »**, au sens de sans influence majoritaire de polarités d'emploi.

Malgré tout, le territoire étudié subit ce **même allongement des distances domicile-travail que dans le reste de la France.**

En 2021

Sur 57 communes, représentant **33 %** des actifs,
au moins la moitié des actifs parcourent moins de 5 km

Sur 271 communes, représentant **80 %** des actifs,
au moins la moitié des actifs parcourent moins de 15 km

En 2010

C'était **42%**

C'était **87%**

Flux domicile-travail vers des polarités d'emploi de bassins de mobilité du Parc, rassemblés par axes routiers structurants.

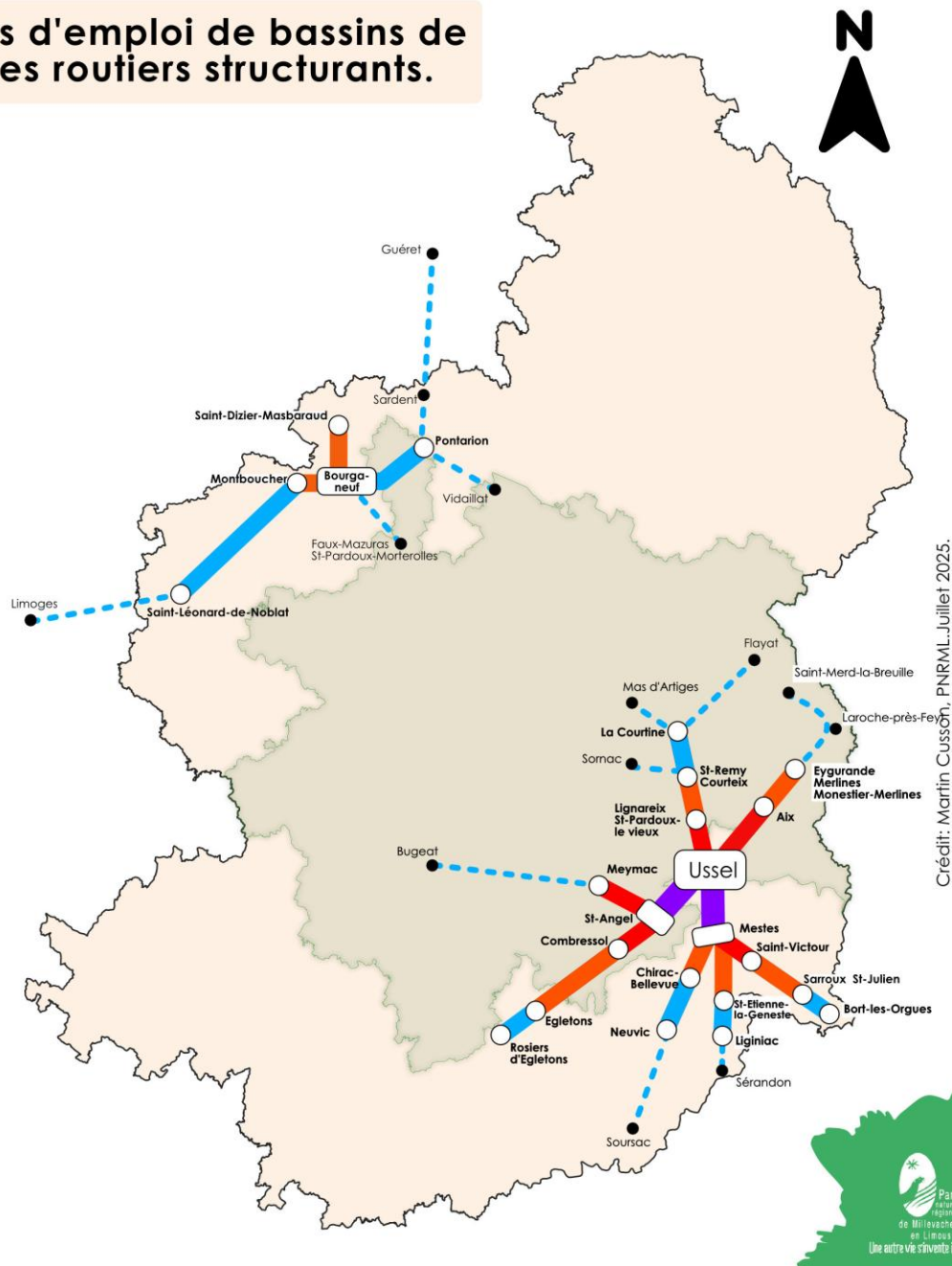
Légende :

- Départ ●
- Flux de déplacement rassemblant entre 20 et 50 actifs entre le Départ et l'étape.
- Étape ○
- Flux de déplacement rassemblant entre 50 et 100 actifs entre les deux étapes.
- Étape ○
- Flux de déplacement rassemblant entre 100 et 200 actifs entre les deux étapes.
- Étape ○
- Flux de déplacement rassemblant entre 200 et 500 actifs entre une étape et un carrefour majeur.
- Étape ○
- Flux de déplacement rassemblant entre 500 et 1500 actifs entre un carrefour majeur et le pôle d'emploi générateur.
- Arrivée
- Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.
- Périmètre statistique de la Charte de la mobilité durable et inclusive.

Carte OSM Standard.

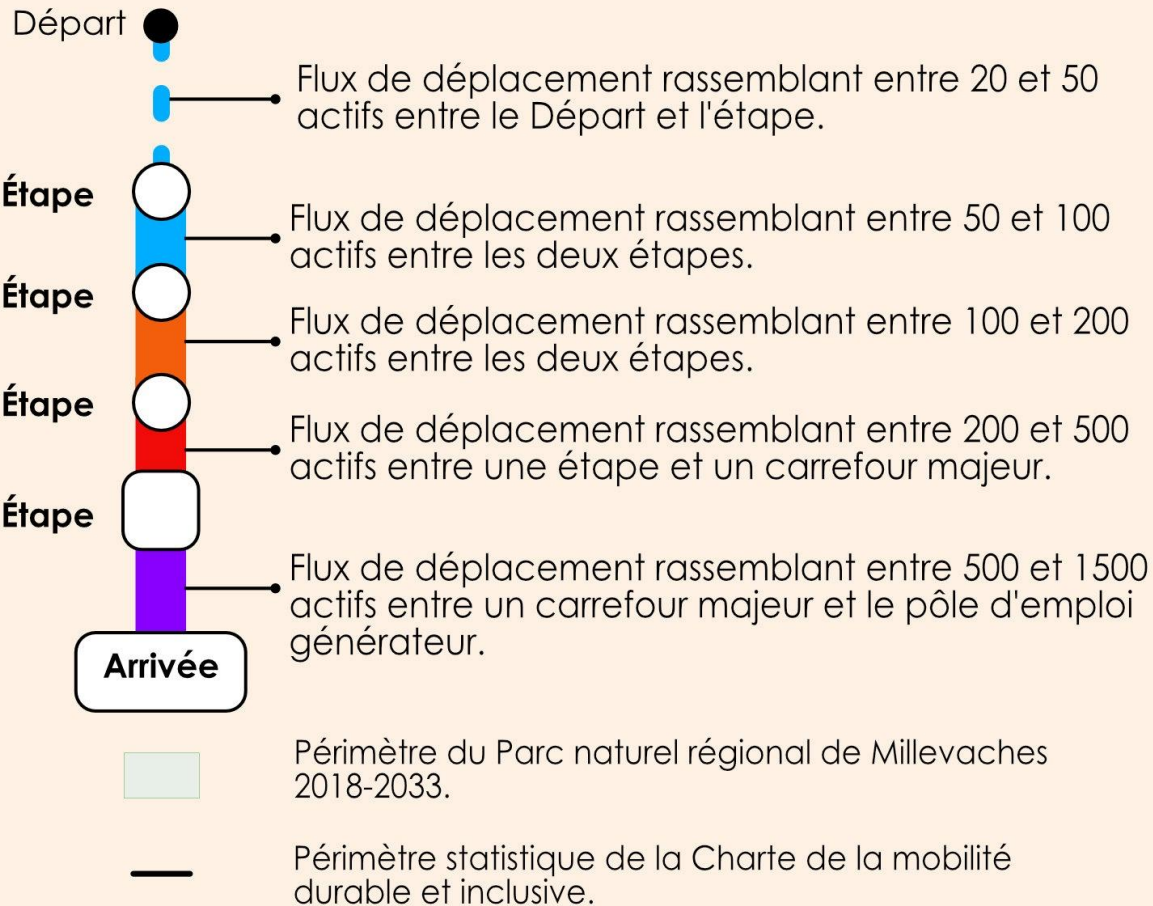
Note : Les données pour Lubersac et Arnac-Pompadour n'ont pas été prises en compte pour ce travail.

Sources : Insee Base Flux Domicile-Travail (2021), IGN BD TOPO. Trajets simulés sur Google Maps.



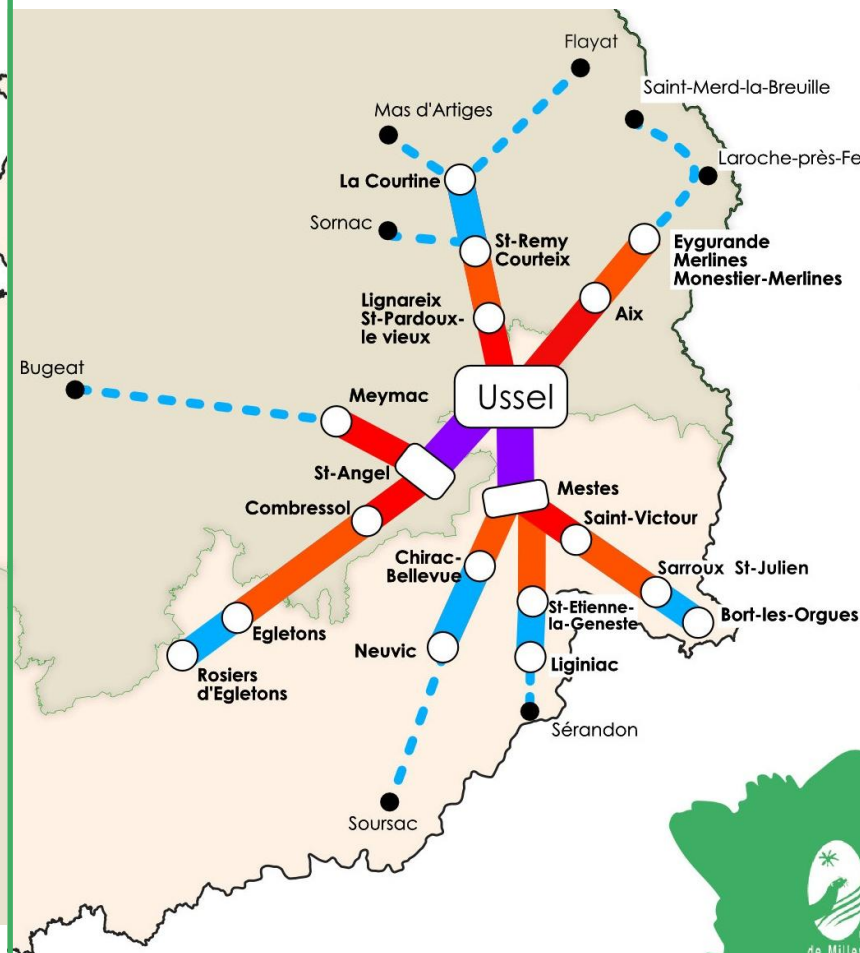
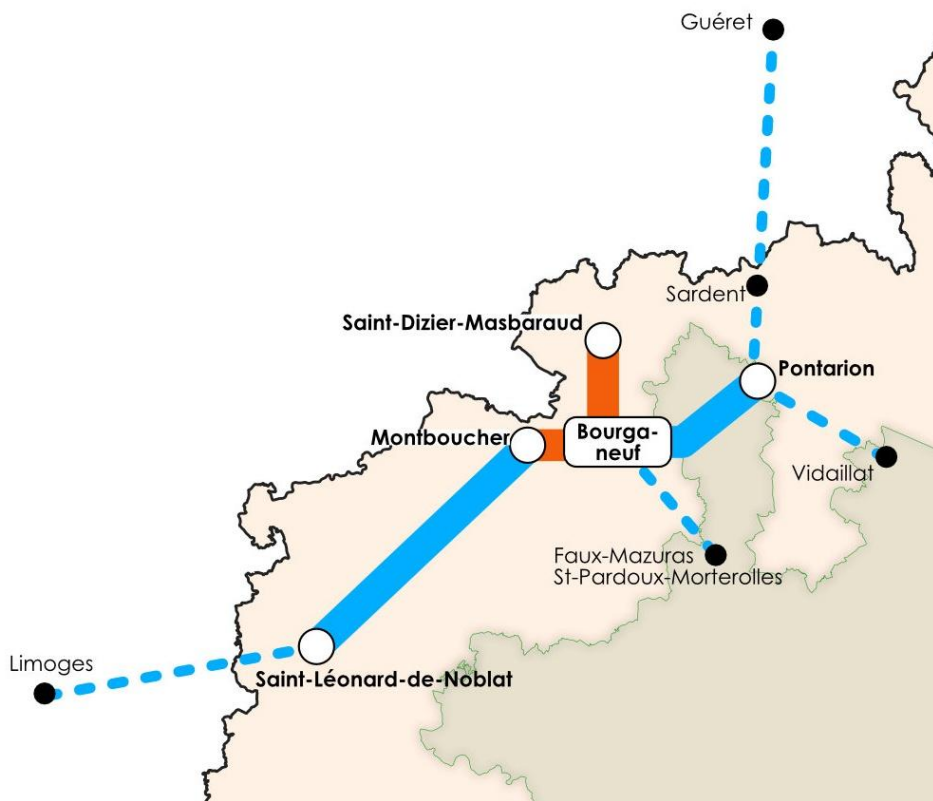
Crédit: Martin Cusson, PNRML-Juillet 2025.

Légende :



Carte OSM Standard.

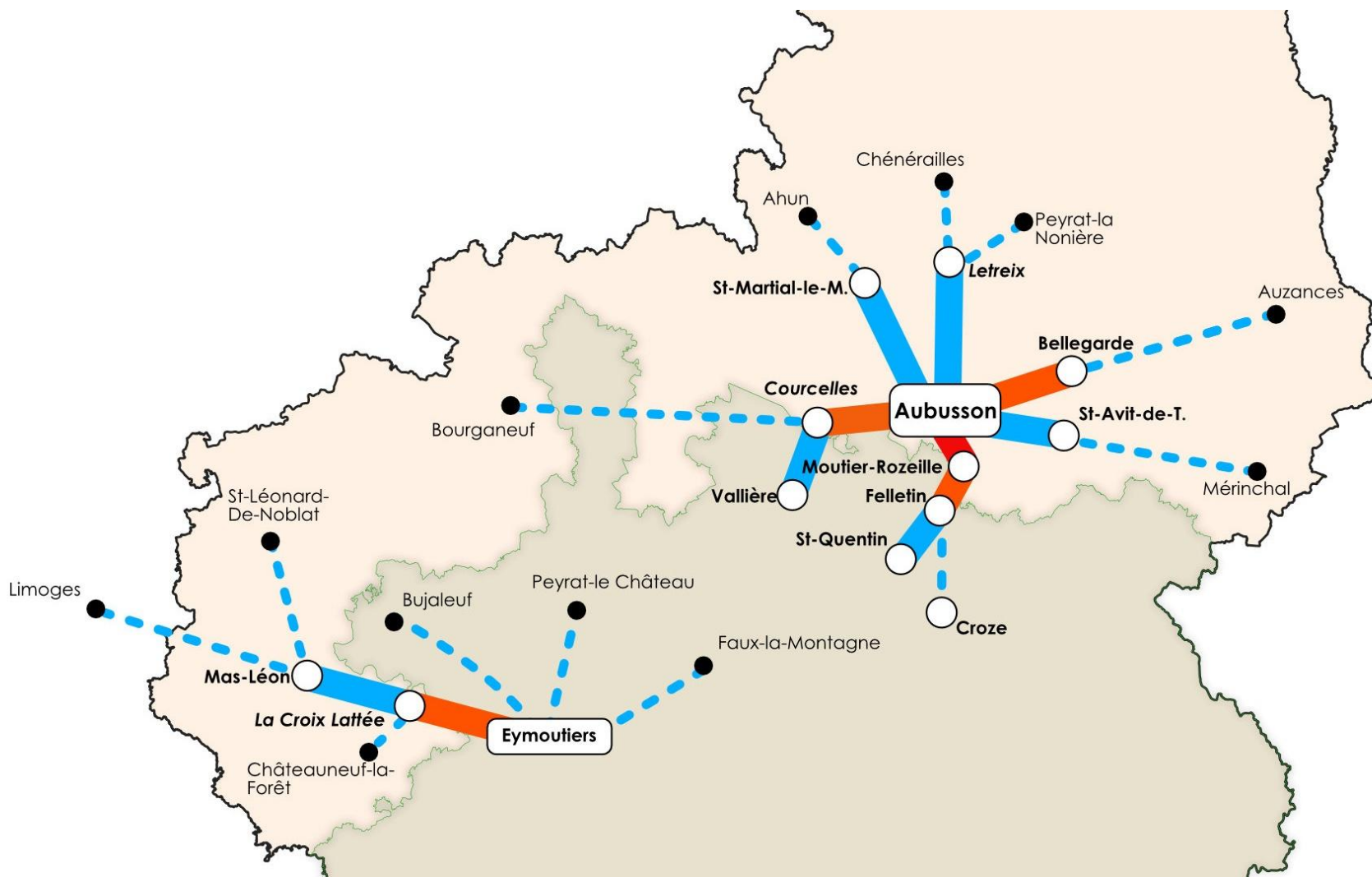
BOURGANEUF / USSEL



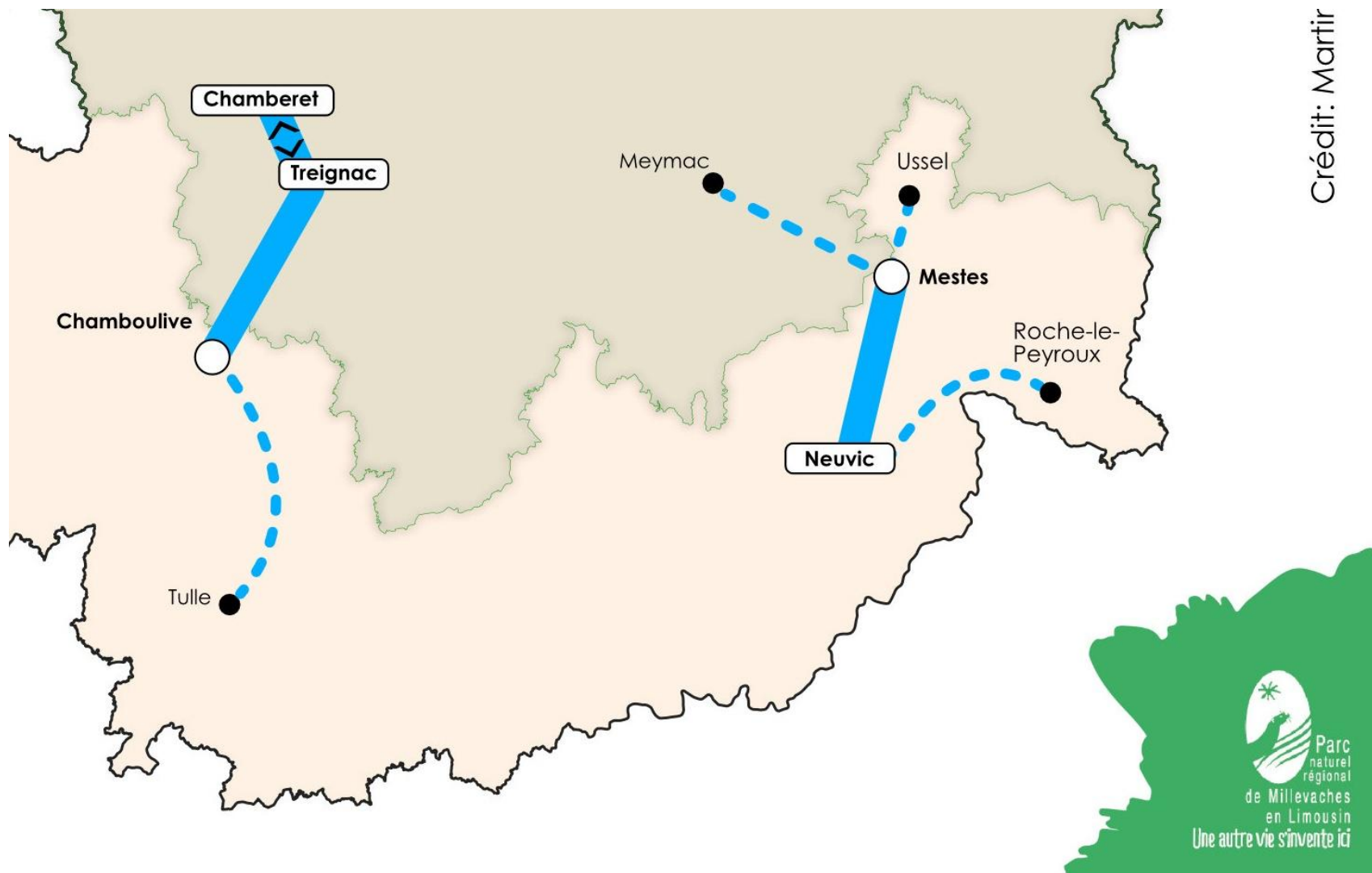
Crédit: Martin Cusson, PNRML.J



EYMOUTIERS / AUBUSSON

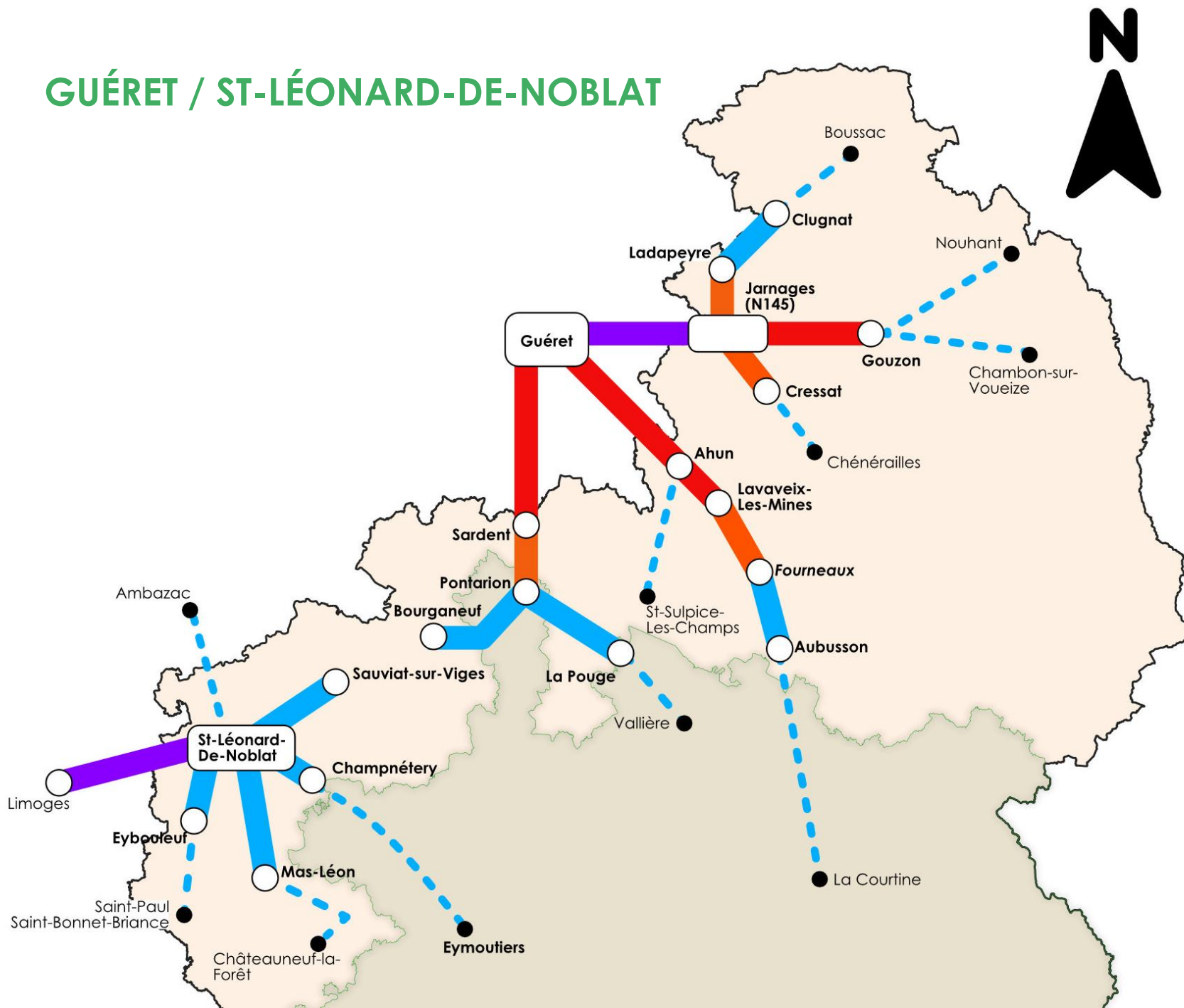


TREIGNAC / CHAMBERET / NEUVIC

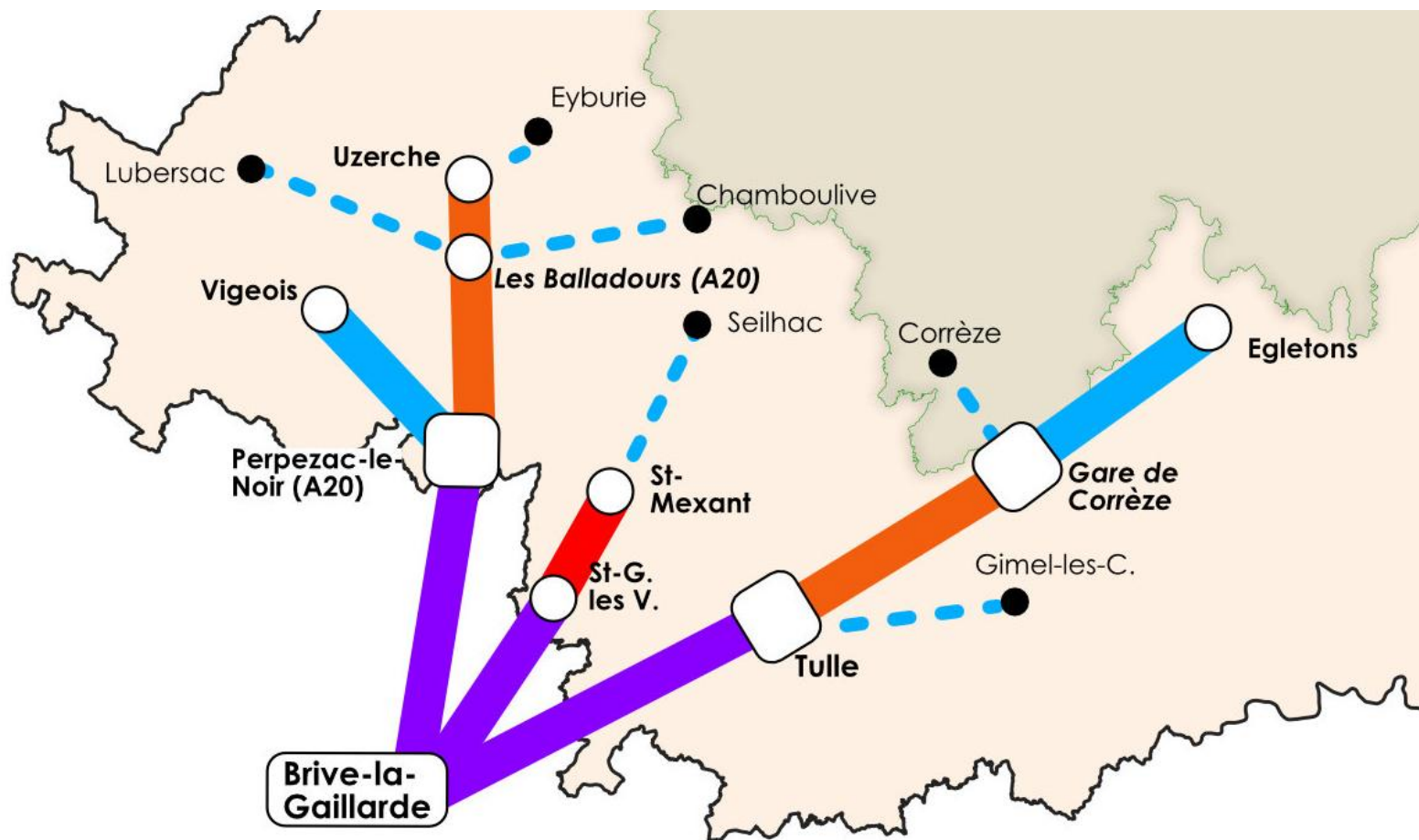


Crédit: Martir

GUÉRET / ST-LÉONARD-DE-NOBLAT



BRIVE-LA GAILLARDE

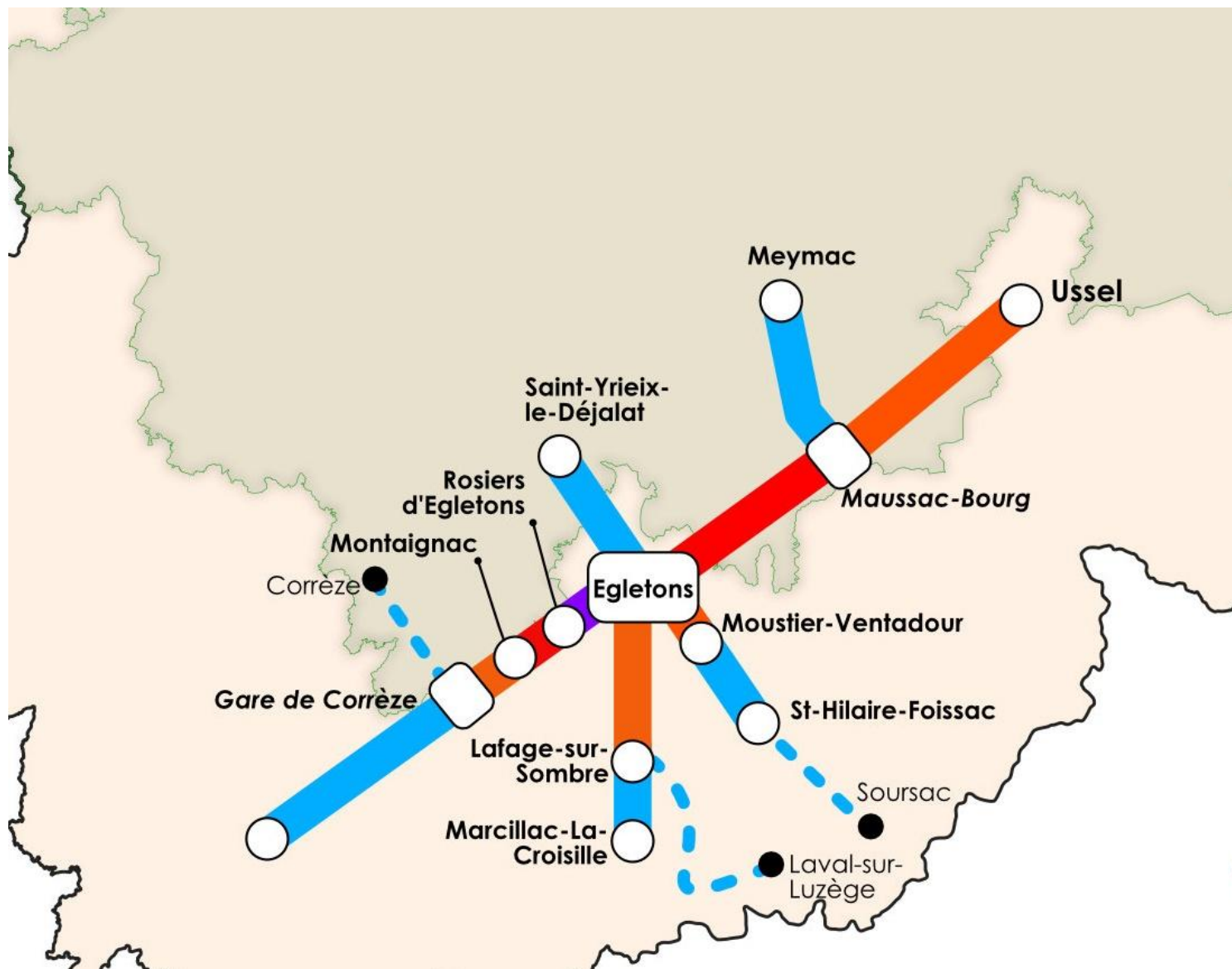


CHÂTEAUNEUF-LA-FORÊT

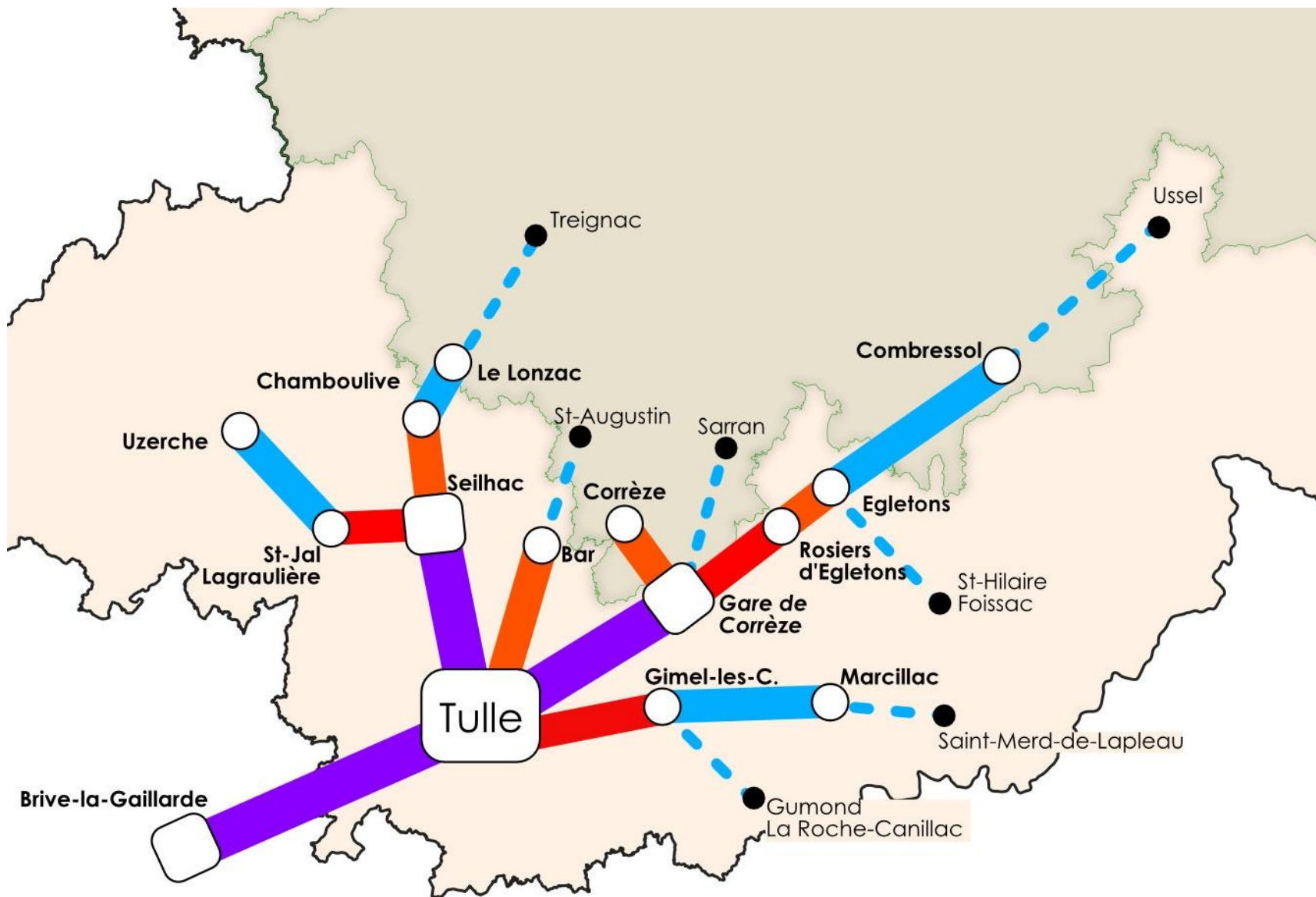
FELLETIN



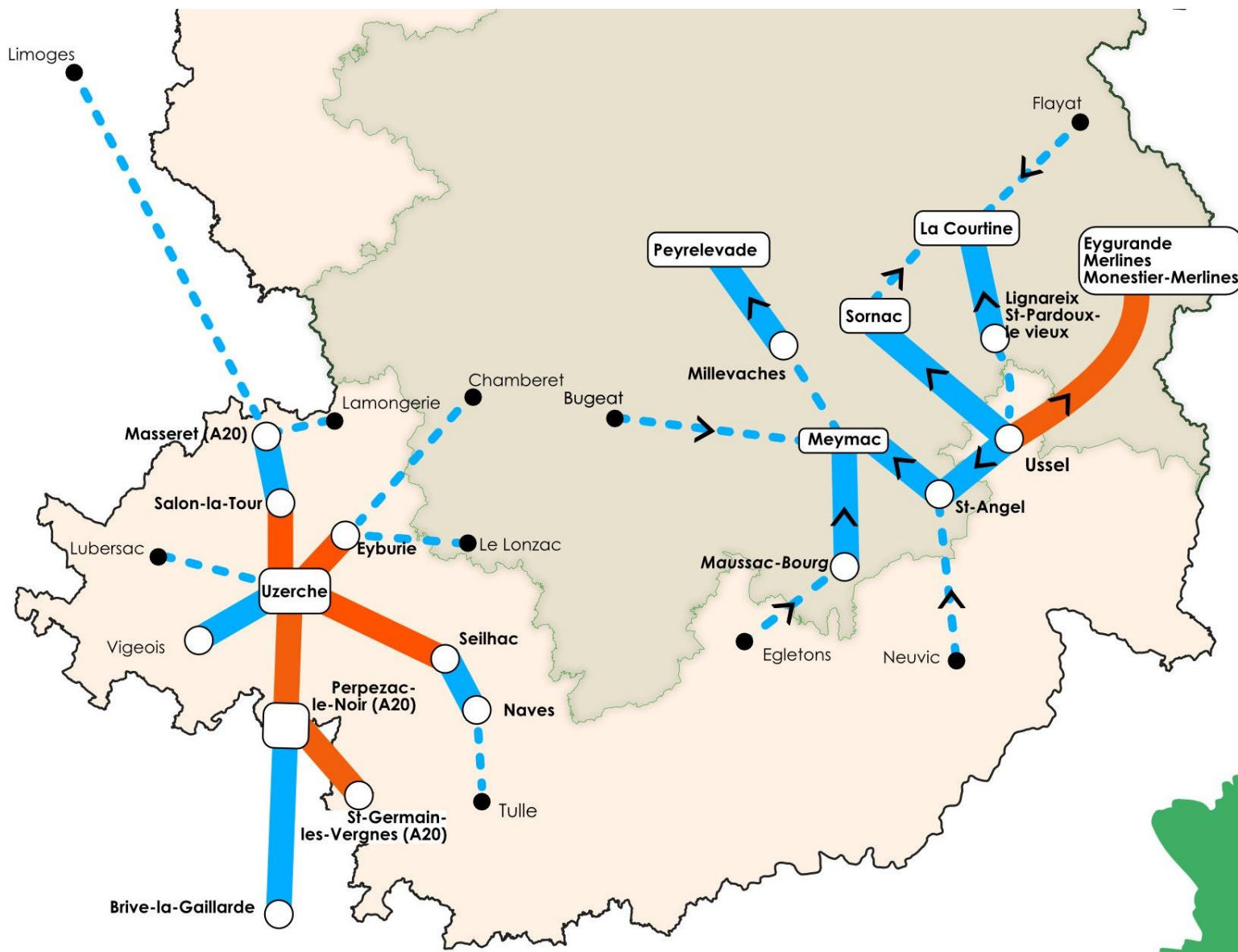
EGLETONS



TULLE



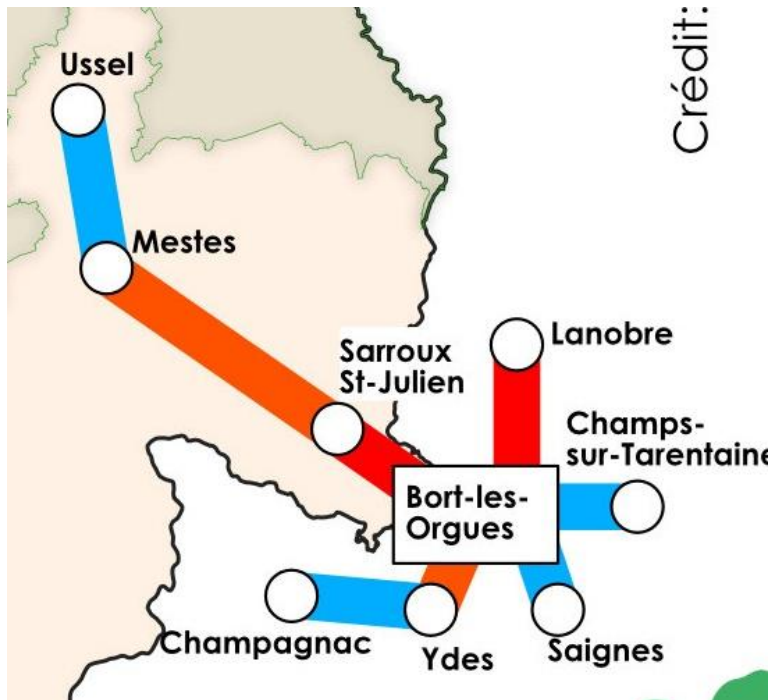
UZERCHE / PEYRELEVADE / MEYMAC / SORNAC / LA COURTINE / MERLINES



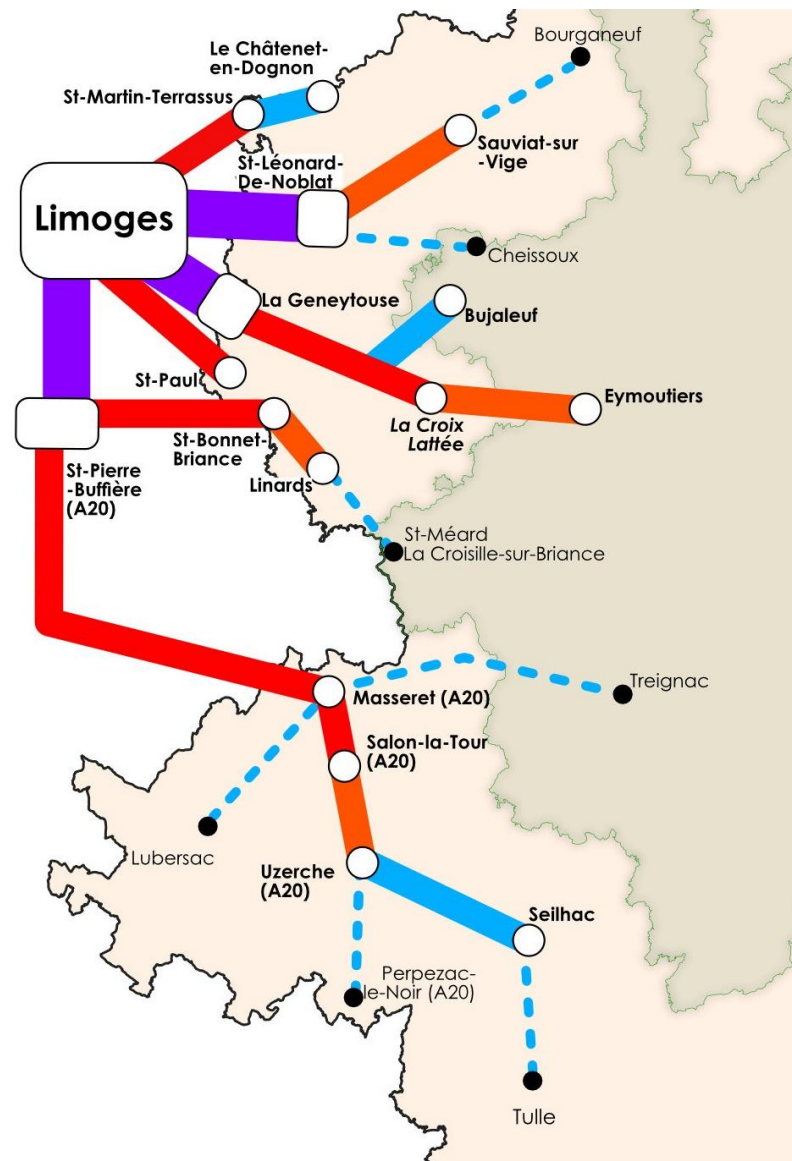
Crédit: Martin Cusson, PNRML, Juillet 2



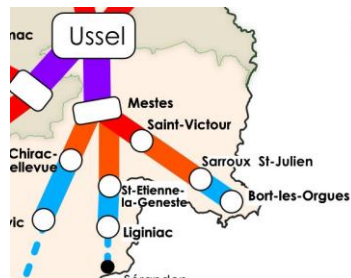
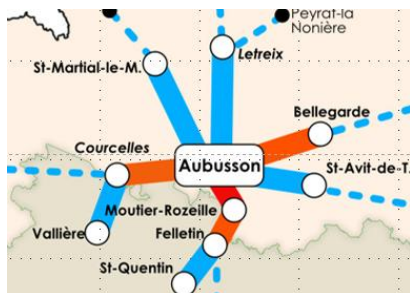
BORT/ LIMOGES



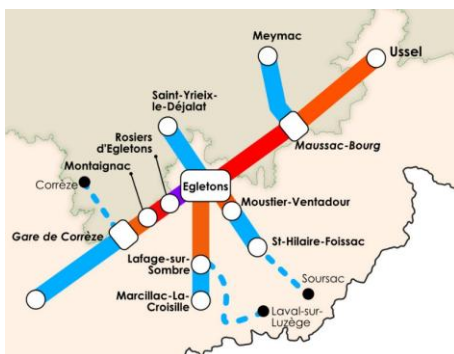
Crédit:



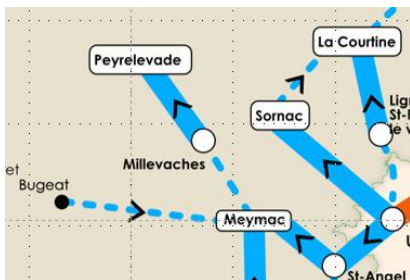
QUE RETENIR ?



Des **flux importants mais difficiles à exploiter** car soit **déstructurés** autour de certains grands pôles, ou qui se **structurent quasiment à l'arrivée** vers la commune pôle.



Quelques **flux bien structurés** mais **pas toujours suivis de transports en commun structurants** comme ici sur l'axe Ussel-Egletons-Tulle-Brive qui souffre d'horaires incohérents sur la ligne de TER L27.



Des flux **trop diffus et trop faibles** dès qu'il s'agit de **polarités de moindres ampleurs** (les polarités en bleu sur les cartes de la part d'actifs navetteurs).



L'autonomie vis-à-vis des métropoles permet une proximité mais **le manque de stratégie d'aménagement éclate les quelques flux du territoire. Pour le covoiturage et les transports en commun, il faudra opter pour une approche qualitative et d'engagement collectif** pour réussir (ex: animations et accompagnement avec les employeurs).

RÉACTIONS (1/2)

Bernard POUYAUD, Vice-président du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin : Les modes de déplacements façonnent les territoires. Les départements par exemple ont été créés avec l'idée de mettre toute la France à moins d'une journée à cheval d'une Préfecture.

Gérard COIGNAC, Maire de Treignac : Ces données sont à prendre en compte dans l'élaboration des SCOT. On a tendance à créer de nouvelles zones d'activités loin des centres-bourgs, qui génèrent des déplacements.

Bernard POUYAUD, Vice-président du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin : Certains couples font aussi le choix de s'installer dans une commune à mi-chemin du travail de leurs lieux de travail respectifs.

Juliette GIOUX, Directrice du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin : le recul de l'emploi en milieu rural explique également l'allongement des distances.

Manon CAMPENET, chargée de mission Energie-Climat du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin : L'effet rebond du télétravail participe à allonger les distances domicile-travail en permettant à des personnes de s'installer plus loin de leur lieu de travail. Elles ont moins de trajets à réaliser dans la semaine et donc le trajet long devient plus supportable.

RÉACTIONS (2/2)

Réponse : On peut aussi citer le fait que le prix de l'immobilier au m² est plus accessible dans les communes peu denses, que l'on peut plus facilement aussi y trouver un grand terrain et ainsi profiter de loisirs d'extérieur (jardin) ou vivre par exemple avec des animaux de compagnie qui ont besoin d'espaces, etc.... Donc effectivement, tout cela fait partie des nombreux choix personnels et phénomènes sociétaux qui font que les gens s'éloignent de leur travail de gré ou de force. Mais ce qu'il faut retenir c'est que c'est l'augmentation des vitesses dans nos déplacements grâce à la voiture est une des origines / conditions majeures et partagées à toutes ces dynamiques.

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin

3. Etat des lieux de l'offre mobilité



Une autre vie s'invente ici

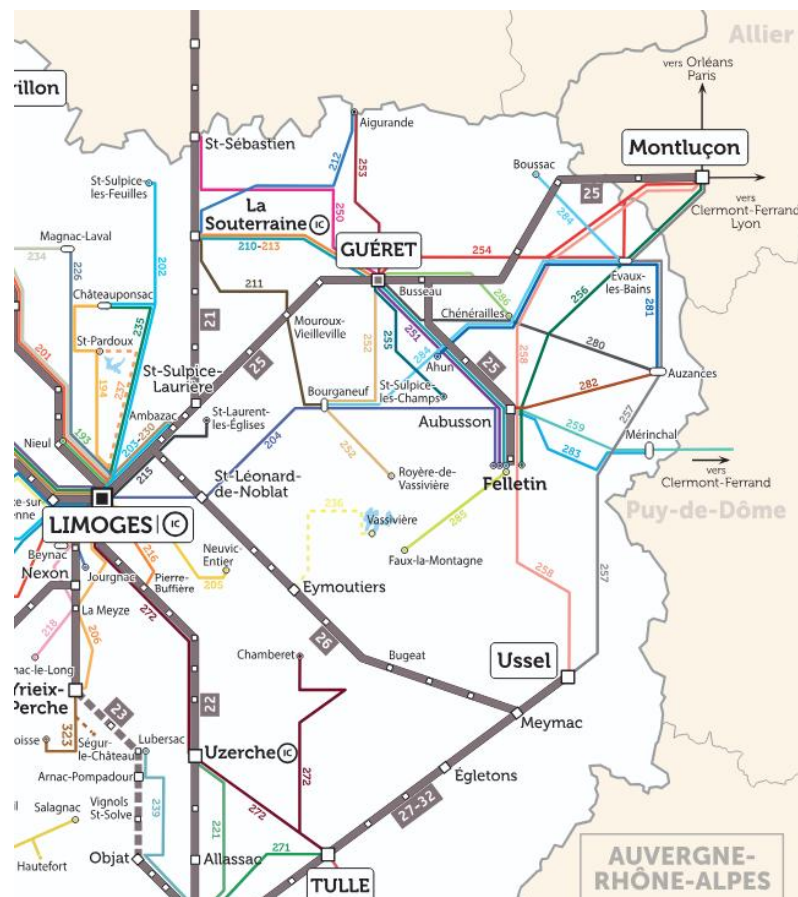
QUALITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

La Région Nouvelle Aquitaine est compétente pour les transports en TER et car interurbains. Elle a créé un plan multimodal de son réseau de transports (avec une déclinaison uniquement train à l'échelle régionale et uniquement autocar à l'échelle départementale).

Sur la partie du réseau qui nous concerne, on observe un maillage de lignes de cars sur le Sud et l'Est creusois et une zone blanche dès qu'on s'éloigne de la ligne de TER à l'Est de l'Haute-Vienne et en moyenne et haute Corrèze.

Ce maillage est à compléter d'une analyse sur la fréquence combinée de toutes lignes confondues entre deux communes et sur les trajets effectués sur la ligne (car certains arrêts ne sont pas desservis à chaque passage de trains ou cars). L'idée est de visualiser les dessertes réelles du territoire pour voir dans quelle mesure, elles sont mobilisables pour décarboner nos mobilités quotidiennes.

Plan du réseau intermodale de la Nouvelle-Aquitaine



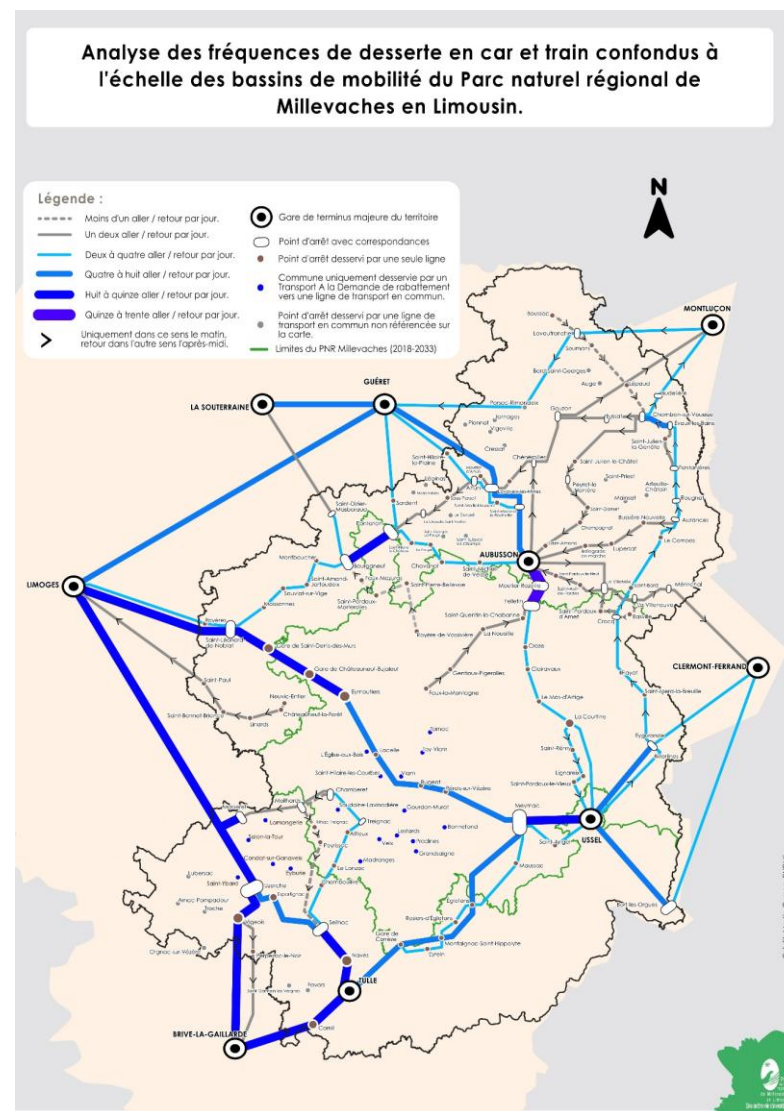
QUALITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Sur ce schéma (zoom page suivante), vous pouvez lire les fréquences toutes lignes de trains et cars confondus, entre deux communes sur une période de semaine hors vacances scolaires. La fréquence retenue est celle du jour avec le moins de passage parmi les 5 jours – ce qui change peu de choses.

Les lignes du Sud Est de la Creuse, sont finalement des lignes très contraintes avec très peu de fréquences. Une grande majorité des lignes sont même construites avec une liaison asymétrique qui permet d'effectuer un aller-retour journalier vers une seule direction (voir légende).

Quelques lignes (ex: Tulle-Seilhac-Treignac-Limoges) ne forment pas une ligne de desserte mais plusieurs en réalité. Selon les jours, les heures, les cars n'empruntent pas les mêmes routes et ne s'arrêtent pas aux mêmes arrêts. La lecture de ces lignes sur une fiche horaire a de quoi donner des maux de têtes.

Dans les Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources et Pays d'Uzerche, un TAD permet de rejoindre des arrêts structurants.



Analyse des fréquences de desserte en car et train confondus à l'échelle des bassins de mobilité du Parc naturel régional de Millevaches en Limousin.

Légende :

----- Moins d'un aller / retour par jour.

— Un deux aller / retour par jour.

— Deux à quatre aller / retour par jour.

— Quatre à huit aller / retour par jour.

— Huit à quinze aller / retour par jour.

— Quinze à trente aller / retour par jour.

> Uniquement dans ce sens le matin, retour dans l'autre sens l'après-midi.

● Gare de terminus majeure du territoire

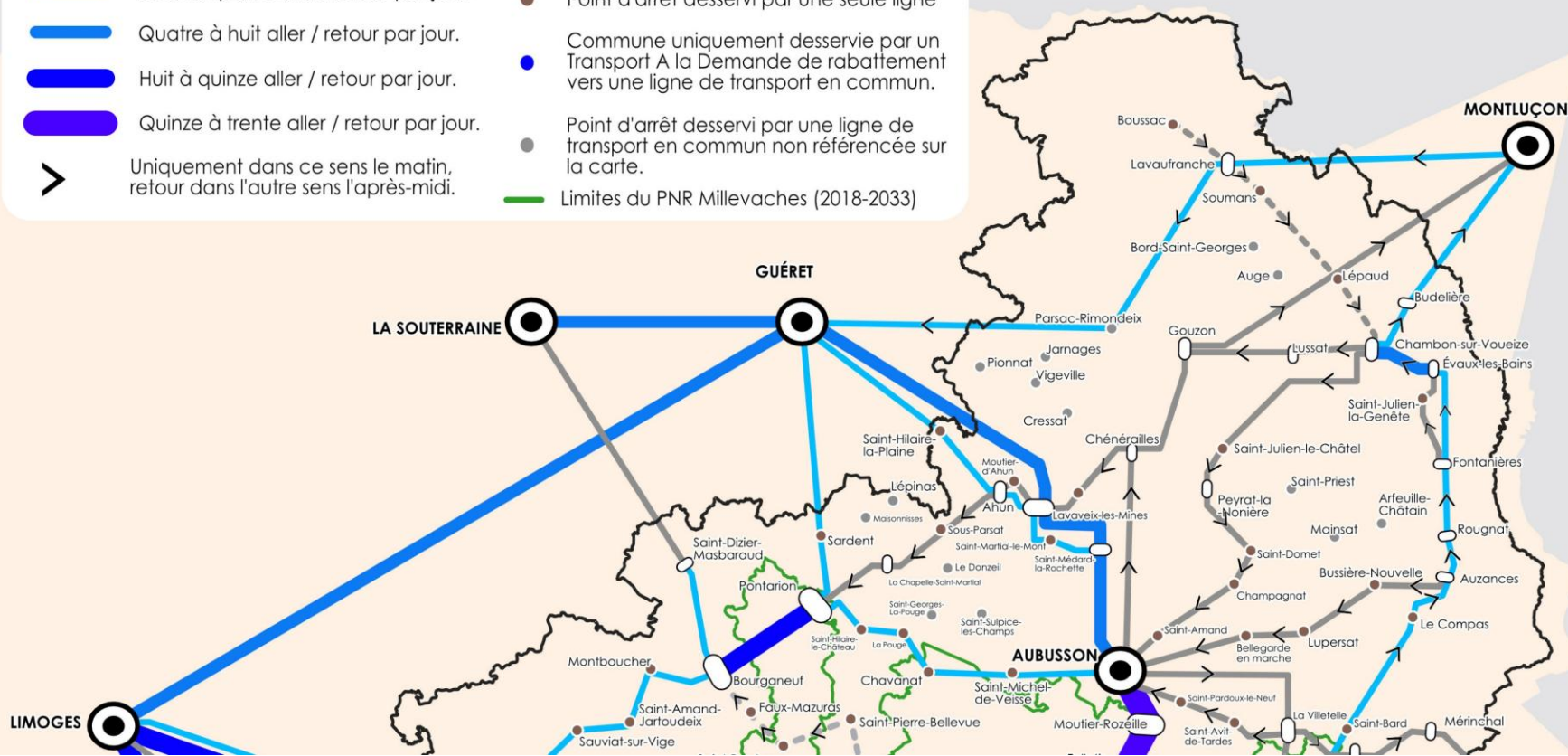
○ Point d'arrêt avec correspondances

● Point d'arrêt desservi par une seule ligne

● Commune uniquement desservie par un Transport A la Demande de rabattement vers une ligne de transport en commun.

● Point d'arrêt desservi par une ligne de transport en commun non référencée sur la carte.

— Limites du PNR Millevaches (2018-2033)





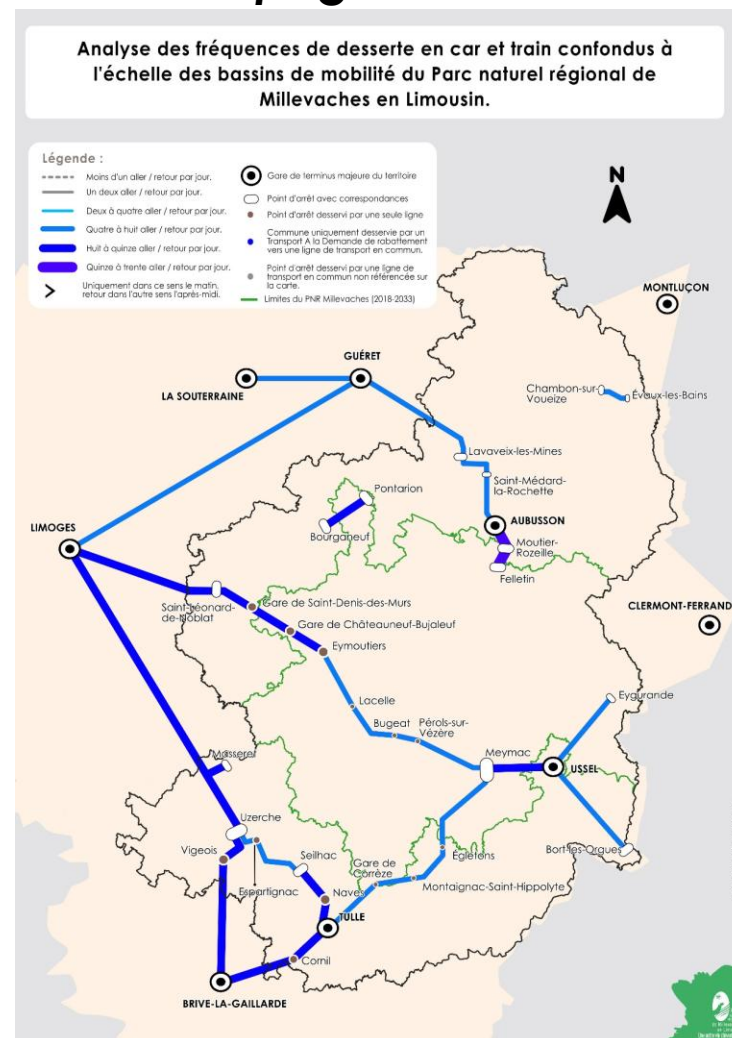
QUALITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

Les lignes bleues claires et grises ne nous permettent pas réellement de faire un déplacement pendulaire au quotidien sans être extrêmement contraint. On pourrait les qualifier de « lignes scolaires ouvertes au public » pour être plus explicite.

Le maillage est alors réduit à trois branches de l'étoile ferroviaire limousine + une branche des étoiles ferroviaire de Guéret et Brive. Des liaisons qui se terminent en cul-de-sac avec la limite régionale vers l'Auvergne Rhône Alpes. Il existe bien des transports qui traversent la chaîne des puys mais ils sont bien moins dotés en fréquence que les liaisons limousines. L'Auvergne est donc une frontière mobilité : Rejoindre Clermont et Montluçon en transport en commun est très difficile.

Quelques tronçons du maillage apparaissent comme bien desservis entre deux communes. Cette desserte parfois isolée est illisible en terme d'informations voyageurs. Sur les 29 allers-retours par jour a minima qui existent entre Felletin et Aubusson, SNCF Connect nous donne (difficilement) qu'une partie des dessertes en fonction de notre lieu de départ, car les lignes desservent des arrêts distincts dans les communes.

zoom pages suivantes



Analyse des fréquences de desserte en car et train confondus à l'échelle des bassins de mobilité du Parc naturel régional de Millevaches en Limousin.

Légende :

----- Moins d'un aller / retour par jour.

— Un deux aller / retour par jour.

— Deux à quatre aller / retour par jour.

— Quatre à huit aller / retour par jour.

— Huit à quinze aller / retour par jour.

— Quinze à trente aller / retour par jour.

> Uniquement dans ce sens le matin, retour dans l'autre sens l'après-midi.

● Gare de terminus majeure du territoire

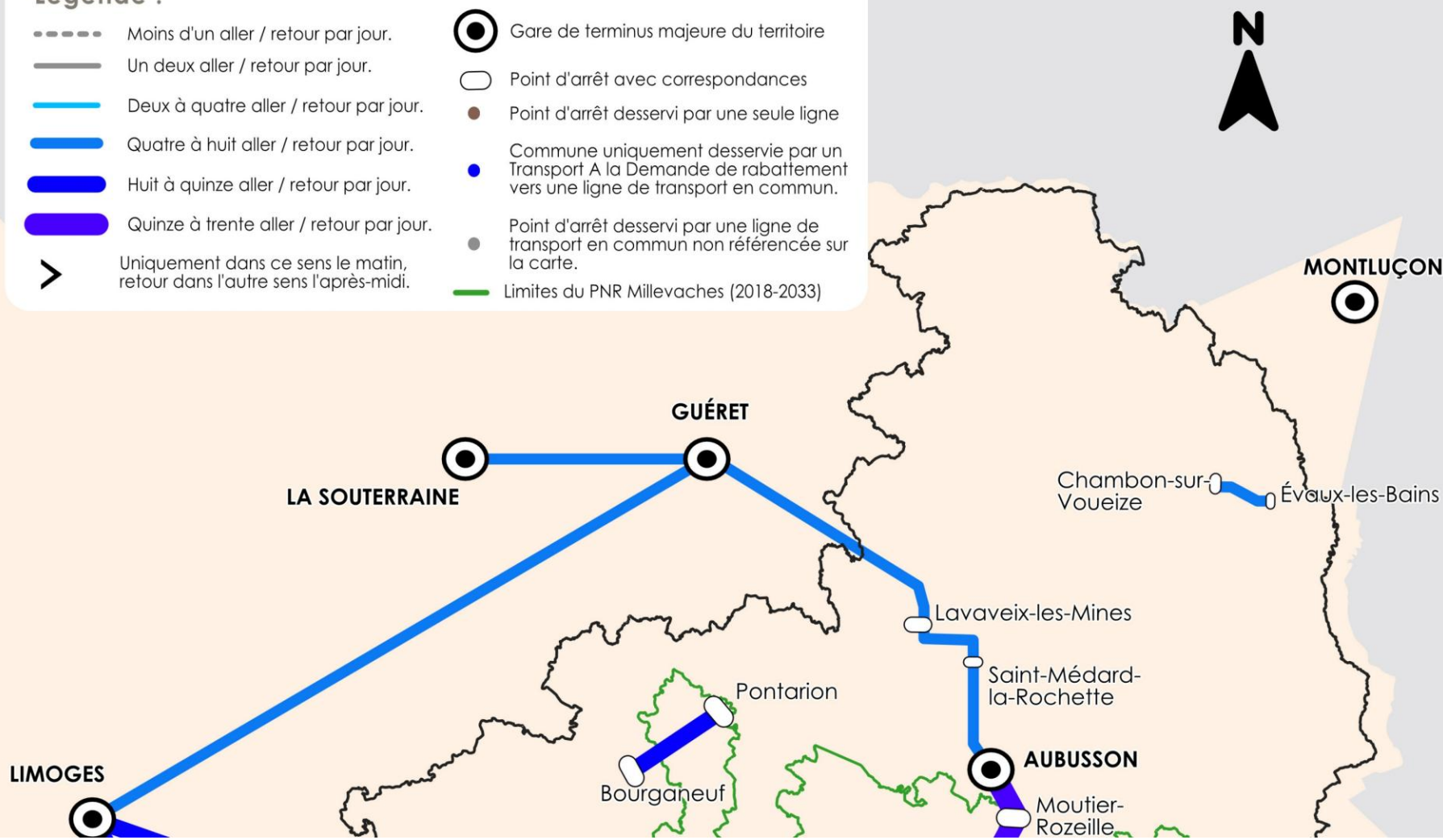
○ Point d'arrêt avec correspondances

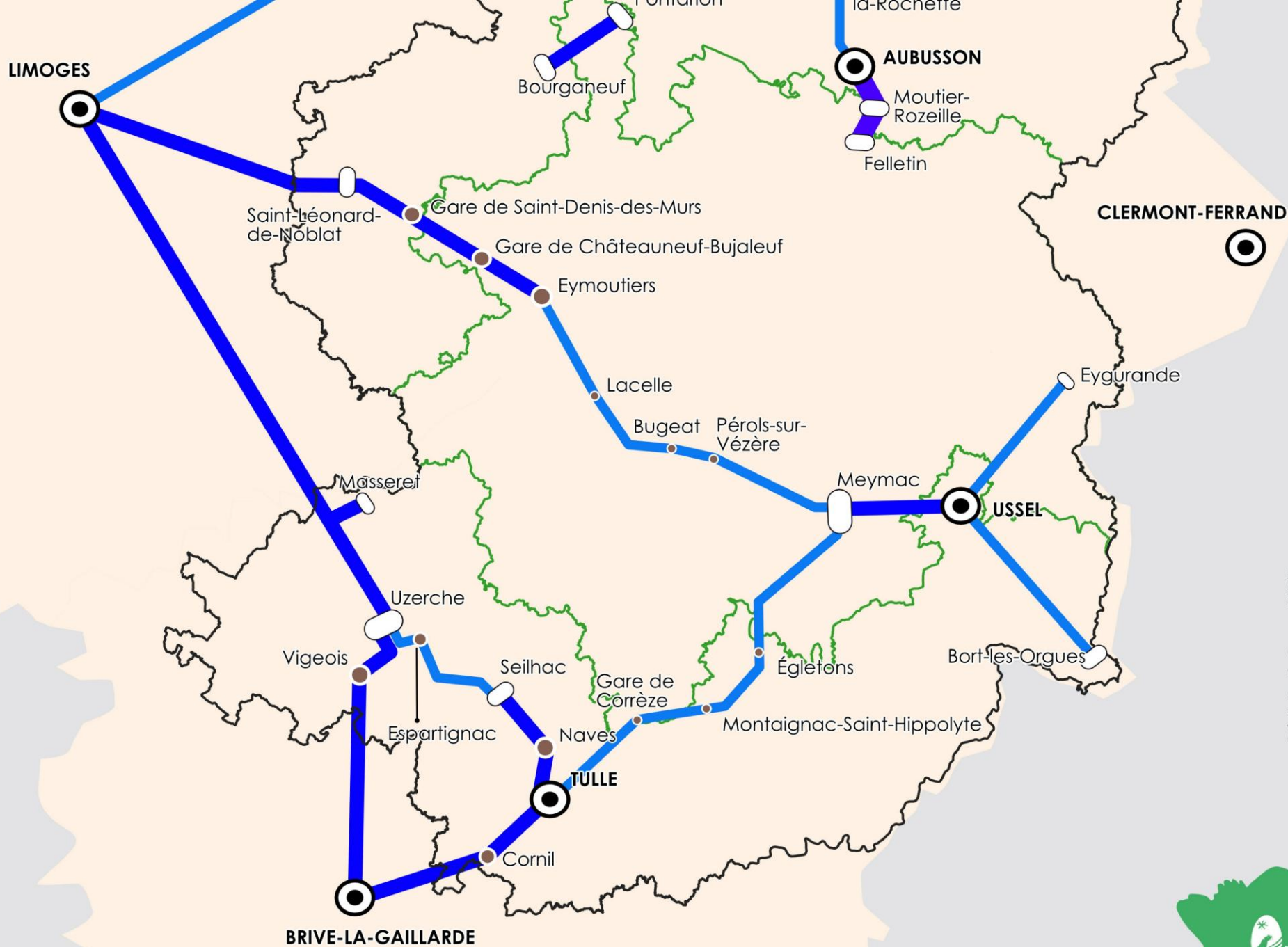
● Point d'arrêt desservi par une seule ligne

● Commune uniquement desservie par un Transport A la Demande de rabattement vers une ligne de transport en commun.

● Point d'arrêt desservi par une ligne de transport en commun non référencée sur la carte.

— Limites du PNR Millevaches (2018-2033)





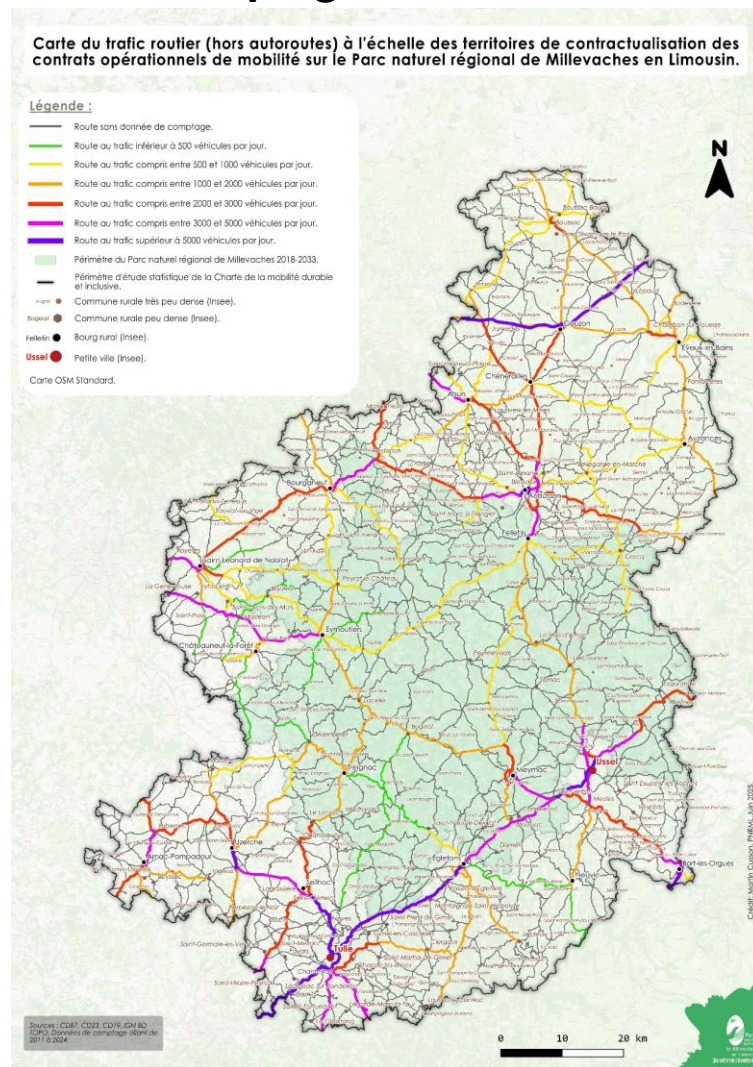
ANALYSE TRANSPORT EN COMMUN VS TRAFIC ROUTIER

Une analyse supplémentaire serait de comparer ces axes structurants avec les déplacements des actifs vu plus haut et les axes routiers structurants en terme de trafic. Les axes routiers ont l'avantage de comptabiliser les déplacements tout motif confondu des personnes du territoire ou non. La route représentant 80% des déplacements en milieu rural (et le fret), elle dit aussi de la structuration de nos déplacements.

Des axes routiers parmi les plus structurants n'ont pas d'équivalent en terme de dessertes structurantes de transports en commun (ex: Clermont-Limoges, Montluçon-Guéret et Brive-Ussel-Clermont). Selon les cas, on peut même avoir des problèmes d'incohérences horaires comme depuis Ussel vers Brive où aucun train et car ne circulent entre 5h51 et 12h51.

D'autres sont presque bien desservis en fréquence mais peuvent manquer d'une fréquence comme pour Limoges-Eymoutiers-Ussel où aucun train ne circule vers Ussel entre 12h45 et 18h28 depuis Limoges.

zoom pages suivantes

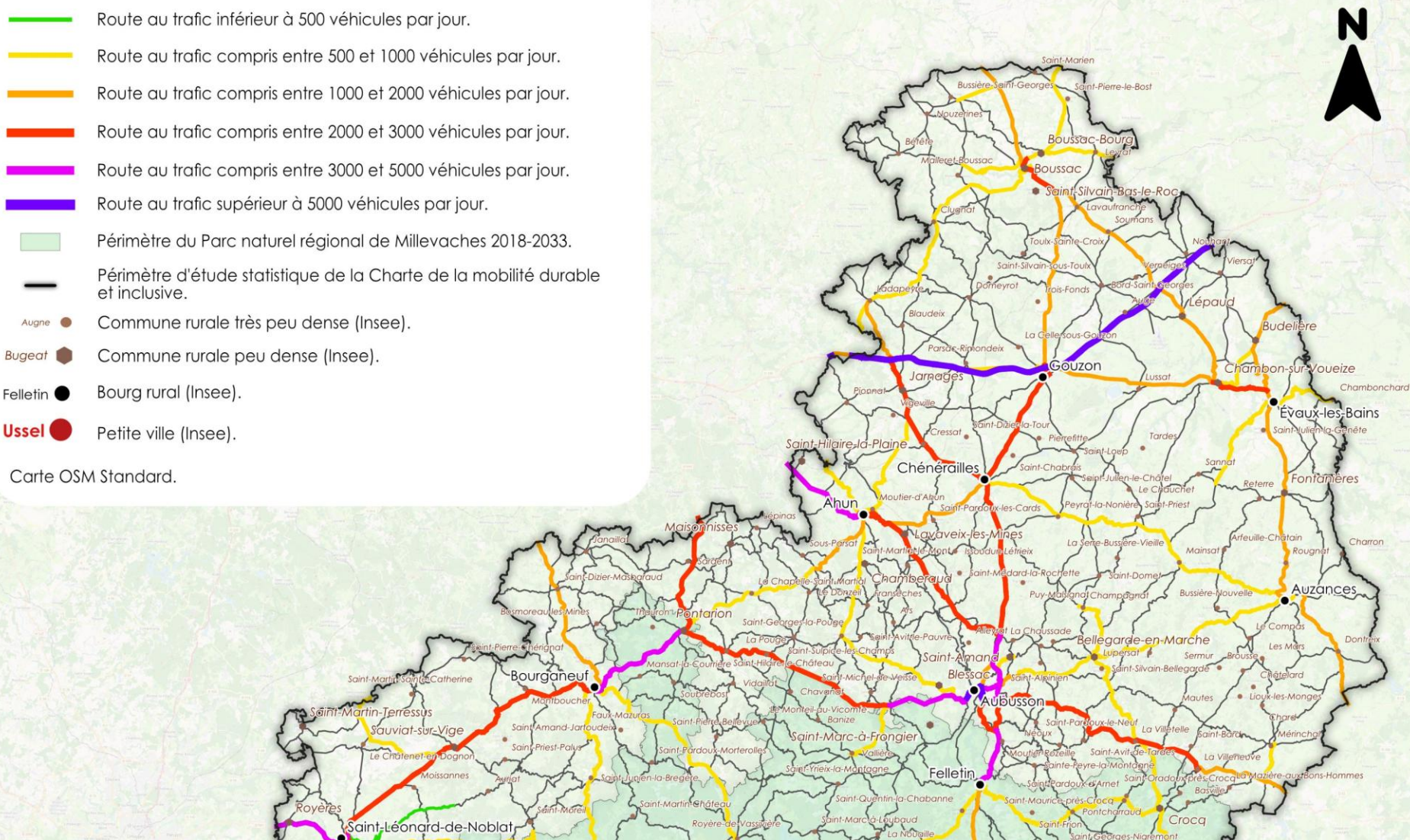


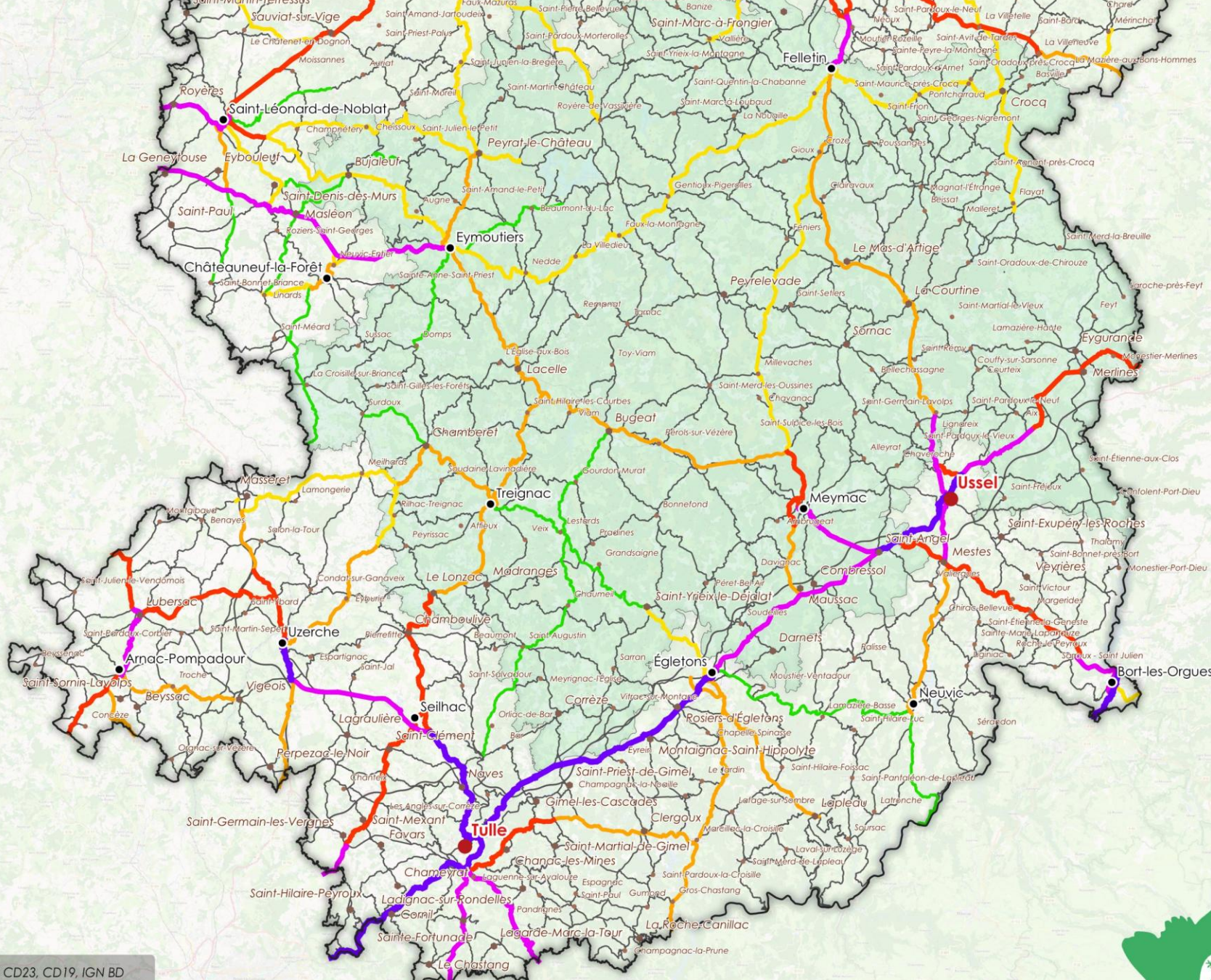
Carte du trafic routier (hors autoroutes) à l'échelle des territoires de contractualisation des contrats opérationnels de mobilité sur le Parc naturel régional de Millevaches en Limousin.

Légende :

- Route sans donnée de comptage.
- Route au trafic inférieur à 500 véhicules par jour.
- Route au trafic compris entre 500 et 1000 véhicules par jour.
- Route au trafic compris entre 1000 et 2000 véhicules par jour.
- Route au trafic compris entre 2000 et 3000 véhicules par jour.
- Route au trafic compris entre 3000 et 5000 véhicules par jour.
- Route au trafic supérieur à 5000 véhicules par jour.
- Périmètre du Parc naturel régional de Millevaches 2018-2033.
- Périmètre d'étude statistique de la Charte de la mobilité durable et inclusive.
- Augne ● Commune rurale très peu dense (Insee).
- Bugeat ● Commune rurale peu dense (Insee).
- Felletin ● Bourg rural (Insee).
- Ussel ● Petite ville (Insee).

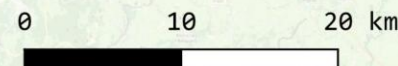
Carte OSM Standard.





Crédit: Martin Cusson, PNRML Juin 2025.

Sources : CD87, CD23, CD19, IGN BD TOPO, Données de comptage allant de 2011 à 2024.



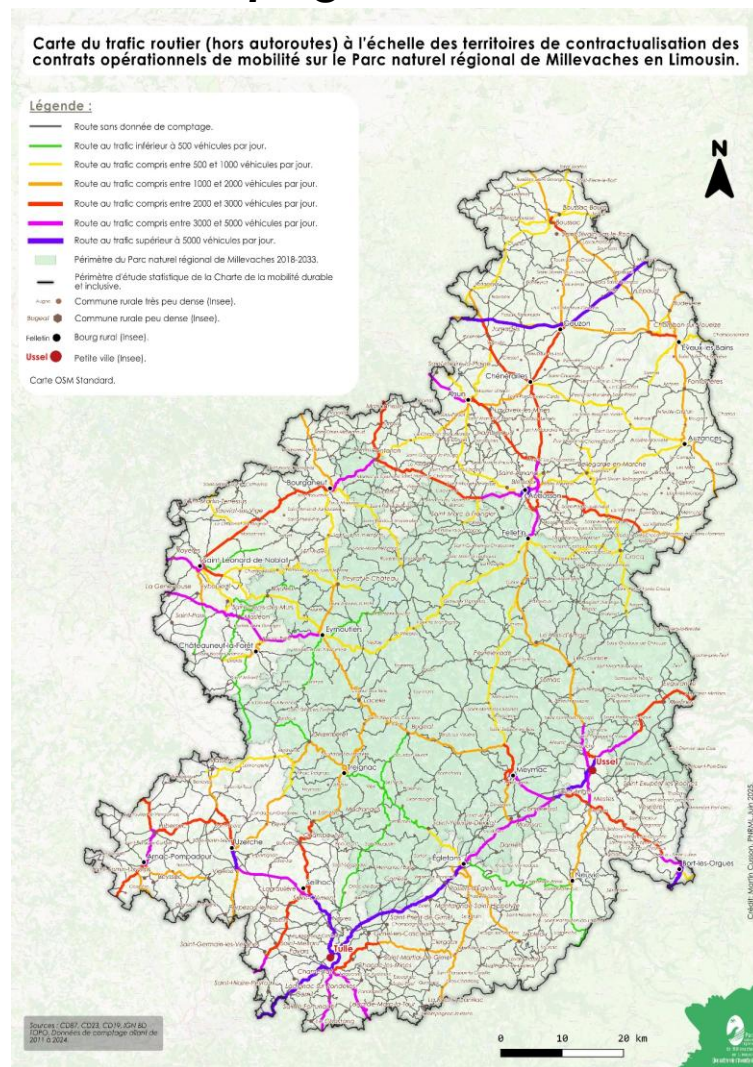
ANALYSE TRANSPORT EN COMMUN VS TRAFIC ROUTIER

Enfin dès qu'il s'agit d'axes de moindres envergures (entre 1000 et 3000 véhicules jours), la desserte est soit très contrainte (1 A/R dans un seul sens) soit inexistante à l'exception de l'axe Eymoutiers-Ussel.

Pour les routes autour de 500-1000 véhicules jours, la partie Sud Est Creusoise offre encore cette desserte contrainte (en gris sur la carte transport) mais dès qu'il s'agit l'Est Haute-Vienne et de la Corrèze, il n'existe aucune offre.

Le recul du transport en commun continue en 2025 dans ce territoire d'étude. La fermeture du tronçon Guéret-Felletin de la ligne ferroviaire L25 et la suppression de 5 lignes de transport scolaire ouvertes au public en Haute-Corrèze et Ventadour aggravent encore cette situation.

zoom pages suivantes

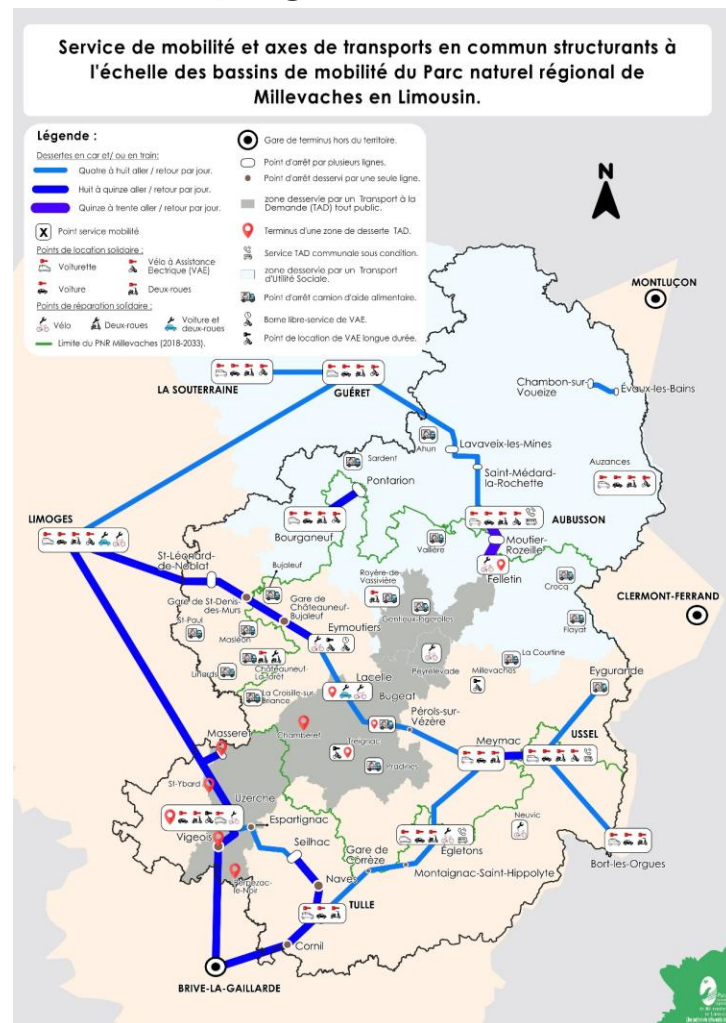


SERVICE DE MOBILITÉ

Pour compléter ce tableau des transports en commun, il faut y ajouter l'ensemble des services locaux de mobilité :

- Les services publics de locations de VAE ou d'autres véhicules.
- Les bornes de véhicules partagés (vélo seulement sur le territoire).
- Les Transports à la Demande tout public (que soit du rabattement vers une gare ou non).
- Les Transports à la Demande communaux sous condition (d'âge ou d'invalidité).
- Le Transport d'Utilité Sociale → des bénévoles ou des conducteurs en formation réalisent des trajets à la demande d'une personne sous condition (ressources, parcours d'insertion). Le service reste payant mais moins cher qu'un taxi.
- Les services solidaires de location de VAE, scooters, voitures permis AM ou voitures permis B.
- Les services de mobilité allers vers (un service se déplace à vous plutôt que l'inverse) ici concernant l'aide alimentaire.
- Les services de réparation / garages solidaires de vélo ou de voitures.

zoom pages suivantes



Service de mobilité et axes de transports en commun structurants à l'échelle des bassins de mobilité du Parc naturel régional de Millevaches en Limousin.

Légende :

Dessertes en car et/ ou en train:

- ▬ Quatre à huit aller / retour par jour.
- ▬ Huit à quinze aller / retour par jour.
- ▬ Quinze à trente aller / retour par jour.

X Point service mobilité

Points de location solidaire :

- | | | | |
|--|------------|--|------------------------------------|
| | Voiturette | | Vélo à Assistance Electrique (VAE) |
| | Voiture | | Deux-roues |

Points de réparation solidaire :

- | | | | | | |
|--|------|--|------------|--|-----------------------|
| | Vélo | | Deux-roues | | Voiture et deux-roues |
|--|------|--|------------|--|-----------------------|
- ▬ Limite du PNR Millevaches (2018-2033).



Gare de terminus hors du territoire.



Point d'arrêt par plusieurs lignes.



Point d'arrêt desservi par une seule ligne.



zone desservie par un Transport à la Demande (TAD) tout public.



Terminus d'une zone de desserte TAD.



Service TAD communale sous condition.



zone desservie par un Transport d'Utilité Sociale.



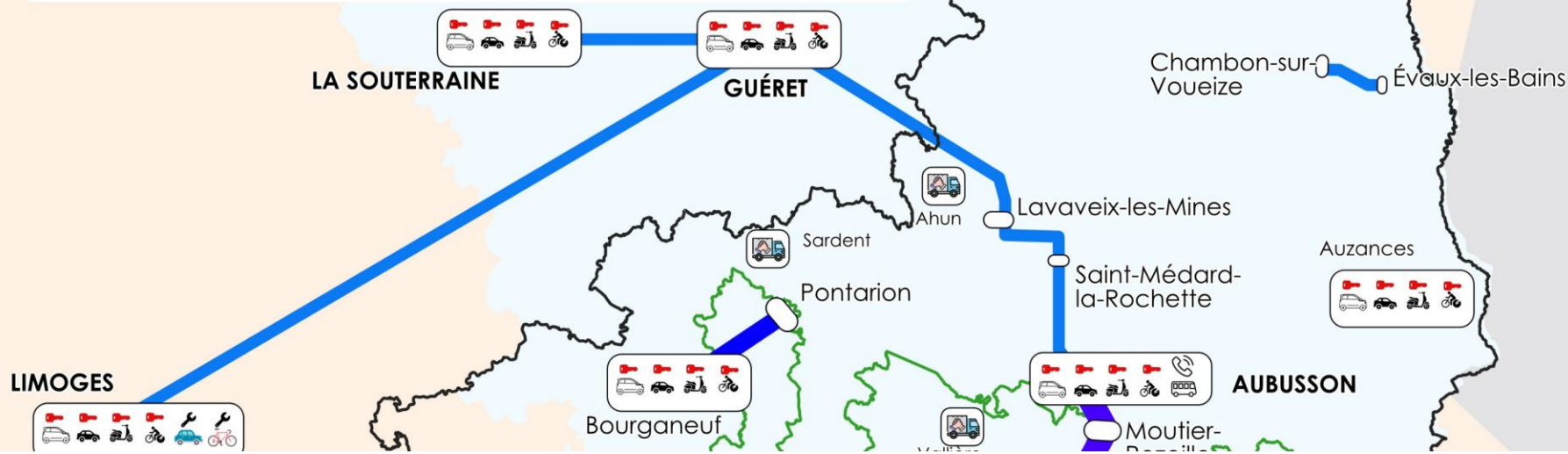
Point d'arrêt camion d'aide alimentaire.



Borne libre-service de VAE.



Point de location de VAE longue durée.



LIMOGES



St-Léonard-de-Noblat

Gare de St-Denis-des-Murs

St-Paul

Masléon

Linards

Châteauneuf-La-forêt

La Croisille-sur-Briance

Masseret

Vigeois

Espartignac

Seilhac

Pérpezac-le-Noir

Naves

Cornil

BRIVE-LA-GAILLARDE

Bourganeuf

Bujaleuf

Gare de Châteauneuf-Bujaleuf

Eymoutiers

Lacelle

Bugeat

PérOLS-sur-Vézère

Treignac

Pradines

TULLE



Vallière

Royère-de-Vassivière

Gentieux-Pigerolles

Peyrelevade

Millévaches

Meymac

Égletons

Montaignac-Saint-Hippolyte

Neuvic

AUBUSSON

Moutier-Rozeille

Felletin

Croca

Flayat

La Courtine

Eygurande

USSEL

Bort-les-Organes

CLERMONT-FERRAND

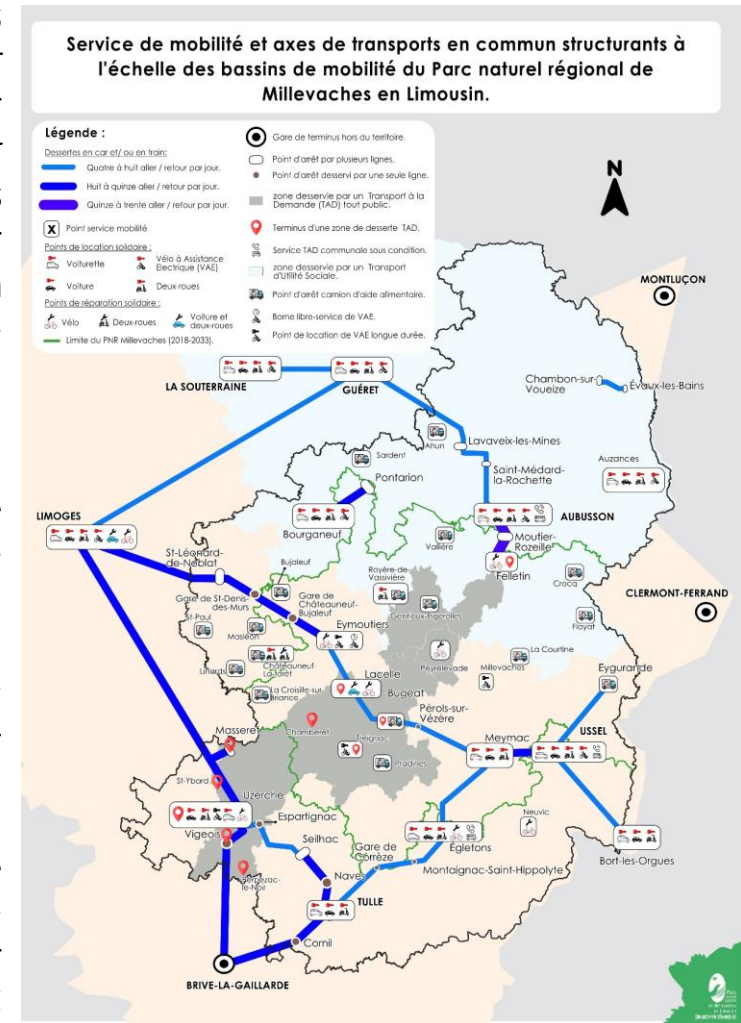


SERVICES DE MOBILITÉ, QUELQUES OBSERVATIONS

Sur les services solidaires de location de véhicules sont implantées dans quelques centralités communautaires en Creuse et Corrèze. Le réseau creusois est assuré par la [MEF23](#), le réseau Est Haute-Vienne et Limoges est géré par [Mobilim87](#). Le réseau corrézien est assuré par [Prox Multitravaux](#) à Uzerche et [Ader Mobilité](#) dans toutes les Maisons du Département en Corrèze (redéploiement en cours en Moyenne et Haute-Corrèze). La mission locale d'Ussel propose aussi un service de location de VAE à ses bénéficiaires.

Les centralités de transports en commun, plus faciles à rejoindre, sont bien pourvus en service de mobilité solidaire. Les personnes éloignés des réseaux de transport et des centralités, potentiellement en grand besoin de ces services, n'y ont pas accès. Par exemple, dans l'Est de la Haute-Vienne, hormis un service de location et réparation de deux-roues à Châteauneuf-la-Forêt, il faut se rendre à Limoges.

Le déploiement d'un maillage plus fin de service solidaire et de services de Transport A la Demande serait un moyen de rejoindre ces centralités ou à défaut le réseau de transports structurant (comme sur les CC Vézère-Monédières-Millesources et Pays d'Uzerche).



LIAISON NATIONALE : EXERCICE DEPUIS FELLETTIN, EYMOUTIERS, MEYMAC

Les **problématiques de connexion nationale** sont revenues à l'occasion des **Rencontres des mobilités**, notamment de la part des **acteurs économiques**.

Pour analyser l'état de cette connexion à la nation, nous allons depuis trois communes bien connectées au réseau de transport en commun tenter de rallier **en jours de semaines** nos 4 gares majeures de connexion pour accéder aux quatre points cardinaux de la nation (via l'offre Intercités ou TER selon les cas).

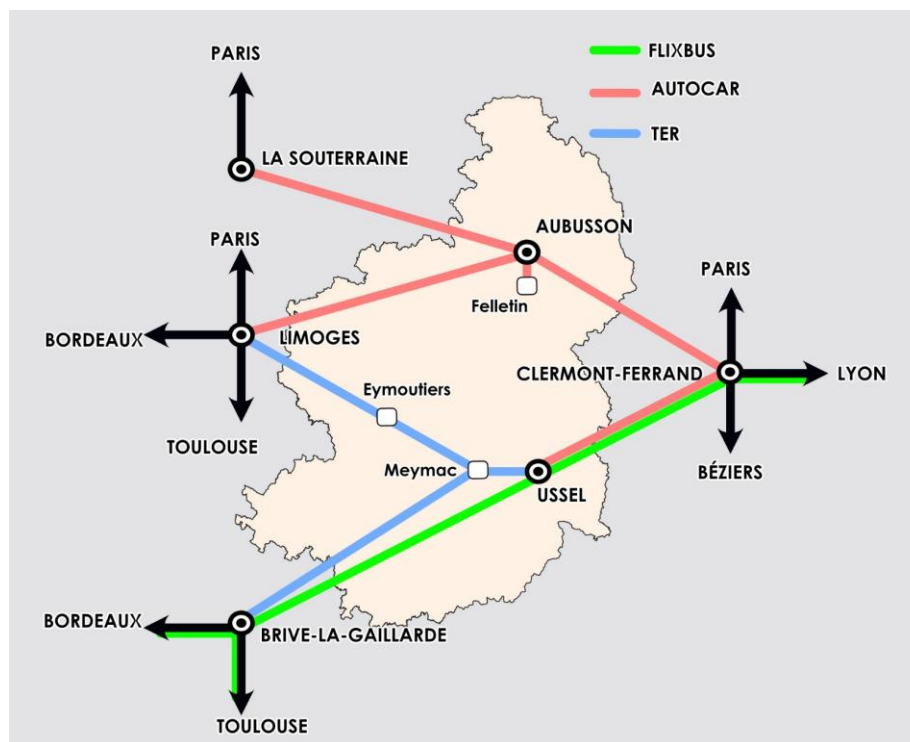
Pour le Sud : Toulouse à l'Ouest et Béziers à l'Est (ancien axe ferroviaire important qui reste structurant du point de vue autoroutier avec l'A75).

Pour l'Est : Lyon

Pour l'Ouest : Bordeaux

Pour le Nord : Paris

Mais avant d'aller plus loin, un petit regard historique...



ENCLAVEMENT NATIONAL ET RÉGIONAL À L'HEURE DE LA NORME TGV ET DE L'ABANDON DES INTERCITÉS

En 20 ans, le Limousin a perdu 3 de ses 4 offres Intercités majeures pour le territoire:

- Bordeaux-Lyon via Ussel
- Bordeaux-Lyon via Montluçon
- Ussel-Paris via Montluçon

C'est un préjudice majeur qui touche tout le massif central, territoire qui n'a pas profité de la LGV.

En conséquence le territoire n'a plus accès facilement au reste de la nation à l'exception de Paris.



LIAISON NATIONALE COMPARAISON

L210



Felletin → La Souterraine → Paris



5

Aller/Retour, **moins le WE**



Pas de
Garantie correspondance



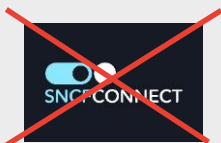
5h05 soit **50' de +**



L259



Felletin → Clermont → Paris



0,5

Aller / retour



Pas de
Garantie correspondance



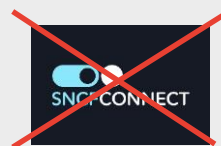
6H30 soit **2H20 de +**



L259



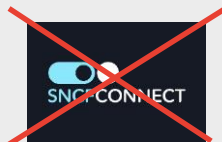
Felletin → Clermont → Lyon



0 aller /retour

LIAISON NATIONALE COMPARAISON

L259



0,5

Aller / Retour



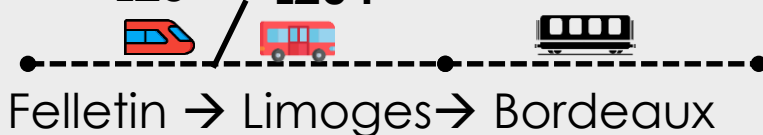
**Pas de
Garantie correspondance**



10h soit 5h30 de + 

L25

L204



5

Aller/Retour, moins le WE



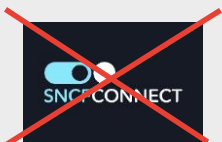
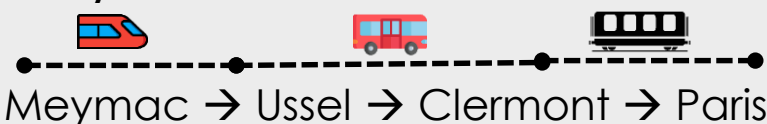
**Pas de
Garantie correspondance**



5h05 soit 50' de + 

L26/L27

P46



1,5

Aller / Retour



**Pas de
Garantie correspondance**



6H10 soit 1h30 de + 

LIAISON NATIONALE COMPARAISON

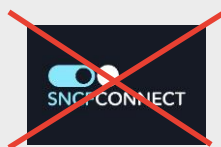
L26/L27



P46



Meymac → Ussel → Clermont → Lyon



0,5 Aller / Retour



Pas de
Garantie correspondance



6H10 soit **3h de +**



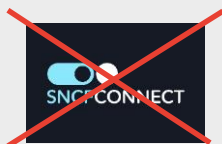
L26/L27



P46



Meymac → Ussel → Clermont → Béziers



0

Aller / retour

L26



Meymac → Limoges → Paris



4,5

Aller / Retour



Garantie correspondance



6H soit **1h30 de +**



LIAISON NATIONALE COMPARAISON

L26



L31



Meymac → Limoges → Bordeaux



3,5



Aller / Retour

Garantie correspondance

4H30 soit 1h30 de + 

L27



L32



L32



Meymac → Brive → Périgueux → Bordeaux



3,5



Aller / Retour

Garantie correspondance

6h soit 3h de + 

L27



Meymac → Brive → Toulouse



3



Aller / Retour

Garantie correspondance

4H30 / 7h
soit 1h30 / 4h de + 

LIAISON NATIONALE COMPARAISON

L26

Eymoutiers → Limoges → Bordeaux



6



Aller / Retour

Garantie correspondance

3h30 / 5h

soit 0h30 / 2h de +



L26

Eymoutiers → Limoges → Paris



5,5



Aller / Retour

Garantie correspondance

5h soit 45' de +



L26

Eymoutiers → Limoges → Toulouse



2



Aller / Retour

Garantie correspondance

5h / 6h30

soit 2h / 3h30 de +



LIAISON FLIXBUS COMPARAISON

FLIXBUS

Ussel (A89) → Bordeaux



1

Aller / Retour



Garantie correspondance



3h40 soit 50' de +



FLIXBUS

Ussel (A89) → Toulouse



1

Aller / Retour



Garantie correspondance



5h soit 2h de +



FLIXBUS

Ussel (A89) → Lyon



2

Aller / Retour



Garantie correspondance



4h soit 1h de +



LIAISON NATIONALE : QUE RETENIR ?

La desserte de Paris depuis Brive, Uzerche, Limoges ou la Souterraine est la dernière connexion nationale structurante pour territoire. Elle est en cours de modernisation.

Suite à des fermetures de lignes, à la fusion des régions et à la concurrence par la LGV Bordeaux-Paris, les Intercités Bordeaux-Guéret-Lyon et Bordeaux-Ussel-Lyon sont supprimées dans la décennie 2010. Les liaisons directes depuis Bordeaux ou Lyon vers la Corrèze et la Creuse sont désormais impossibles. Seul Limoges reste encore desservi en liaison directe TER vers Bordeaux. L'Est de la Haute-Vienne en correspondance à Limoges garde alors un accès correct à la capitale régionale. Entre Eymoutiers et Ussel, la fréquence réduite des trains L26 fait chuter le nombre de correspondance.

Pour le reste des destinations (en rouge ci-contre) :

- Soit il n'existe plus aucune liaison (Auvergne et Béziers).
- Soit elles souffrent d'une absence de correspondance entre les car régionaux et les SNCF voyageurs (TER ou Intercités). La liaison n'est pas affiché sur SNCF Connect et n'est pas couverte par la garantie correspondance en cas de retard.
- Soit elles sont extrêmement peu concurrentielles à la voiture avec une ou plusieurs heures de temps de trajets supplémentaires, souvent causé par une absence de correspondance.

➔ L'état des lieux est préoccupant. Sans réouverture de ligne transversale Est-Ouest, le réseau ferroviaire creusois et corrézien devient un cul de sac de réseau fragile.



Paris via POLT



**Bordeaux via
Limoges**



**Clermont
Lyon
Toulouse
Béziers
Paris via Clermont
Bordeaux via Brive**

RÉACTIONS (1/3)

Christelle PEYRE de l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) : (à propos de la carte des services de mobilité) La croix rouge d'Auzances intervient avec un TUS sur son secteur.

Réponse : Oui, en principe toute la Creuse est couverte par le Transport d'Utilité Sociale (TUS) en lien avec la MEF23 et sur le secteur d'Auzances, c'est la Croix Rouge qui s'en charge. Pour information, le TUS est accessible sous conditions et est conduit par des bénévoles. Le Transport A la Demande (TAD) lui est un transport public qui peut comme le car et le train bénéficier de tarifs solidaires pour des personnes à bas revenus.

Laure DESCHAUMES, DDT23 : Sur la ligne TER Guéret - Felletin (qui ferme au mois d'Août) : Une étude avec le CEREMA a été lancée pour trouver des alternatives notamment sur l'amélioration de l'offre des cars de la Région.

Claudine LEGOUFFE, Communauté de communes Briance Combade : Avant, Limoges-Paris se faisait en 2h45. Je souligne également la raréfaction des liaisons depuis Eymoutiers vers Bordeaux ou Paris via Limoges. J'en appelle à la prise de responsabilités des élus pour inverser la tendance.

Patrick MALLET, élu à la commune d'Eymoutiers et au Conseil Départemental de la Haute-Vienne : Les élus se battent notamment pour le maintien des flux entre Limoges et Eymoutiers mais aussi entre Eymoutiers et le plateau. Mais c'est très difficile et on a de plus en plus de mal. Le nombre d'interlocuteurs de plus en plus élevé ne nous aide pas. Rien qu'à la SNCF on a SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. Une réflexion globale avec tous les élus du PNR est à engager pour empêcher les fermetures de lignes et faire bloc à travers les territoires.

RÉACTIONS (2/3)

Marion LAVAUD, DGS de la Communauté de communes du Pays d'Uzerche : Sur la ligne TER 22, une information ne transparait pas sur la carte. Certes les dessertes entre Brive et Limoges via Uzerche sont bonnes mais les Intercités et les TER directs ne desservent pas toutes les petites stations qui composent la ligne. Par exemple, entre Uzerche (desservie par les TER directs et certains Intercités) et Masseret seuls les TER de la L22 qui s'arrêtent à Masseret vont permettre de faire un aller-retour. Ce qui de facto diminue la fréquence à 8 dessertes A/R par jour contre 14 pour Uzerche-Brive ou Uzerche-Limoges.

Florence MICHON, Conseil Départemental de la Creuse : Il faudrait déjà structurer la communication et l'information afin de promouvoir l'existant.

Chloé VALET du Collectif Tourisme de la Haute-Vienne et de la Communauté de Communes de Noblat : Côté tourisme, un [programme collectif est aussi proposé par le CEREMA et l'ANET](#) sur les questions de mobilités touristiques durables. Les participants peuvent être les départements dans la mesure où ils adhèrent au CEREMA et dans la mesure où l'articulation avec les AOM locales et les acteurs locaux du tourisme fait partie intégrante du projet.

Antonin BOYER, Association Bon Sens Paysan - TramTrain Limousin : Pour les dessertes ferroviaires, un gros travail est en cours entre TramTrainLimousin / Rail Aquitaine Est / Périgord Rail Plus pour la refonte totale de l'offre TER sur le Périgord-Limousin, notamment en dissociant offre express directe et navettes territoriales pour la desserte fine. Nous pouvons si vous le souhaitez prévoir un temps dédié sur la construction de cette offre.

Réponse collective : avec plaisir !

RÉACTIONS (3/3)

Maxime LAMARQUE, chef de projet Petites Villes de Demain, Communauté de communes Ventadour Egletons Monédières : Dans la vie quotidienne, j'observe des problèmes de communication entre la SNCF et les autres acteurs de la mobilité. Par exemple, SNCF Gares et connexions n'affiche pas dans ses gares les autres services de mobilité locale. Dans mon cas c'était un Transport à la Demande. L'argument avancé par le personnel en présence était que cela ne les concernait pas car ce n'est pas un service de la SNCF. Je ne comprends pas ce manque de volonté manifeste de ne pas se concevoir comme un acteur d'un système de mobilité et donc par conséquent à agir en coopération avec les autres acteurs de la mobilité. Cette absence de coopération me met en colère !

Christelle PEYRE, Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT) : Une piste pour avancer est de regarder du côté des MAAS. Nous travaillons du côté du Puy-en-Velay avec Iris interactive qui propose des Maas pour les territoires ruraux de Haute-Loire mais qui peuvent constituer dans le futur un outil avec tous les éléments de déplacements publics et privés pour les habitants. Je vous invite aussi à voir avec le PNR des Grands Causses qui a mené une expérimentation avec l'association INVD sur les véhicules intermédiaires.

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin

4. Retour atelier.



Une autre vie s'invente ici

BILAN GLOBALE



77 participants avec des profils variés.

Associations de la solidarité, du social et de la transition écologique

Syndicats d'Energie

Employeurs

Offices de tourisme

Administrations déconcentrées de l'Etat

Collectivités

Structures d'Insertion par l'Activité Economique (SIAE)



159 contributions (besoins ou idées).

Les contributions ont touché des thématiques très larges, une diversité qui reflète les profils variés des participants qui vivent tous des problématiques de mobilité ou proposent des idées vis-à-vis de leur propre rapport à la mobilité. Le format participatif a été apprécié. Du concret à aussi été demandé. Les thématiques les plus cités sont expliqués pages suivantes.

Point sur la méthode...



Le temps imparti n'a pas permis une exhaustivité des participations et une analyse approfondie des contributions. Pour mieux comprendre les besoins / idées des participants, et en déduire un plan d'action, la phase après COPIL va être consacrer à l'approfondissement des thématiques principalement exprimées avec les participants qui le souhaitent. Nous laisserons aussi la possibilité aux absents des Rencontres des mobilités de venir s'exprimer sur un tableau numérique interactif, Canva (illustration page suivante).

ILLUSTRATION DU CANVA – CARTE DES BESOINS UNIQUEMENT

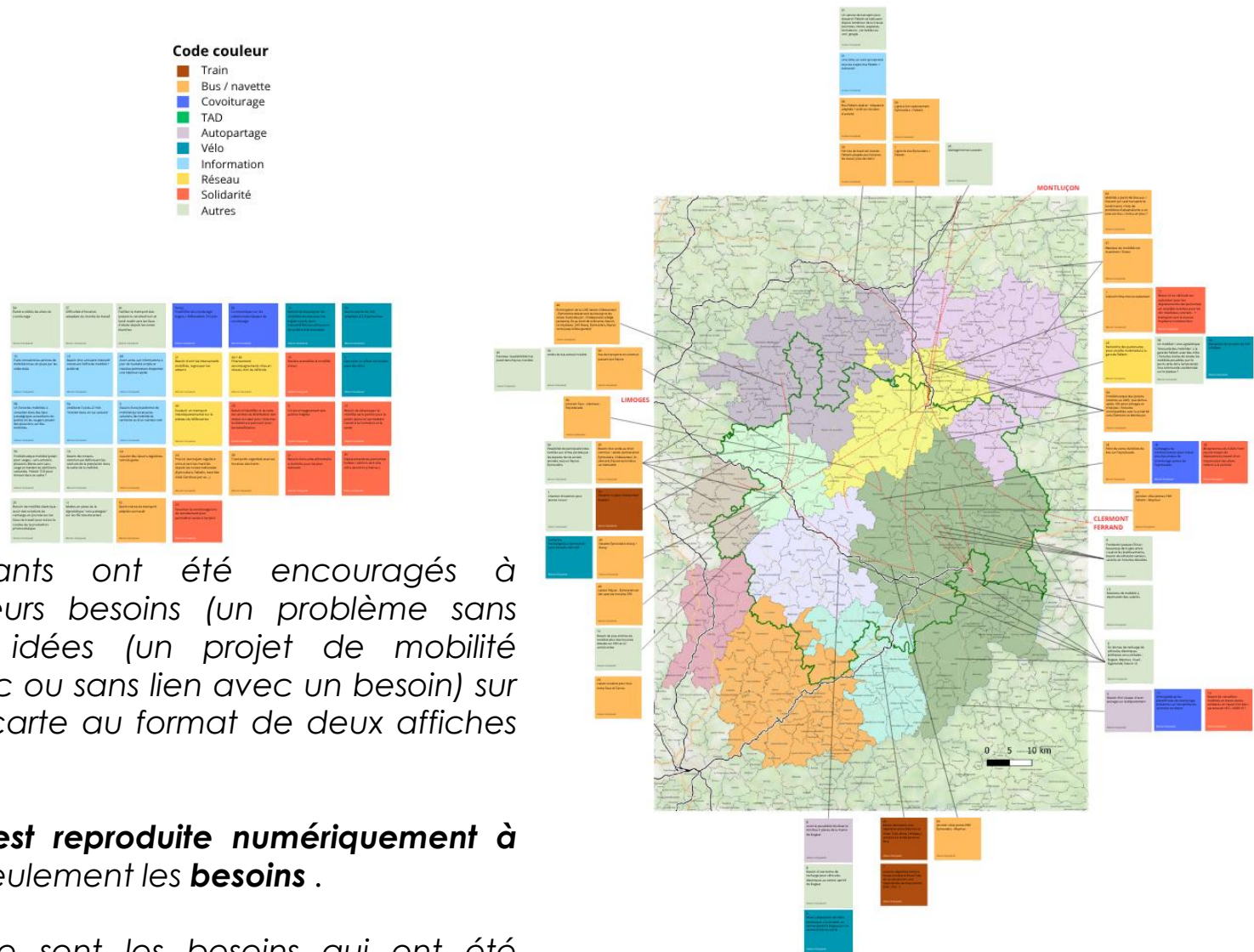
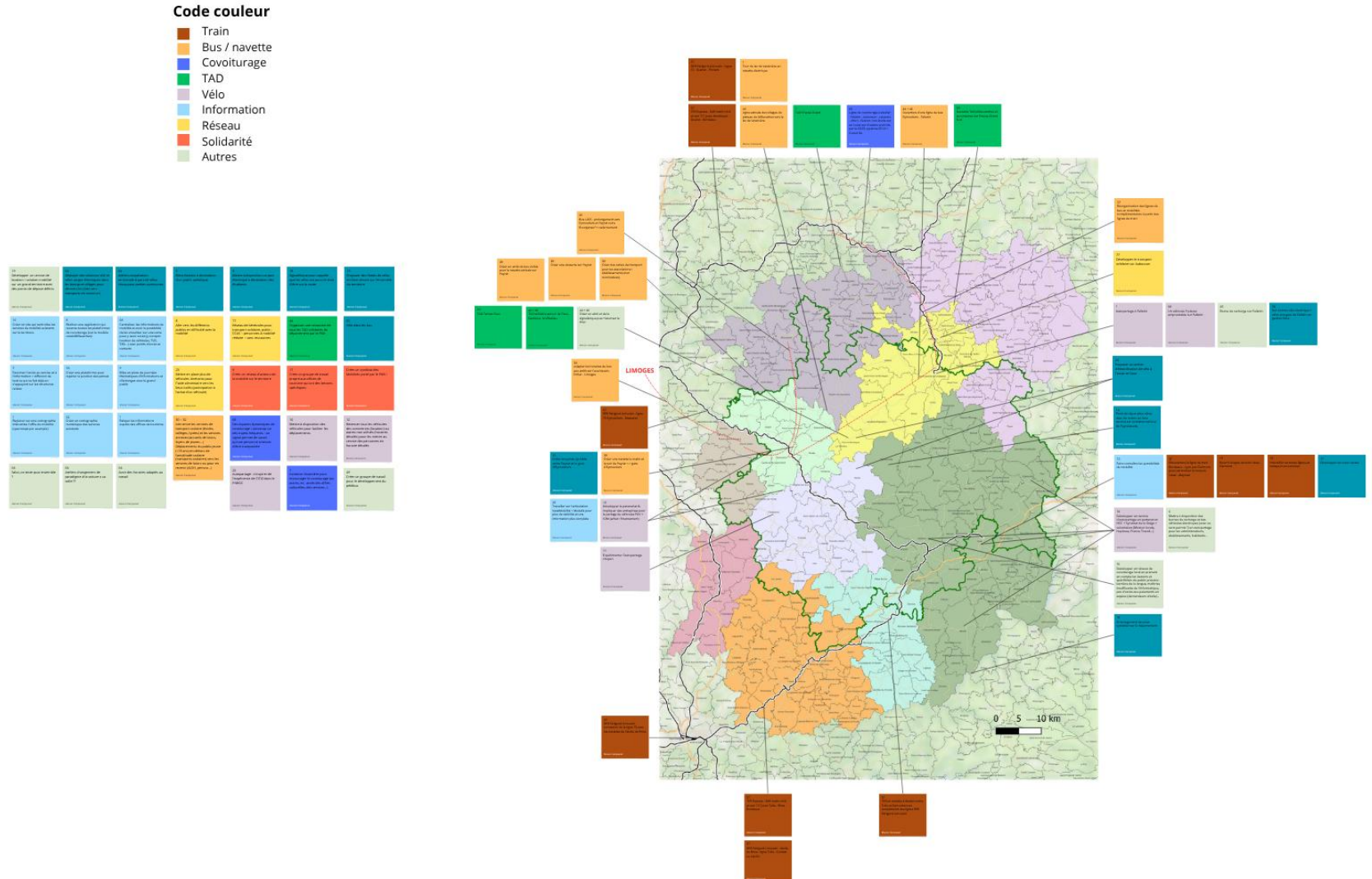


ILLUSTRATION DU CANVA – CARTE DES IDÉES UNIQUEMENT



THÉMATIQUES LES PLUS CITÉES – PALMARÈS

1

Les transports en commun.

2

L'information voyageur.

3

Le vélo.

4

Mobilité et solidarité.

5

Autopartage.

TRANSPORT EN COMMUN : LE GROS SUJET

44 sollicitations
sur 159



A
U
T
O
C
A
R

Les transports en autocar reviennent sur la table autour de deux sujets :

1) Problématiques d'horaires, de fréquences et du premier et dernier kilomètre.

Ce sont pour l'essentiel des lignes ou des journées / plages horaires précises d'une ligne qui sont évoquées. Ces problématiques renvoient à des expériences vécues ou rapportées. Les problématiques sont évoquées en lien avec des **enjeux d'emploi / insertion** ou en lien avec **leur poids dans la vie des jeunes** (trajet scolaire, liberté de se déplacer en temps libre).

2) La création de nouvelles dessertes.

Ces demandes concernent autant ce qui pourrait correspondre à des lignes de Transport à la Demande (TAD) qu'à des lignes régulières. Les lignes de TAD concernent des dessertes ponctuelles pour un lieu sur une période ou un événement. Pour les lignes régulières les propositions sont soit des lignes qui connecteraient les (petites) centralités du territoire rural autonome (en zone blanche de transport). Soit elles correspondent à des lignes de rabattement vers les gares des étoiles ferroviaires des centralités départementales).



T
R
A
I
N

Les transports en train reviennent sur la table autour de trois sujets :

1) **La mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain** autour des étoiles ferroviaires de Brive et Limoges en lien avec [le projet du collectif tram train limousin](#).

2) **Le renforcement des liaisons Est-Ouest** avec la réouverture de la liaison Ussel-Clermont et une desserte directe de Bordeaux depuis Montluçon et Tulle (lien avec le diagnostic mobilité).



Problématiques de
lisibilité de l'offre...



... Et d'éparpillement
des infos.



Encouragement à
la mise en réseau

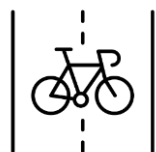
Les participants des Rencontres des mobilités ont pu avoir accès à un tableur Excel répertoriant [l'ensemble des moyens de transports sur le territoire de projet](#). Le dispositif a étonné car il n'est pas possible aujourd'hui de pouvoir constater **l'ampleur de cette offre**. Et même lorsqu'on a connaissance de l'offre, il n'est **pas forcément évident de retrouver une lecture pratique** par une même et seule porte d'entrée. Les systèmes de navigation Modalis et Sncf Connect sont défaillant. Les transports ne sont pas renseignés sur Google Maps, application de navigation populaire. Il ressort donc comme priorité de mettre en valeur de l'existant. **Cette mise en œuvre pratique pose de nouvelles questions à résoudre** : Quel support ? Pour quel public ? Avec quelles modalités de mise à jour ? Comment concilier synthèse et exhaustivité de l'information ? ... L'idée est donc de **creuser ce sujet avec des volontaires**.

En lien avec la segmentation des dispositifs de mobilité, les participants des Rencontres des mobilités **ont appelé à la mise en réseau de tous les acteurs de la mobilité** pour agir unir et plus fort sur la mobilité.



De nouveaux services

Le vélo est mentionné à propos **des services autour des Vélos à Assistance Electrique (VAE)** : bornes libre-service ou dispositif de location, bornes de recharges et stationnement sécurisé aux abords des gares, atelier d'électrification de vélo, ... C'est un **appel à démocratiser le VAE** notamment en appelant à consacrer des aides autour de certains publics. Véhicule assez onéreux, les stationnements sécurisés peuvent aider à l'utiliser en intermodalité avec le train ou le car pour l'accès à un point d'arrêt depuis son domicile. Aujourd'hui, il existe bien des arceaux vélos sur une bonne partie des gares du territoire d'étude mais il n'existe pas de stationnement sécurisé aux abords des gares.



Création d'infrastructures

La question de l'infrastructure est aussi soulevé avec un **appel à développer un réseau cyclable sécurisé**. Pour rappel [le Schéma Directeur des Mobilités Actives porté en 2023-2024](#) par le Parc en partenariat avec 4 communautés de communes du Parc et 2 communes hors Parc, propose une stratégie d'aménagement adapté pour le milieu rural et un guide vulgarisant les solutions techniques à destinations des élus, techniciens (et des curieux!).

La solidarité arrive en quatrième. On y retrouve plutôt des besoins exprimés avec parfois des suggestions de solution.



Le sort des personnes en difficulté pour se déplacer est évoqué. Sont cités les personnes en déficit de droits (ex: demandeurs d'asile), les pauvres, les personnes âgées isolées et les Personnes à Mobilité Réduite. Les conséquences de ces difficultés sont soulignées avec des **problématiques d'accès à l'aide à alimentaire, aux soins, aux services et aux droits.**



Lorsque des solutions sont envisagées, c'est **la mobilité inversée qui est le plus abordé** (le service se déplace à vous). Hormis cette solution, on évoque une meilleure communication sur les dispositifs existants, un accompagnement / conseil vers la mobilité et le développement de véhicules sans permis.

Sur ce sujet, un **projet de Transport d'Utilité Sociale** est porté par le groupe Grand-âge du Syndicat de la Montagne Limousine en coopération avec les communes de Faux-la-Montagne, La Villedieu et Gentioux-Pigerolles. En présence à la Rencontre des mobilités de la Creuse, ses porteurs sont venus en autres en **recherche de partenariats.**



Appels à partenariats...



...Et à expérimenter

Sur l'autopartage également, des participants en **Creuse et en Corrèze** ont fait part de **projets en réflexion**, profitant de l'occasion pour **lancer un appel à partenariat**. Appel qui s'est retrouvé dans les contributions besoins / idées. En Creuse, l'entreprise Grange solaire réfléchit à de l'autopartage de véhicules électriques sur bornes de recharges alimentées par ses ombrières solaires de la gare de Felletin. En Corrèze, le Syndicat de la Diège réfléchit sur la conversion de bornes de recharge électrique sous-utilisées en borne d'autopartage de véhicules électriques.



L'autopartage est aussi évoqué par des potentiels usagers comme une **nouvelle offre de service public de mobilité à construire** (correspondant à l'autopartage thermique ou électrique en station) ou comme une **mutualisation de l'existant** en ouvrant par exemple l'usage de véhicules municipaux à ses habitants.

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturau Regionau de Miuvachas en Lemosin



5.Perspectives
pour la suite



Une autre vie s'invente ici

TPOLOGIES : DE RURALITÉ\$ (1/2)

On l'a vu, **vivre et se déplacer en milieu rural dépend d'abord d'où on habite**. La distance aux commerces, services et équipements, à l'emploi, au réseau de transport en commun va déterminer notre capacité à pouvoir se déplacer autrement qu'en voiture thermique individuelle. Voyons maintenant combien de personnes sont concernées sur le territoire de coopération de la Charte par les différentes situations de vie :

Les centralités connectées aux transports en commun structurants avec une bonne diversité de commerces, services et équipements (*Ussel, Eymoutiers, Felletin, Bugeat, ...*) :



33 % de la population soit **1 personne sur 3** habite à moins à 5km.

Les centralités non connectées aux transports en commun structurants avec une bonne diversité de commerces, services et équipements (*Treignac, Bort, Châteauneuf-la-Forêt, ...*) :



10% de la population soit **1 personne sur 10** habite à moins de 5km

Les petites centralités non connectées aux transports en commun structurants avec une diversité de petits commerces, services et équipements (*Corrèze, Peyrat-le-Château, La Courtine*):



10% de la population soit **1 personne sur 10** habite à moins de 5km

RURALITÉS (2/2)

Les autres communes connectées aux transports en commun structurants :



3% de la population habite à moins de 5km.

Les autres communes sur un flux routier important facilitant le covoiturage :



9% de la population, soit **presque 1 personne sur 10** habite à moins de 5km.

Les personnes à l'écart des flux, des réseaux de transport, des services, des commerces et équipements :



33% de la population, soit **1 personne sur 3** y habite...

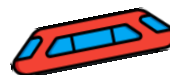


...Et 6% parmi ces 33% habite **à plus de 20 km de toutes centralités communautaires.**

Nous ne sommes pas égaux dans ces situations de vie pour décarboner nos déplacements. Il est important de tenir compte des contraintes que nous imposent notre lieu de vie pour penser une mobilité durable et donc **un aménagement du territoire qui ne laisse personne de côté.** Derrière, on **désamorce aussi des conflits** qui peuvent naître des contradictions entre un modèle unique de mobilité durable – souvent calquée sur la ville - et une situation de vie qui n'y correspond pas. Aussi, voici une **proposition de perspectives de décarbonation de notre mobilité adaptée aux typologies de ruralités de notre territoire.**

DIFFÉRENTES RURALITÉS, DIFFÉRENTES PERSPECTIVES DE MOBILITÉ DURABLE

Le rural de proximité et connecté



25 km/h
45 km/h

La proximité et la connexion aux transports en commun structurants permet d'y vivre dans la commune et d'emprunter les transports au besoin. Les actifs sont généralement employés sur la commune. Les navetteurs eux peuvent bénéficier du transport en commun ou pourraient covoiturer plus facilement qu'ailleurs. **Sous réserve de correspondre à ce schéma de vie**, un habitant peut exercer ses déplacements du quotidien en Vélo à Assistance Électrique ou véhicule intermédiaire à 25km/h (VAE augmenté en confort ou en capacité de transport de charge ou de personnes) ou covoiturer ou combiner plusieurs modes de déplacement pour utiliser les transports en commun (ex: trottinette électrique + train). Eventuellement, pour plus d'indépendance, un véhicule intermédiaire qui roule à 45 km/h (photos pages suivantes) peut être nécessaire pour se déplacer n'importe où jusqu'à 20km avec un temps de trajet équivalent à la voiture (notion de vitesse moyenne).



Et **quelle place pour la voiture ici ?** Si notre situation personnelle nous permet de basculer vers un véhicule intermédiaire, un VAE, il faudra bénéficier d'une voiture à l'occasion. Étant donné la **perte d'efficacité actuelle du réseau de transport en commun** et l'**éloignement de certains services publics** (notamment de santé), on peut avoir besoin d'effectuer jusqu'à 200 km A/R (connexion à Limoges ou Clermont) tant que cette situation perdure. La voiture reste aussi nécessaire pour du transport de charges et de personnes. Pour ça, **un service public d'autopartage est nécessaire**. La masse critique pour faire fonctionner le service sans trop de déficit est suffisante dans ce genre de communes.

ILLUSTRATIONS DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES

Vhélio **25 km/h (portée 10 km)**



45 km/h (portée 20-25 km)



Galian Formidable (vélo cargo allongé)



À gauche, Midipile.

En haut à droite, le Sorean de QBX.

En bas à droite, un speed bike Stromer ST3 (La CCV2M dispose d'un speed bike).



(La Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources dispose de ces véhicules)

DIFFÉRENTES RURALITÉS, DIFFÉRENTES PERSPECTIVES DE MOBILITÉ DURABLE

Le rural de proximité non connecté



25/45 km/h

80 km/h

La proximité est plus ou moins assurée selon les centralités. On va vite être contraint pour aller chercher d'autres services, commerces, équipements dès qu'on sort de la commune. Beaucoup d'actifs travaillent sur la commune. Les navetteurs eux peuvent covoiturer plus ou moins facilement selon si la commune se trouve sur un axe fréquenté. **Sous réserve de correspondre à ce schéma de vie**, un habitant peut exercer ses déplacements du quotidien en **Vélo à Assistance Electrique ou véhicule intermédiaire à 25km/h** (VAE augmenté en confort ou en capacité de transport de charge ou de personnes) **ou covoiturer**. Un **véhicule intermédiaire qui roule à 45 km/h** sera sûrement nécessaire pour se déplacer n'importe où jusqu'à 20km avec un temps de trajet équivalent à la voiture (notion de vitesse moyenne). Dans certains cas, ce ne sera pas suffisant et un véhicule intermédiaire à **80 km/h** sera nécessaire (illustration page suivante).



Et **quelle place pour la voiture ici ?** Si notre situation personnelle nous permet de basculer vers un véhicule intermédiaire ou un VAE, il faudra bénéficier d'une voiture à l'occasion. Étant donné **l'absence de connexion au réseau de transport en commun et l'éloignement de certains services publics**, il faudra pouvoir bénéficier d'une voiture pour faire 200 km A/R (connexion à Limoges ou Clermont) tant que cette situation perdure. La voiture reste aussi nécessaire pour du transport de charges et de personnes. Pour ça, **un service public d'autopartage est nécessaire**. La masse critique pour faire fonctionner le service sans trop de déficit est suffisante dans ce genre de communes.

ILLUSTRATIONS DES VÉHICULES INTERMÉDIAIRES

80-90 km/h (portée d'au moins 50 km A/R, variable selon modèle)



Weez City-pro, 0.6 Tonnes



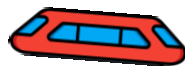
Weez City-pro, 0.5 Tonnes (la MEF23 en Creuse et Prox à Uzerche).



La Bagnole de Kilow, 0.4 Tonnes (la Communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources dispose de ce véhicule).

DIFFÉRENTES RURALITÉS, DIFFÉRENTES PERSPECTIVES DE MOBILITÉ DURABLE

Le rural éloigné et connecté



45 km/h
80 km/h

Pas de proximité dans ces communes pourtant connectées à un réseau de transport en commun ou situées sur un axe avec un potentiel pour le covoiturage. Les solutions de démobilité (les services viennent à vous) sont à encourager mais ne suffiront pas. Pour être indépendant lorsque les transports en commun ou le covoiturage ne correspondent pas, un **véhicule intermédiaire qui roule à 45 km/h** sera sûrement nécessaire pour se déplacer jusqu'à 20km avec un temps de trajet équivalent à la voiture (notion de vitesse moyenne). Dans certains cas, ce ne sera pas une vitesse suffisante et un **véhicule intermédiaire à 80 km/h** ou **une voiture électrique** sera plus appropriée en fonction des distances à faire, du nombre de passagers à transporter ou de la charge.



Et **quelle place pour la voiture ici ?** Pour celles et ceux qui peuvent basculer vers un véhicule intermédiaire, il sera difficile de garder en parallèle une voiture qui en principe roulera peu. **La voiture reste nécessaire** pour des distances plus lointaines (200km A/R). Elle reste aussi nécessaire pour du transport de charges et de personnes. **L'autopartage en station risque de manquer de masse critique** mais garde un certain intérêt du fait de la présence d'un flux ou d'un point d'arrêt de transports en commun structurant. **En alternative, l'autopartage entre particuliers**, sans intermédiaire est un bon levier pour mutualiser les véhicules qui roulent peu et s'offrir une sécurité de disponibilité des véhicules.

DIFFÉRENTES RURALITÉS, DIFFÉRENTES PERSPECTIVES DE MOBILITÉ DURABLE

Le rural éloigné et non connecté



45 km/h
80 km/h

Pas de proximité ni solution de transports et une pratique du covoiturage qui sera assez contrainte mais pas impossible. Les solutions de démobilité (les services viennent à vous) sont à encourager mais ne suffiront pas. Un **véhicule intermédiaire qui roule à 45 km/h ou 80 km/h** ou plus sera nécessaire pour se déplacer jusqu'à 20km ou 50km. Dans certains cas, une **voiture électrique** sera plus appropriée en fonction des distances à faire, du nombre de passagers à transporter ou de la charge.



Et **quelle place pour la voiture ici ?** Pour celles et ceux qui peuvent basculer vers un **véhicule intermédiaire ou une voiture électrique à faible autonomie** (électriques de première génération), elle **reste nécessaire** pour des distances plus lointaines (200km A/R). Elle reste aussi nécessaire pour du transport de charges et de personnes. **L'autopartage en station manquera de masse critique. En alternative, l'autopartage entre particuliers**, sans intermédiaire est un bon levier pour mutualiser les véhicules qui roulent peu et s'offrir une sécurité de disponibilité des véhicules.

UNE MOBILITÉ DURABLE MAIS EST-ELLE INCLUSIVE ?

Les quatre scénarios évoqués sont basées sur des critères de lieu d'habitation. De notre lieu d'habitation découle des possibles de mobilité qui divergent selon les transports, équipements, services et commerces. Mais selon nos occupations, notre composition du foyer, notre âge, notre santé, notre genre, nos droits, notre validité et nos revenus, nous n'avons pas tous les mêmes vies, besoins, contraintes et donc marges de manœuvre pour s'aligner vers cet imaginaire de mobilité. Pour la suite, l'idée est de **confronter cet imaginaire aux réalités de vie de la population et construire une perspective de mobilité durable ET inclusive.**

Un des leviers commun à tous les scénarios restent l'autopartage. Maillon indispensable à nos déplacements longue distance, à nos déplacements de personnes et de charge, **la voiture thermique va garder une place dans notre future des mobilités.** Le parc actuel de véhicules reste un capital dont nous sommes les héritiers. Mais sa place dans nos vies doit évoluer. D'un véhicule à propriété et usage individuel et quotidien, la voiture doit tendre vers un véhicule collectif à usage de plus en plus ponctuelle. **L'autopartage pourrait aider à réduire notre dépendance sans nous rendre immobile et tout en allégeant notre facture.** Cette hypothèse est à vérifier en creusant et en étudiant le sujet pour la suite du travail.

PERSPECTIVES POUR LA CONSTRUCTION DU PLAN D'ACTION

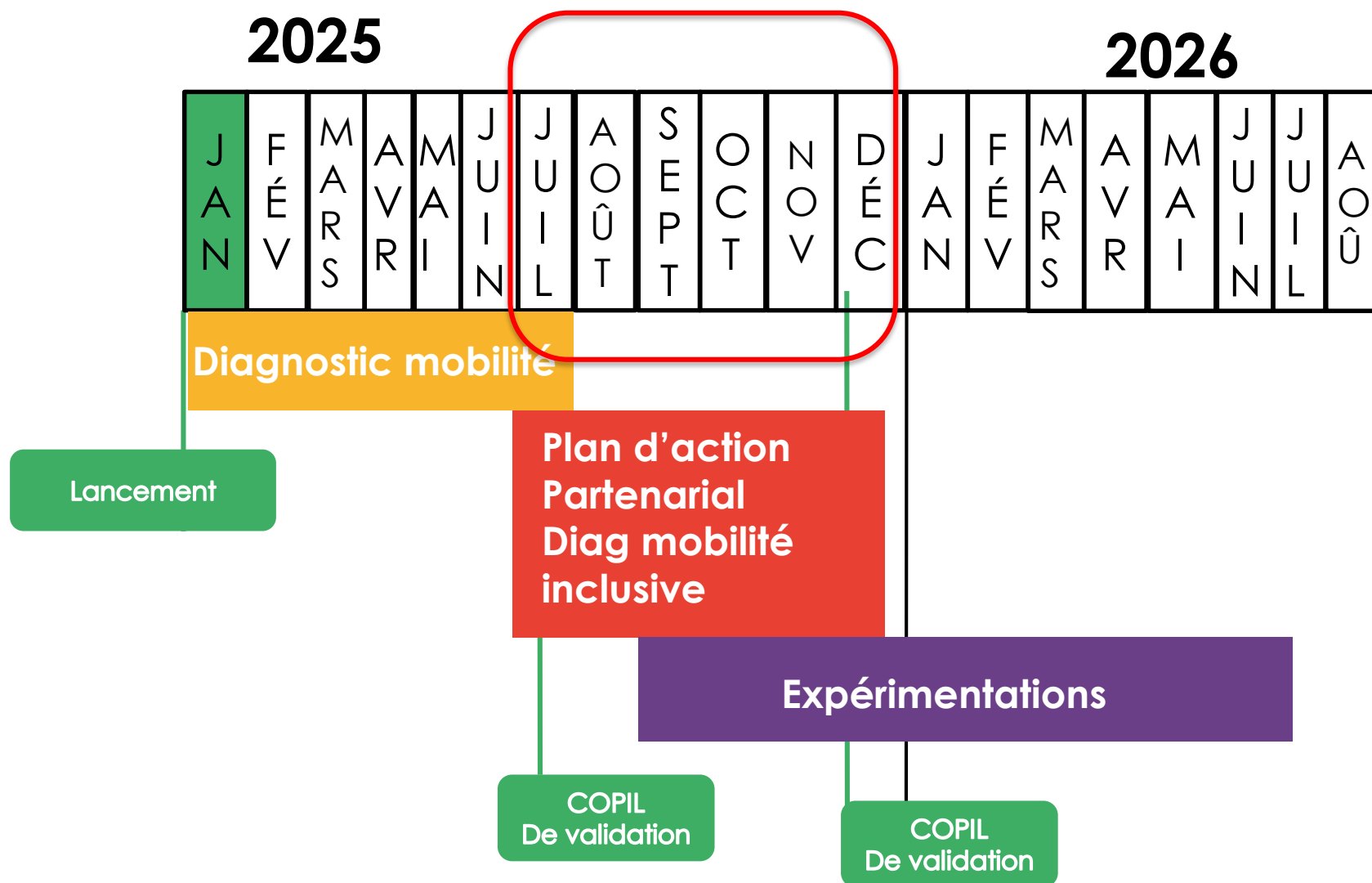
Côté dynamique partenariale et plan d'action, les ateliers de Rencontre des mobilités ont permis de faire émerger deux appels à partenariats évoqués plus haut. Etant donné, leur maturité et leur cohérence avec ce travail en cours, **nous leur proposons d'apporter un soutien humain à leur expérimentation.** Il s'agit :

- Un travail sur un **Transport d'Utilité Sociale sur le plateau de Millevaches** (groupe Grand âge du Syndicat de la Montagne Limousine et communes de Faux-la-Montagne, La Villedieu et Gentioux-Pigerolles).
- Un projet sur l'**autopartage en station en Creuse** (Granges Solaires) **et en Corrèze** (Syndicat de la Diège x CC HCC) avec potentiellement des véhicules intermédiaires sans permis.

Pour le reste des contributions et idées qui ont été partagées à l'occasion des Rencontres des mobilités, il est nécessaire **de développer / creuser les sujets abordés pour voir le plan d'action partenarial qui peut en ressortir.** Par exemple, comme évoqué plus haut, si la question d'une meilleure accessibilité de l'information voyageur fait consensus, rien n'est dit de la manière de l'améliorer (support, public visé, où la trouver, ...). **Des ateliers avec des participants volontaires pourront permettre d'éclaircir le sujet.**

En parallèle, les Communautés de communes de Portes de Vassivière, Briançonnais Combade et Creuse Grand Sud mènent des réflexions mobilité interne. Grâce au retour d'expérience des Communautés de communes corréziennes du Parc et à l'ingénierie interne, **nous leur proposons de commencer / continuer à les accompagner sur leur travail.** Cette coopération est également une **bonne piste pour alimenter un plan d'action partenarial.**

CALENDRIER REMIS À JOUR



RÉACTIONS

Emilie MALBEC, Secrétaire des mairies de Faux-la-Montagne et La Villedieu : Merci d'avoir relevé le projet en cours sur nos communes avec le groupe grand âge. Nous continuons à avancer sur ce projet de transport solidaire.

Jean-Baptiste GOUGEON, Fabrique à Initiatives Limousin : La réponse individuelle à tous ces sujets et problèmes n'est pas possible. Il faut travailler en réseau, ensemble (collectivités et entreprises) pour créer des réponses aux besoins exprimés et / ou diagnostiqués. La Fabrique travaille sur un réseau des acteurs de la mobilité pour structurer acteurs citoyens, collectivités et entreprises sur la Haute-Corrèze, Ventadour-Egletons-Monédières et Vézère-Monédières-Millesources.

Bernard POUYAUD, Vice-président du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin : Je tiens à remercier Manon et Martin pour ce travail. Le rôle du Parc est la mise en réseau des acteurs des territoires, faire partager les retours d'expériences. Or, ce qui ressort de ces analyses c'est un gros manque de communication des services publics et l'isolement récent de notre territoire au regard des connexions régionales et nationales. C'est le moment de travailler ensemble pour construire un plan d'action.

PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin

Contact:

Monsieur Martin CUSSON

Chargé de mission Ecomobilité

m.cusson@pnr-millevaches.fr

07 89 29 91 48



Une autre vie s'invente ici