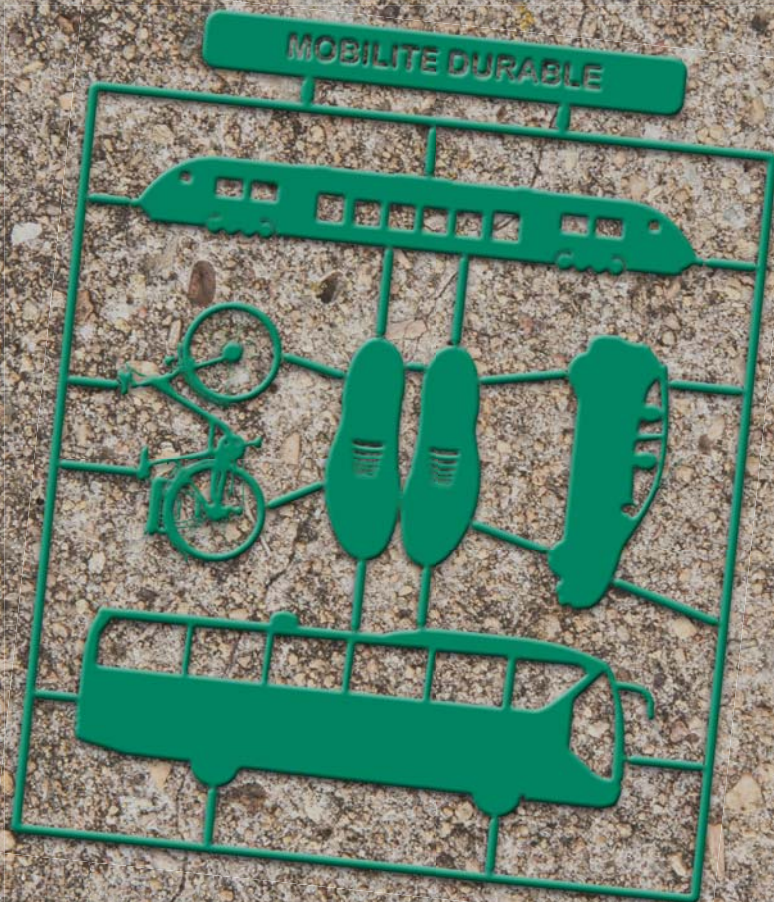


MOBILITE DURABLE

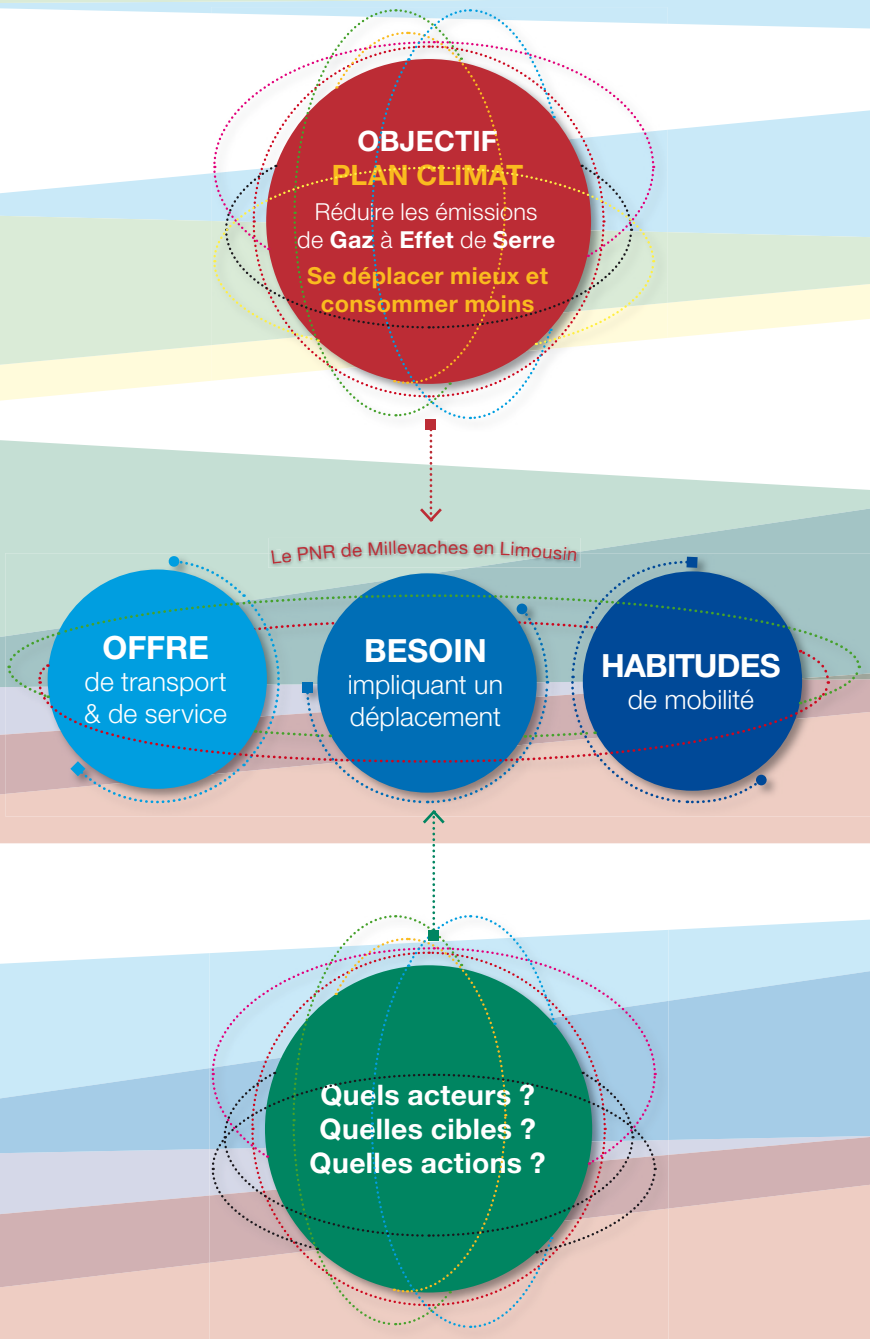
PARC NATUREL RÉGIONAL DE MILLEVACHES EN LIMOUSIN

SYNTHESE DE L'ETUDE MOBILITE DURABLE EN MILIEU RURAL

*Un territoire d'étude :
le PNR de Millevaches en Limousin*



UNE AUTRE VIE S'INVENTE ICI



DEMARCHE

Aborder la question de la mobilité a nécessité et nécessite encore un travail étroit auprès des élus et de la population pour comprendre **comment le territoire du Parc fonctionne en termes de mobilité.**

Ainsi, ce document présente de manière synthétique les résultats de l'étude **MOBILITE DURABLE EN MILIEU RURAL** réalisée en 2013, de la manière suivante :

◉ <i>Caractéristique du territoire.....</i>	4
◉ <i>Objectif d'une mobilité durable.....</i>	7
◉ <i>Résultats du diagnostic</i>	8
◉ <i>Résultats de l'enquête terrain.....</i>	16
◉ <i>Pistes d'actions</i>	20
◉ <i>Covoiturage : action concrète</i>	22

CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE

LA MOBILITÉ...

La « mobilité », axe majeur du PCET (Plan Climat Énergie Territorial), se définit « *comme étant la susceptibilité à se déplacer* ». Ce terme correspond donc au domaine des transports et plus précisément, dans notre étude, au domaine du déplacement des personnes. Cette thématique est au cœur des politiques liées à l'environnement, à l'augmentation des coûts de l'énergie et de ce fait à la capacité financière mais aussi physique de se déplacer. Elle est un facteur essentiel au maintien sur place des populations et de la dynamique sociale. De ce fait, **permettre à tous de se déplacer** à un coût financièrement et écologiquement viable est un défi auquel le Parc veut apporter des réponses concrètes et adaptées.

... EN MILIEU RURAL

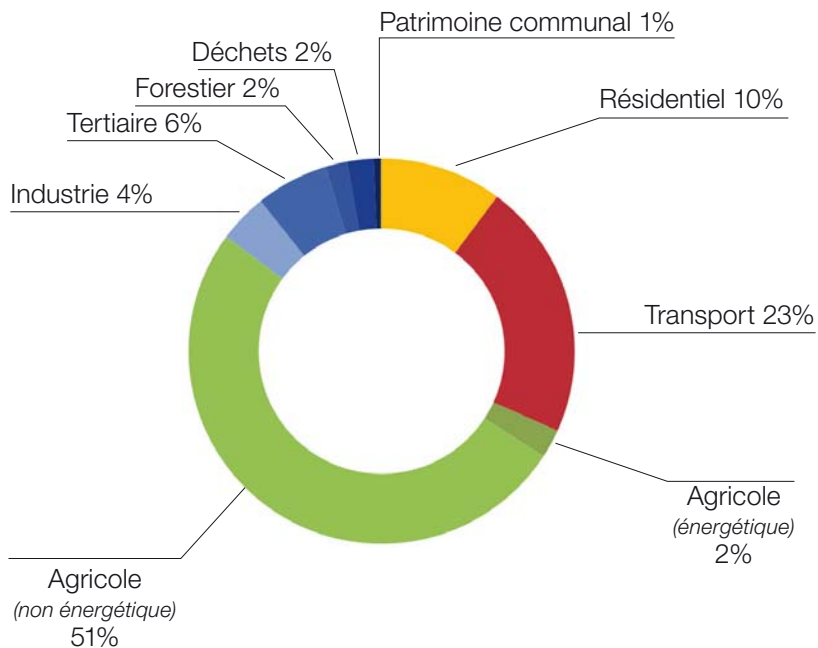
Le transport des personnes et des marchandises est le premier secteur émetteur des Gaz à Effet de Serre (GES) d'origine énergétique, à l'échelle du PNR de Millevaches en Limousin.

ALLER VERS UNE MOBILITÉ DURABLE...

Le Parc est un territoire d'expérimentation qui se doit de soutenir les nouveaux modes de déplacements économes et écologiques, de proposer des solutions innovantes et de les soumettre aux Autorités Organisatrices de Transports (AOT) comme la région, les départements et les intercommunalités. Aborder cette question nécessite un **travail étroit auprès des acteurs du territoire**.

Le but du Parc est de s'inscrire en **complémentarité** des services offerts par les AOT. C'est pourquoi le Parc a tout d'abord réalisé un **diagnostic mobilité** de son territoire, puis une **enquête de terrain** sectorisée et enfin proposé des **pistes d'actions** allant dans le sens d'une mobilité durable avec des gradients écologiques (réduction des GES), économiques (solutions économes pour la population) et sociaux (une mobilité pour tous) variables.

RÉPARTITION DES GES SUR L'ENSEMBLE DES 113 COMMUNES QUI COMPOSENT LE PARC EN 2013



FOCUS

- 👁️ Population ciblée : + de 51 000 habitants
- 👁️ dont + de 19 000 retraités
- 👁️ 2 700 scolaires
- 👁️ 22 500 emplois
- 👁️ Territoire élargi : 132 communes
(périmètre révision Charte du Parc en 2013)

RESULTATS DU DIAGNOSTIC MOBILITE DU PARC NATUREL REGIONAL ...

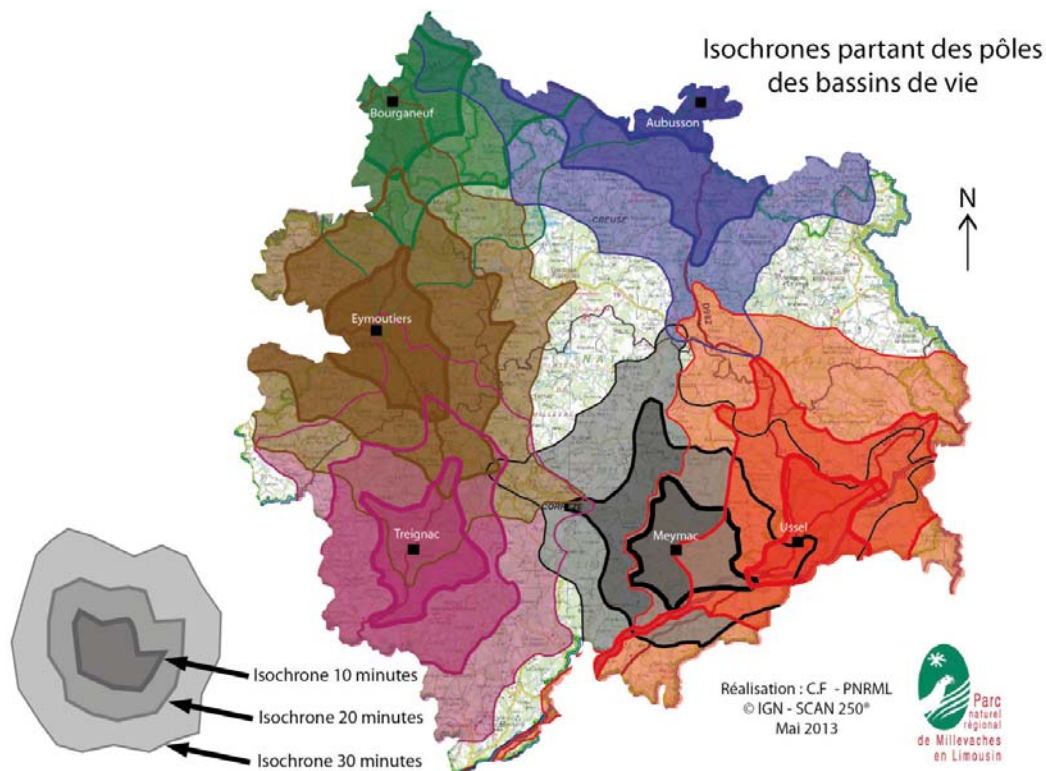
Après rencontre des institutions (ADEME, Conseil Régional, Conseil Généraux) et de divers acteurs (Energies pour demain, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports, Limousin Nature Environnement, De Fil en Réseau, l'Arban, Plateau Mobile), un croisement de plusieurs données a été réalisé afin d'établir un état des lieux de l'accessibilité du territoire, de l'offre de transport et des déplacements et modes de déplacement des habitants.



FOCUS

- ⦿ Reliefs importants : de +300m à +1000m
- ⦿ En moyenne, une minute de voiture = un kilomètre parcouru
- ⦿ Résultat différent en hiver (neige...) avec des temps de trajet augmentés.
- ⦿ Une partie du territoire d'étude est éloignée de ces 6 secteurs : notamment le cœur et l'est du Parc

ANALYSE DE L'ACCESSIBILITÉ DES TERRITOIRES EN FONCTION DU RELIEF ET DU CLIMAT



i **Isochrone** : courbe géographique délimitant des points accessibles en voiture en 10, 20 et 30 minutes (du plus foncé au plus clair)

Quelques chiffres :

Superficie totale du PNR : 3 143 km²

Creuse : 964 km² soit 30,8% du territoire

Haute-Vienne : 445 km² soit 14,1%

Correze : 1 773 km² soit 55,1%

Superficie totale du périmètre d'étude : 3 567 km²

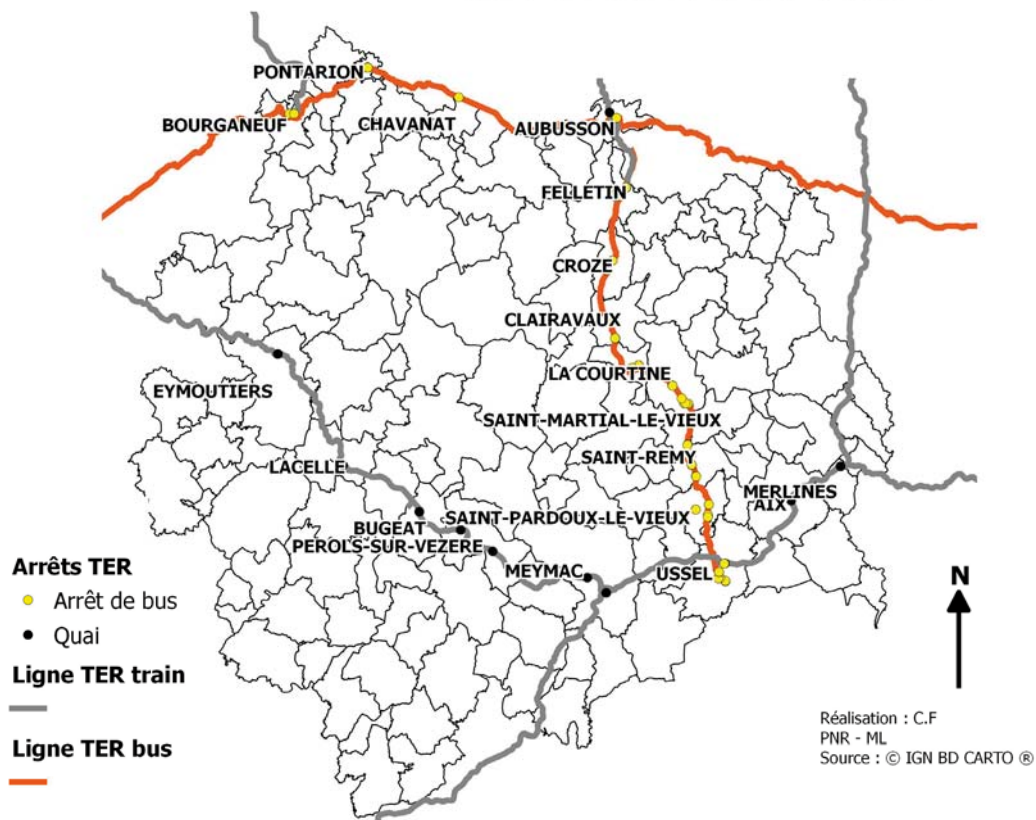
Creuse : 1 242 km² soit 34,8% du territoire

Haute-Vienne : 474 km² soit 13,3%

Correze : 1 851 km² soit 51,9%

CARTOGRAPHIE DE L'OFFRE DE TRANSPORT EN COMMUN

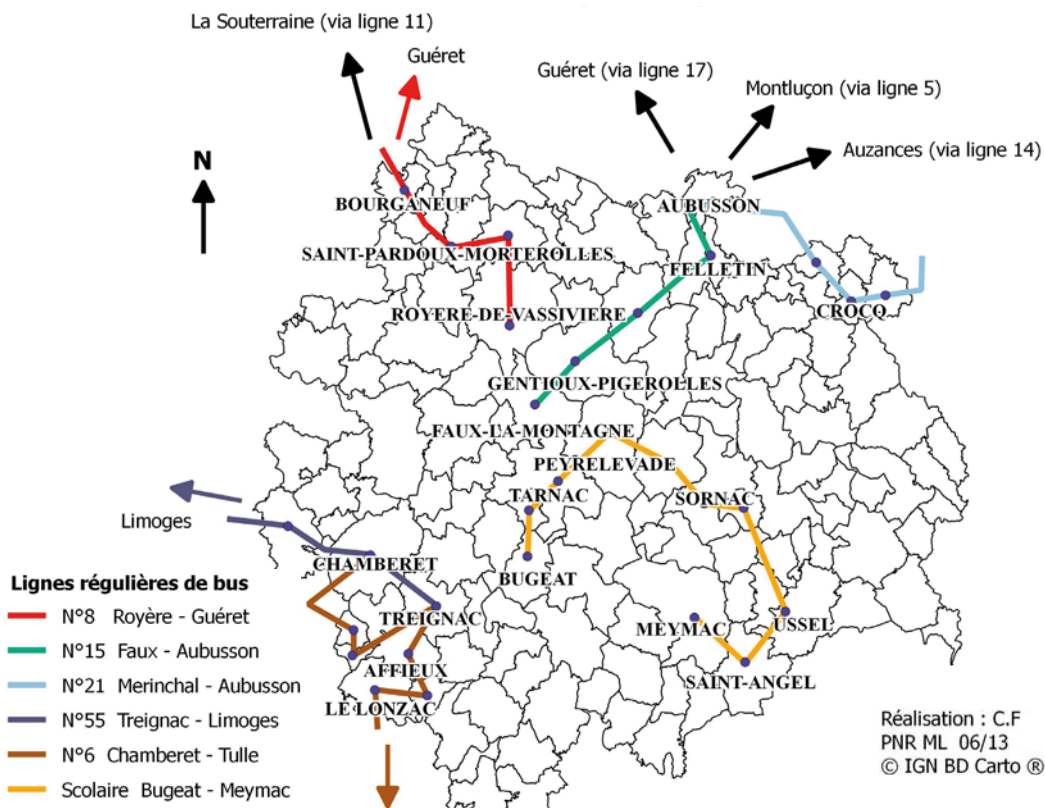
OFFRE TER SUR LE TERRITOIRE DU PNR



FOCUS

- 👁️ 6 lignes TER fonctionnent sur le PNR
- 👁️ Les grands axes du territoire sont desservis
- 👁️ Temps de trajets de terminus à terminus : 1h30 à 2h

LIGNES RÉGULIÈRES DE BUS SUR LE PNR



Arrets des lignes régulières

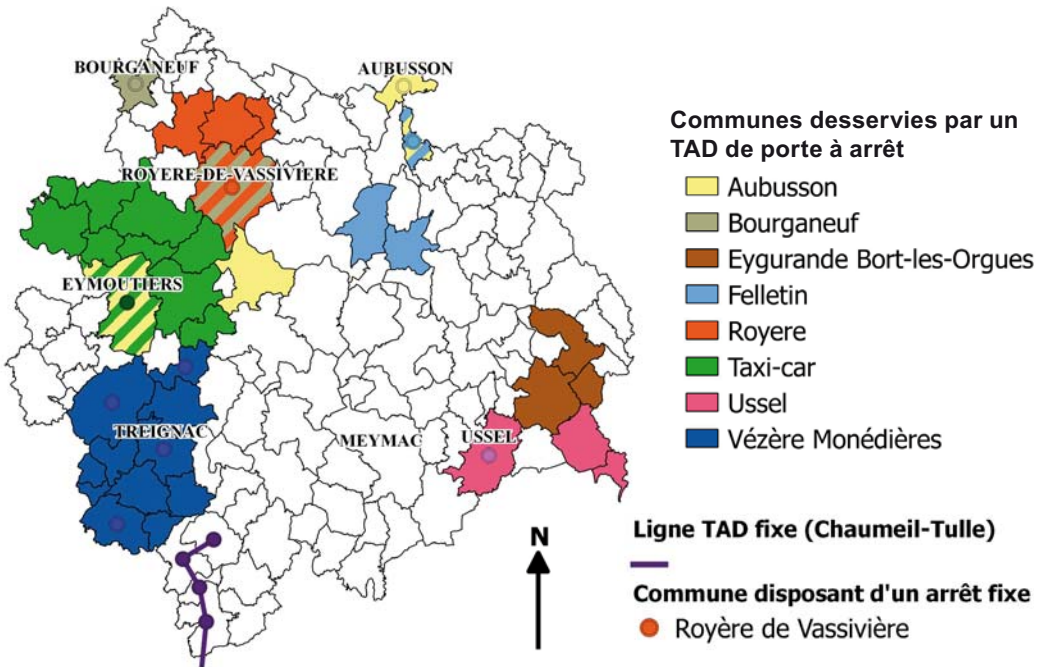


FOCUS

- 👁️ Instauration d'un service de bus par les 3 départements :
 - ➔ TransCreuse (23)
 - ➔ Oz'Car (19)
 - ➔ Haute-Vienne en car (87)
- 👁️ Complémentarité avec le réseau TER LIMOUSIN (SNCF)

OFFRE DE TRANSPORT A LA DEMANDE SUR LE TERRITOIRE DU PNR

Le transport à la demande (TAD) est un transport public routier de personnes dont certaines caractéristiques essentielles comme ses points de départ, ses itinéraires, ses horaires ou encore ses fréquences sont déterminées en fonction de la demande expresse des utilisateurs. Il s'agit de services flexibles de transport public à mi-chemin entre les transports en commun réguliers et les taxis.



Réalisation: C.F PNR ML
© IGN- BD CARTO ©
Mai 2013

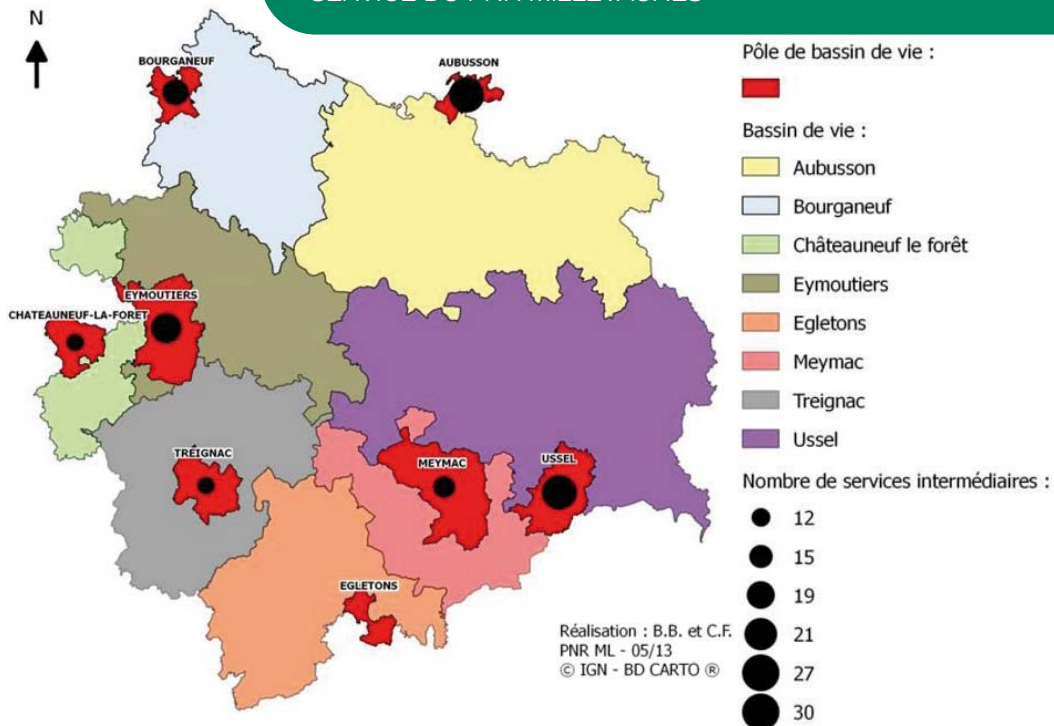


POINT D'ATTENTION

- 👁 Le TAD permet un rabattement vers les pôles importants, les marchés et les gares des quatre coins du PNR

CARTOGRAPHIE DES BESOINS DE BIENS ET SERVICES

CARTE DES BASSINS DE VIE ET DES DIFFÉRENTS PÔLES DE SERVICE DU PNR MILLEVACHES



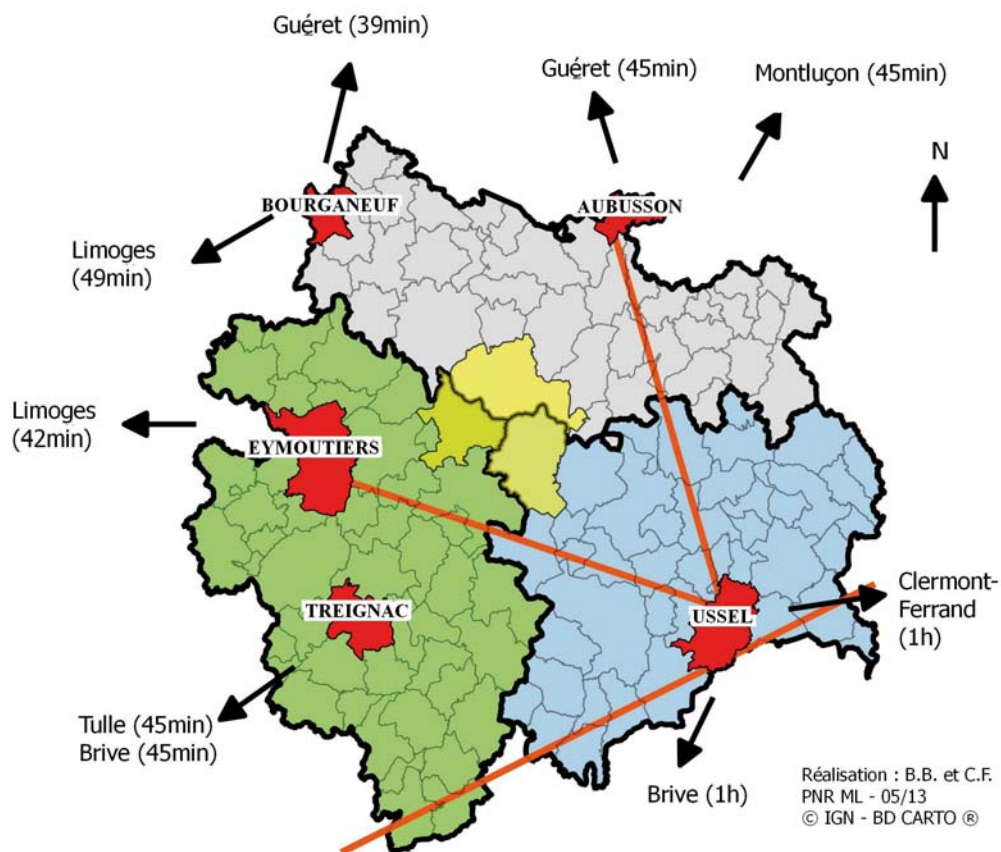
FOCUS

8 pôles attracteurs ressortent par la présence de services intermédiaires (INSEE) qui sont par exemple :

- Services aux particuliers : gendarmerie et police, trésorerie, école de conduite, vétérinaire...
- Commerces : supermarché, grande surface bricolage, librairie-papeterie, magasins de vêtements...
- Enseignement : collège
- Santé et action sociale : opticien, orthophoniste, podologue, laboratoire d'analyses...

HABITUDES ET MODALITÉS DE DÉPLACEMENT

UN TERRITOIRE DÉCOUPÉ EN 4 ZONES...



Réalisation : B.B. et C.F.
PNR ML - 05/13
© IGN - BD CARTO ®

Pôles des différentes zones



Zone blanche :



Zonage :

Zone Bourganeuf Aubusson

Zone Ussel

Zone Eymoutiers Treignac

Axes linéaires structurants :





FOCUS

👁 En moyenne **77% des personnes travaillent et pratiquent leurs loisirs sur une ou plusieurs communes de leur zone d'habitat**

👁 **Zone Ussel** : au nord, celle-ci se démarque de la zone d'Aubusson offrant les mêmes types de services. À l'est, les limites reprennent les frontières des bassins de vie. En ce qui concerne les flux hors PNR, l'attraction de cette zone se fait dans la partie est vers Clermont Ferrand et dans la partie sud vers Tulle et Brive via l'A89. À propos de la population, les premiers éléments montrent que la part des actifs, attirés par les pôles d'emploi d'Ussel et Meymac, était plus importante que sur le reste du territoire du Parc.

👁 **Zone Bourgneuf-Aubusson** : ces deux villes partagent peu de relations avec les pôles voisins. Toutefois, une complémentarité peut être observée entre Bourgneuf et Aubusson. En effet, Aubusson influence également sur le bassin de vie de Bourgneuf pour certains services qui sont absents sur cette ville. Les flux hors PNR se dirigent essentiellement au nord vers Guéret. On note également des déplacements à l'extrême ouest de la zone vers Limoges et à l'extrême est de la zone vers Clermont-Ferrand. La population de cette zone est très polarisée vers les villes d'Aubusson, Bourgneuf et Felletin.

👁 **Zone Eymoutiers-Treignac** : ce territoire est maillé par de nombreuses petites villes d'importance locale (Bugeat, Corrèze, Chamberet, Peyrat-le-Château) bénéficiant de quelques services de proximité. Les deux pôles de Treignac et Eymoutiers ont une influence concernant les services intermédiaires. Concernant, les services supérieurs et donc les flux hors PNR, l'attraction s'exerce à l'ouest par Limoges et au sud par Tulle, Brive-la-Gaillarde et Egletons en limite de PNR. La population résidant sur cette zone est majoritairement composée de retraités avec un taux de plus de 50% sur l'ensemble de la zone.

UNE ENQUETE POUR COMPRENDRE

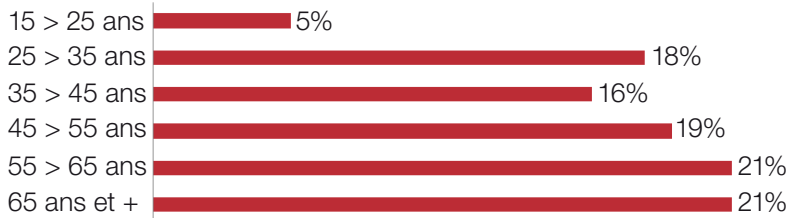
Auprès des particuliers :

318 questionnaires renseignés auprès des habitants sur divers lieux d'enquête : marchés, lieux de desserte des transports en commun, diffusion du questionnaire par des mailing list.

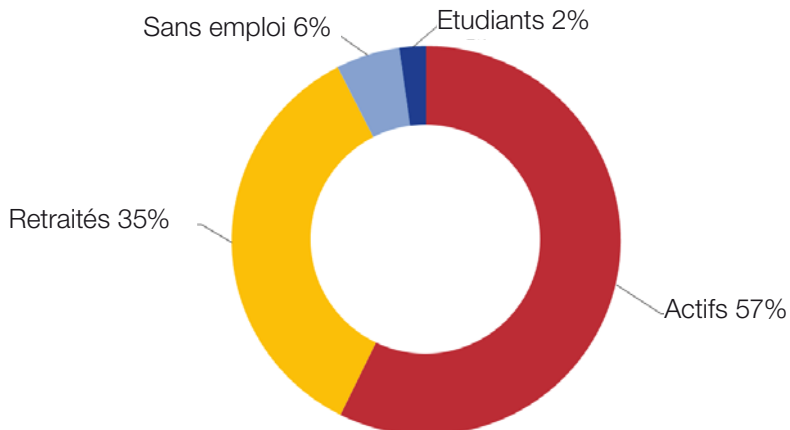
Auprès des élus :

11 entretiens semi-directifs.

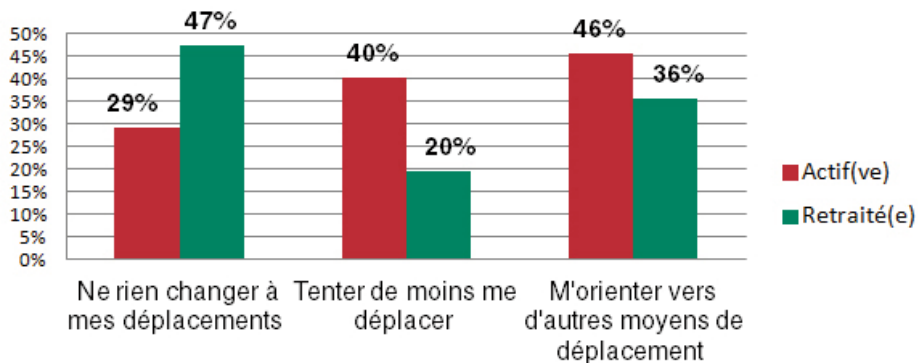
RÉPARTITION DES SONDÉS PAR CLASSE D'ÂGE



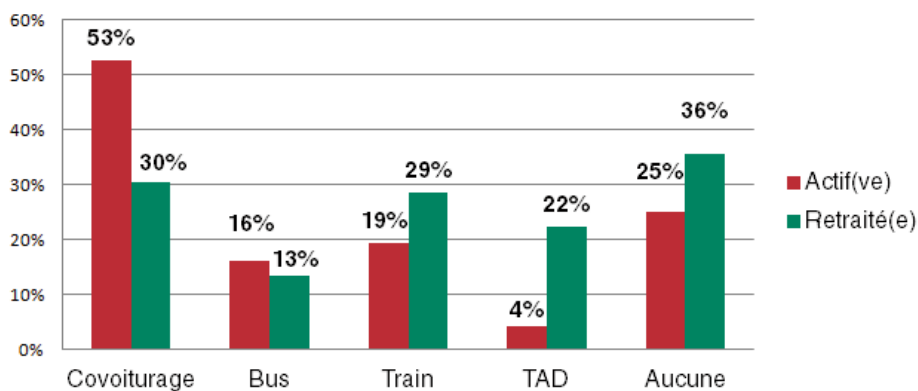
RÉPARTITION DES SONDÉS PAR CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



QUE PENSEZ-VOUS FAIRE SI LES PRIX DES CARBURANTS CONTINUENT D'AUGMENTER ?



QUELLES SONT LES ALTERNATIVES SUSCEPTIBLES DE FAIRE DIMINUER L'UTILISATION DE VOTRE VOITURE ?





FOCUS

👁️ **Analyse de l'ensemble des résultats :**

- ➔ **Véhicule particulier** : mode de transport principal
- ➔ **Bus** : faible utilisation de la plupart des lignes
- ➔ **Lignes scolaires** : faible connaissance de leur ouverture
- ➔ **Train et Car TER** : faible utilisation
- ➔ **TAD** : utilisation régulière
- ➔ **Covoiturage** : pratiqué de manière informelle et de plus en plus importante

👁️ **Le Véhicule particulier est privilégié pour tous types de déplacements et tous motifs.** Le bus et le train ne sont que très peu utilisés.

👁️ **Plusieurs freins** s'opposent à l'utilisation de moyens de transport alternatifs :

- ➔ L'obstacle principal réside dans **le manque d'informations** liées à ceux-ci. Ainsi, plus d'un tiers (36.4%) des répondants déclarent ne pas connaître l'offre de transport existant à proximité de leurs domiciles.
- ➔ En ce qui concerne **l'offre existante de bus et de train**, elle **est peu adaptée** aux besoins des habitants du territoire d'étude (des lieux de desserte trop éloignés, des horaires et des destinations non adaptées)

👁️ **Les actifs sont les plus ouverts aux changements de modes de transport**

DES PISTES POUR PASSER A L'ACTION

Ainsi, sur la base de la phase de diagnostic et d'enquête de terrain, le Parc a réfléchi à des pistes d'actions à mettre en place afin de répondre aux enjeux énergétiques et sociaux de la mobilité durable sur le territoire du PNR de Millevaches en Limousin. L'objectif est bien de :

- ➔ Réduire et optimiser les déplacements pour les achats et le travail
- ➔ Appuyer et encourager les initiatives mises en place pour réduire les déplacements (liés, par exemple, aux achats alimentaires)
- ➔ Engager des réflexions sur les centres de télétravail ainsi que sur le télétravail à domicile

👁️ La centrale de mobilité

Sur le site du PNR de Millevalches en Limousin, citation des modes de déplacements clés existants sur le territoire et création d'un onglet renvoyant sur « www.mobilimousin.fr », qui centralise toute l'offre de transport présente et propose ainsi un itinéraire en un clic !

👁️ La mobilité douce

Le Parc pourrait acquérir des vélos électriques qu'il mettrait à disposition de particuliers qui s'engageraient à l'utiliser le plus souvent possible (au travail, autres déplacements), et de rendre au bout d'un mois son ressenti sur ce moyen de déplacement et s'il compte renouveler l'expérience.

👁️ Le covoiturage pour les bureaux et comités syndicaux

Aider à la mise en relation des élus pour pratiquer le covoiturage lors de réunions PNR par la création de points de covoiturage sur les communes par lesquels les personnes passent en voiture pour se rendre au lieu du bureau, comité ou autre.

👁️ Le covoiturage domicile-travail

Information sur le covoiturage, ses avantages et limites par « ce » document et le site internet du PNR qui incite à covoiturer et redirige vers un ou plusieurs sites de covoiturage pour s'inscrire. Ces mêmes liens peuvent être utilisés pour le covoiturage événementiel.

👁️ Réduire l'utilisation du véhicule particulier entre Felletin et Aubusson

Effectuer une opération sur une certaine durée et avec des volontaires qui emprunteraient le car/bus régulièrement, plutôt que leur véhicule particulier. Une grille horaire précise de toute l'offre de transport entre ces deux communes leur serait fournie et le PNR suivrait leurs impressions et leurs remarques pour les faire remonter auprès des AOT et ainsi améliorer le service proposé.

👁️ L'auto-école à la demande

Profiter des trajets effectués quotidiennement par l'auto-école pour que les personnes inscrites au Pôle Emploi ou à la mission locale puisse se rendre à leurs entretiens d'embauche ou à toute autre activité liée à leur insertion professionnelle.

👁️ Le rabattement des déplacements vers le TER et les marchés

- ➔ Informer des modes de déplacements comme le car ou le TAD, surtout auprès des personnes en difficultés
- ➔ Mettre en place des services de TAD et/ou de covoiturage sur l'ensemble de l'axe Eymoutiers-Ussel qui rabattraient à la fois vers les gares et les marchés

ET SI ON COVOITURAIT !



Vous dites covoiturage ?

Le covoiturage consiste en l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un (ou plusieurs) passager(s) pour effectuer tout ou une partie d'un trajet commun.

Pourquoi ?

- Pour **faire des économies** en divisant le coût du trajet par le nombre de passagers.
- Pour produire **moins de CO₂** et **réduire la pollution** atmosphérique
- Pour **plus de convivialité** !

Comment commencer ?

1. S'inscrire sur un ou plusieurs **sites de covoiturage** :

→ <http://www.covoiturage.fr>

→ <http://www.covoiturage-correze.com>

→ <http://www.covoiturage87.com>

2. **Vous contactez ou êtes contactés par les covoitureurs** potentiels par téléphone ou par mail.
3. Vous vous mettez d'**accord sur le lieu et l'heure de rendez-vous**, le montant de la participation aux frais.
4. **Vous covoiturez** !

Partage des coûts

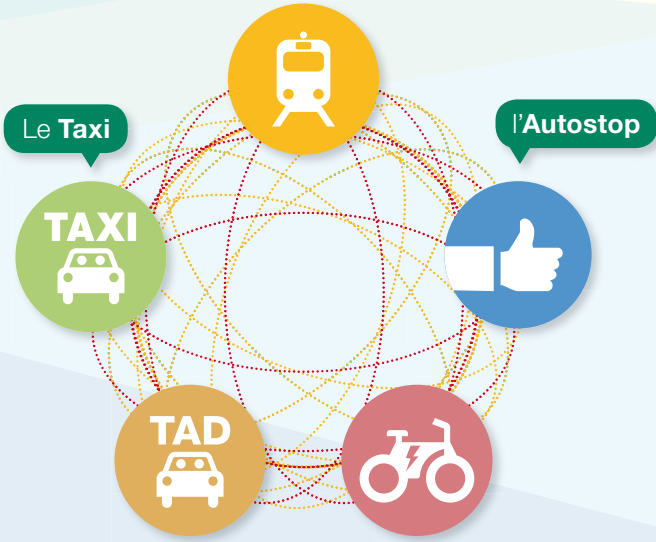
Une voiture coûte en moyenne 30 centimes par km, soit 30€ tous les 100 km, 3 000€ tous les 10 000 km ! ...

Vous avez 2 possibilités pour partager les frais :

- **On change de voiture à tour de rôle** : il n'y a pas d'échange d'argent.
- **C'est toujours le même qui prend sa voiture. Chaque passager participe aux frais du conducteur** pour 1/5 ème du coût (5 places), soit 6 centimes le km. Pour les trajets de moins de 20 km, forfait de 1 € par exemple. Ou dans un premier temps, se baser sur les estimations des sites de covoiturage.

OU ENCORE ...

Transport en commun : voir auprès de votre communauté de communes, de votre département et/ou de la SNCF



Le Taxi

TAXI



l'Autostop



TAD



Transport à la demande : demander à votre communauté de communes

Tester le **vélo électrique** !

... Essayer de covoiturer une fois de temps en temps. Vous gagnerez tout de suite en partage de frais, de lien social et de tranquillité.

Caractéristiques de l'étude

Cette étude s'inscrit dans la démarche globale du Plan Climat Energie du PNR de Millevaches en Limousin.

Les pistes d'actions seront retravaillées au fur et à mesure pour donner naissance à des actions concrètes. Le Parc va continuer d'impulser cette dynamique nouvelle mais le passage à l'acte ne peut se faire sans les collectivités et les AOT ainsi que les usagers et les personnes se déplaçant au quotidien...



Objectif

Permettre à tous de mieux se déplacer tout en réduisant nos consommations d'énergie.

Pour approfondir

L'ensemble des résultats sont disponibles sur demande auprès du PNR de Millevaches en Limousin :

Violette JANET-WIOLAND

Le bourg - 23340 GENTIOUX-PIGEROLLES
05 55 67 97 90 - www.pnr-millevaches.fr
v.janet-wioland@pnr-millevaches.fr



UNE AUTRE VIE S'INVENTE ICI