



HAUTE
CORRÈZE
COMMUNAUTÉ

2024

Plan de mobilité simplifié

HAUTE-CORREZE COMMUNAUTE
AOUT 2022-MARS 2024



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE.....	4
1.1 L'historique du territoire.....	4
1.2 Le contexte.....	5
1.3 Éléments méthodologique de la démarche.....	9
1.3.1 Structuration de la démarche.....	9
1.3.2 Une concertation des différents acteurs du territoire	9
1.4 Présentation du territoire.....	10
1.4.1 Les caractéristiques générales du territoire.....	10
1.4.2 Le paysage et l'occupation des sols.....	12
1.4.3 Les caractéristiques de la population.....	16
1.4.4 L'habitat	21
1.4.5 L'emploi et le tissu économique	23
1.4.6 Le tourisme.....	26
1.5 Diagnostic et enjeux spécifiques des 5 communes de l'ORT	27
1.5.1 La ville d'Ussel	27
1.5.2 Commune de La Courtine.....	34
1.5.3 Commune de Bort-les-Orgues	39
1.5.4 La Commune de Neuvic.....	47
1.5.5 Commune de Meymac.....	53
2. DIAGNOSTIC MOBILITÉ.....	60
2.1 Un territoire fortement dépendant à la voiture individuelle.....	60
2.1.1 Une motorisation élevée.....	60
2.1.2 Un trafic relativement important	62
2.1.3 Impact environnemental du transport	66
2.2 Des offres et des services de mobilité peu diversifié qui renforcent cette dépendance	70
2.2.1 Une bonne accessibilité routière.....	70
2.2.2 Une offre de transport collectif insuffisante	78
2.2.3 Des mobilités solidaires peu développées.....	86
2.2.4 Des modes actifs peu investis	90
2.3 La demande de mobilité	94
2.3.1 Les flux domicile-travail.....	94

2.3.2	Les flux domicile-étude.....	96
2.3.3	Les autres pôles générateurs de flux.....	101
2.4	La démarche de concertation : les besoins de la population du territoire	117
2.4.1	Le retour des élus.....	117
2.4.2	Les besoins de la population.....	122
2.4.3	Les besoins des entreprises.....	145
2.5	Projets de mobilité des autres services de HCC.....	152
2.5.1	Le service Loisirs, Santé, Bien-être	152
2.5.2	Le service Co-éducation et parentalité	152
2.5.3	Le service Accueil et Vie Locale.....	153
2.6	La coopération entre HCC et d'autres structures sur le sujet de la mobilité	153
2.7	Le bilan de la mobilité en Haute-Corrèze.....	155
2.8	Forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire	158
3.	STRATÉGIE : un plan de mobilité axé sur la proximité pour réduire la dépendance à la voiture individuelle	160
3.1	Axe 1 : Accompagner les usagers vers les centralités	160
3.2	Axe 2 : Apporter des services mobiles dans les centres.....	162
3.3	Axe 3 : Adapter les comportement et modes de déplacements.....	163
4.	PLAN D' ACTIONS 2024-2026	165
4.1	2024, l'année de l'expérimentation.....	165
4.2	Pistes pour le Plan d'actions 2025-2026	185
4.2.1	2025, l'année de l'amplification.....	185
4.2.2	2026, l'année de la pérennisation.....	188
	Annexes.....	191

CONTEXTE ET MÉTHODOLOGIE

1. ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

1.1 L'histoire du territoire

Haute-Corrèze Communauté est une communauté de communes française, située dans les départements de la Corrèze et de la Creuse, en région Nouvelle-Aquitaine.

L'intercommunalité est née le 1^{er} janvier 2017 de la fusion de cinq communautés de communes :

- Gorges de la Haute-Dordogne
- Pays d'Eygurande ;
- Sources de la Creuse ;
- Ussel – Meymac – Haute-Corrèze ;
- Val et plateaux bortoïses ;
- Et de l'extension à 10 des 18 communes d'une 6^e, Bugeat Sornac Millevaches au Cœur.

Haute-Corrèze Communauté regroupe 71 communes et 34 000 habitants à sa création en 2017.



Figure 1 : Territoire de Haute-Corrèze Communauté

A la suite du départ de la commune de Bugeat pour l'intercommunalité voisine, Vézère Monédières Millesources, au 1er janvier 2023, Haute-Corrèze communauté compte désormais 70 communes.

Depuis le 23 mars 2021, HCC est Autorité Organisatrice de la Mobilité.

1.2 Le contexte

L'appropriation du sujet des mobilités et l'élaboration du plan de mobilité simplifié s'inscrivent dans la continuité et la complémentarité des démarches déjà existantes sur le territoire.

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), porté par le Pays Haute-Corrèze Ventadour a été approuvé le 17 septembre 2019. Il prévoit la stratégie de développement du territoire à l'horizon 2035 selon les objectifs suivants :

- Aménager harmonieusement l'espace ;
- Développer économiquement et solidairement le territoire ;
- Préserver les espaces naturels et agricoles ;
- Assurer l'équilibre social de l'habitat, la diversité des fonctions urbaines et rurales ;
- Économiser les ressources.

Dans l'objectif de rendre attractif le territoire, le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du SCoT a formulé des objectifs et des recommandations relatifs aux déplacements tels que le développement de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle et le soutien à l'émergence des modes doux.

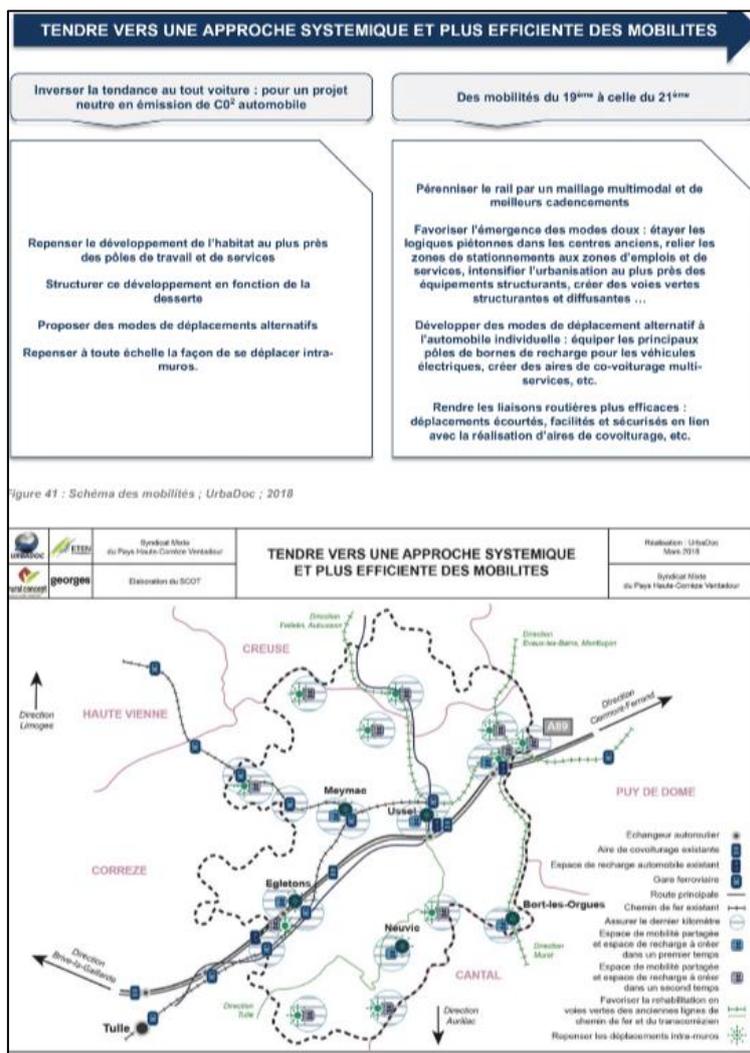


Figure 41 : Schéma des mobilités ; UrbaDoc ; 2018

Figure 2 : Fiche action n°9 du PADD du SCoT, « Tendre vers une approche systémique et plus efficiente des mobilités ». (Source : UrbaDoc, 2019).

En 2019, HCC initie la réalisation d'un projet de territoire. Celui-ci a fait l'objet d'une démarche participative impliquant près de 400 acteurs (maires, élus communautaires, habitants, secrétaires de mairie et agents de Haute-Corrèze Communauté). A ce titre, l'enquête d'image et d'identité réalisée a reçu plus de 230 contributions.

Le projet de territoire repose sur plusieurs objectifs à suivre :

- Répondre aux 6 défis que rencontre le territoire, à savoir :
 1. (R)établir une image porteuse du territoire
 2. Attirer les actifs, ancrer notre jeunesse et nos entreprises
 3. Réinvestir les territoires et faire vivre la proximité
 - 4. Repenser les modes de transport**
 5. Préserver l'environnement et assurer la transformation écologique
 6. Garantir une coopération territoriale efficiente

- Donner sens à la fusion des intercommunalités ;
- Permettre aux communes de remplir leur fonction première : répondre aux besoins des habitants ;
- Attirer de nouveaux habitants ;
- Dépasser les clivages traditionnels ;
- Concilier les points de vue de chaque commune ;
- Définir des champs d'intervention communs ;
- Amener les acteurs à se comprendre, canaliser les énergies, coordonner les actions sur le territoire ;
- Mettre en place des moyens nouveaux (financiers et humains).

Il est également construit autour de 4 piliers :

- Un **territoire actif** pour attirer de nouvelles populations et développer l'économie, le tourisme (par exemple : aider financièrement les entreprises ; assurer la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriales ; soutenir l'attractivité du territoire ; aménager des zones d'activités économiques et des sites touristiques emblématiques).
- Un **territoire vivant** pour accueillir et favoriser l'épanouissement des populations (par exemple : rénover une médiathèque ; construire une micro-crèche ; développer des voies vertes et valoriser dix sentiers de randonnées phares ; construire une aire d'accueil des gens du voyage).
- Un **territoire préservé** pour protéger et valoriser nos richesses (par exemple : optimiser la collecte, le tri des déchets et obtenir le label « territoire d'économie circulaire » ; construire un plan local d'urbanisme intercommunal, un plan climat air énergie territorial, un programme de travaux et gestion des milieux aquatiques).
- Un **territoire responsable** pour assurer un avenir durable à Haute-Corrèze Communauté (par exemple : favoriser les programmes locaux et les opérations de rénovation de l'habitat ; construire un schéma d'alimentation en eau potable ; mettre l'éco-responsabilité au cœur de tous les projets ; mettre en commun des moyens techniques et humains existants).

Guidé par le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et fondé sur le projet de territoire, Haute-Corrèze Communauté a élaboré un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) construit autour de 5 piliers : organisation du territoire et paysage, économie, environnement et cadre

de vie, mobilités, habitat et équipements. Il a été approuvé par délibération le jeudi 8 décembre 2022. En ce qui concerne la mobilité, le PLUi adopte les objectifs énoncés par le SCoT, à savoir favoriser l'essor des modes doux. Afin de répondre à cet objectif, HCC vise la création d'aires de covoiturage, la diffusion de bornes de recharges électrique, l'aménagement de cheminements piétonniers en centre-bourg, ainsi que la préservation des gares du territoire.

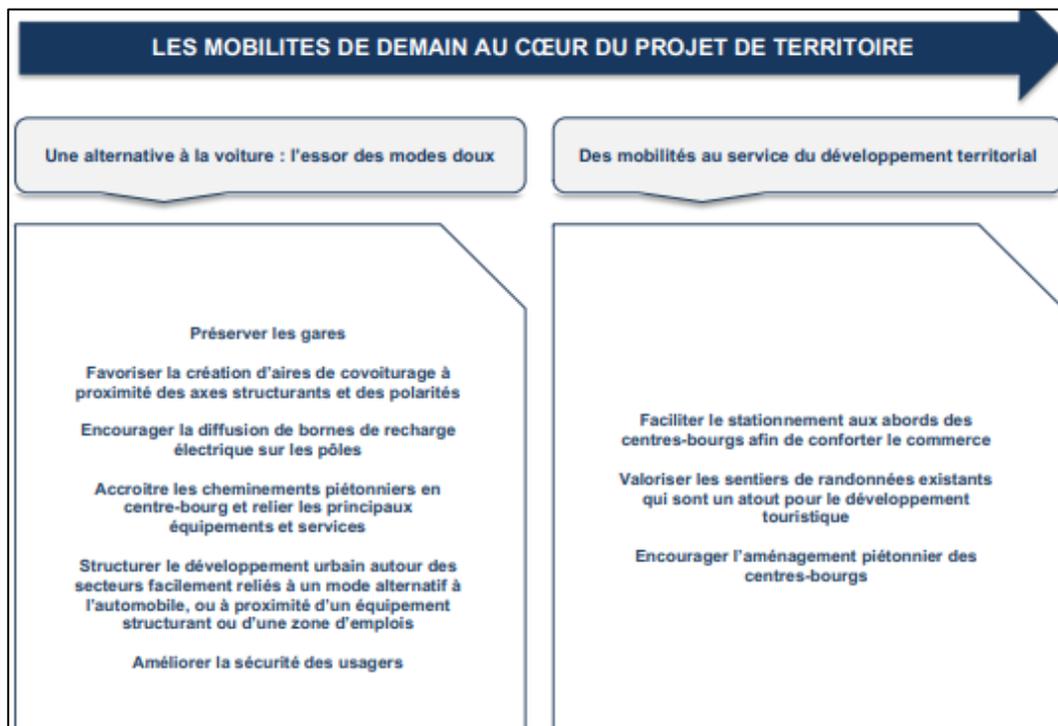


Figure 30 : Schéma des mobilités ; UrbaDoc ; 2019

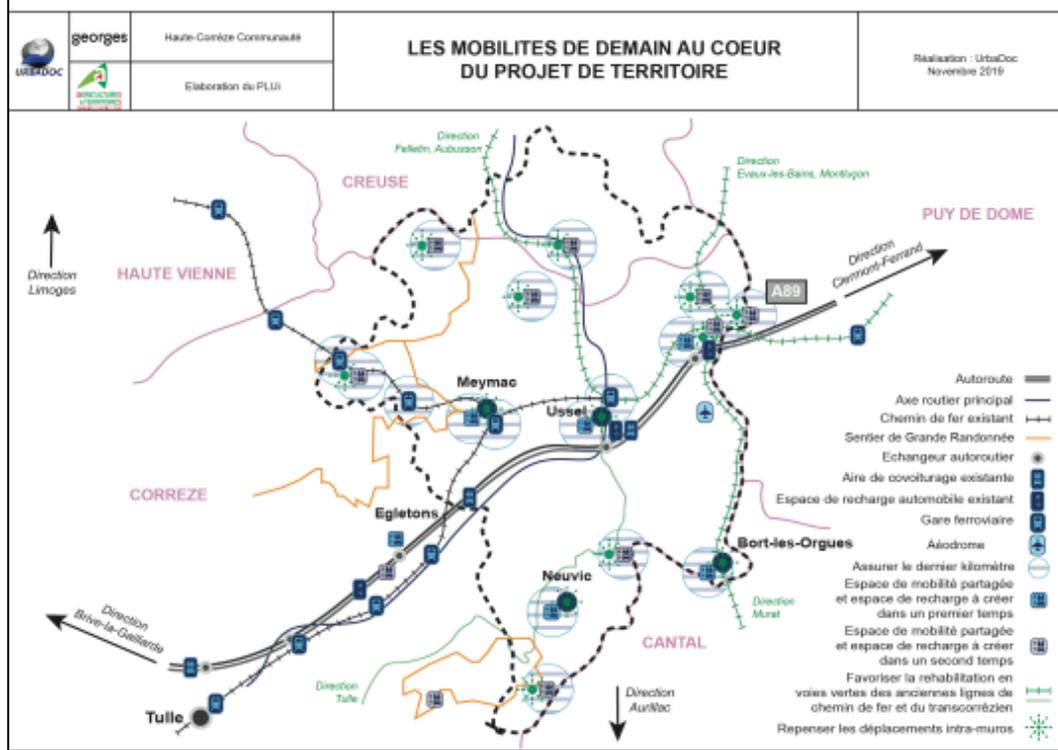


Figure 3 : Fiche action n°5 du PADD du PLUi « Les mobilité de demain au cœur du projet de territoire ». (Source : UrbaDoc, 2019)

La loi LOM du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités réforme le cadre général des politiques de mobilités et a offert la possibilité aux communes via leurs intercommunalité la possibilité de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) en cas de prise de compétence. Également, La loi LOM a créé l'article L1214-36-1 du Code des transports qui définit le plan de mobilité simplifié et a abrogé le plan de mobilité rurale. Ce plan volontaire s'adresse aux AOM non soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité, c'est-à-dire, les AOM situées hors des grandes agglomérations, à la fois celles de territoires peu denses, et celles de villes moyennes. Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié est volontairement limité afin de permettre une souplesse dans sa déclinaison et une grande adaptabilité des démarches. Il s'appuie sur la capacité des territoires à innover, fédérer, concerter et créer des synergies entre la politique de mobilité et les autres politiques publiques, telles que l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

En milieu rural, la mobilité se heurte à de nombreux freins tels que l'habitat dispersé, la concentration des services dans les pôles urbains, une population vieillissante ou en situation de précarité sociale et/ou énergétique, un défaut de transports collectifs, d'où un usage de la voiture important. Aussi, la mobilité est souvent perçue comme une condition pour le développement de ces territoires, notamment en termes d'attractivité démographique et économique.

Très peu de solutions existent sur le territoire et restent soit peu adaptées au contexte local et aux besoins des populations présentes sur le territoire, soit peu connues par les utilisateurs potentiels.

Au sein de la collectivité, comme expliqué ci-dessus, la mobilité était déjà identifiée comme un enjeu clé pour le développement et l'attractivité du territoire. C'est donc dans ce contexte que Haute Corrèze Communauté a été accompagné, par l'ADEME, dans sa réflexion en vue de devenir AOM dans le cadre de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI). A la suite de cet accompagnement, l'intercommunalité a délibéré pour une prise de compétence sans reprise des services existants organisés par la Région Nouvelle-Aquitaine le 23 mars 2021¹.

Ainsi, la Communauté de communes a souhaité se lancer dans une démarche d'élaboration d'un Plan de Mobilité simplifié et dans la réalisation d'un diagnostic mobilité. Il a pour vocation de livrer un état des lieux de l'offre existante et de vérifier son adéquation à la demande en déplacements des populations. En fonction des écarts identifiés, des enjeux seront identifiés permettant de travailler sur des pistes d'actions adaptées aux populations du territoire.

Dans le cadre de l'élaboration du diagnostic du plan de mobilité simplifié, objet de ce présent document, les données mobilisées et analysées s'appuient sur l'ensemble des productions précitées, réalisées en interne ou issues d'études partenariales sur des périmètres géographiques plus larges ou d'autres thématiques spécifiques.

Le diagnostic doit être envisagé comme une photographie de l'existant à un instant T et d'une prospective. L'analyse des données qui en découle permet d'identifier et organiser les enjeux et objectifs de la stratégie globale à adopter en matière de mobilité.

¹ Délibération du conseil communautaire en annexe n°1.

1.3 Eléments méthodologique de la démarche

1.3.1 Structuration de la démarche

Le plan de mobilité de Haute-Corrèze Communauté a été établi en 3 phases, selon le schéma suivant :

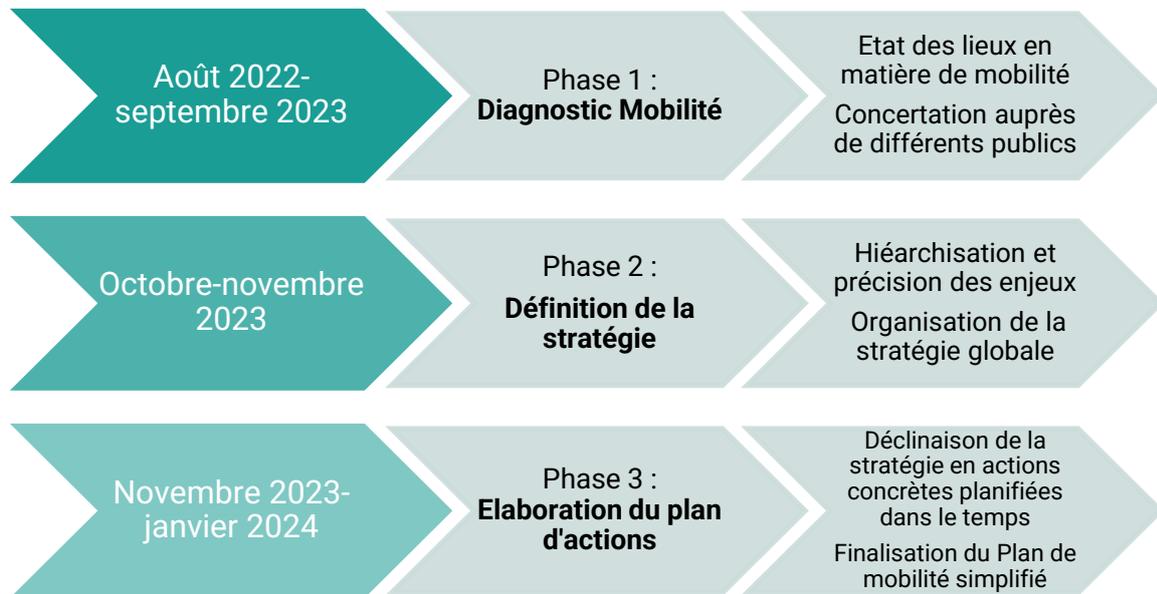


Figure 4 : Les 3 étapes de la mise en place du Plan de mobilité simplifié.

1.3.2 Une concertation des différents acteurs du territoire

Pour enrichir ce diagnostic, des consultations ont été menées auprès de divers acteurs et publics du territoire, en organisant des réunions, des questionnaires et des événements. Ces démarches ont permis de recueillir les avis et les perspectives de différentes parties prenantes afin d'alimenter le diagnostic.

Ainsi, les élus communaux et communautaires ont été consulté au lancement du diagnostic à travers plusieurs réunions (octobre-novembre 2022). Ces réunions ont permis de connaître les spécificités (problématiques, besoins, ...) de chaque partie du territoire.

Les entreprises du territoire, les jeunes et plus largement la population et plus ont été également concerté lors de l'élaboration de ce diagnostic.

Les éléments de la concertation, l'organisation et le bilan sont à retrouver dans la partie 2.4.

1.4 Présentation du territoire

1.4.1 Les caractéristiques générales du territoire

Etablie à l'extrémité Nord Est de la Région Nouvelle Aquitaine et faisant la jonction avec la Région Auvergne Rhône Alpes, le territoire est bordé au Sud par les gorges de la Dordogne et ses affluents à l'Est, et monte pour toute la moitié nord sur plateau de Millevaches. Situé à l'entrée du Massif central et à la limite de la chaîne des volcans d'Auvergne, il est caractérisé par un relief escarpé de basse montagne avec une altitude allant de 400 à 900 m.

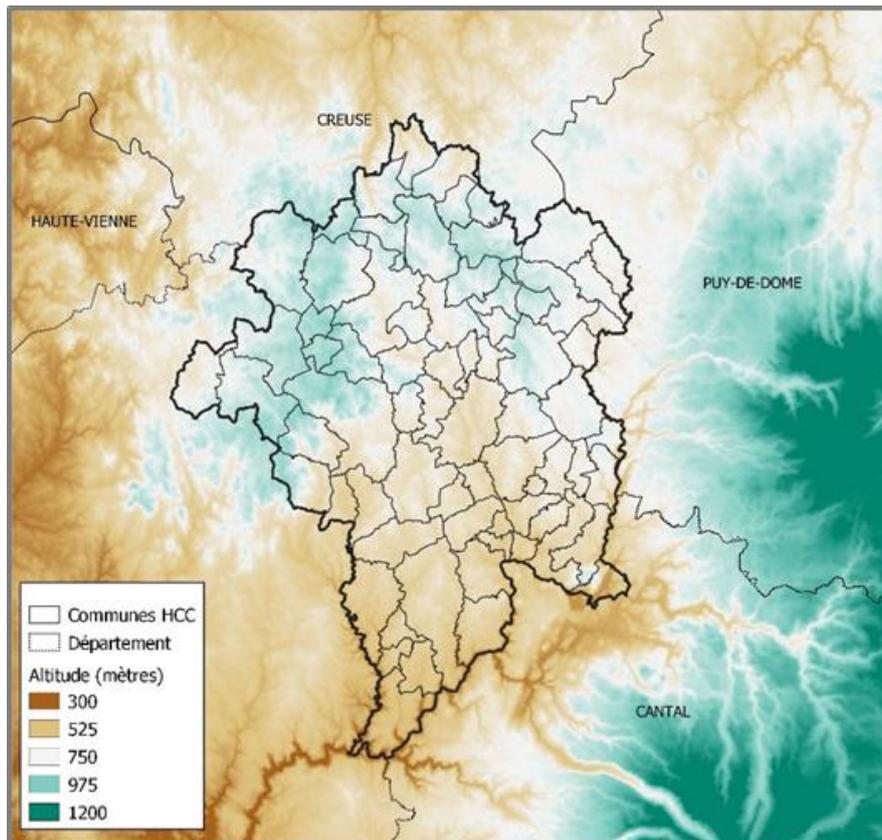


Figure 5 : Contexte topographique du territoire de Haute-Corrèze Communauté. Réalisation : service énergie climat.

Haute-Corrèze Communauté est également la troisième intercommunalité la plus étendue en Nouvelle Aquitaine avec 1 815 km².

L'étendue du territoire impose de considérer à la fois les bassins de vie dans lesquels s'inscrit HCC (notamment Tulle et dans une moindre mesure Clermont Ferrand, Guéret et Limoges) mais également les micro-bassins internes. Ces derniers ont été identifiés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) qui définit un pôle principal et trois pôles secondaires, avec un ensemble de 9 pôles de proximité.

Ainsi, 32 309 habitants² peuplent le territoire et seules 4 communes dépassent les 1 000 résidents :

- Ussel (9 358 habitants) ;

² INSEE, Recensement de la population de 2019 (sans la commune de Bugeat).

- Bort-les-Orgues (2 648 habitants) ;
- Meymac (2 308 habitants) ;
- Neuvic (1 659 habitants).

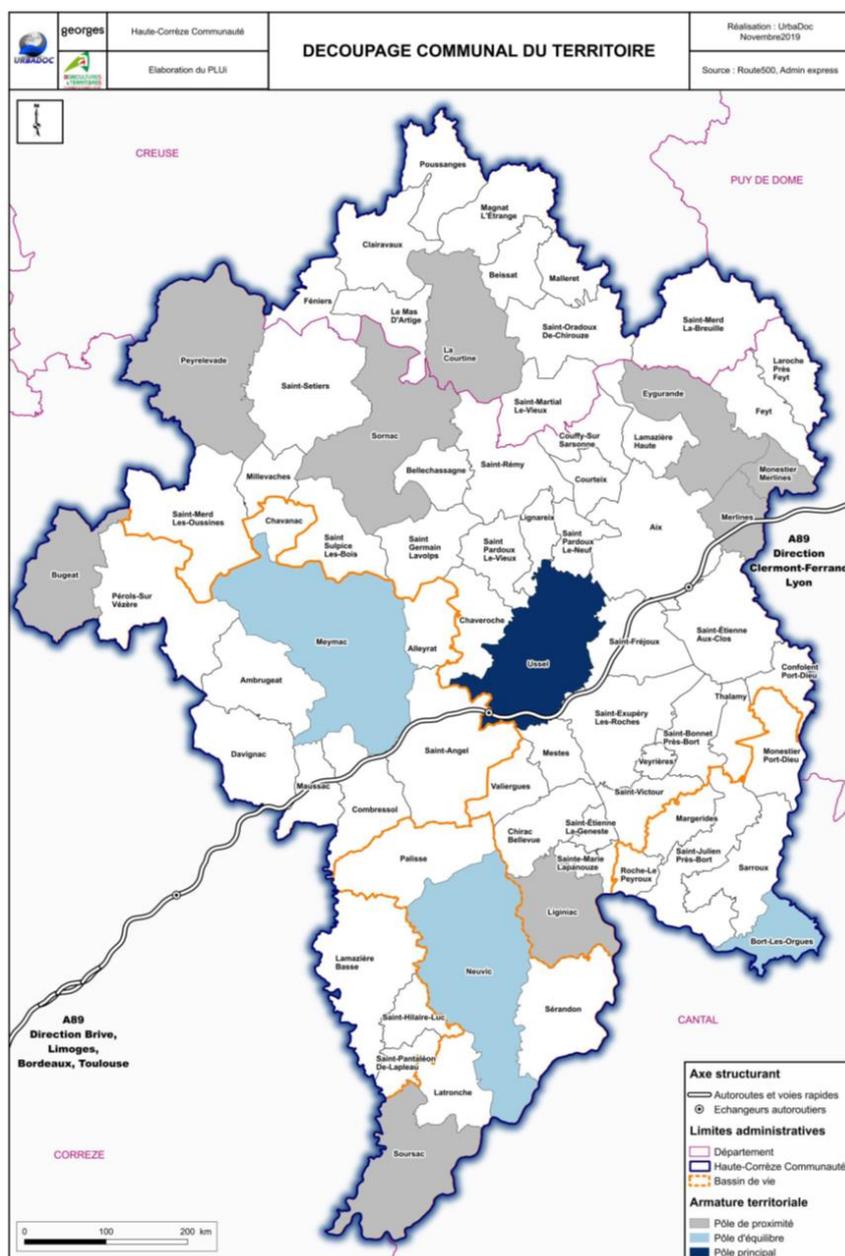


Figure 6 : Bassin d'activités interne. Source : PADD

Seule la ville d'Ussel se pose comme un véritable centre névralgique de l'emploi, des commerces et services et assure un rôle de pôle central. Les autres communes, se posent en pôles d'équilibre nécessaires pour assurer l'accès aux services des habitants des villages voisins.

Le territoire s'intègre également dans des pôles extérieurs parmi lesquels le pôle secondaire de la commune d'Egletons en partie Ouest, elle-même partagée entre l'attractivité de HCC et de Tulle Agglomération, Limoges Métropole et Clermont Auvergne Métropole pour la partie Est.

Organisées sous la forme d'un polygone de cinq côtés, les villes d'Ussel, Égletons, Bort-les-Orgues, Meymac et Neuvic forment donc les polarités identitaires et de fonctionnement du territoire. Ussel demeure le pôle principal, la tête d'affiche. Elle est la seule ville à proposer une gamme de services supérieurs³ si élargie et son aire de chalandise dépasse largement les frontières du territoire du SCOT.

En parallèle, le pôle secondaire d'Égletons s'affirmer comme un pôle d'équilibre dynamique entre Tulle et Ussel. Autour, les villes de Meymac et Neuvic forment deux polarités centrales tournées vers le Nord et le Sud aux influences importantes pour les communes bordières. Enfin, Bort les Orgues, troisième pôle d'emploi du territoire, dont il est la porte d'entrée cantalienne, département qu'il irrigue profondément, constitue un enjeu majeur puisque son influence est transfrontalière. Le nord du territoire, peu influencé par les franges bordières creusoises et du Puy de Dôme, et plus éloigné du pentagone central, s'organise autour de pôles de proximité permettant à chaque habitant, du territoire ou voisin, de profiter soit de services, soit d'emplois dans un temps de déplacement assez court. La même ceinture s'est organisée au sud, englobant les pôles de Bort-les-Orgues et Neuvic, pour des raisons assez similaires.

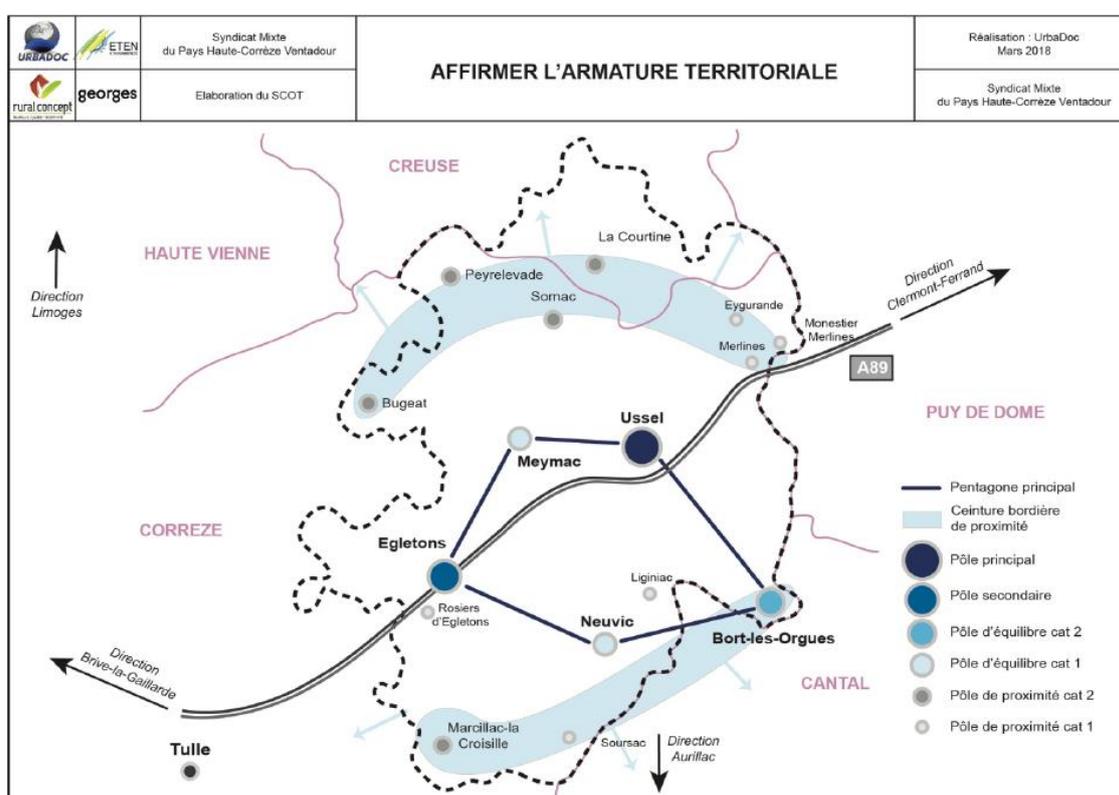


Figure 7 : Affirmer l'armature territoriale. (Source : PADD SCOT, UrbaDoc, mars 2018).

1.4.2 Le paysage et l'occupation des sols

³ La classification des équipements en gammes a pour objectif de réunir des équipements qui présentent des logiques d'implantation voisines, en ce sens qu'ils sont fréquemment présents dans les mêmes communes. Ces regroupements permettent d'élaborer des indicateurs synthétiques reflétant l'organisation hiérarchisée des territoires en termes de services à la population. La gamme supérieure comporte 47 équipements en 2021 (hypermarchés, les services d'urgences médicales, les cinémas, lycées, gares, etc..).

Le territoire a une superficie de 1815 km² ⁴ dont :

- 1 200 km² de forêts et milieux semi-naturels :
 - 1 103 km² de forêts, soit un sol majoritairement occupé par des forêts
 - 96 km² de milieux à végétation arbustive et/ou herbacée
- 655 km² s de surfaces agricoles
 - 611 km² de prairies
 - 44 km² de terres arables⁵
 - 21 hectares de cultures permanentes (vignobles, vergers et petits fruit)
 - 7 hectares de zones agricoles hétérogènes (cultures temporaires en association avec des cultures permanentes sur les mêmes parcelles ou interrompues par des espaces naturels importants)
- 177 km² de surfaces artificialisées (emprise des parcelles construites) :
 - 124 km² de surfaces industrielles, commerciales et réseaux de communication (zones industrielles ou commerciales, réseaux routier et ferroviaire et espaces associés, aéroports)
 - 45 km² de surfaces urbanisées
 - 5km² d'espaces verts artificialisés non agricoles (espaces verts urbains, équipements sportifs et de loisirs)
 - 2 km² de décharges et carrières
- 33 km² de surface en eau dont plus 20 km² pour la Dordogne
- 1,2 km² de milieux humides (marais intérieurs, tourbières)

⁴ Insee, 2019.

⁵ *Les terres arables comprennent les superficies en céréales, oléagineux, protéagineux, betteraves industrielles, plantes textiles, médicinales et à parfum, pommes de terre, légumes frais et secs de plein champ, cultures fourragères, les jachères, les terres en cultures maraîchères et florales ainsi que les jardins familiaux des exploitants.* Agreste, le Service statistique ministériel de l'agriculture.

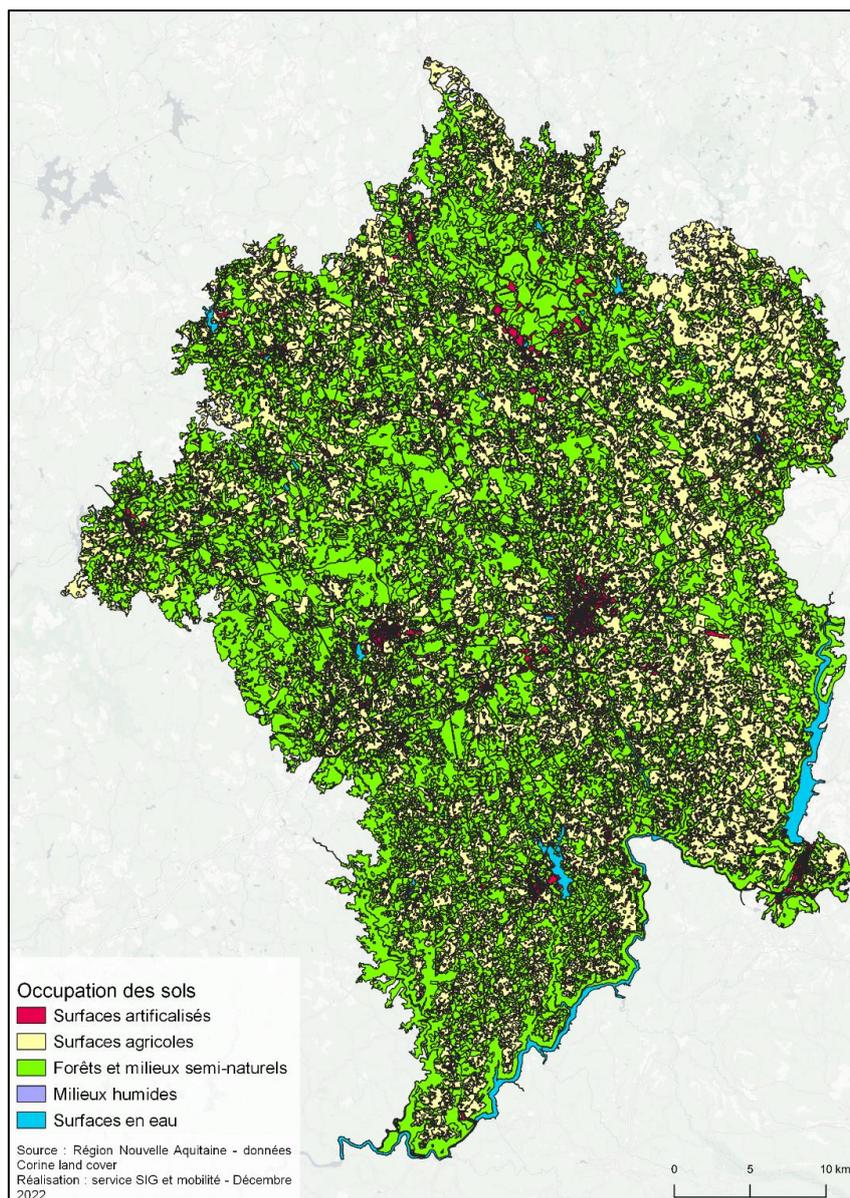


Figure 8 : Occupation des sols de Haute-Corrèze Communauté

Ainsi, 55% de la surface du territoire est occupée par les forêts, 32% par l'agriculture dont 93% pour les prairies. 9% du territoire est artificialisé (habitat, activité économique).

Entre 2011 et 2020, plus 217 hectares ont été artificialisés, soit 0,1 % du territoire artificialisé en dix ans pour -9,1 % d'emplois sur le territoire en dix ans et -6,2 % d'habitants sur le territoire en dix ans selon Territoires au Futur⁶.

⁶ Territoires au Futur est une plateforme, portée par The Shift Project et The Shifters, au service de la mobilisation locale en faveur de la résilience et de la transition écologique.

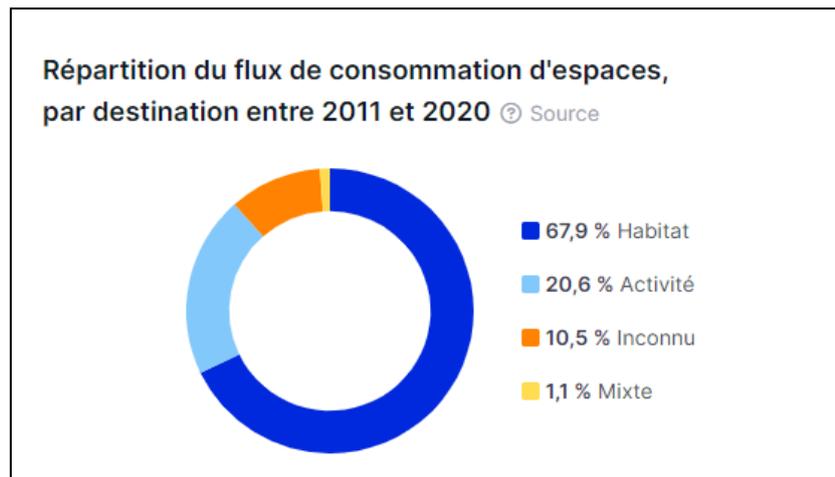


Figure 9 : Répartition du flux de consommation d'espaces par destination entre 2011 et 2020. (Source : Territoires au Futur, données issues du suivi de la consommation d'espaces NAF du ministère du Développement Durable, 2022).

Situé au cœur du Massif central, la Haute-Corrèze développe une richesse géologique qui se traduit par une grande variété de paysages. Deux grandes figures de paysage composent le territoire :

- Le Plateau des Millevaches au Nord implanté sur le socle granitique ;
- La Vallée de la Dordogne au contact des Monts du Cantal au Sud.

Le plateau des Millevaches, originellement occupé par de grands espaces arides de landes, a connu un bouleversement radical de son paysage au tournant de l'après-guerre. L'Office National des Forêts a enclenché un processus de boisement en résineux au nord du Pays. La partie sud, plus marquée par la persistance de massifs de feuillus originellement implantés en Corrèze, a également bénéficié, dans une moindre mesure, de cette politique de reboisement.

Le plateau des Millevaches, aussi appelé « plateau des mille sources », donne le jour à 9 rivières du Limousin : la Creuse, la Vienne, la Vézère, la Corrèze, la Doustre, la Luzège, la Triouzoune, la Diège et le Chavanon. Ces 5 dernières intègrent le réseau d'affluents de la Dordogne, véritable colonne vertébrale de biodiversité pour le Pays, qui marque très fortement le sud du territoire. Ces vallées escarpées creusées au fil du temps sont devenues, par leur inaccessibilité, des espaces de biodiversité privilégiés. Marquées plus récemment par l'implantation de barrages, les paysages des vallées se sont encore diversifiés : entre vallée inaccessible et retenue d'eau de plaisance.

Ces deux figures territoriales structurent Haute-Corrèze Communauté, et composent son identité particulière, à mi-chemin entre contrefort du massif-central et gorge escarpée.

1.4.3 Les caractéristiques de la population

Le nombre d'habitants et la densité

En 2019, le territoire comptait 33 102 habitants. La densité est de 18 habitants au km² (la moyenne des départements de la Corrèze et de le Creuse est respectivement de 41 hab/km² et 21 hab/km²). Cette faible densité est marquée par un territoire à dominante rural.

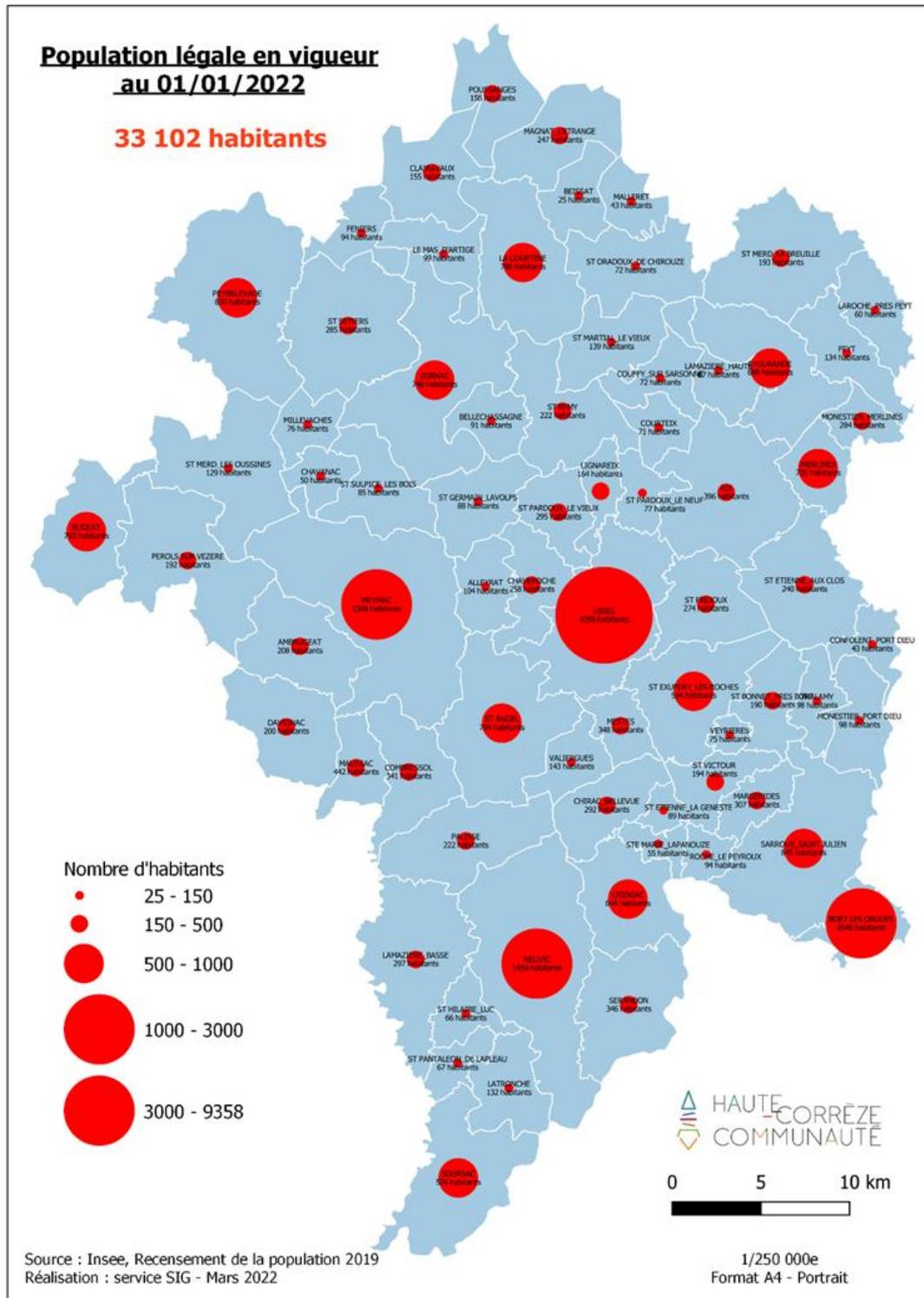


Figure 10 : Nombre d'habitants par communes

Trois types de communes peuvent être identifiés en fonction du nombre d'habitants qu'elles comptabilisent :

- Une seule commune de plus de 9 000 habitants : Ussel (9 358 habitants), au centre du territoire. Elle rassemble 28% de la population du territoire et se situe au 3^{ème} rang des communes du département corrézien. C'est également la commune la plus dense de l'intercommunalité, avec 186 hab/km².
 - 2 communes comptent plus de 2 000 habitants. Elles regroupent 15 % de la population. Bort-les-Orgues (2 648 habitants) possède une des densités la plus élevée (176 hab/km²) et Meymac (2 308 habitants).
 - 1 commune compte plus de 1 500 habitants, Neuvic avec 1 659 habitants en 2019.
 - 11 communes ont plus de 500 habitants. Elles regroupent 24% de la population.
 - 56 communes ont moins de 500 habitants (soit 75 % des communes du territoire). Elles regroupent 28 % de la population.
- Les 4 communes les plus importantes, que sont Ussel, Bort-les-Orgues, Meymac et Neuvic, rassemblent à elles quatre environ la moitié de la population du territoire.

L'évolution de la population

Le territoire est passé d'une population de 35 655 habitants en 1999 à 33102 habitants en 2019⁷. Cette diminution des effectifs, égale à 2 553 habitants, représente une baisse annuelle de 70 habitants par an entre 1999 et 2009, 248 entre 2008 et 2013 et 135 entre 2013 et 2019, soit une moyenne de 121 habitants de moins, chaque année, sur la période globale. Néanmoins, malgré cette baisse de population, le territoire reste attractif, porté par un solde migratoire positif (entre 2013 et 2019, le solde des entrées et sorties était de 0.4%/an). La baisse de la population est donc d'abord le fait d'une structure âgée comme en témoigne la baisse de la taille des ménages⁸ (en 2008, sur l'ensemble des ménages, 38% étaient des ménages d'une personne et 59 % des ménages avec familles contre 41% et 57% en 2019) et d'un indice de jeunesse⁹ faible (en 2019, la population totale de Haute-Corrèze Communauté comptait 13% de moins de 14 ans contre 32% de plus de 60 ans).

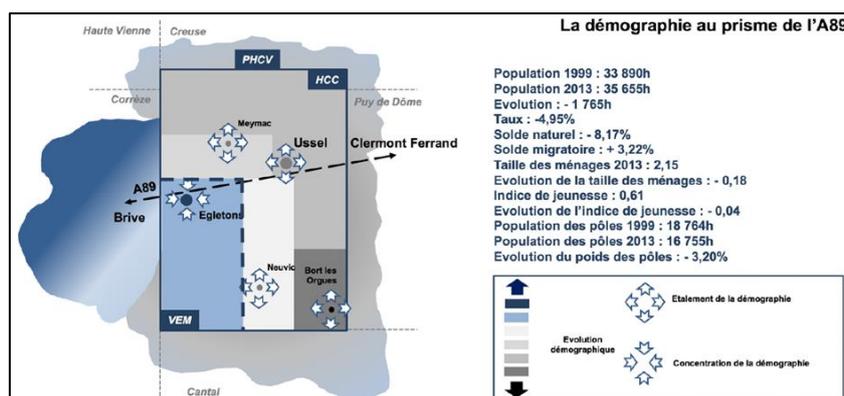


Figure 11 : La démographie sur le territoire de HCC. Source : PADD, UrbaDoc, novembre 2019.

⁷ Insee, recensement de la population de 1999 et de 2019.

⁸ Un ménage est un ensemble de personnes partageant le même logement et participant à son économie. Il s'agit le plus souvent d'une famille ou d'une personne seule.

⁹ L'indicateur de jeunesse est le rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle de 60 ans et plus.

Evolution de la population entre 2021 et 2022

- 228 habitants

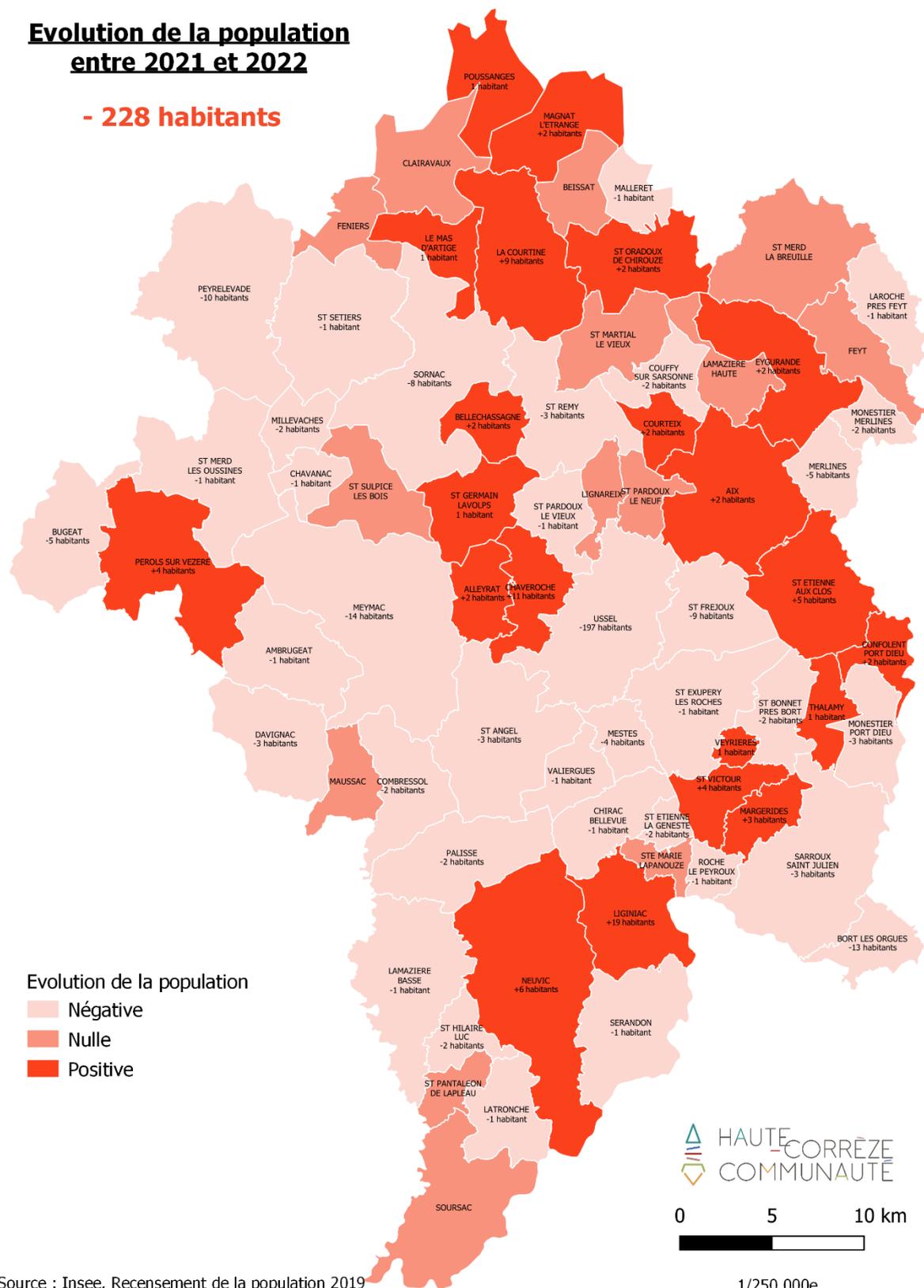


Figure 12 : Evolution de la population entre 2021 et 2022.

Néanmoins, ce constat n'est pas celui de toutes les communes du territoire. Alors que plus d'une personne sur deux vivait en 1982 sur un pôle de bassin de vie, ce chiffre est tombé en 2014 à 37,9%. Deux dynamiques sont donc à l'œuvre : une concentration des habitants aux abords de l'autoroute et une évansion en dehors des villes centres vers les communes situées au nord-est et au sud du territoire. Ainsi, les centralités peinent à garder et à attirer de nouveaux habitants, surtout les jeunes ménages et les actifs. Les communes de Ussel, Bort-les-Orgues et dans une moindre mesure Meymac, perdent des habitants au bénéfice de leurs périphéries qui attirent pour leur identité de « village ». Le pôle névralgique d'Ussel est passé de 11 765 (en 1982) à 9 358 habitants (en 2019) perdant presque 2% de son poids et surtout passant sous le seuil critique de 10 000 habitants, si essentiel au maintien des services. Bien que les bassins de vie se dépeuplent, ils demeurent les principaux bassins d'emplois et de services. Par conséquent, la problématique de l'accessibilité et plus généralement, des mobilités à l'échelle du territoire, est prégnante et représente un enjeu pour redynamiser le territoire. A l'heure actuelle, l'attractivité des pôles reste largement dépendante des axes routiers principaux (A89 et RD 1089) qui traversent le territoire d'est en ouest.

Le profil générationnel de la population

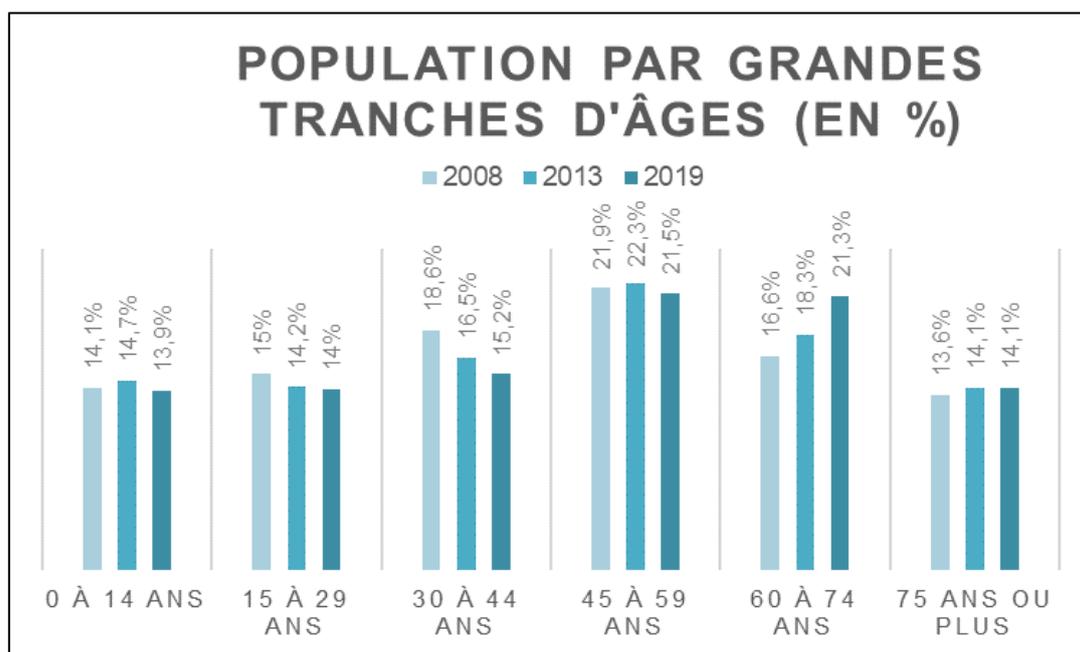


Figure 13 : Evolution de la population par grandes tranches d'âges. (Source : Insee, recensement de la population (RP) 2008, 2013, 2019.)

À l'échelle de l'intercommunalité, en 2019, les tendances suivent celles déjà perçues en 2013 :

- Un vieillissement de la population :
 - Les + de 60 ans représentaient 32% de la population en 2013, contre 35% en 2019
 - Une baisse de 3 points chez la tranche des 30-44 ans en 2008 et 2019.

Néanmoins, malgré ce vieillissement de la population, la tranche des 0-29 ans reste stable, elle représentait 29% de la population en 2013 contre 28% en 2019. De même, la population des 45-59 ans est constante depuis 2008.

Le profil des ménages

Un desserrement des ménages est constaté et depuis plusieurs années. Aujourd'hui, on compte 1.9 personnes par ménage contre 2.9 personnes en 1968. En 2019, 41% des ménages ne sont composés que d'une seule personne (37% en France), soit 6 534 personnes (+3,1 points depuis 2008). Parmi ces ménages, la part des personnes de plus de 80 ans atteint 51.7%. Les familles représentent 57% des ménages (pour les départements de la Corrèze et de la Creuse c'est respectivement 59% et 57%) parmi lesquels 20% sont des familles avec enfants et 7% sont des familles monoparentales. Les départements affichent 31% de familles avec enfants pour la Corrèze et 30% pour la Creuse, 7.6% de familles monoparentales pour la Corrèze et 7.8% pour la Creuse.

Le revenu des ménages

Le revenu médian disparate entre les communes du territoire marque de forts contrastes.

Sur HCC, le revenu médian est de 20 480 euros¹⁰ : 50% des ménages ont un revenu inférieur à ce chiffre. Le revenu médian sur le département corrézien est supérieur : 21 170€ et 52% des ménages non imposés. Pour le département de la Creuse, le revenu médian est plus faible 19 690€ et 44.6% des ménages ne sont pas imposés.

Ce revenu médian masque des écarts importants :

- 10 % des ménages disposent de moins de 12 000 euros.
- 10 % disposent de plus de 32 840 euros.

Ces disparités sont aussi visibles entre les communes du territoire où le revenu médian s'échelonne entre plus de 23 000 euros pour Chaveroche et moins de 17 000 euros pour Magnat-l'Etrange.

Profil de la population active

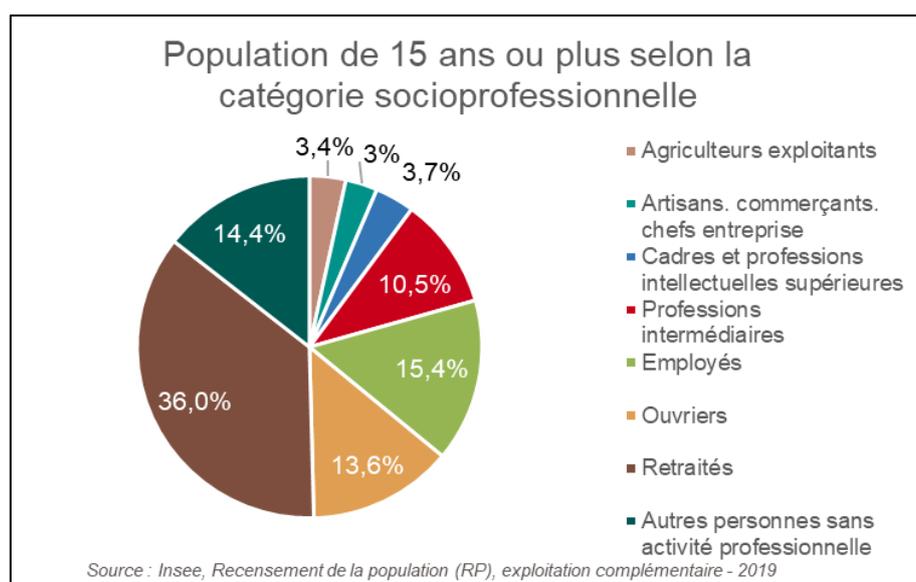


Figure 14 : Catégories socio-professionnelles de la population de HCC.

¹⁰ Insee-DGFiP-Cnaf-Cnav-Ccmsa, Fichier localisé social et fiscal (FiLoSoFi) en géographie, 2022.

19 335 personnes de 15 à 64 ans dont 13 967 sont actifs sur le territoire (12 589 occupent un emploi). Le taux de chômage est de 9,9% en 2019 contre 10,3% en 2013, soit une baisse de 0.4 points. L'intercommunalité se situe en dessous des taux de chômage des deux départements (10,6% pour la Corrèze et 12.3% pour la Creuse).

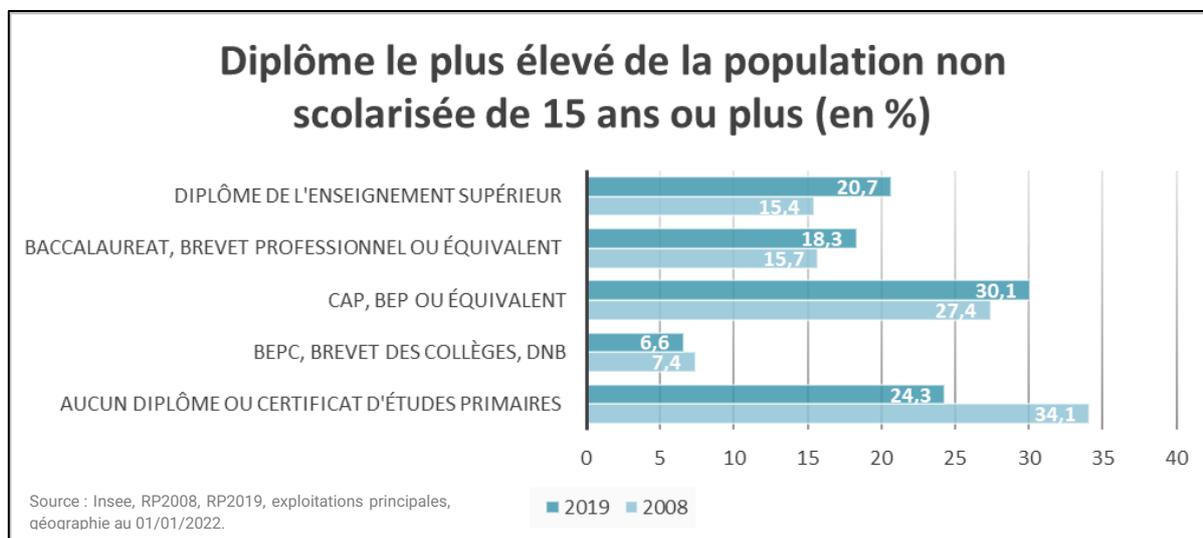


Figure 15 : Niveau de formation de la population de HCC.

Concernant le niveau de qualification et de formation des plus de 15 ans, entre 2008 et 2019, une évolution positive est constatée. Dans un même temps, sont identifiées une forte baisse – 9,8% pour la population dite sans aucun diplôme et une augmentation de 2,6% et 5,3% pour les populations obtenant un baccalauréat ou un diplôme de l'enseignement supérieur.

La part des personnes n'ayant aucun diplôme est supérieure de 2 points à celle du département de la Corrèze et de 1 point à celle de la Creuse. A contrario, la part des personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur est inférieure à celle du département de la Corrèze, de 3 points mais équivalente à celle du département de la Creuse.

1.4.4 L'habitat

Le territoire présente un parc de logement ancien avec la moitié du parc construit avant 1970 dont 22 % avant 1919. Le parc récent construit après 2005 ne représente que 6,5% de l'ensemble. Le parc est composé de 62% de résidences principales et 23,6% de résidences secondaires (Insee, 2019). 82,7% sont des maisons individuelles.

Les appartements sont concentrés essentiellement sur Ussel. Dans les pôles secondaires, le logement individuel est dominant. Le parc se caractérise par des logements relativement grands : ils se composent en moyenne de 4 pièces. 70,9 % des logements ont plus de 4 pièces.

Résidences principales construites avant 2016	Nombre	%
Avant 1919	3 429	21,9
De 1919 à 1945	2 094	13,4
De 1946 à 1970	2 874	18,4
De 1971 à 1990	4 630	29,6

De 1991 à 2005	1 589	10,2
De 2006 à 2015	1 014	6,5

Figure 16 : Résidences principales en 2019 selon la période d'achèvement. Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022.

Le taux de vacance atteint 14%, un taux supérieur à la moyenne du département de la Corrèze (11,1%) et n'a cessé d'augmenter depuis 2008 (10,1% en 2008, 12,8% en 2013 soit +1 054 logements vacants entre 2008 et 2019). Dans le même temps, le parc de résidences principales a diminué (-3,3%). Ainsi, le parc de logement du territoire se caractérise par une surreprésentation des logements vacants et une dynamique de fuite des habitants des polarités vers leur périphérie et les communes voisines. Cette dynamique induit la construction de logements neufs, en pavillonnaire, dont l'offre est parfois plus importante que la demande réelle. Plus de la moitié (55.7%) des logements vacants se trouvent dans un bassin de vie et 25,8% des logements vacants se situent sur la commune d'Ussel.

De plus, puisque le parc de logement est plutôt ancien et de performance énergétique faible, cela peut expliquer la faible attractivité de ces biens peu adaptés à la demande des primo-acquéreurs et de la population vieillissante (accessibilité, efficacité énergétique, espace extérieur, surface des pièces, etc.). En effet, 39,6% des résidences principales sont des passoires énergétiques soit 10 023 résidences principales catégorisées passoires énergétiques¹¹.

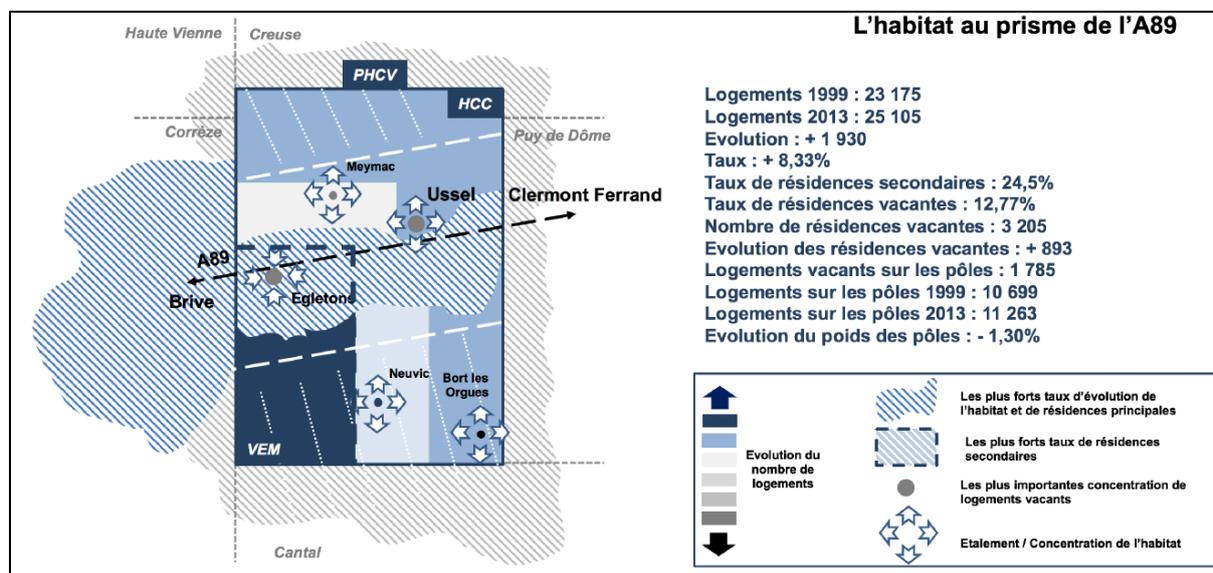


Figure 17 : Caractéristique de l'habitat sur le territoire de HCC. Source : PADD, UrbaDoc, novembre 2019.

¹¹ Diagnostic de performance énergétique (DPE) de l'ADEME.

1.4.5 L'emploi et le tissu économique

Le territoire comptabilise 13 667 emplois sur le territoire en 2019 selon l'Insee dont 10 684 emplois salariés. 73,8% de ces effectifs relèvent du secteur tertiaire, c'est 2,2 points de moins que dans l'ensemble du département de la Corrèze (76%). 24,1% sont des emplois industriels, légèrement supérieur qu'au plan départemental (22,5% en Corrèze). La majorité des emplois proposés sont issues de structures de 10 salariés ou plus : 75,4% (donnée similaire à celle pour l'ensemble du département de la Corrèze, à savoir 76%).

Le territoire comprend 1 190 établissements actifs employeurs au 31/12/2020 selon l'INSEE. Les trois quarts des établissements sont du secteur tertiaire. 883 établissements soit 74% emploient entre 1 et 9 salariés, 206 établissements emploient 10 salariés ou plus (17,3% des établissements du territoire, soit un peu moins d'1 établissement sur 5, une donnée similaire à celle concernant l'ensemble du département de la Corrèze, à savoir 17,6%).

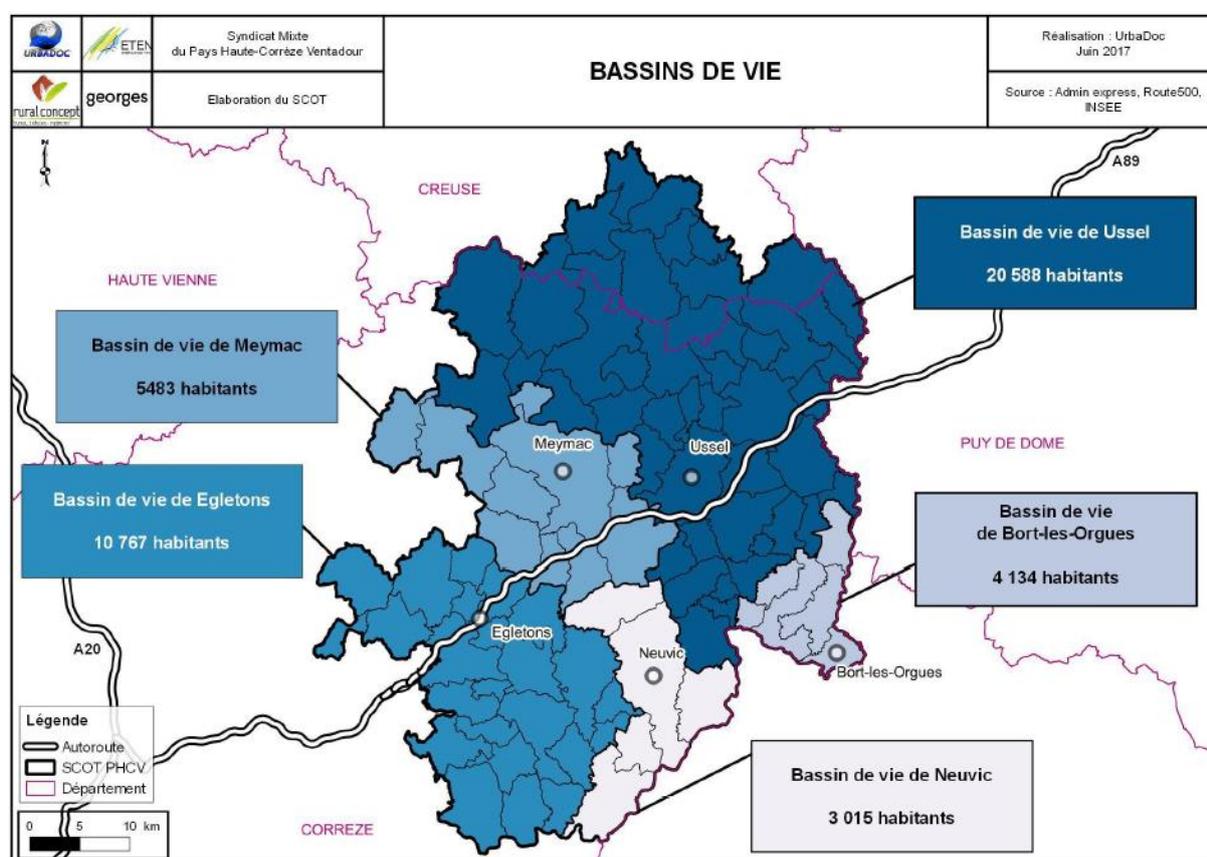


Figure 18 : Bassins de vie du territoire de HCC. Source : SCOT, UrbaDoc, juin 2017.

Le SCOT du Pays de Haute Corrèze Ventadour distingue 5 bassins de vie. Selon les données de l'INSEE au 31/12/2019, dans le bassin de vie d'Ussel, qui s'étend sur 48 communes (Corrèze et Creuse), on dénombre 721 établissements actifs employeurs et 7 516 emplois salariés. Les 138 établissements de 10 salariés ou plus concentrent 79,3% de ces emplois. Le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale totalise 3 807 postes salariés, suivi par celui du commerce, des transports et services divers (1 901 salariés). Viennent ensuite l'industrie (1 175 salariés), la construction (453 salariés), l'agriculture et la sylviculture (180 salariés).

Dans le bassin de vie d'Egletons, qui s'étend sur 22 communes, on dénombre 356 établissements actifs employeurs et 3 220 emplois salariés. Les 55 établissements de 10 salariés ou plus concentrent 75,5% de ces emplois. Le secteur du commerce, des transports et des services divers totalise 1 317 postes salariés, suivi par celui de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale (910 salariés). Viennent ensuite l'industrie (799 salariés), la construction (146 salariés), l'agriculture et la sylviculture (48 salariés).

Dans le bassin de vie de Bort-les-Orgues, qui dans sa partie corrézienne, s'étend sur 5 communes, on dénombre 176 établissements actifs employeurs et 1 668 emplois salariés. Les 33 établissements de 10 salariés ou plus concentrent 77,2% de ces emplois. Le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale totalise 614 postes salariés, suivi par celui de l'industrie (545 salariés). Viennent ensuite le secteur du commerce, des transports et des services divers (375 salariés), la construction (130 salariés), l'agriculture et la sylviculture (4 salariés).

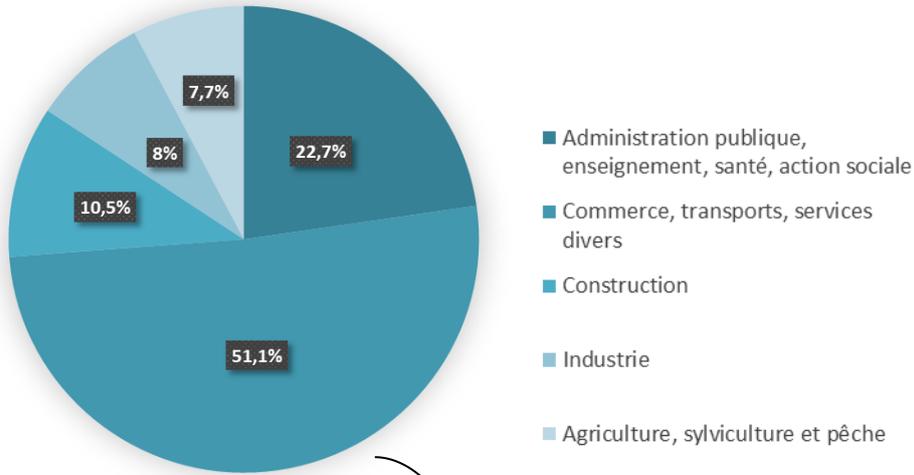
Dans le bassin de vie de Meymac, qui s'étend sur 10 communes, on dénombre 206 établissements actifs employeurs et 1 108 emplois salariés. Les 31 établissements de 10 salariés ou plus concentrent 60,9% de ces emplois. Le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale totalise 408 postes salariés, suivi par celui du commerce, des transports et services divers (331 salariés). Viennent ensuite l'industrie (164 salariés), la construction (129 salariés), l'agriculture et la sylviculture (76 salariés).

Dans le bassin de vie de Neuvic, qui dans sa partie corrézienne, s'étend sur 5 communes, on dénombre 99 établissements actifs employeurs et 497 emplois salariés. Les 11 établissements de 10 salariés ou plus concentrent 62% de ces emplois. Le secteur de l'administration publique, de l'enseignement, de la santé et de l'action sociale totalise 277 postes salariés, suivi par celui du commerce, des transports et services divers (172 salariés). Viennent ensuite la construction (32 salariés), l'industrie (9 salariés), l'agriculture et la sylviculture (7 salariés).

Avec un indicateur de concentration de l'emploi¹² de 106, le territoire propose en effet plus d'emplois que le nombre d'actifs occupés qui y résident. La majorité sont employés ou ouvriers, les cadres et professions intermédiaires étant peu représentés. Si l'offre demeure stable, 3 000 actifs seront à remplacer d'ici dix ans. Par conséquent, cela devrait constituer un atout pour favoriser l'installation de jeunes actifs sur le territoire.

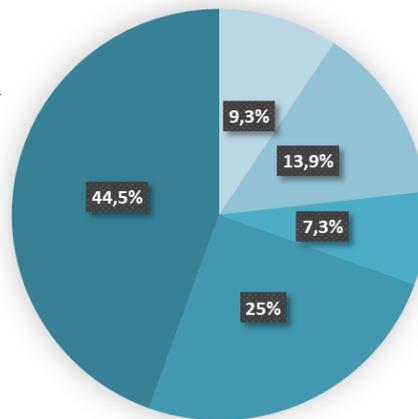
¹² L'indicateur de concentration d'emploi est égal au nombre d'emplois dans la zone pour 100 actifs ayant un emploi résidant dans la zone.

Répartition des établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé



1 190 établissements
gènèrent 13 667 emplois

Emplois selon le secteur d'activité



Emplois par catégorie socioprofessionnelle

Soit en catégories
socioprofessionnelle

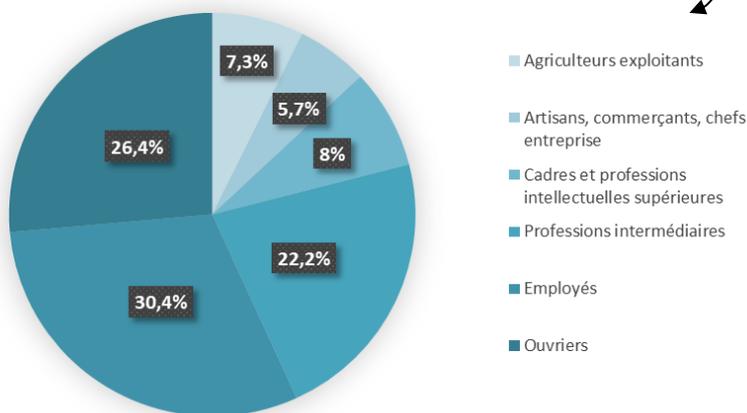


Figure 19 : Les secteurs d'activités des établissements et des emplois. Sources : Insee, RP2019 exploitation complémentaire lieu de travail, géographie au 01/01/2022.

1.4.6 Le tourisme

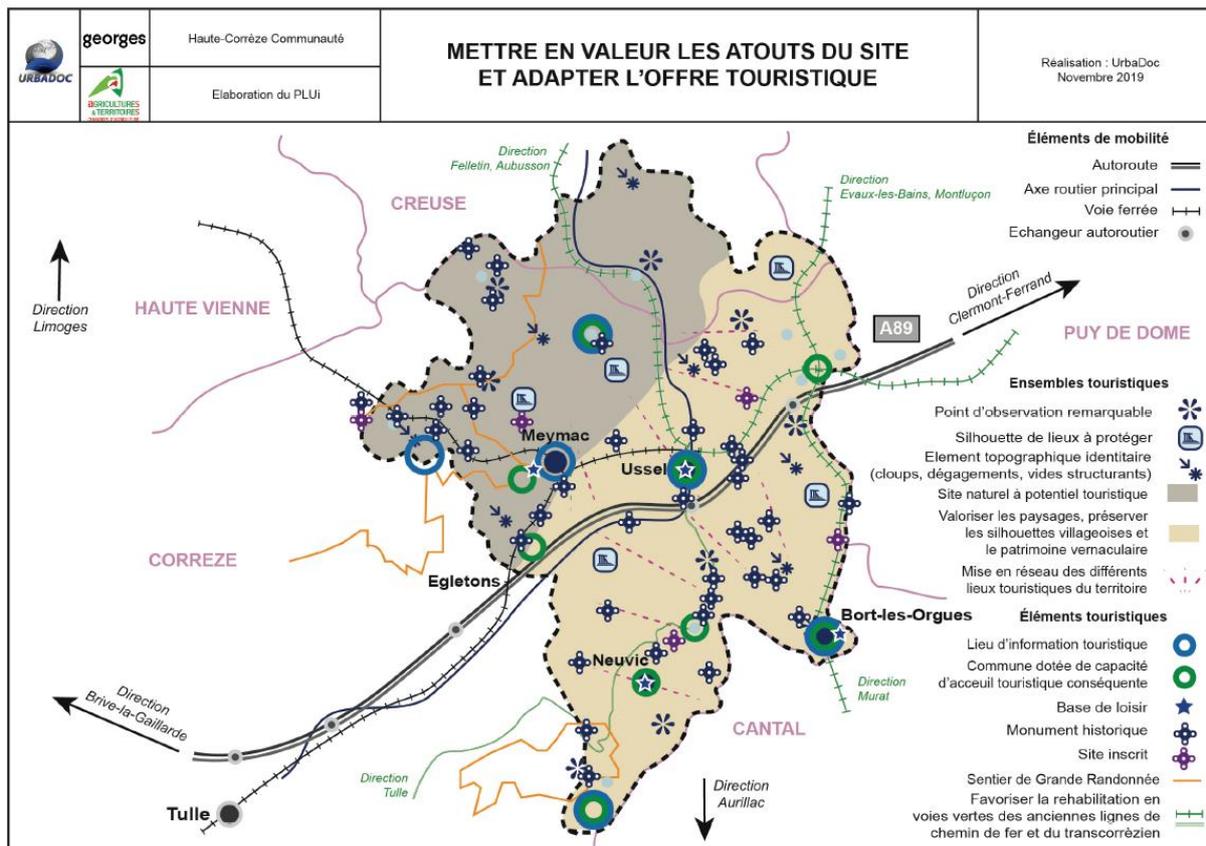


Figure 20 : Atouts touristiques du territoire de HCC. Source : PADD, UrbaDoc, novembre 2019.

Au sein de ce territoire rural et préservé, le tourisme est une véritable activité économique. Elle est ainsi génératrice d'emplois, directement ou indirectement liés à cette activité. En effet, si les emplois de gestion des sites, et d'hébergement sont évidents, tout le secteur économique bénéficie largement de cet attrait, au même titre que celui de la construction via la construction ou l'entretien de résidences secondaires. Du fait touristique notamment, le taux d'équipement en services de proximité, est supérieur à la moyenne nationale rurale. Le tourisme nécessite en priorité d'une qualité de site pour exister.

Loin du tourisme de masse, le territoire est tourné vers le tourisme vert. En effet, la qualité des paysages est au cœur de l'attractivité du territoire, tant auprès des populations permanentes que saisonnières. Le territoire dispose d'un patrimoine paysager et bâti protégé, relatif au patrimoine remarquable. Le territoire abrite également le patrimoine du Transcorrèzien, témoin du dynamisme de la vallée de la Dordogne lors de la révolution industrielle. De nombreux éléments de petit patrimoine, sont également présents. Ces derniers constituent des témoignages d'usages quotidiens aujourd'hui révolus. Le patrimoine lié à l'eau, par exemple, est emblématique du territoire, avec la présence de retenues d'eau, de moulins, lavoirs, fontaines, château d'eau, ponts, etc. La présence de nombreux calvaires, démontre également l'historicité religieuse des lieux. Ces éléments de patrimoine protégés ou non représentent un atout pour le territoire, notamment en termes d'attractivité touristique.

Cependant, la Corrèze reste une destination trop peu connue de tous, se trouvant en bordure des dynamiques périgourdines et lotoises et à l'écart du système de la vallée de la Dordogne.

Avec ses nombreux sites et ses paysages remarquables, le territoire a tous les atouts nécessaires pour participer à l'affirmation de la vocation touristique du département.

L'offre d'hébergement se décompose en plusieurs types. L'hôtellerie est essentiellement présente dans les plus grandes communes, l'hôtellerie de plein air et les résidences de tourisme sont davantage réparties au sein du maillage villageois, notamment aux abords de sites, de même que l'activité de gîtes et de chambres d'hôtes. Ainsi, le territoire dispose de 16 hôtels non classés, 2 étoiles ou 3 étoiles avec une capacité totale de 241 chambres. En matière de camping, le territoire en compte 24 (soit 1 675 emplacements) entre 1 et 4 étoiles et également un village vacances (999 places).

1.5 Diagnostic et enjeux spécifiques des 5 communes de l'ORT

Les communes d'Ussel, La Courtine, Bort-les-Orgues et Neuvic ont été labellisées « Petites Villes de Demain » (PVD) le 19 mai 2021. Bien que n'étant pas identifiée PVD, la commune de Meymac occupe une place stratégique dans la structuration du territoire intercommunal, c'est pourquoi il a été décidé de l'intégrer dans la Convention de Revitalisation du Territoire.

Les éléments du diagnostic ci-dessous sont issues de la Convention ORT réalisé par le service Petites Villes de Demain de l'intercommunalité en octobre 2022.

1.5.1 La ville d'Ussel

L'habitat

Ussel est structurée autour de trois types de morphologie urbaine : le centre historique au tissu urbain dense au bâti ancien dont une partie est dégradée et nécessite des interventions fortes ; les faubourgs qui s'articulent autour de l'avenue Carnot au tissu urbain plus lâche ; les quartiers périphériques du XXe siècle, essentiellement constitués de logements individuels.

La synthèse ci-dessous se base sur le plan guide (2017), le diagnostic de l'OPAH-RU (2018), le diagnostic du PLH et les données Habitat de l'INSEE.

Le parc de logement est dans son ensemble ancien. Il est nécessaire d'intervenir sur les logements situés dans le centre ancien et les faubourgs, et en particulier ceux construits avant 1945 et après la Seconde Guerre mondiale (selon l'INSEE en 2018, près de 70% des logements d'Ussel ont été construits durant la Reconstruction).

Au-delà de leur précarité énergétique, ces logements ne correspondent pas aux besoins actuels des ménages et justifient en partie **la difficulté à fixer durablement certaines populations** comme les étudiants et les couples (avec ou sans enfants) en centre-ville. Aujourd'hui, les couples tendent à s'installer en périphérie de la Commune Centre tout en bénéficiant de ses services.

Vacance de l'Habitat

Le parc de logements vacants est en hausse sur la commune. D'après l'INSEE, le taux de vacance de l'habitat est en effet passé de 9,1 % en 2008 à 14,6 % en 2018. Selon l'étude de l'OPAH-RU (2018), il se rapproche de 20 % dans le centre-ville. Le parc social (de Corrèze Habitat) a un taux de vacance moyen qui avoisine également de 20,3%. Ces deux constats traduisent une inadéquation entre les besoins des ménages et l'offre actuelle de logements

Les causes identifiées de la vacance sont les suivantes :

- Un **parc de logements faiblement attractif** du fait de la configuration spécifique du centre-bourg médiéval. On constate la présence de rues étroites, peu ensoleillées et une densité urbaine importante. Les terrasses et balcons sont rares et les jardins faiblement représentés ; les rez-de-chaussée sont majoritairement à destination commerciale, réduisant l'offre de stationnement en pied d'immeuble.
- Un parc immobilier structuré de **logements collectifs** (à 90%) et de logements locatifs privés (à 81%).
- Une **précarité énergétique** omniprésente et une activité de rénovation résidentielle modérée : le parc présente des problématiques d'isolation thermique. Le montant élevé des travaux de réhabilitation, pèse sur les valeurs locatives privées, et par conséquent, sur la rentabilité des projets. Certains locataires sont en situation de précarité énergétique avérée.
- L'inadaptation des **logements à la perte d'autonomie** : ils s'élèvent généralement sur plusieurs étages (R+2/R+3 le plus fréquemment) et sont très rarement desservis d'ascenseurs ou de monte-personnes.

Logements sociaux

Une autre caractéristique de l'habitat à Ussel est son taux de logements sociaux : 43% des logements sociaux du territoire du *Pays Haute-Corrèze Ventadour* se situent sur la commune. Le parc se caractérise par une part importante de logements individuels (49% pour Corrèze Habitat) et de grandes tailles (24% de T3 et 37% de T4 sur l'ensemble du syndicat mixte). Un enjeu réside ainsi dans l'accroissement du parc locatif social, notamment en centre-bourg et l'adaptation de ces logements au parcours des ménages (étudiants, jeunes travailleurs, familles, personnes âgées, à mobilité réduite).

Dans la poursuite de projets de restructuration en cours ou réalisés (réhabilitation de l'ancienne gendarmerie, du marché couvert, requalification de la friche Notre Dame, réaménagement des espaces publics comme la place de la République et la grange Bénédict), l'enjeu est de soutenir l'investissement privé pour conforter l'intervention publique.

Le développement économique

La synthèse ci-dessous est basée sur le diagnostic commercial de l'OPAH-RU (2018), l'étude (Shop'In) réalisée par le cabinet Retail et Connexion et l'agence AREP, l'étude numérique réalisée par la SCET en 2022.

Ces études constatent :

- Une organisation spatiale de la ville contraignante pour l'installation commerciale ;
- Un fort taux de vacance commerciale ;
- Une influence des zones commerciales vis-à-vis du centre-ville ;

Une offre commerciale incomplète.

L'organisation spatiale et marchande du périmètre du "centre-ville" :

Le centre-ville d'Ussel comprend près de 80 commerces et services, dont :

- 51 sur le « ring » et ses abords, marqué par l'importance des activités de services (banques, assurances, immobilier, ...) ;
- 28 sur le centre-ville historique qui propose une offre encore en « reconstruction », avec une offre en restauration peu présente ;

30 commerces sur l'Avenue Carnot, jusqu'à hauteur de la Gare (linéaire commercial de 1.2km plus distendu). Cet axe est marqué par un flux de véhicules important.

Du fait de l'organisation spatiale en ring et des avenues qui le contournent très passantes, les enseignes du centre ancien manquent de visibilité. Par ailleurs, les cheminements piétons le long de l'avenue Carnot et aux abords du ring sont entravés par une circulation automobile dense.

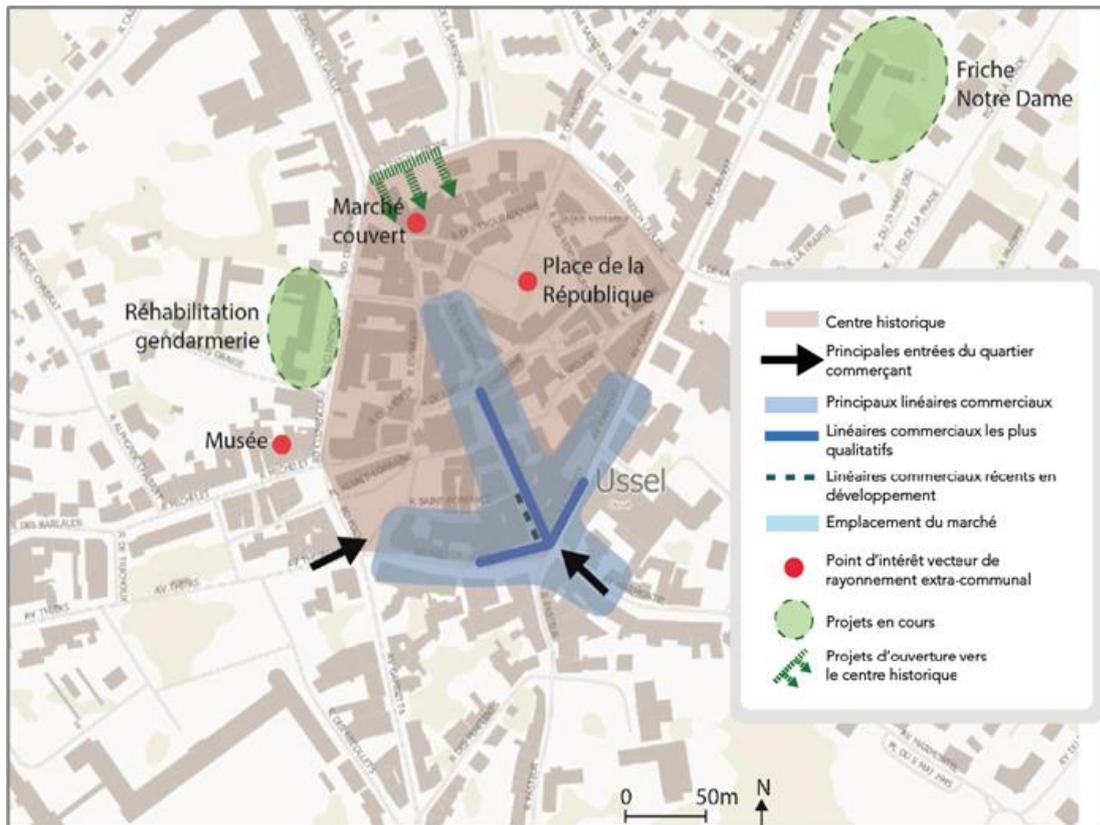


Figure 21 : Schéma des logiques commerçantes du centre-ville. Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

La vacance commerciale en centre-ancien

Cette organisation spatiale particulière est l'une des causes de la vacance commerciale en centre-ancien (42% en 2021), qui s'explique également par :

- Des départs en retraite de commerçants mal ou non anticipés entraînant une fermeture définitive des locaux ;
- Des loyers trop importants au regard du marché mais surtout de la qualité immobilière des offres (intérieur et façade). Les coûts de réhabilitation représentent des investissements importants au démarrage d'une activité ;
- Une zone d'activités commerciales en périphérie sud qui s'est fortement développée dans les quinze dernières années.

L'influence des zones commerciales en périphérie vis-à-vis du centre-ville

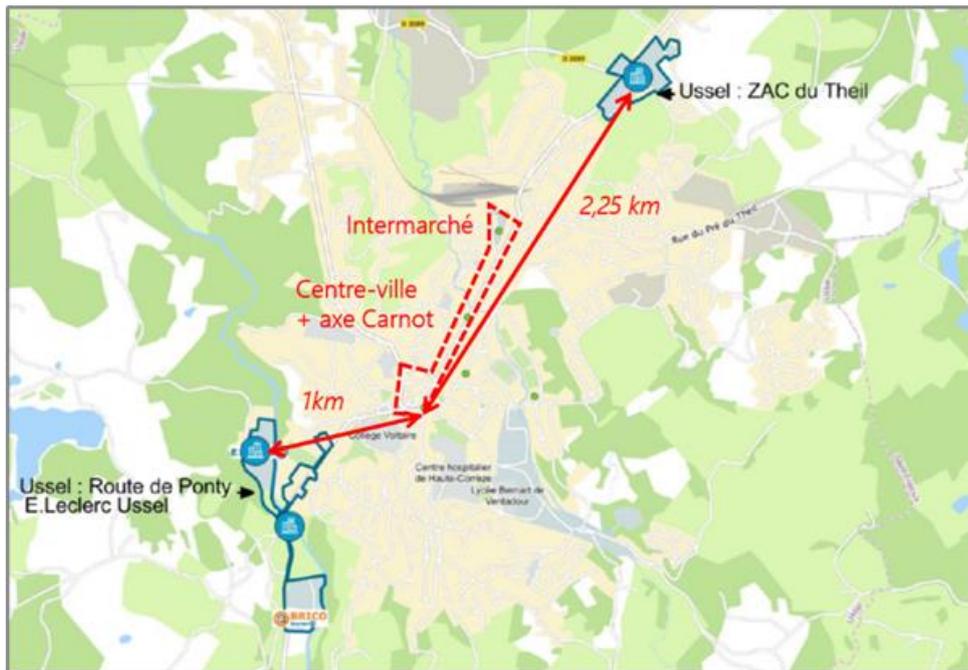


Figure 22 : Influence des zones commerciales en périphérie vis à vis du centre-ville. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Deux zones commerciales se trouvent en périphérie immédiates du centre-ville, dont l'une au Sud à 1km à vol d'oiseau. Cette zone joue le rôle de pôle commercial périurbain. Elle s'organise autour d'un hypermarché Leclerc de 5.100 m² de surface de vente, et d'une quarantaine d'unités commerciales, en galerie marchande ou en extérieur, marquée par la présence de grandes enseignes nationales. Proche de la gare, l'enseigne commerciale Intermarché porte un projet de réhabilitation et d'agrandissement prenant en compte l'installation de nouvelles enseignes. Avec la ZAC du Theil, ces trois zones représentent une alternative mais aussi un complément à l'offre commerciale du centre-ville.

Une offre commerciale incomplète

L'offre de commerces en centre ancien est principalement faite d'indépendants qui ne sont pas rattachés à des franchises et dont l'offre, pourtant de qualité pour certains, est mal connue des habitants. Nous pouvons noter un manque d'éléments commerciaux singuliers, militants pour une fréquentation « achat plaisir » auquel s'ajoute un manque de franchise ou succursale nationale en équipement de la personne et en équipement de la maison qui participe à l'absence de flux client. Les commerces à dominante « shopping » (mode, maison, déco, etc.) sont sous-représentés. Concernant le numérique les commerçants ont besoin d'avoir une meilleure visibilité numérique (référencements, horaires, réseaux sociaux), 58,3% souhaitent y consacrer plus de temps tout en bénéficiant d'accompagnements spécifiques.

La mobilité, l'aménagement des espaces publics

Les espaces publics d'Ussel souffrent principalement de problématiques liées à l'automobile et d'une configuration spatiale qui limite les porosités entre l'hyper centre et les faubourgs immédiats. Le trafic routier du ring autour du centre historique ne facilite pas les cheminements piétons. Les enseignes bordant le centre constituent des lieux où il est plus

facile de se rendre en voiture qu'à pieds. Pourtant, leur situation en hypercentre devrait les faire participer pleinement au parcours marchand piéton, propice à la flânerie et à « l'achat plaisir ».

Les porosités du centre historique avec le quartier du musée du Pays d'Ussel et le quartier de la Mairie ne sont aujourd'hui pas assez qualitatifs pour favoriser la promenade dans le centre-ville. Les attraits patrimoniaux vers le musée sont très peu lisibles et les commerces vers la Mairie ne sont pas mis en valeur. Ces rues adjacentes participent pourtant au rayonnement de la ville et à sa vie économique.

Les places, constituant des atouts esthétiques et patrimoniaux comme la place de la République, véritable atout esthétique et patrimonial de la ville, ne sont pas mises en valeur étant donné la forte présence de véhicules en stationnement. Ces éléments induisent une banalisation du centre de la ville.

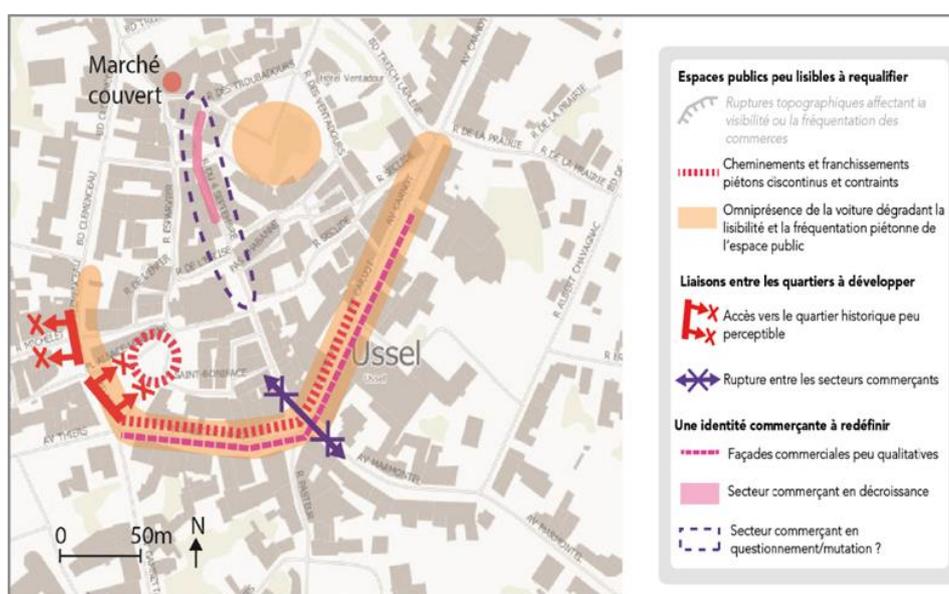


Figure 23 : Carte montrant un diagnostic des espaces publics et du commerce sur le centre-ville d'Ussel. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

En 2019, selon l'Insee, 85,1% des Usselois possèdent au moins une voiture, 35,2% deux voitures ou plus. Par conséquent, la voiture particulière est le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail avec une part modal de 81,7% mais qui est néanmoins inférieure à ce qu'il peut être observé dans les territoires ruraux. Par ailleurs, la marche à pied est le deuxième moyen de transport utilisé avec une part très importante (11,4%) et à contrario une part insignifiante pour l'usage du vélo (0,7%).

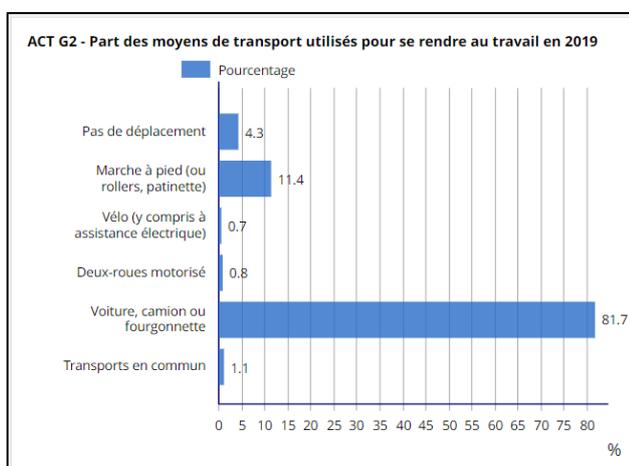


Figure 24 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

Les équipements et services publics

Le rôle des équipements est un réel enjeu dans la dynamique du centre-ville. Le positionnement des différentes fonctions : administratives, culturelles, sportives ou services à la personne exerce une influence majeure sur l'espace alentour. Ces structures génèrent des flux et ont un pouvoir d'attractivité pour le quartier ou même la ville. La ville d'Ussel dispose de nombreux équipements publics qui assurent un rayonnement communal et intercommunal :

- Education et jeunesse : Maison de l'enfance, Écoles et Périscolaire ;
- Santé et social : Résidence Autonomie « Les Acacias », Centre Hospitalier de Haute-Corrèze ;
- Lieux culturels : Centre Culturel Jean Ferrat, musée du Pays d'Ussel, le cinéma Le Carnot, la médiathèque intercommunale Haute-Corrèze ; la Micro-folie
- Sports et Loisirs : l'ensemble Sportif Municipal avec le Centre aqua récréatif, les stades d'Eybrail, les gymnases, le dojo, le centre touristique de Ponty, le centre équestre ainsi qu'un certain nombre d'autres équipements répartis sur la ville.

Le patrimoine naturel et bâti

La ville dispose d'un certain nombre de monuments historiques et religieux remarquables : la maison ducale des Ventadour, l'église Saint-Martin (monument historique protégée par un périmètre de 500m de rayon), la chapelle des Pénitents qui abrite aujourd'hui une collection d'arts et traditions populaires en Haute-Corrèze, ainsi que de nombreuses maisons bourgeoises des XV^{ème}, XVI^{ème}, XVII^{ème} ou XVIII^{ème} siècles.

Le centre-ville d'Ussel conserve ainsi une particularité culturelle et touristique qu'il convient de mettre en valeur. Ce potentiel architectural est cependant impacté par la dégradation de certaines bâtisses, la vacance, l'état des logements ou encore le stationnement qui nécessite ainsi des aménagements et travaux.

Le tourisme

À Ussel le tourisme est fortement lié à deux pôles principaux, le patrimoine du centre-bourg historique et le centre touristique de Ponty autour d'un plan d'eau. Ce complexe touristique est situé à 1, 5 km du cœur historique d'Ussel et s'étend sur 60 hectares. Ce site offre un cadre naturel entre lac et forêts et propose un panel varié d'activités pour les sportifs (centre équestre, sentiers de randonnée, sentiers VIT, terrain de beach volley, mini-golf...) comme pour les flâneurs (plage, pêche, aire de pétanque, sentiers ...). Une offre de logement est également disponible sur place avec le camping de Ponty et son aire de camping-car ouverte à l'année disposant de cinquante emplacements et les gîtes de Ponty d'une capacité de 4 à 14 personnes (entièrement rénovés en 2016 et 2017). La proximité d'Ussel avec le plateau des Millevaches en fait également un endroit privilégié pour développer le tourisme vert. Cependant, la ville d'Ussel dispose d'une offre d'hébergement touristique relativement faible.

Les enjeux de mobilité de la ville d'Ussel

Les enjeux spécifiques de la ville d'Ussel en matière de mobilité sont orientées sur un projet de **requalification des différents espaces publics du centre-bourg** avec une volonté d'améliorer **l'accessibilité, la mobilité et de requalifier les entrées de villes**. Ces opérations

permettront de diminuer l'impact de l'automobile sur la qualité des espaces publics. Ussel concentre les principaux équipements d'un territoire vaste où l'offre de transport véritablement structurée est l'automobile. Les besoins en termes de circulation et de stationnement sont donc indispensables au fonctionnement résidentiel et commercial du centre-bourg. Cependant, l'organisation actuelle doit être révisée de manière à autoriser les déplacements piétons et cycles dans des conditions de confort et de sécurité.

Actions déjà réalisées :

- *Mise en place d'une zone bleue sur le périmètre centre bourg, d'une zone 30 sur une partie du centre et d'une zone de rencontre 20km/h en cœur de ville ;*
- *Aménagement des abords de l'ensemble sportif municipal.*

Projets de mobilité de la commune

- Réalisation d'une étude de stationnements en 2022-2023
- Réaménagement de la place de la République
- Etude de réaménagement du quartier de la médiathèque

1.5.2 Commune de La Courtine

Entre forêts et prairies, la commune de La Courtine est située dans la vallée de la Creuse, à 30 km au sud d'Aubusson. Elle fait partie du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin et est ainsi couverte par la Charte du Parc.

Au début du XXème siècle, l'ouverture de la gare de chemin de fer reliant Ussel à Felletin influença probablement le Ministère des Armées à construire un camp militaire à La Courtine. Dès lors, la ville se développa à partir d'activités économiques (commerces, artisanat, entreprises) jusqu'à devenir un pôle d'échange structurant à l'échelle du territoire de Haute-Corrèze. Elle atteint son pic de population en 1911 avec 1 690 habitants, avant de connaître une décroissance démographique constante accentuée par la fin du service militaire obligatoire en 1997. La commune passe alors sous la barre des 1 000 habitants en 1982, puis des 800 en 2010. Elle ne compte plus que 779 habitants au recensement de 2018.

D'un point de vue structurel, la ville s'articule autour de trois secteurs stratégiques : la ville-haute, la gare et le cœur de la ville-basse. Ces trois espaces s'articulent le long de la départementale et du camp militaire autour desquels s'est développée la ville au XXème siècle.

La synthèse du diagnostic se base sur une étude paysagère faite par le PNR (2006), les études de l'OPAH-RR (2018), le diagnostic de revitalisation fait par des étudiants en 2022, ainsi qu'une étude sur l'habitat et les commerces vacants réalisée en croisant des données de terrain avec les bases de données cadastrales LOVAC et MAJIC. Un diagnostic de revitalisation du centre-bourg a en effet été mené par des étudiants de Master en développement rural en partenariat avec le PNR Millevaches Limousin. Leur travail en concertation avec la population a permis de poser un regard neuf sur les problématiques urbanistiques de la commune et les attentes des habitants. Des ateliers de déambulation en centre-bourg, des sondages et des micros-trottoirs ont été réalisés pour baser le diagnostic sur les besoins et les attentes des personnes vivant à La Courtine, y travaillant ou simplement de passage.

L'Habitat

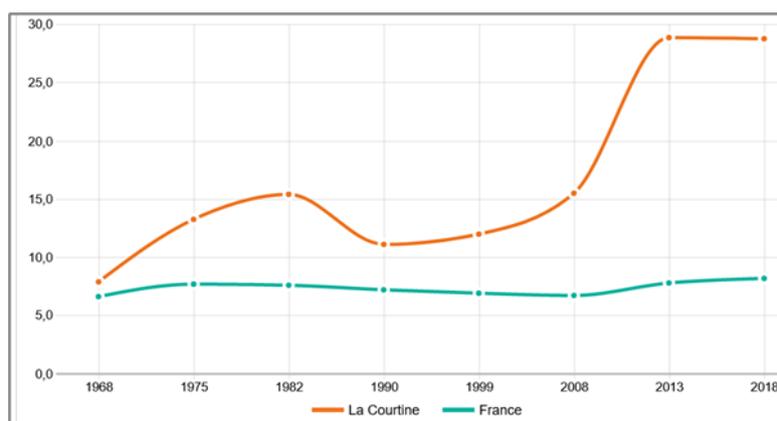


Figure 25 : Graphique du pourcentage de logements vacants au cours du temps (données INSEE). (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Le problème principal de l'habitat à La Courtine réside dans un taux de vacance très important (28.7% en 2018) et une qualité du bâti souvent vétuste. La vacance s'organise par îlots, souvent regroupés le long de la départementale où les bâtis mitoyens créent des enfilades vacantes et dégradées, nuisant à l'image de la ville. De plus, la plupart des logements, construits avant 1945 (pour 45 % d'entre eux) pour faire face au développement de la ville et du camp, sont aujourd'hui dans des états de dégradation et d'insalubrité avancés. En effet, les successions, bien souvent en indivision, sans volonté de la part des héritiers d'effectuer des rénovations du bâti expliquent la détérioration progressive des biens. Leur réhabilitation légère apparaît alors insuffisante. De lourds travaux de dédensification et de restructuration à l'échelle d'îlots sont nécessaires.

En (R+1) ou (R+2), souvent sans espace de stationnement dédié ou à proximité, avec un palier donnant sur la départementale et quelquefois, un petit jardin, ces logements ne correspondent plus aux besoins de la population vieillissante et des nouveaux arrivants, recherchant des biens à l'écart de l'axe routier principal. La présence de nombreux bars ou restaurants, aujourd'hui fermés, en rez-de-chaussée des maisons complexifient par ailleurs leur rénovation.

La faiblesse du marché immobilier, le coût important de la rénovation énergétique et de l'adaptation des maisons aux besoins actuels ainsi que les contraintes liées à la dépollution (amiante, plomb) rendent difficile l'équilibre financier des projets et expliquent le peu d'investisseurs sur la commune.



Figure 26 : Carte de la vacance de l'habitat en 2022. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Développement Economique

La Courtine bénéficie d'un bassin d'emploi important avec la présence sur son territoire d'entreprises telles que l'usine Alsapan, le camp Militaire, la Blanchisserie du Limousin, la fondation Jacques Chirac (EHPAD), et de commerces.

La départementale qui relie Ussel à Felletin puis Aubusson est un axe stratégique entre la Corrèze et la Creuse. Ce dernier est une ressource pour la commune et ses entreprises. Ces dernières rencontrent toutefois des difficultés à recruter et font face à une vague importante de départs à la retraite.

Mobilités et aménagement de l'espace public

La disposition en « avenue » du bourg, qui a induit la création des deux polarités que sont la ville-haute et la ville-basse, crée des discontinuités d'usage. Ces dernières sont accentuées par la situation géographique de la commune implantée sur une colline. Par conséquent, la liaison ville-basse/ville-haute la moins abrupte se fait nécessairement par la départementale.

Or celle-ci est très fréquentée, notamment par des poids lourds, ce qui engendre une insécurité des déplacements piétons et des nuisances à la fois sonores et olfactives.

Les espaces publics adjacents à cet axe sont donc peu fréquentés, les habitants choisissant les espaces plus calmes, devant l'église en ville-haute, ou autour de l'étang de Grattadour et de la gare en ville-basse. Ces espaces sont toutefois peu aménagés et aucun d'entre-deux ne sert véritablement de lieu de rencontre commun pour les habitants des parties haute et basse du bourg).

Si la place du terrain de pétanque, le parking d'accueil de camping-car à proximité du terrain de jeu pour enfants et la salle polyvalente représentent des lieux de rencontre possibles, ils sont actuellement peu mis en valeur.

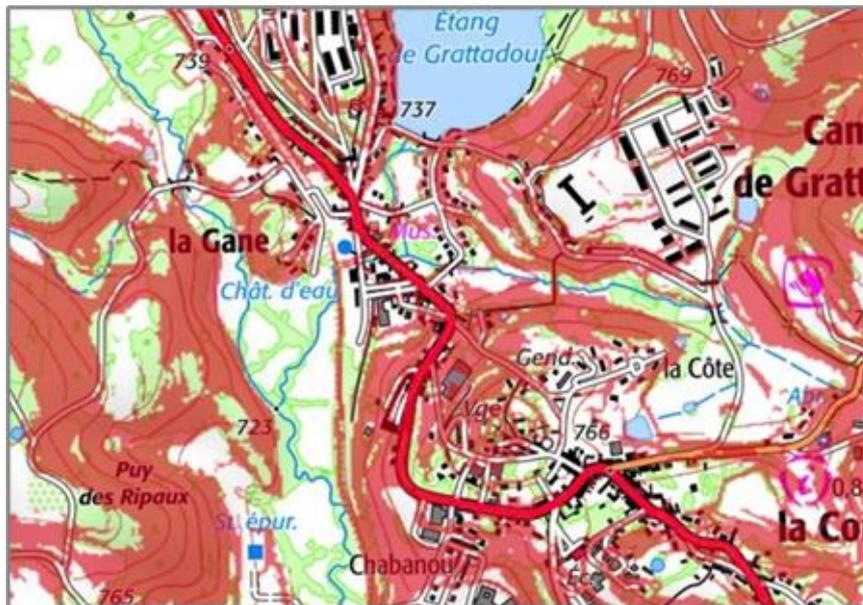


Figure 27 : Carte de La Courtine représentant en rouge les pentes de plus de 10%. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Cette forme urbaine à la fois linéaire et polycentrique entraîne de nombreux déplacements motorisés pour accéder aux différents commerces, services et lieux de rencontre. Au problème de cheminements piétons inexistant ou peu sécurisés, s'ajoute le stationnement difficile aux abords des principaux commerces. Trois points critiques ont été relevés : au niveau de l'épicerie et du crédit agricole situés sur la route de Crocq (ville-haute), du garage Tachard (rue de la liberté) et devant l'ancienne entrée du camp militaire à proximité des commerces de la ville-basse.

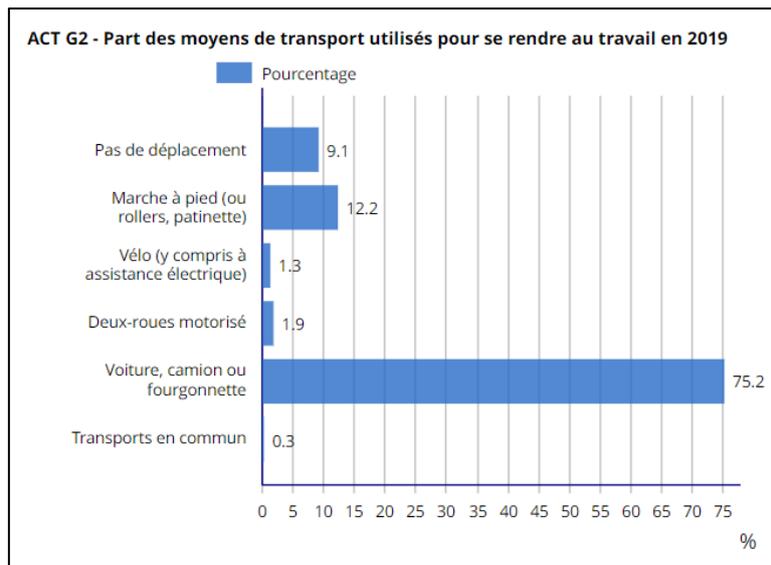


Figure 28 : Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

En 2019, selon l'Insee, 89,4% des Courtoinois possèdent au moins une voiture, 33,8% deux voitures ou plus. Par conséquent, la voiture particulière est le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail avec une part modal de 75,2% mais qui est néanmoins inférieure à ce qu'il peut être observé dans les territoires ruraux. Par ailleurs, la marche à pied est le deuxième moyen de transport utilisé avec une part très importante (12,2%) et à contrario une part insignifiante pour l'usage du vélo (1,3%). De plus, une part importante de la population ne se déplace pas (9,1%).

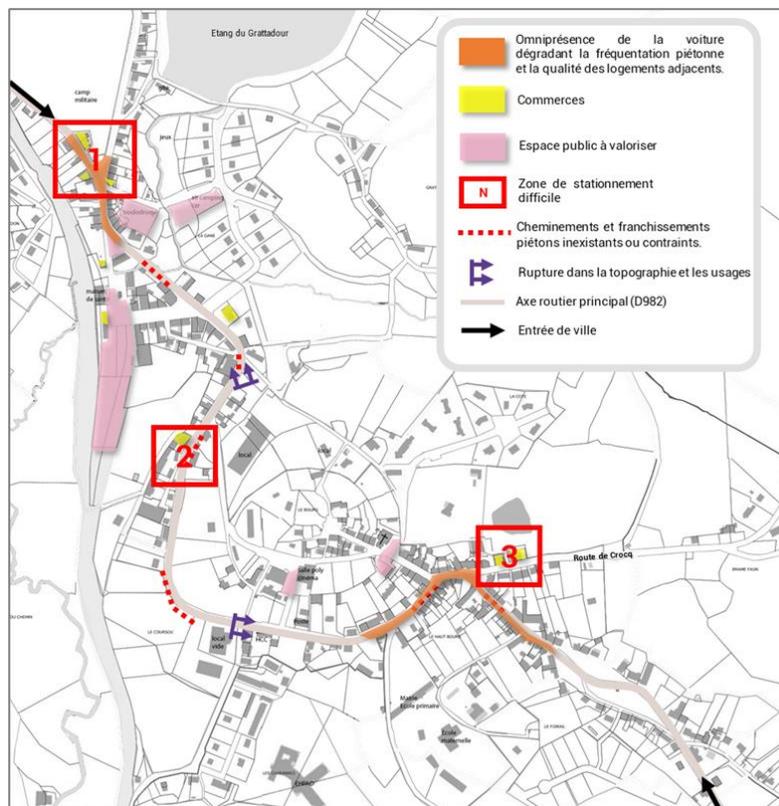


Figure 29 : Carte synthétique de l'aménagement de l'espace et des usages. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Patrimoine naturel et bâti

Trois zones d'intérêt patrimonial se distinguent : l'étang du Grattadour, le pourtour de la gare et le bourg ancien près de l'église.

L'étang du Grattadour, à proximité immédiate du centre-ville constitue un patrimoine naturel et écologique remarquable, qui fait l'objet d'un zonage de protection ZNIEFF de type 1. Ses abords, aménagés sous forme de cheminements, sont fréquentés par la population locale qui s'y promène régulièrement.

Le quartier de la gare est également emblématique pour la mémoire militaire du village de La Courtine. De nombreuses cartes postales de soldats débarquant sur les quais ou remontant l'avenue de la gare constituent l'image de La Courtine au début du XXème siècle.

Enfin le sommet du bourg haut, avec l'église, la place des arbres, représente la partie la plus ancienne de La Courtine. Cet îlot isolé a gardé sa structure de hameau et contraste avec l'effet « village avenue » que l'on trouve le long de la départementale.

Ces différents héritages patrimoniaux, situés à distance de la départementale, constituent des points de rassemblement pour la population et créent l'identité historique du bourg. Ils sont toutefois peu visibles pour les usagers de la départementale et gagneraient à être mis en valeur.

Les enjeux de mobilité de la ville de La Courtine

- **Repenser les circulations routières en centres-bourgs pour permettre un bon cheminement piéton autour des zones de services et de commerces.** Cet objectif correspond à l'une des problématiques principales du bourg, au vu de sa configuration en bourg-haut et bourg-bas et de son implantation le long de la départementale. A ce niveau-là, le projet de mise en sécurité des cheminements piétons devra être travaillé.
- **Aménager des liaisons à mobilités douces.** La mobilité douce représente un enjeu majeur pour La Courtine, que ce soit pour relier le bourg-haut et bourg-bas de façon sécurisée ou pour développer le tourisme vert. Un projet de voie verte reliant Ussel à La Courtine a été identifié. En se terminant à la gare, la voie verte contribuerait à la redynamisation de ce quartier. Son articulation avec le chemin de mémoire permettra d'inviter les touristes à rester un peu plus longtemps sur la commune, en les guidant notamment en direction de l'étang de Grattadour.

1.5.3 Commune de Bort-les-Orgues

En limite du territoire de Haute-Corrèze, la commune de Bort-les-Orgues se situe au pied de la colline des Orgues, une coulée de phonolithe issue des monts du Cantal et en fond de vallée. La Dordogne traverse et scinde la ville en deux parties : celle de l'ouest, rattachée à la Corrèze, et celle de l'Est, au Cantal.

L'évolution urbaine de Bort-les-Orgues est liée à son histoire industrielle. Carrefour d'échange entre le Limousin et l'Auvergne, la ville s'est développée historiquement le long d'un axe central commercial, la Grand rue (aujourd'hui rue de Paris). Celle-ci prolonge le pont qui franchit la Dordogne, véritable borne entre les deux régions. Le tissu urbain linéaire s'est progressivement densifié et étendu sous forme de faubourgs le long des deux axes de communication

parallèles au cours d'eau. La Dordogne permet le développement d'activités industrielles à partir du XIXe siècle, dont les principales sont la chapellerie, le moulinage de la soie et le cuir. L'essor des tanneries puis la création d'une nouvelle maroquinerie de la marque SOCO par Gustave Brun en 1932 achève de faire de Bort une « cité du cuir ». La prospérité économique provoque par conséquent une forte croissance démographique, qui atteint son apogée en 1962 avec plus de 5 000 habitants. Ces derniers s'installent le long des deux axes qui relient le centre-ville à la chapellerie sur la rive Est, qui deviendra une entreprise textile à partir de 1935, et à la gare sur la rive ouest. L'accroissement démographique s'explique aussi par l'installation des familles des ouvriers qui construisent le barrage hydroélectrique d'EDF entre 1942 et 1952, notamment dans la cité de la Plantade au sud de la ville (voir figure 31). Dans les années 1980, Bort-les-Orgues est touchée par un processus de désindustrialisation. La délocalisation et l'augmentation de la concurrence entraînent la fermeture consécutive des usines, dont la manufacture corrézienne de vêtements (MCV, à l'emplacement de l'ancienne chapellerie) en 1998. Depuis, la ville se confronte à la fois à un phénomène de décroissance démographique, puisqu'elle ne compte plus que 2 700 habitants en 2019 et de vieillissement (plus de 30 % de retraités en 2018 d'après l'Insee). En revanche, l'offre d'emploi reste conséquente.

La synthèse du diagnostic suivant se base sur un ensemble d'études récentes (listées en annexe 1) dont un diagnostic territorial réalisé par la DDT (2015), les études de l'OPAH-RR (2018), une note d'enjeux relatifs à la rénovation urbaine et la création de parcours par le CAUE (2021), l'atelier « Parlons revitalisation » organisé par la municipalité, EDF et Sites et Cités remarquables de France (2021) et l'atelier Flash pour échanger sur la réhabilitation de l'ancienne chapellerie en mars 2022. Ces deux derniers ateliers ont été réalisés en concertation avec la population. Leurs résultats ont été complétés par ceux de questionnaires adressés à la population et aux étudiants, et ceux de la balade urbaine du 11 mai 2022. Coanimée avec le CAUE, celle-ci avait pour objectif de recueillir l'avis et les pratiques des onze habitants et élus présents lors de cette déambulation dans le centre-ville. Conjointement, plusieurs jours de diagnostic sur le terrain ont permis de répertorier la vacance de l'habitat et du commerce, croisée avec les bases de données cadastrales LOVAC et MAJIC.

Habitat

La morphologie urbaine de Bort-les-Orgues se caractérise par trois formes distinctes : le noyau moyenâgeux, au tissu urbain linéaire, dense et aux parcelles très étroites qui s'est développé le long de la rue de Paris ; les deux axes nord/sud, parallèles à la Dordogne, autour desquels se greffent des séries d'immeubles accolés (pour l'avenue de la gare) et de maisons bourgeoises entourées d'un parc à partir du XVIIe siècle ; le tissu pavillonnaire du XXe siècle très présent au sud de la ville. Au nord, l'urbanisation est interrompue par le barrage.

Le centre historique concentre les deux principales problématiques de l'habitat. D'une part, les immeubles se caractérisent par une forte dégradation et l'insalubrité des logements, en particulier ceux construits avant 1945 (qui représentent plus de 35 % du parc) dues à l'absence de réhabilitation. A l'heure actuelle, le coût élevé de la rénovation énergétique et le faible revenu médian disponible des ménages fiscaux (en-dessous de la moyenne nationale) bloquent la transformation des logements. D'autre part, le taux de vacance augmente depuis la fin des années 1990 pour atteindre 610 logements en 2018 soit près de 30 %. S'il s'explique par la perte d'habitants (moins 2 300 habitants depuis 1962), l'inadéquation entre l'offre de

logements et les besoins de la population est aujourd'hui la principale cause de la vacance, qui touche davantage le parc locatif privé (40 % du parc de résidences principales).

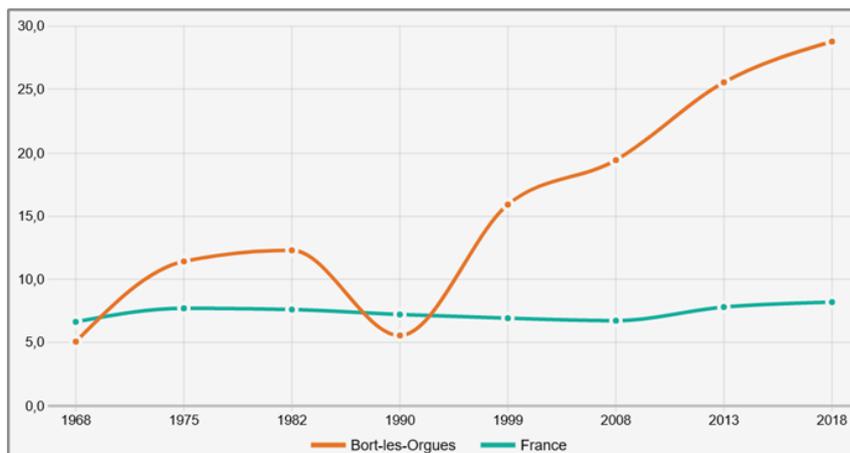


Figure 30 : Graphique montrant l'évolution de la vacance de l'habitat (en pourcentage) de 1968 à 2018 (données Insee). (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

L'inadaptation des logements à la demande s'explique par leur taille (63 % ont plus de trois pièces alors que 52 % des ménages sont des personnes seules en 2018) et leur manque de confort (espaces extérieurs, efficacité énergétique, stationnement à proximité, luminosité, etc.). La vacance est particulièrement visible autour de la rue de Paris, dont la forte densité bâtie empêche l'apport d'air, de lumière et de points de vue depuis les logements. Les îlots les plus denses sont corolairement les plus vacants. La vacance se répartit de façon plus diffuse, ou par poche, le long de l'avenue de la gare. Pour encourager l'acquisition d'habitation principale et le ravalement de façades, la municipalité a créé l'outil « Bort Rénov'Habitat », qui accorde une aide financière à une quinzaine de porteurs de projets par an.

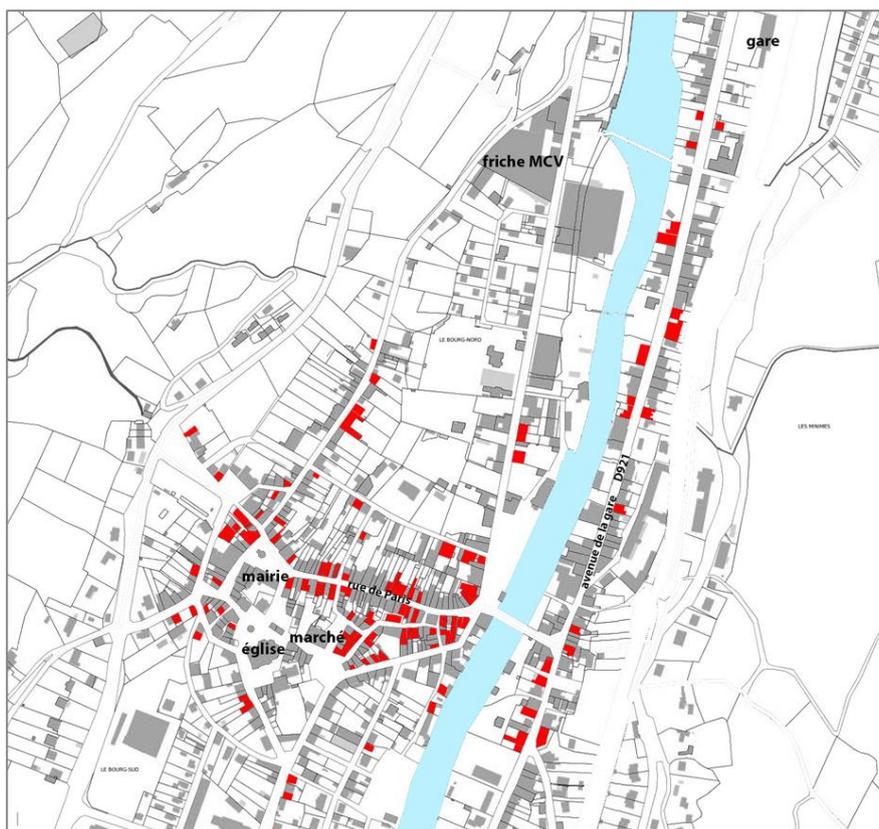


Figure 31 : Carte de la vacance de l'habitat en 2022. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Développement Economique

Par sa situation géographique et son histoire, Bort-les-Orgues constitue un épicode de l'activité économique et commerciale. Les petites entreprises (1 à 9 salariés) du commerce, transports et service sont les plus représentées (54,9 % en 2018) avec quelques grosses entreprises telles que Plastic Omnium, Auvergnat Cola et Tholomei. Avec un indice de concentration d'emploi de 194,8 et un taux de chômage de 8,2 % en 2018, l'offre d'emploi ne constitue pas une difficulté à Bort-les-Orgues. L'enjeu est plutôt de fixer la population non bortoise (1 182 actifs contre 641 actifs bortoises) en agissant notamment sur l'habitat et le commerce.

La vacance importante des rez-de-chaussée commerciaux est en effet une problématique majeure du centre-ville, étroitement associée à la vacance de l'habitat au niveau de la rue de Paris. La plupart des propriétaires d'immeubles vacants préfèrent vendre, ou louer, l'entièreté de leur bien, c'est-à-dire le local commercial et le logement en R+1. Généralement, ce dernier n'a d'ailleurs pas d'accès indépendant. Cette prise de position contraint donc fortement l'occupation des lieux. De plus, les loyers et les taxes foncières des locaux commerciaux restent élevés compte-tenu de leur état de dégradation et de leur nécessaire mise aux normes. Au niveau de la rue de Paris, la déclivité, la circulation à la fois piétonne et automobile peu définie, et le manque de stationnement sont d'autres causes identifiées de vacance. La municipalité a mis en place l'opération « Désir d'entreprendre à Bort » (pour soutenir l'acquisition, la location, la rénovation de locaux commerciaux), a rénové les halles, implanté un espace de coworking et développe une plateforme de e-commerce avec l'aide de la Banque

des territoires. Bien qu'encore insuffisantes, ces différentes actions participent progressivement à la revitalisation du centre-ville.



Figure 32 : Carte de la vacance commerciale de Bort en 2022, concentrée dans la rue de Paris. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

La réhabilitation des friches industrielles, particulièrement présentes sur la partie nord de la ville, représente un autre enjeu majeur de redynamisation économique. La friche MCV (ancienne chapellerie) a notamment bénéficié d'une expertise Flash en mars 2022 pour développer des scénarii de recyclage, qui tiennent compte de sa mise en valeur patrimoniale.

Mobilités et aménagement de l'espace public

L'extension urbaine le long des axes Victor Hugo et de la gare (D922), parallèles à la Dordogne, crée un centre à la fois étendu et détendu, dont le pont constitue la seule liaison. Cette morphologie en forme de H crée des problématiques de déplacement et de stationnement. Celui-ci se répartit de fait le long des axes, sur le pont et au niveau des places publiques du centre historique, qu'il tend à engorger.

La circulation automobile est largement privilégiée devant les circulations douces et mériterait par endroit une meilleure signalisation (au niveau de la rue de Paris et de la place de Mairie particulièrement). Les parkings bitumés prennent en effet le pas sur l'aménagement d'espaces publics végétalisés et ombragés, peu présents et qu'il faudrait requalifier, comme la place Marmontel, promontoire sur la Dordogne et rare point de vue suffisamment large sur la rivière.

Les liaisons piétonnes et cyclistes, sont à améliorer entre les extrémités de la ville (friche MCV, quartiers résidentiels, gare, pôle sportif) et le centre. Elles vont de pair avec la nécessité de requalifier les entrées de ville, en particulier le long de la D922. Au nord, la succession de friches et bâtiments industriels, de grandes surfaces et d'immeubles crée une discontinuité et une « sensation de vide » aux portes de la ville. Au sud, l'entrée de ville est obstruée : l'avenue offre peu de points de vue sur le bourg et apparaît interminable jusqu'au pont, qui permet de rejoindre le centre. L'entrée ouest de la ville, en revanche plus qualifiée, est marquée par une forte déclivité jusqu'à la Dordogne, rendant la partie haute du centre (place de la mairie) moins accessible à pied, notamment pour les personnes âgées.

En 2019, selon l'Insee, 79,6% des Bortois possèdent au moins une voiture, 25,5% deux voitures ou plus. Par conséquent, la voiture particulière est le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail avec une part modal de 78% mais qui est néanmoins inférieure à ce qu'il peut être observé dans les territoires ruraux. Par ailleurs, la marche à pied est le deuxième moyen de transport utilisé avec une part très importante (8,3%) et à contrario une part insignifiante pour l'usage du vélo (1%). De plus, une part importante de la population ne se déplace pas (9,8%).

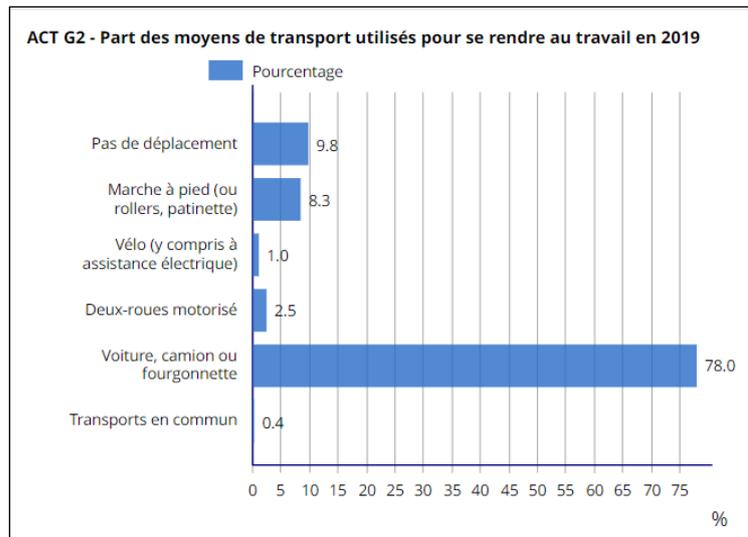


Figure 33 : Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

Equipements et services publics

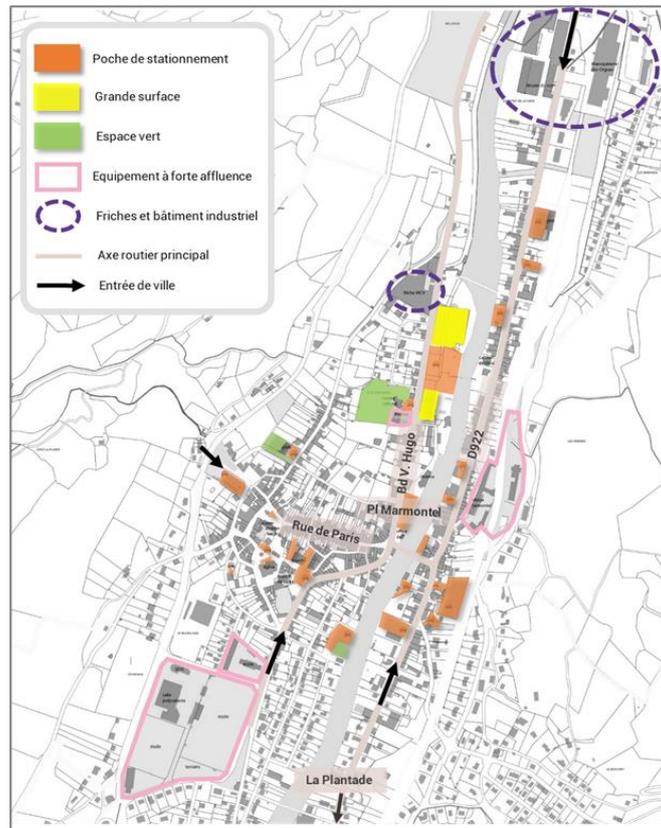


Figure 34 : Carte de la mobilité et des équipements publics à Bort-les-Orgues (2022). (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Bort-les-Orgues propose un pôle service publics en haut de la rue de Paris avec la création d'une maison France Services à côté de la mairie. Elle est dotée de nombreux équipements relatifs à l'éducation (une MAM ouverte en décembre 2021, une école maternelle, une école élémentaire, le collège Marmontel, le lycée professionnel Bort-Artense), au sport (stade, piscine, boulodrome, etc.), à la santé (maison de santé, cabinets médicaux, CHU) et à la culture (bibliothèque, cinéma, musée de la Tannerie et du cuir). Ils se répartissent dans le centre-ville, le long des deux axes principaux et dans la partie sud de la ville pour le pôle sportif. On constate à la fois la nécessité de rénover certains équipements (comme les terrains de tennis), de compléter l'offre et de faciliter leur liaison comme la Dordogne crée une frontière géographique.

Patrimoine naturel et bâti

Labellisée porte d'entrée du PNR des volcans d'Auvergne et Station verte depuis 2006, Bort-les-Orgues présente un patrimoine paysager, industriel, architectural et culturel varié. La Dordogne, classée « réserve de biosphère » à l'UNESCO et valorisée par l'association « de villages en barrages », est un atout majeur de la ville. Actuellement, ses rives présentent peu d'aménagements publics hormis la place Marmontel, les façades à proximité de l'eau, visibles et participant à l'image de la ville, sont souvent délabrées. Le canyon du saut de la Saule qui enjambe la Rhue et le site naturel des Orgues, qui offre l'un des plus beaux panoramas du Massif central, pourraient également être davantage mis en valeur par le développement d'activités sportives dédiées.

Le patrimoine bâti de différentes époques montre l'histoire de la ville. Les édifices les plus remarquables sont l'église Saint-Germain (XII^e siècle), le château de Val (XV^e siècle) le long du lac de Bort et la halle au blé (XIX^e siècle) classée Monument Historique. Le passé industriel de la ville se révèle par la présence de plusieurs friches (la chapellerie/friche MCV, les anciennes tanneries devenue le musée du cuir) et de bâtiments art-déco des années 1920-1930. Le barrage EDF et le marché couvert en béton précontraint constituent le patrimoine moderne de la ville. Cet héritage est régulièrement valorisé lors des journées européennes du patrimoine et des interventions ponctuelles du CAUE et du Pays d'art et d'histoire.

Tourisme

Directement en lien avec la richesse du patrimoine, l'offre touristique de Bort-les-Orgues s'articule entre le centre historique, les zones périphériques (visite du barrage EDF, musée de la tannerie) et les espaces naturels (site des Orgues, château de Val). La présence du lac, qui permet un ensemble d'activités nautiques (ski nautique, kayak, pédalos), de rivières (pêche, baignade) et de chemins de randonnées représente un attrait touristique qui se mesure par la diversité d'offres d'hébergement (VVF, campings, etc.). L'enjeu principal repose sur la liaison entre le centre-ville et ces différents pôles touristiques, aussi bien physique que signalétique. La voie verte va assurer cette connexion par un aménagement dédié au niveau du collège Marmontel, situé à l'articulation de plusieurs départs de chemins de randonnées vers la partie Est de la ville.

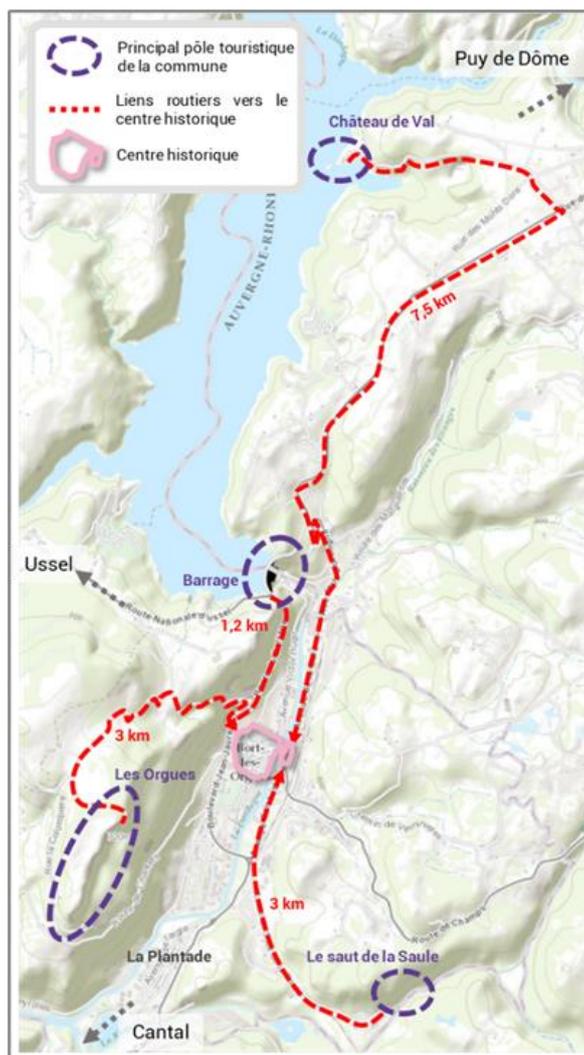


Figure 35 : Carte des principaux lieux touristiques et de leur liaison routière au centre-ville. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Les enjeux de mobilités de la commune de Bort-les-Orgues

- **Aménager des liaisons à mobilités douces** par le projet d'aménagement de voie verte de la gare de Bort-les-Orgues en direction de Ydes dans le Cantal. L'enjeu est de rendre la voie verte accessible en proposant suffisamment de places de parking (dont deux bornes de recharge pour véhicules électriques) avec le réaménagement de leur accès depuis le centre-ville, de la connecter aux cheminements existants (parcours santé au niveau de l'hôpital, chemins de randonnées) et au centre-ville par la réalisation de voies douces (cyclables et piétonnes). L'avenue de la gare va être repensée dans cette logique.

Projets de mobilité de la commune

- Réalisation d'un Plan guide en 2023 ;
- Réalisation d'un plan de mobilité en lien avec le projet de voie verte en 2023.

1.5.4 La Commune de Neuvic

La commune de Neuvic se situe sur le plateau à proximité des gorges de la Dordogne et est traversée par l'un de ses affluents, la Triouzoune. Sa superficie est la deuxième plus étendue du département derrière Meymac.

Partie prenante du duché de Ventadour, le bourg médiéval s'est construit entre l'église et le château d'Ussel le long de la rue du commerce. Des faubourgs se développent à partir du XIXe siècle au niveau des deux principaux axes de communication, la route de Bort (D20) et la D982 vers le sud. Ils se caractérisent par des alignements de maisons mitoyennes profitant de longues parcelles. L'actuelle rue de la Poste et la place Neuve (place Gambetta) deviennent les nouveaux espaces centraux, de commerces et de rencontres. En parallèle, l'extension urbaine s'organise en nombreux hameaux, qui deviennent de petits villages peuplés, permettant à Neuvic d'atteindre son pic démographique en 1866 avec 3 425 habitants.

Le début du XXe siècle est marqué par l'essor du tourisme notamment grâce au passage du Transcorrézien (liaison Tulle-Ussel par Neuvic). Les hôtels, villas et l'ancien hospice construits en style Art-déco témoignent de cette période de villégiature. De 1912 à 1965, le maire Henri Queuille participe à l'attractivité de Neuvic en engageant des travaux d'aménagement public (jardin, lavoir), d'embellissement et en développant les établissements scolaires agricoles. La création de la retenue d'eau (410 hectares) sur la Triouzoune par la mise en service du barrage hydroélectrique en 1945 est décisive. Le lac, situé à un kilomètre à l'Est du centre-ville, va permettre le déploiement d'activités sport-nature (pêche, randonnées, golf, base nautique) et d'aménagements touristiques. Si la démographie reste relativement stable jusqu'au milieu du XXe siècle, elle décroît ensuite, jusqu'à passer sous la barre des 2 000 habitants en 1968. En 2019, le recensement affiche 1 659 habitants. Malgré ce manque de dynamisme démographique et une population vieillissante, les étudiants représentent un quart des Neuvicois, ce qui constitue un atout indéniable pour la commune.

La synthèse du diagnostic suivant se base sur un ensemble d'études récentes (listées en annexe 1) dont un diagnostic territorial réalisé par la DDT (2015), le livret « Parcours Neuvic d'Ussel » réalisé en 2017 par le Pays d'art et d'histoire, les études de l'OPAH-RR (2018) et les ateliers réguliers de concertation et d'informations pour le projet du Tiers-Lieu depuis décembre 2021. Ces derniers ont été coordonnés par un chargé de projet, mis à disposition par Haute-Corrèze Communauté à la ville de Neuvic. Au-delà des besoins relatifs au Tiers-Lieu, les ateliers ont fait émerger les attentes de la population en termes de services et d'associations. Pour compléter ces données, des questionnaires ont été adressés à la population et aux étudiants, et une balade urbaine a été organisée le 12 mai 2022. Co-animée avec le Pays d'art et d'histoire, celle-ci avait pour objectif de recueillir l'avis et les pratiques des habitants et élus présents lors de cette déambulation dans le centre-ville. Conjointement, plusieurs jours de diagnostic sur le terrain ont permis de répertorier la vacance de l'habitat et du commerce, qui a été croisée avec les bases de données cadastrales LOVAC et MAJIC.

L'Habitat

La morphologie urbaine de Neuvic se caractérise par le tissu urbain médiéval, dense autour de la rue du commerce mais dont les longues parcelles permettent aux logements de bénéficier de jardins ; par les faubourgs du XIXe et début du XXe siècles, composés de maisons mitoyennes alignées le long des axes de circulation ou de villas bourgeoises ; et par le tissu

pavillonnaire post-seconde Guerre Mondiale. Quelle que soit leur typologie, les maisons sont généralement dotées de jardin, ce qui constitue un atout majeur pour Neuvic. Toutefois, trois problématiques co-existent. Si la vacance de l'habitat (13 % en 2018) n'est pas particulièrement importante à l'échelle de la ville, elle se concentre dans le centre-ville, atteint des logements vétustes aussi bien publics que privés et augmente depuis 2013.

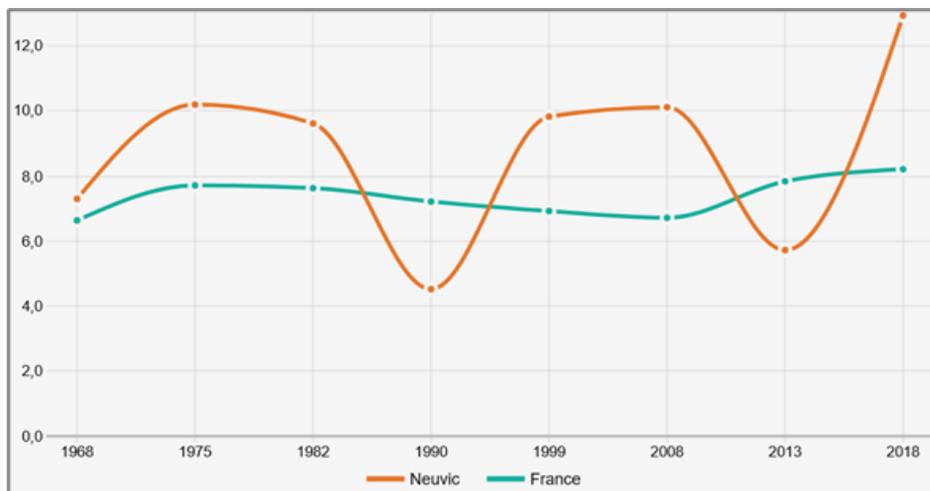


Figure 36 : Evolution de la vacance de l'habitat de 1968 à 2018. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

L'inoccupation et l'obsolescence des logements en centre ancien s'expliquent à la fois par l'absence de rénovation d'un bâti généralement vieillissant, de parcelles souvent sans jardin

et de loyers trop élevés considérant l'état de dégradation. Plusieurs cas de maisons dont les propriétaires sont partis en EHPAD sont également recensés. Le deuxième constat est celui d'une inadéquation entre la typologie des logements (maisons individuelles en majorité) et les besoins de la population à la fois vieillissante (réduction de la taille des ménages) et qui compte de nombreux étudiants. Lorsqu'ils résident en centre-ville, ces derniers occupent souvent des logements dégradés situés aux étages des locaux commerciaux. Enfin, le centre de Neuvic se caractérise par la présence de plusieurs édifices des années 1930 en friche, comme l'ancien hospice et l'hôtel brande, dont la reconversion se pose.

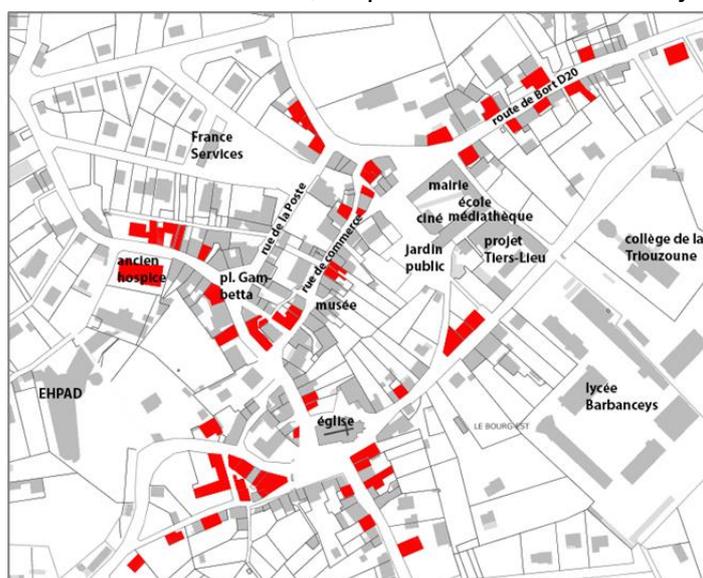


Figure 37 : - Carte de la vacance de l'habitat en 2022. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Développement économique



Figure 38 : Carte des commerces vacants en 2022. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

L'économie de Neuvic repose essentiellement sur l'offre touristique (hébergement, restauration) concentrée autour du lac de la Triouzoune, sur l'administration publique et l'enseignement, ainsi que sur les commerces du centre-ville. Si les activités autour du lac sont en essor, les structures hôtelières et touristiques communales sont vieillissantes et l'attractivité économique du centre décline. Les rez-de-chaussée commerciaux vacants progressent en raison de leur loyer souvent trop élevé et de leur mise aux normes nécessaire, ce qui n'encourage ni la location, ni la rénovation par les propriétaires. Pour encourager l'installation de porteurs de projet, la municipalité a créé une boutique éphémère l'année dernière. L'expérience va être renouvelée cet été. Si l'offre commerciale apparaît suffisamment diversifiée, aussi parce qu'elle est complétée par quelques grandes surfaces à proximité du centre (Intermarché, Gamm Vert), les habitants pointent un manque au niveau de la restauration en centre-ville et des plages horaires des bars trop réduites. Enfin, le marché de la place Henri Queuille est fréquenté le mercredi matin, mais son attractivité pourrait être renforcée.

Mobilités et aménagement de l'espace public

Le réseau d'espaces publics de Neuvic fonctionne en une boucle reliant la mairie, la maison France Service, la place Gambetta et le parvis de l'église. Celle-ci se caractérise d'abord par une circulation automobile dense et rapide à certains moments de la journée, notamment au niveau de la rue de la Poste, rendant le carrefour Gambetta dangereux. La circulation piétonne est actuellement peu facilitée et pourrait être améliorée. On constate également un manque de stationnements et la présence de véhicules « ventouses » au niveau des rues centrales et qui empêchent le stationnement temporaire des habitants. Parmi les entrées de bourg, l'entrée

nord depuis Ussel est ensuite particulièrement déqualifiée. Au niveau du rond-point, elle offre un panorama sur les murs de l'Arboretum, le champ de foire qui apparaît comme un vaste terrain vague, le Gamm Vert et l'ancien café de la Gare actuellement en arrêté de péril. Enfin, les aménagements du jardin public sont vieillissants : les fontaines mériteraient d'être nettoyées et le préau-terrasse rénové pour redevenir accessible. La connexion piétonne de cet espace avec le centre-ville pourrait être améliorée au sud.

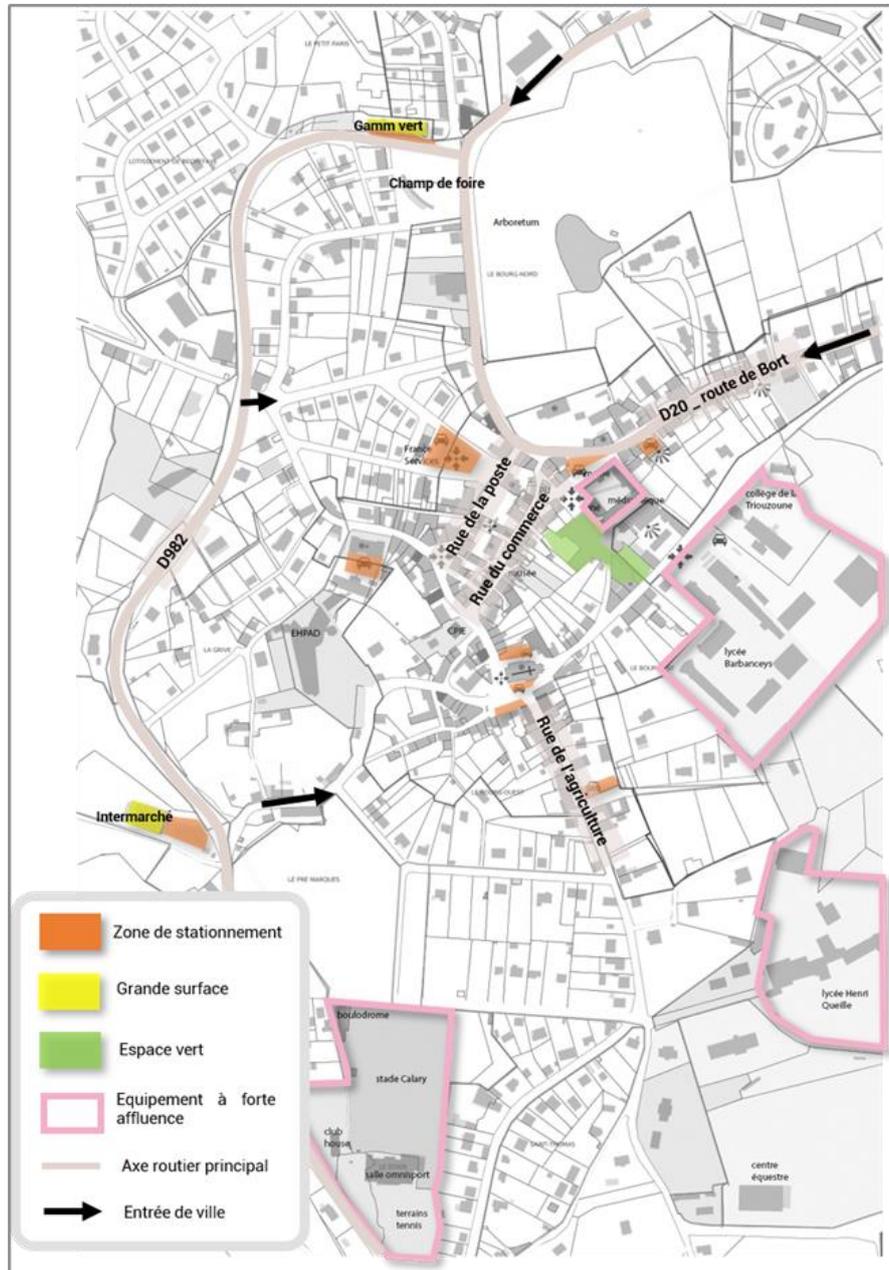


Figure 39 : Carte de la mobilité et des équipements publics à Neuvic (2022). (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

En 2019, selon l'Insee, 89,2% des Neuvicois possèdent au moins une voiture, 35,9% deux voitures ou plus. Par conséquent, la voiture particulière est le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail avec une part modal de 74,4% mais qui est néanmoins inférieure à ce qu'il peut être observé dans les territoires ruraux. Par ailleurs, la marche à pied est le deuxième moyen de transport utilisé avec une part très importante (15,4%) et à contrario

une part insignifiante pour l'usage du vélo (0,3%). De plus, une part importante de la population ne se déplace pas (8,6%).

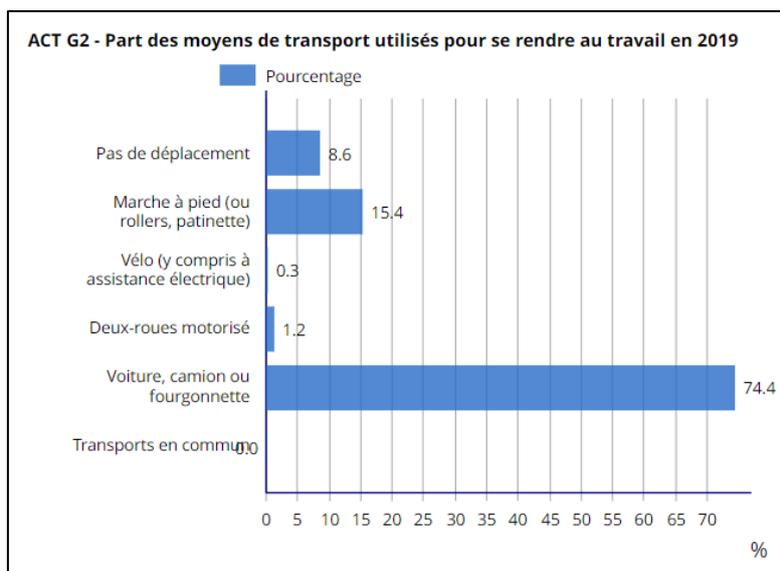


Figure 40 : Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

Equipements et services publics

Neuvic est doté de nombreux équipements et services publics (maison France Services, Poste, etc.), relatifs à l'éducation et la jeunesse (une école maternelle, une école élémentaire, le collège de la Triouzoune, le lycée professionnel Barbanceys et le lycée agricole Henri Queille, le Point Information Jeunesse), au sport (stade, boulodrome, centre équestre, city stade etc.), à la santé (maison de santé, cabinets médicaux, EHPAD) et à la culture (médiathèque, cinéma, musée de la résistance, l'arboretum). Ils se répartissent entre le centre-ville et des zones dédiées au sud de la ville. On constate à la fois un vieillissement d'équipements publics autour du stade Calary (salle omnisport, club house), l'obsolescence énergétique de certains bâtiments publics comme la salle polyvalente et la présence d'un ensemble de bâtis inoccupés appartenant au lycée Barbanceys. Celui-ci a été identifié pour être aménagé en Tiers-lieu.

Patrimoine naturel et bâti

Neuvic révèle un patrimoine architectural remarquable de différentes époques. On note la présence de l'église romane de Saint-Etienne, des hôtels particuliers Veilhan (XVe), Saint-Mexant (XVIe) et de la tour des cinq pierres dans le centre-ville. Le patrimoine du XXe siècle est aussi très représenté avec l'existence de plusieurs villas, l'hôtel Brande et l'ancien hospice du début du siècle, puis l'œuvre du sculpteur Henri Proszynski des années 1930. Il a réalisé deux cariatides et la fontaine du berger dans le jardin public, puis les huit statues art-déco à l'entrée du lycée Barbanceys. Cet ensemble est d'ailleurs labellisé Patrimoine XXe. On trouve également plusieurs édifices emblématiques de cette période comme le lavoir des Granges, inspiré de l'art-déco (mosaïque) et de l'architecture moderne (longues ouvertures) et les aménagements bétonnés du champ de foire.

Le patrimoine naturel est aussi riche que le patrimoine bâti. L'arboretum du château de Neuvic planté au début du XIXe est un jardin à l'anglaise présentant une variété d'espèces (350 espèces dans un parcours de 3 km) et doublement labellisé « Jardin Remarquable » et « Arbres remarquables ». Le puy Chaffaud, qui s'étend sur plusieurs hectares au nord de la ville, est un autre arboretum mais aménagé dans les années 1930 en parcours de santé, qui offre une vue sur les monts environnants. Enfin, le lac de la Triouzoune, classé « Pavillon bleu d'Europe » et ses abords constituent une réserve de biodiversité.

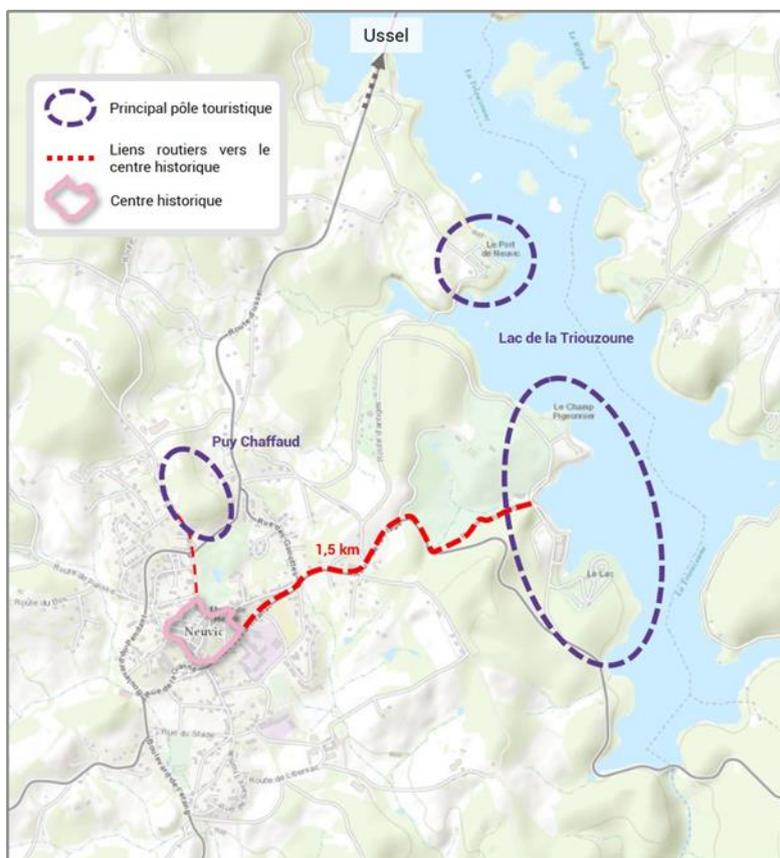


Figure 41 : Le rapport entre le centre-ville de Neuvic et ses pôles touristiques périphériques. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Enjeux de mobilités de la commune de Neuvic

- **Repenser les circulations routières en centres-bourgs** pour permettre un bon cheminement piéton autour des zones de services et de commerces par le réaménagement des mobilités douces en centre-ville, notamment au niveau du carrefour Gambetta. Les liaisons piétonnes, à penser en cohabitation avec les liaisons routières, sont à améliorer du centre vers les deux lycées et la zone d'équipements sportifs au sud de la ville.
- **Améliorer l'accès au stationnement en centre-bourg** notamment le long des rues en instaurant par exemple des places de stationnement réglementées (zone bleue).

Projets de mobilité de la commune

- Réalisation d'une enquête de stationnement en centre bourg courant 2023.

1.5.5 Commune de Meymac

Construite autour de son abbaye fondée en 1085, Meymac connaît à partir du XIIe siècle une période prospère. Les Ventadour octroient aux habitants une charte de franchises et créent des fortifications. De nombreux pèlerins affluent à l'abbaye autour des reliques de St Léger reçues en don.

La peste au XVIIe marque une rupture et décime la population. Il faut attendre 1826 et l'installation des négociants en vin de Bordeaux pour que Meymac retrouve son prestige, sous l'étiquette « Meymac-près-Bordeaux ». C'est à cette époque de nouvelle prospérité que se développe le quartier au sud de l'avenue Limousine, avec la construction de grandes maisons de ville, souvent entourées de parcs, appelées aujourd'hui « maisons de marchands de vin ». Le XIXe siècle correspond au pic de population, le nombre d'habitant va ensuite se stabiliser jusqu'à atteindre environ 2500 habitants en (1970). Contrairement à certaines communes du territoire, Meymac ne connaît pas de perte démographique récente et compte au dernier recensement 2 322 habitants (2018). Cité labellisée « 100 plus beaux détours de France », Meymac est, avec Ussel une ville porte du plateau de Millevaches. Comme identifié dans le SCOT, Meymac est l'un des pôles structurant du territoire par son nombre d'habitants, son attractivité touristique, ses commerces, ses équipements et ses services.

La synthèse du diagnostic suivant se base sur un ensemble d'études récentes (listées en annexe 1) dont l'étude pré-opérationnelle de l'OPAH-RR (2018) et l'atelier Meymac en Transition mené par des étudiants de l'INSA en concertation avec la population (2019). Leurs résultats ont été complétés par ceux de la balade urbaine du 17 mai 2022. Co-animée avec l'Office du tourisme, celle-ci avait pour objectif de recueillir l'avis et les pratiques des habitants en déambulant dans le centre-bourg. La vacance de l'habitat et du commerce a pu être caractérisée en croisant un diagnostic de terrain avec les bases de données cadastrales LOVAC et MAJIC.

Habitat

La morphologie urbaine de Meymac se caractérise par quatre formes distinctes : le noyau moyenâgeux, au tissu urbain linéaire et dense qui s'est développé sur la colline au nord de l'abbaye ; les maisons des négociants en vin du XIXe au sud de l'avenue Limousin ; les linéaires de bâtis correspondant aux anciennes entrées du bourg historique et les périphéries constituées de pavillons du XXe siècle.

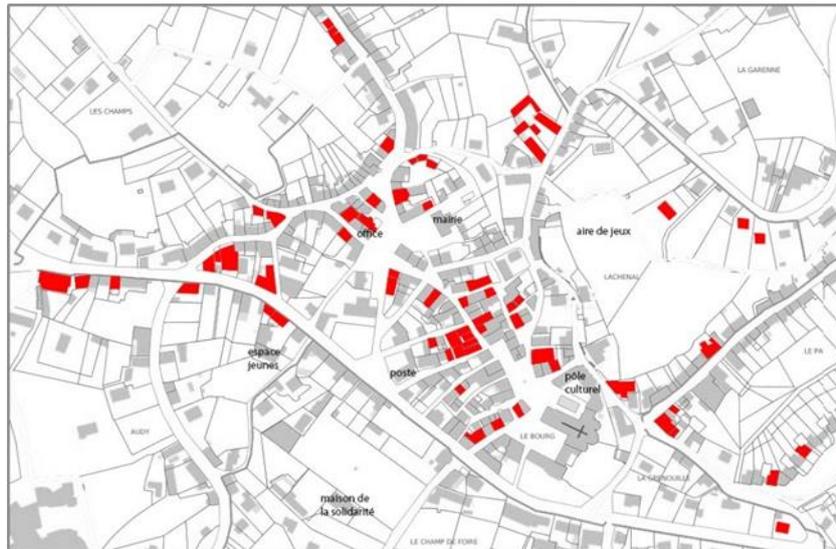


Figure 42 : Carte de la vacance de l'habitat en 2022. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Le centre historique concentre les principales problématiques de l'habitat. L'inadéquation des logements à la demande et leur dégradation créent des dynamiques de vacance par îlot. Certains d'entre eux ont été rénovés. D'autres, se sont totalement vidés. Dans les rues du centre ancien, ils correspondent à des bâtiments de typologie assez similaire. Ce sont le plus souvent des habitats non traversants ou donnant sur de petites cours intérieures. Ces biens se situent souvent dans des rues étroites en (R+2) ou (R+3), sans place de stationnement à proximité ni espace extérieur.

A l'inverse, la vacance dans les quartiers résidentiels périphérique est plus diffuse et l'on retrouve une certaine dynamique immobilière pour les anciennes maisons bourgeoises proches du centre.

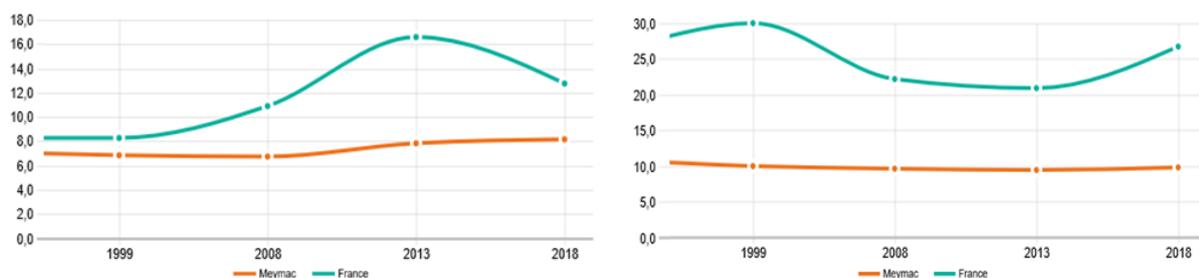


Figure 43 : Graphique montrant l'évolution de la vacance de l'habitat (en pourcentage) de 1999 à 2018 à gauche et le pourcentage de résidences secondaires sur la même période (d'après les données Insee). (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Le marché de l'immobilier meymacois est plus dynamique que celui des autres villes figurant dans l'ORT. La valeur locative des biens qui y est un peu plus élevée, est attractive pour les investisseurs.

Par conséquent, la courbe de la vacance s'est inversée depuis 2013, la population restant constante c'est le nombre de résidences secondaires qui a augmenté pour atteindre 26.8% en 2018 loin devant la moyenne nationale de 9.7% (données Insee 2018).

Développement Economique

Les entreprises

Proches de l'autoroute, de la D1089 reliant Brive à Clermont et de la D979 reliant la Corrèze et le plateau de Millevaches à Limoges, Meymac se situe sur une zone de carrefour intéressante pour le développement économique. Son économie est fortement liée au secteur bois et de l'Energie-bois avec la présence d'entreprises notamment implantées dans la zone d'activité de Maubech et l'école forestière de Meymac reconnue au niveau national.

L'industrie pharmaceutique est également présente sur la commune depuis 1990. Après plusieurs ventes et une restructuration importante en 2015, l'activité s'est spécialisée dans le domaine de la sous-traitance et de la production de génériques.

Commerce

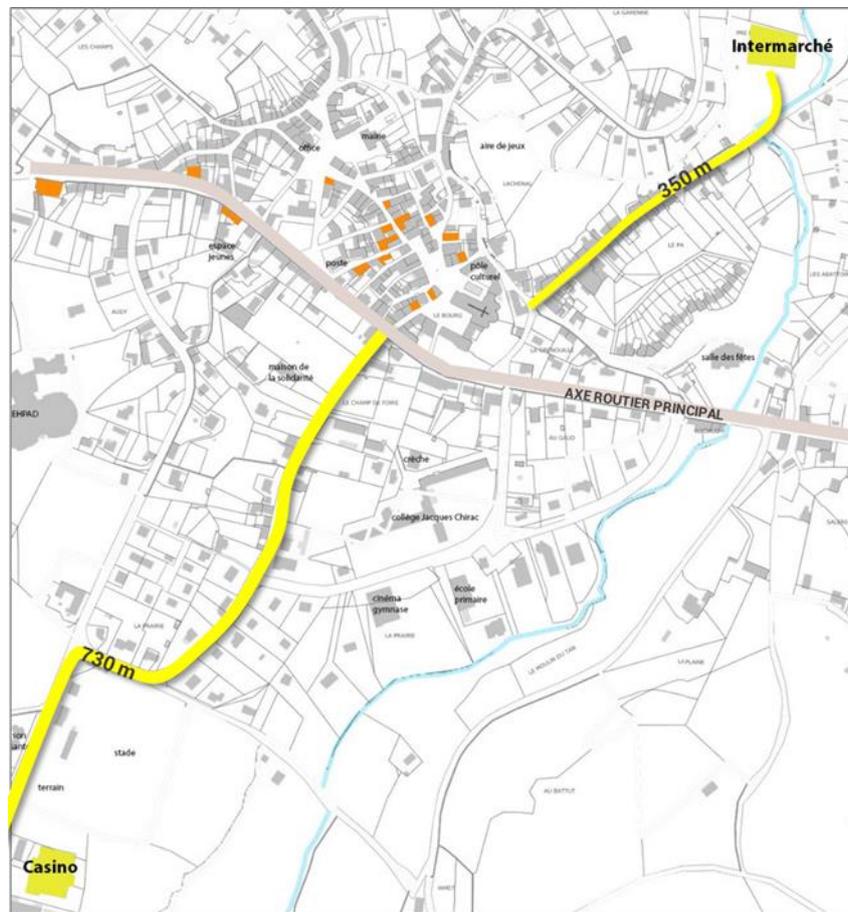


Figure 44 : Carte montrant l'influence des zones commerciales proches du centre-bourg. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Bien qu'appartenant au bassin de vie d'Ussel, l'offre commerciale sur la commune est assez importante. On y retrouve des grandes surfaces (Intermarché, Casino et Gamme vert). Leur proximité avec le centre-ville crée une concurrence avec les commerces de la Grand rue et l'avenue limousine.

La concertation avec les habitants a ainsi montré certains manques en centre-bourg comme la presse quotidienne, la restauration en extérieur et une pharmacie.

Mobilités et aménagement de l'espace public

La morphologie du centre ancien sur la butte de l'abbaye, impose des lieux de stationnement sur les grands parkings périphériques. Il en résulte une accumulation de voitures « ventouses » sur la place de l'église et proche des commerces.

En centre bourg la circulation piétonne est assez aisée mais la Grand rue a fort dénivelé dévalue la partie haute du bourg et crée des contraintes d'accessibilité aux commerces.

Les liaisons piétonnes et cyclistes sont à améliorer entre le centre-ville, les équipements publics (stade, collège, cinéma), les lieux touristiques (lac de Séchemaille, La Garenne) et la gare SNCF, très isolée au sud-Est de la ville.

En 2019, selon l'Insee, 89% des Meymacois possèdent au moins une voiture, 38,4% deux voitures ou plus. Par conséquent, la voiture particulière est le principal moyen de transport utilisé pour se rendre au travail avec une part modal de 83,4% mais qui est néanmoins inférieure à ce qu'il peut être observé dans les territoires ruraux. Par ailleurs, la marche à pied est le deuxième moyen de transport utilisé avec une part très importante (7,7%) et à contrario une part insignifiante pour l'usage du vélo (0,5%). De plus, une part importante de la population ne se déplace pas (6,3%).

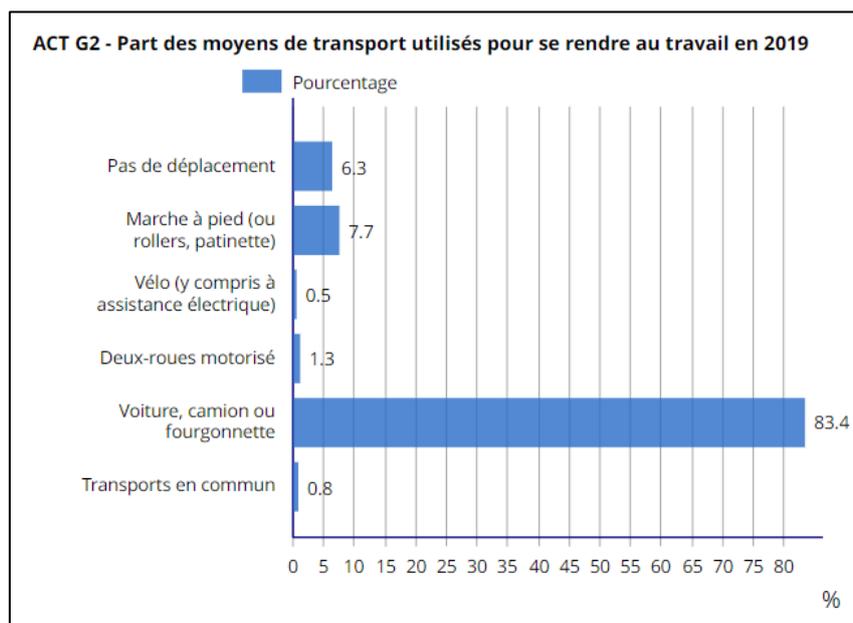


Figure 45 : Part des moyens de transports utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

Equipements et services publics

Meymac est dotée d'un ensemble d'équipements et services publics assez complet (Poste, maison France Services, maison de la solidarité départementale etc.). Les équipements relatifs à l'éducation sont tous représentés : une MAM, une école maternelle, une école primaire, un collège, un lycée ainsi qu'une école forestière. L'offre en sports et culture est également bien représentée avec différents complexes sportifs et stades, le cinéma, le musée Marius Vazeilles, le centre culturel etc.

Bien qu'existante, l'offre médicale est insuffisante et comme ailleurs sur le territoire, le départ en retraite des médecins généralistes est à anticiper.

Patrimoine naturel et bâti

L'abbaye Saint-André-Saint-Léger de Meymac, classée monument historique, est le bâtiment emblématique de la ville, visible depuis l'entrée de l'avenue Limousine. Ancienne église et prieuré puis abbaye bénédictine, elle accueille dans l'aile qui abritait la salle capitulaire et le dortoir des moines, le musée d'Archéologie et du Patrimoine Marius Vazeilles. L'autre partie, qui correspond à l'ancien Hôtel-Dieu, accueille depuis 2015 le pôle culturel intercommunal Clau del país.

La fontaine des négociants en vin, la halle du XVe siècle, une maison des Ventadour au niveau de la rue Neuve, l'ancien canal et ses moulins, le beffroi, le château des Moines-Larose ou maison Gaye-Bordas ainsi que les nombreuses maisons bourgeoises des marchands de vin, font du centre ancien un patrimoine bâti très riche.

La commune de Meymac est entourée d'un patrimoine naturel très diversifié. On y trouve notamment des tourbières, quelques landes, des ripisylves préservées, des forêts de hêtres et de chênes et des plantations de résineux (notamment la douglaseraie des Farges, forêt domaniale du XIXe siècle comportant plusieurs douglas remarquables). Le mont Bessou, point culminant du Limousin et du parc naturel régional de Millevaches, avec sa tour panoramique, ainsi que la « route des hêtres », ancienne RN 679, offrent des vues uniques sur les monts du Cantal et la vallée des Farges.

Ces différents espaces ainsi que sa labélisation « Ville étoilée » au sein de la réserve mondiale de ciel étoilé, qui font rayonner l'image de la commune au-delà des frontières du territoire, sont des atouts pour renforcer son attrait touristique et résidentiel.

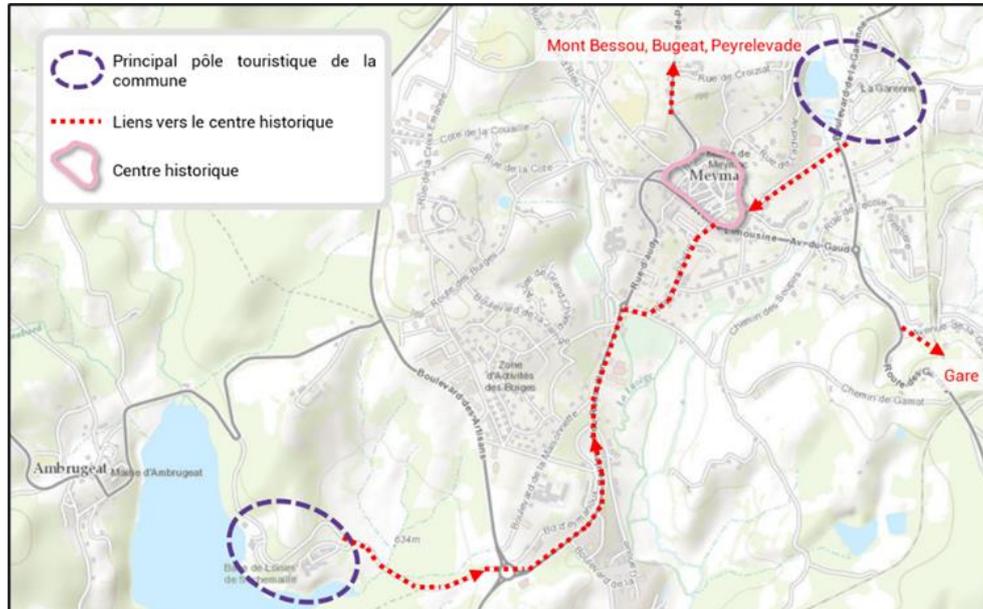


Figure 46 : Carte des principaux pôles touristiques et leur liaison routière avec le centre-ville. (Source : Convention ORT, réalisé par le service PVD HCC, octobre 2022).

Par son patrimoine, sa position géographique au pied du Mont Bessou et aux portes du plateau de Millevaches et sa programmation culturelle, Meymac est l'un des principaux pôles touristiques de Haute-Corrèze. Elle fait partie des « Plus beaux détours de France », guide reconnu et convoité notamment par les camping-caristes. Son dynamisme durant les mois de juillet et août lui donne une visibilité hors des frontières du territoire.

Le lac de Séchemaille, qui propose une offre touristique très complète (baignade, sports nautiques, pêche) et la zone d'accueil de la Garenne représentent des zones très fréquentées en été, dont les flux vers le centre-ville doivent être pris en compte.

Les enjeux de mobilités de la commune de Meymac

- **Aménager les abords d'espaces d'intérêts touristiques, sociaux ou éducatifs** en repensant le centre-bourg ancien, place de la croix et de l'église aux abords directs de l'abbaye, du centre culturel, des commerces et lieux de restauration de la partie basse de la Grand rue. Ce réaménagement permet de **repenser la circulation routière en centre-ville pour permettre un bon cheminement piéton** et mettre en valeur le patrimoine attenant. Avec des espaces de pauses autour du tilleul, son aménagement **encouragera le lien social**.

Projets de mobilité de la commune

- Réaménagement de la place de l'Eglise
- Réduction de la vitesse de l'Avenue Limousine : pose de ralentisseurs

DIAGNOSTIC MOBILITÉ

2. DIAGNOSTIC MOBILITÉ

2.1 Un territoire fortement dépendant à la voiture individuelle

2.1.1 Une motorisation élevée

Comme la majorité des territoires ruraux le territoire de Haute-Corrèze Communauté est fortement dépendant à la voiture aussi bien en usage qu'en possession. En effet, **82% des déplacements domicile-travail s'effectuent en voiture**, soit 10 654 actifs utilisent principalement l'automobile ou un deux-roues motorisé pour les trajets domicile-travail contre 0,7% en transport en commun, 0,5% à vélo, 8,2% en marche à pied. Par ailleurs, 7,7% d'entre eux ne se déplacent pas pour aller travailler.

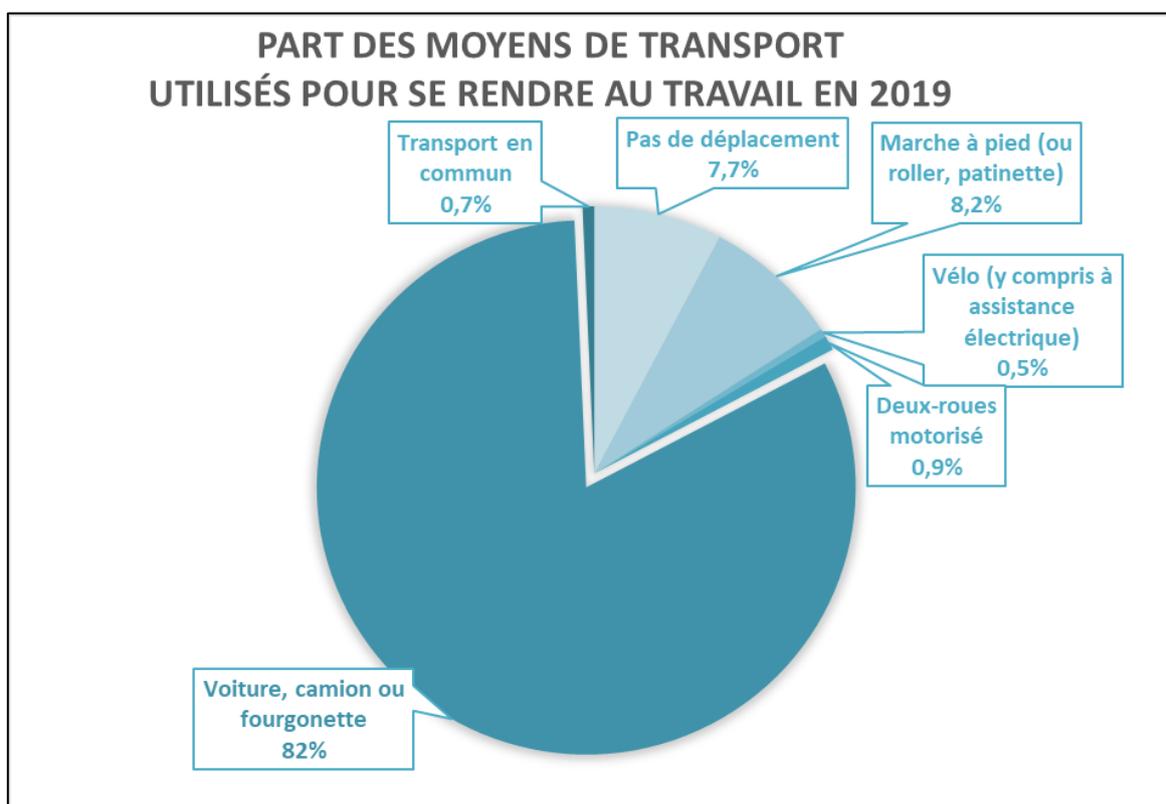


Figure 47 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019. (Source : Insee, RP2019 exploitation principale, géographie au 01/01/2022).

Également, **88% des ménages possèdent au moins une voiture sur le territoire** et **40% sont multi-motorisés**. Le territoire de Haute-Corrèze reste proche des tendances départementales : en Creuse c'est 87% et 40% et en Corrèze 88% des ménages possèdent au moins une voiture et 42% sont multi-motorisés. Néanmoins, 11,4% des ménages ne possèdent pas de voitures.

Par ailleurs, parmi les 12 865 actifs de 15 ans ou plus résidant sur le territoire, 6 395 d'entre eux, soit 49,7%, travaillent dans leur commune de résidence et 6 470, soit 50,3%, dans une

commune autre que leur commune de résidence¹³. Ainsi, bien que la moitié des actifs qui habitent sur le territoire travaillent dans la même commune que leur lieu d'habitation, il semblerait que la majorité utilisent la voiture pour se rendre au travail.

En outre, **47,4% des habitants sont théoriquement dépendant de la voiture pour accéder aux commerces alimentaires** soit 7 482 ménages théoriquement dépendant de la voiture pour accéder aux commerces alimentaires¹⁴. Cependant, 44,8% des habitants pourraient accéder à pied ou à vélo à un collège ou lycée, 52,4% aux soins médicaux et 29,7% à une gare¹⁵.

¹³ Insee, RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

¹⁴ Il s'agit d'une estimation fondée sur l'hypothèse d'un recours possible au vélo ou à la marche en dessous d'une distance de 2 km à vol d'oiseau entre le domicile et les établissements d'achats. Le maillage local de commerces alimentaires contraint de nombreux habitants à recourir à la voiture pour leurs achats alimentaires. Cette dépendance pèse sur le budget des ménages et dissuade la fréquentation des commerces. Source : CRATer 2022.

¹⁵ Ces chiffres sont des estimations fondées sur l'hypothèse d'un recours possible au vélo ou à la marche en dessous d'une distance de 2 km à vol d'oiseau entre le domicile et le lieu de service. En cas de rupture d'approvisionnement en carburants, ces services publics deviendraient inaccessibles en voiture. Source : Territoires au Futur, 2023.

2.1.2 Un trafic relativement important

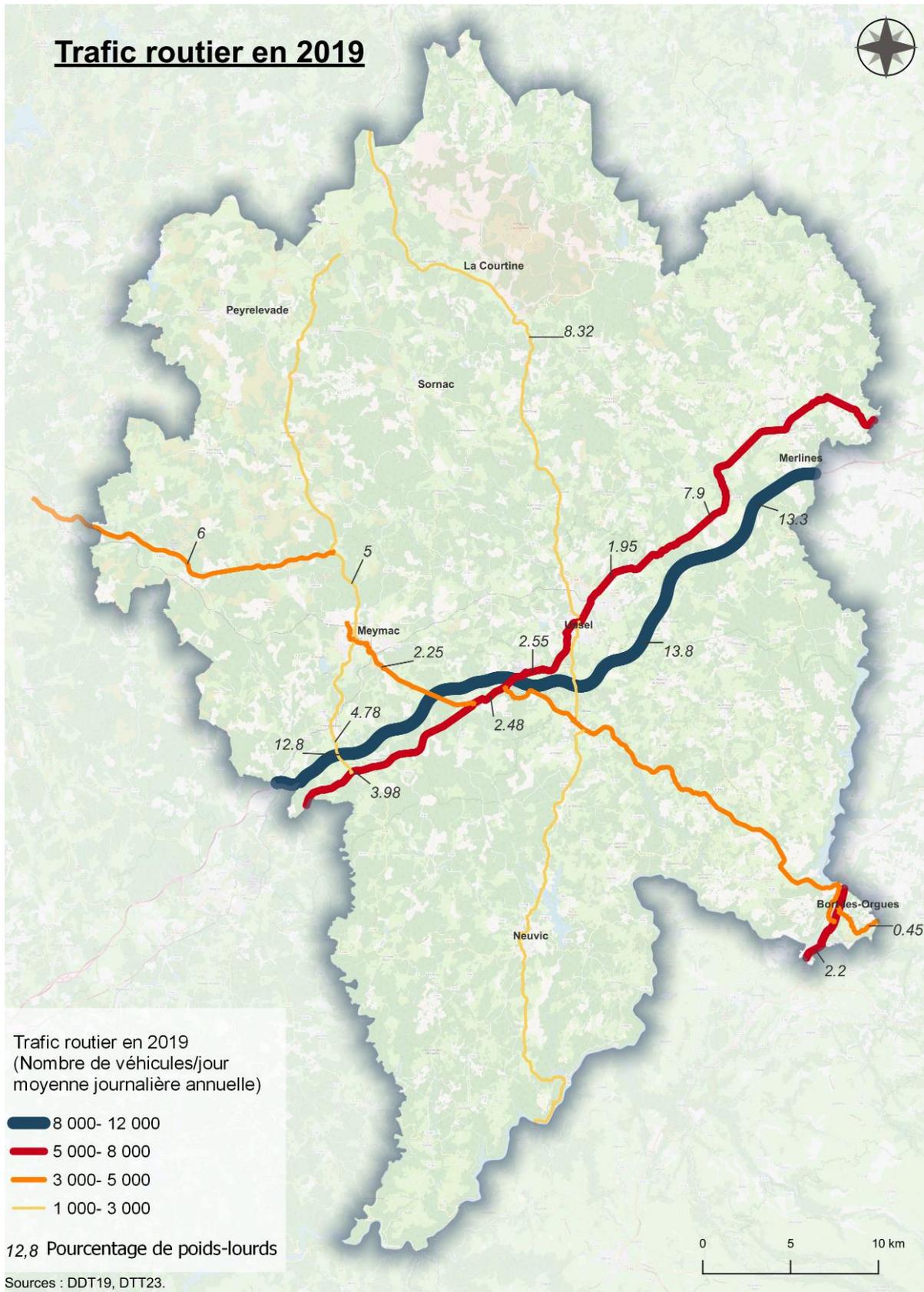
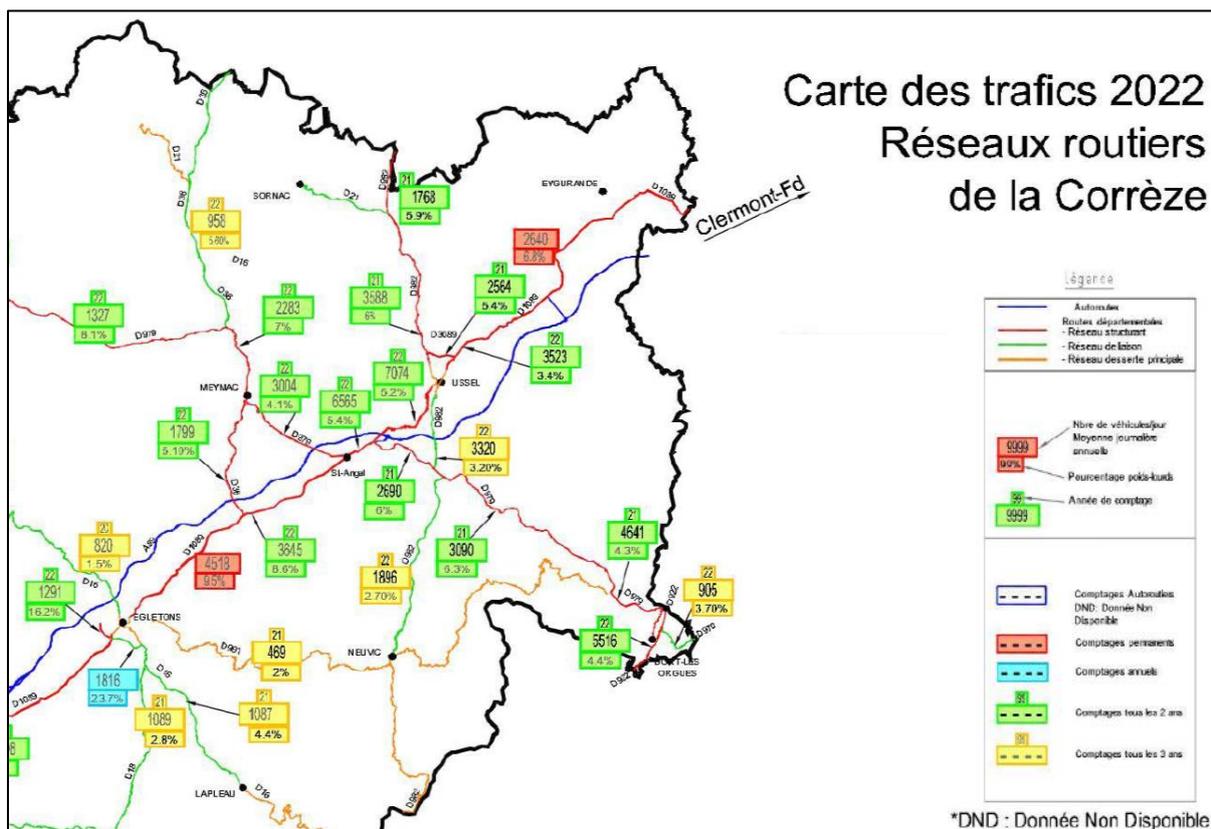


Figure 48 : Trafic routier des principales départementales. (Sources : DTT 19 et DTT 23, réalisée par le service Mobilité de HCC, avril 2023).



Le territoire de Haute-Corrèze Communauté est confronté à un niveau de trafic routier relativement important. La départementale D1089 reliant Egletons, Ussel et Merlines, enregistre plus de 7 000 véhicules par jour. La D922 qui relie Mauriac à Bort-les-Orgues vers Clermont-Ferrand est circulée par près de 5 500 véhicules par jour. Pour la départementale D979 reliant Meymac et Bort-les-Orgues c'est plus de 3 000 véhicules par jour.

Le territoire est traversé par plusieurs axes routiers majeurs, ce qui contribue à l'augmentation du flux de véhicules. L'autoroute A89, qui relie Bordeaux à Lyon via Clermont-Ferrand, traverse le territoire de part en part, constituant ainsi un axe de circulation important pour les longues distances. De plus, la présence de nombreuses routes départementales reliant les différentes communes de la Haute-Corrèze entraîne un trafic local soutenu.

Plusieurs facteurs contribuent à l'importance du trafic routier. Tout d'abord, comme la Haute-Corrèze est un territoire rural avec de nombreuses petites communes dispersées, les habitants doivent souvent se rendre dans les pôles urbains voisins pour accéder à certains services et emplois, ce qui génère une circulation intense sur les routes locales. Néanmoins, comme indiqué précédemment, la commune d'Ussel offre une variété de services qui attirent les habitants des territoires voisins, ce qui explique également le flux de trafic.

De plus, le territoire est également prisé des touristes, notamment grâce à son patrimoine naturel préservé. Cela entraîne une augmentation du trafic pendant les périodes estivales et les week-ends.

En outre, le territoire de Haute-Corrèze Communauté est caractérisé par une présence notable d'exploitations forestières et de scieries, ce qui contribue à un trafic poids lourds important. En effet, le territoire bénéficie d'une abondance de ressources forestières, ce qui en fait un

secteur économique clé. Cela génère un flux important de camions transportant des grumes sur les routes départementales mais également communales.

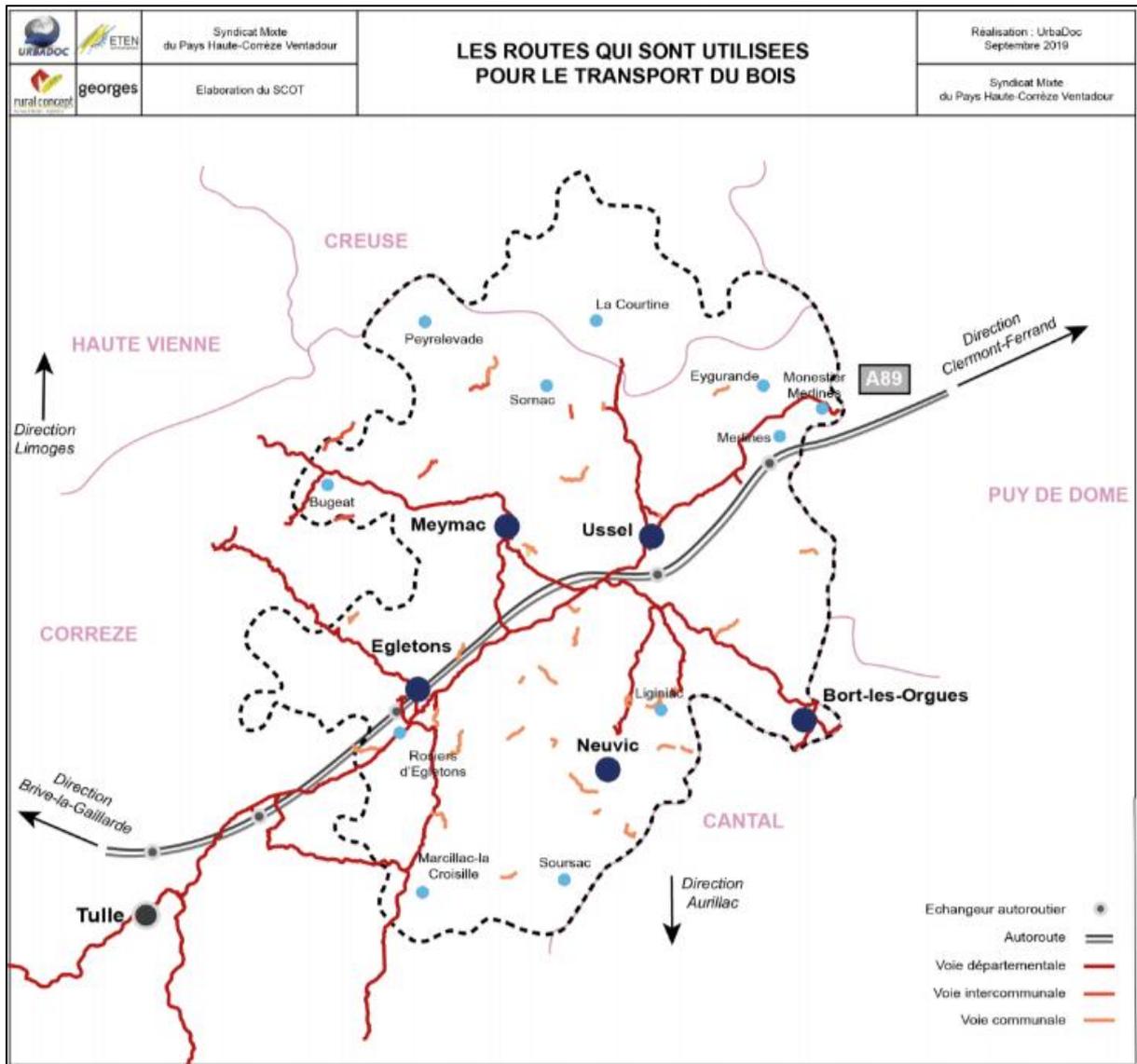


Figure 49 : Les principales routes utilisées pour le transport du bois. (Sources : DOO, DDT19 ; UrbaDoc ; 2019)

Le niveau de trafic routier conséquent entraîne malheureusement un certain nombre d'accidents. Entre 2012 et 2021, il y a eu 202 accidents en Haute-Corrèze dont 30 tués, 260 blessés dont 123 hospitalisés. 1981 accidents ont eu lieu sur cette même période sur tout le

territoire corrézien. Ainsi, l'accidentalité pour HCC représente un peu plus de 10 % de l'accidentalité globale corrézienne sur 2021-2021.

(Concernant le territoire creusois, plusieurs relances ont été faite auprès de la DDT 23 restées sans réponses, c'est pourquoi aucunes données sur les routes départementales en Creuse sont recensées).

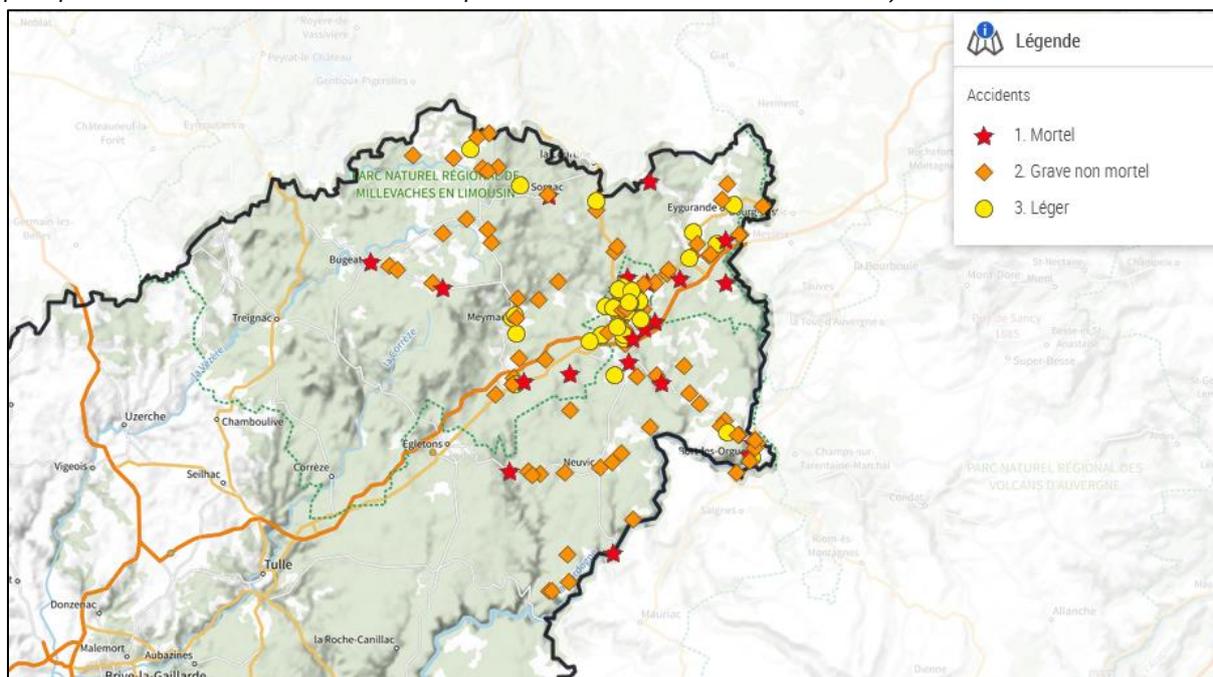


Figure 50 : cartographie des accidents en Haute-Corrèze entre 2012 et 2021. (Source : DDT 19).

Sur ces 202 accidents, 92 se sont déroulé sur la commune d'Ussel, dont 10 tués, 124 blessés dont 33 hospitalisés. Ainsi, la commune d'Ussel concentre presque 50 % des accidents mais avec une proportion bien plus importante de corporels que de mortels. Le nombre de morts

est plus important hors agglomération car les vitesses maximales autorisées y sont plus élevées (sur RD notamment) et donc la gravité des accidents est proportionnelle.

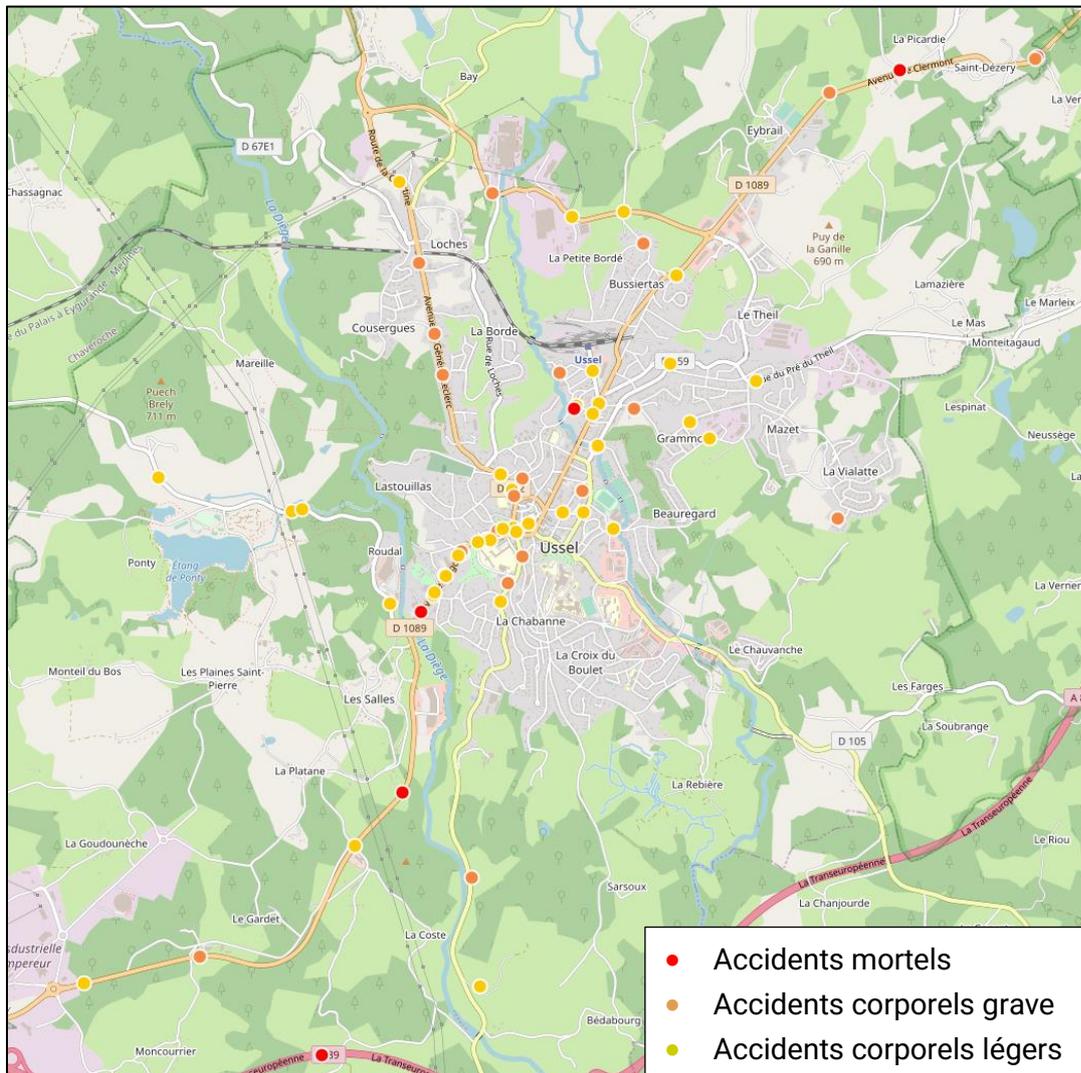


Figure 51 : cartographie des accidents sur la commune d'Ussel (Source : DDT 19).

2.1.3 Impact environnemental du transport

Les données concernant le secteur Transport sont issues des modélisations réalisées par ATMO Nouvelle-Aquitaine (données 2014 ICARE). Les modélisations du secteur transport s'appuient sur les mesures de trafic routier et les caractéristiques du parc de véhicules.

Bilan énergie

Le secteur des transports est le premier poste consommation d'énergie représentant **407 GWh/an**¹⁶, soit **35 %** du total des consommations énergétiques. C'est également le premier

¹⁶ Gigawattheure : unité de mesure d'énergie, équivalant à une puissance d'un gigawatt agissant pendant une heure.

poste de dépenses énergétique (52%) avec une facture annuelle de l'ordre de **64 millions d'euros**.

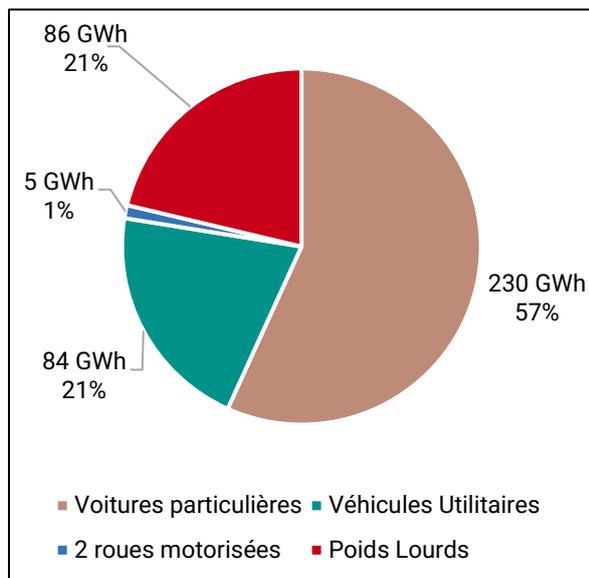


Figure 52: Energie (GWh) par type de véhicule. AREC 2016

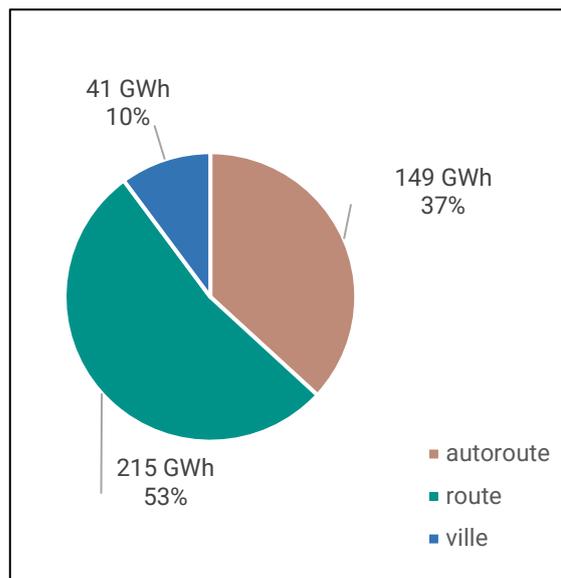


Figure 53 : Energie (GWh) par type de voie. AREC 2016

Les consommations d'énergie du secteur sont principalement le fait du trafic routier pour 405 GWh/an et d'une part limitée à 2 GWh/an pour transport ferroviaire. La majorité des consommation est le fait des voitures particulières et des transport sur route.

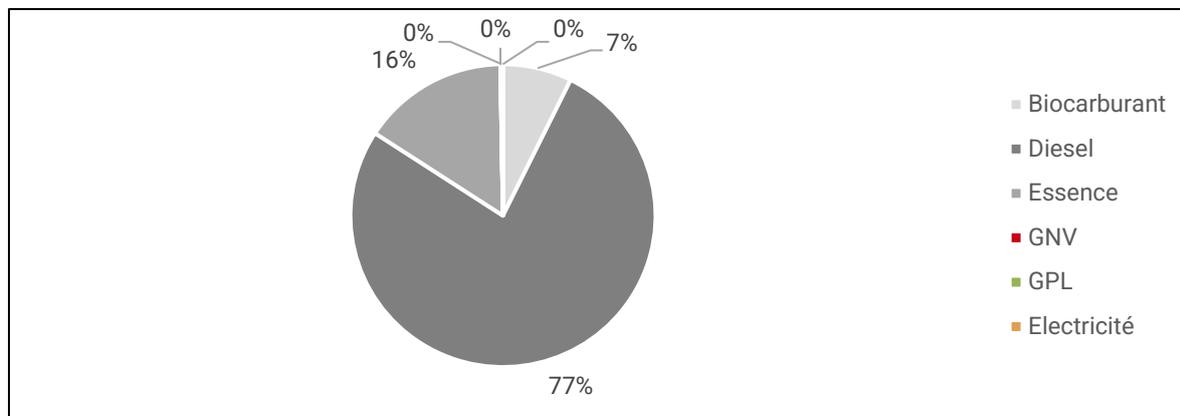


Figure 54 : Energie par type (GWh) AREC 2016

Les transports actuels fonctionnent quasi essentiellement sur des **énergies fossiles (93%)** et les consommations d'électricité représente moins de 1/1000^{ème} du total. Les biocarburants comptabilisés (bio diesel et bio éthanol) sont ceux directement injectés aux distributions de diesel et d'essence.

Bilan Gaz à effet de serre (GES)

Avec **131 ktCO_{2eq}/an¹⁷** le secteur des transports représente **27%** des émissions de GES globales, mais **57% des émissions énergétiques**. Le secteur routier contribue à hauteur de 99.6% des émissions du secteur.

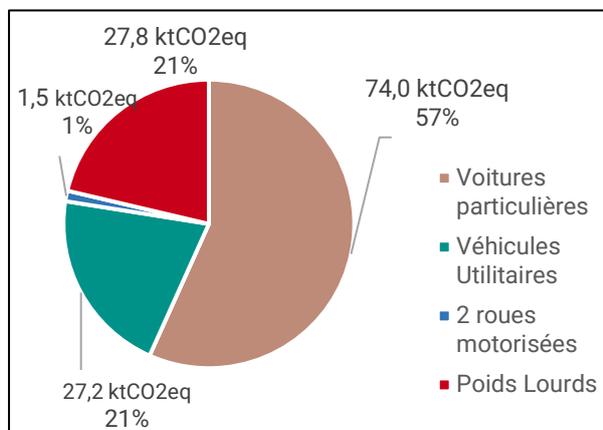


Figure 56 : Emissions (ktCO_{2eq}) par type de véhicule. AREC 2016

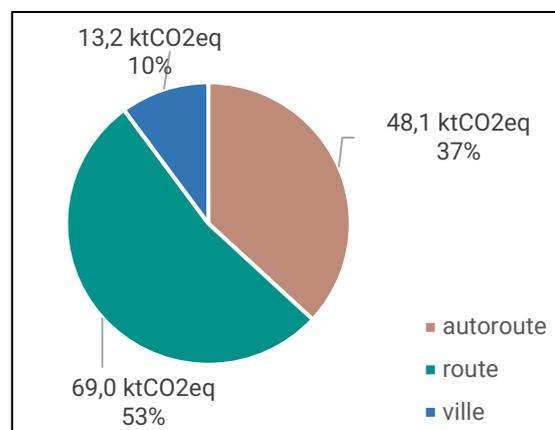


Figure 55 : Emissions (ktCO_{2eq}) par type de voie. AREC 20156

Les émissions des GES par type de véhicule et part type de voie sont les reflets des consommations d'énergie.

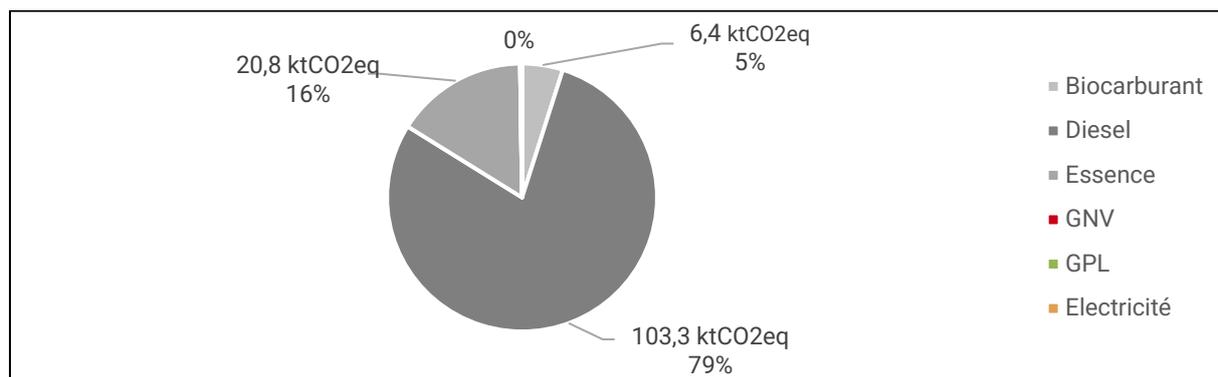


Figure 57 : Emission (ktCO_{2eq}) par énergie. AREC 2016

Les énergies fossiles représentent plus 95% des émissions du secteur des transports avec des ratios d'émissions de l'ordre de 327 à 332 gCO_{2eq}/kWh. Les biocarburants, sont, malgré leurs origines biologiques, sources d'émissions assez élevés de l'ordre de 215 gCO_{2eq}/kWh.

Bilan air

Le transport routier émet des proportions variables de polluants sur le territoire Haute-Corrèze Communauté. Deux polluants sont principalement générés par le transport routier : les NO_x (64%) et les particules (10% pour les particules fines PM_{2,5} et les PM₁₀). Les émissions de NO_x proviennent des phénomènes de combustion de carburants, essentiellement par les véhicules à moteur diesel. Les particules fines sont issues en majorité de la partie moteur

¹⁷ Pouvoir de Réchauffement Global (PRG) : contribution de chaque gaz à l'effet de serre. C'est la puissance radiative que le gaz à effet de serre renvoie vers le sol, cumulé sur une durée de 100 ans. Cette valeur se mesure relativement au CO₂ soit en équivalent CO₂ (CO_{2eq}).

(combustion carburant). Une part non négligeable de particules, en particulier des PM10, provient également de la *partie mécanique*, à savoir l'usure, l'abrasion des pneus, des freins et des routes. Par ailleurs, le transport routier est responsable de rejets de COVNM dont sont responsables les véhicules essence.

Leviers d'action : la diminution des émissions du secteur routier (combustion, usure mécanique) peut être engagée par la réduction du nombre de véhicules présents sur le réseau routier. Le renouvellement du parc automobile (parc privé et flotte publique) et la mise en circulation de véhicules technologiquement plus performants (véhicules électriques et hybrides) constituent des pistes de réduction des émissions locales du secteur. En parallèle, il convient de diminuer le nombre de kilomètres parcourus par les usagers en privilégiant l'usage des transports en communs et en facilitant les transports combinés (déplacement des personnes et des marchandises) et en sensibilisant à des modes de transport plus doux.

2.2 Des offres et des services de mobilité peu diversifié qui renforcent cette dépendance

2.2.1 Une bonne accessibilité routière

Les infrastructures routières

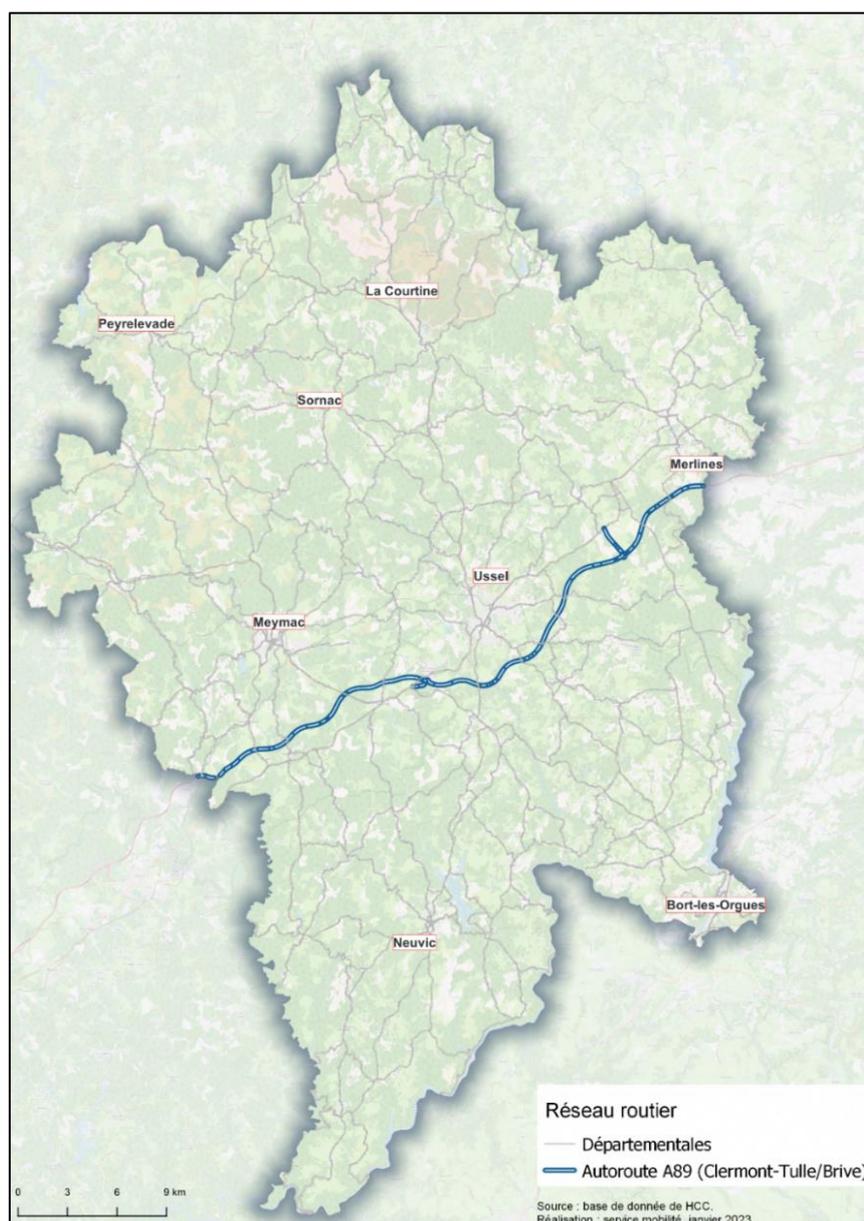


Figure 58 : Réseaux routier principales et secondaires du territoire de Haute Corrèze Communauté. (Sources : BD TOPO IGN. Réalisation : service mobilité, janvier 2023).

Aujourd'hui la Haute-Corrèze est fortement structurée par une diagonale Sud-Est/Nord-Ouest aux origines historiques : la Via Agrippa qui reliait Lugdunum, Lyon à Burdigala, Bordeaux. Cette colonne vertébrale a été maintenue et la D1089 ou la nouvelle autoroute A89 empruntent ce même tracé. En effet, entre 2000 et 2006, les travaux effectués permettent de relier Clermont-Ferrand à Brive-la-Gaillarde par l'A89, établissant la première grande transversale nationale Est-Ouest. Plus largement, il devient possible de relier plus rapidement la façade

atlantique, l'est de la France et l'Europe centrale en empruntant exclusivement l'autoroute. De plus, le territoire comporte également d'une structure secondaire, les départementales, permettent de relier les pôles urbains entre eux : La Courtine, Meymac, Egletons, Neuvic, Bort-les-Orgues.

Les bornes de recharges électriques

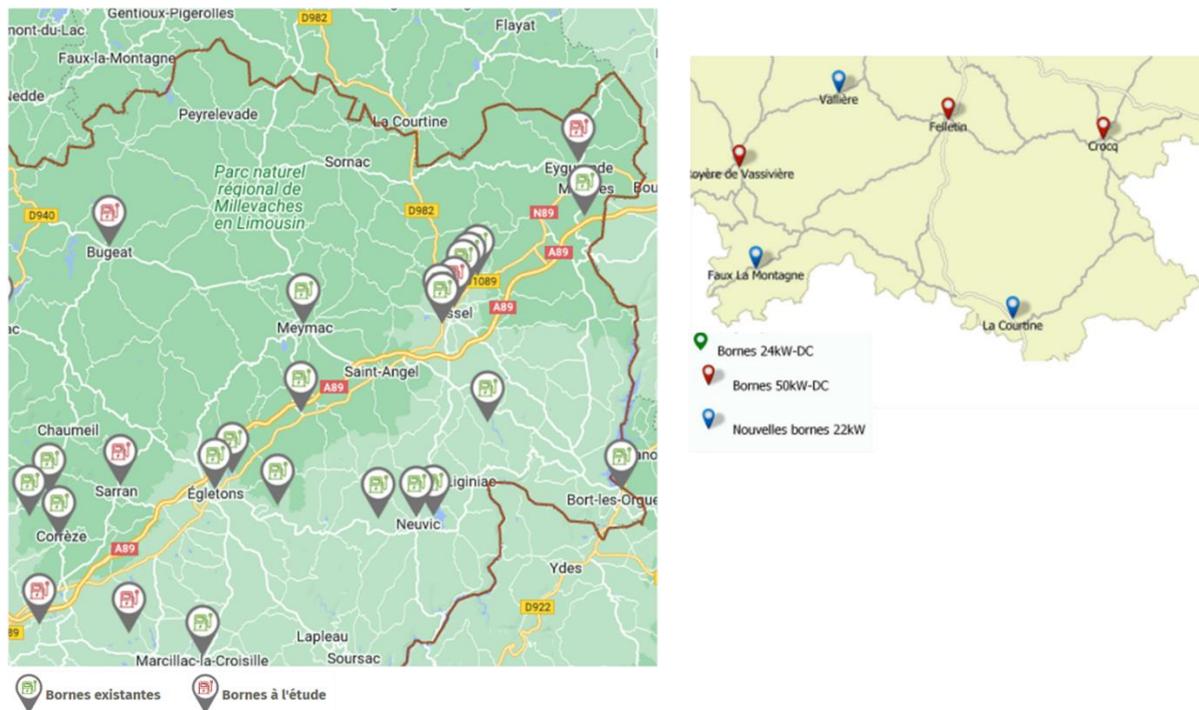


Figure 59 : Bornes de recharges électriques (Sources : département de la Corrèze et de la Creuse).

Les voitures électriques sont de plus en plus présentes dans les territoires ruraux. Néanmoins, seul 0,8 %¹⁸ du parc automobile local est électrifié. Afin de permettre leur développement, les collectivités territoriales dont les départements favorisent le déploiement de bornes de recharges électriques. Ainsi, sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté, plusieurs bornes ont été installées ces dernières années. D'autres bornes sont également à l'étude sur le territoire à savoir :

- Sur la commune de La Courtine ;
- Aux abords de la future voie verte à Bort-les Orgues ;
- Au camping de Chantegril sur la commune de Ligniac, cette borne sera sur le domaine public afin qu'elle puisse être également utilisée par les habitants de la commune de Ligniac.

¹⁸ Territoires au Futur. Source : stock de voitures particulières ventilé par énergie consommée, Ministère de la Transition Ecologique, 2022.

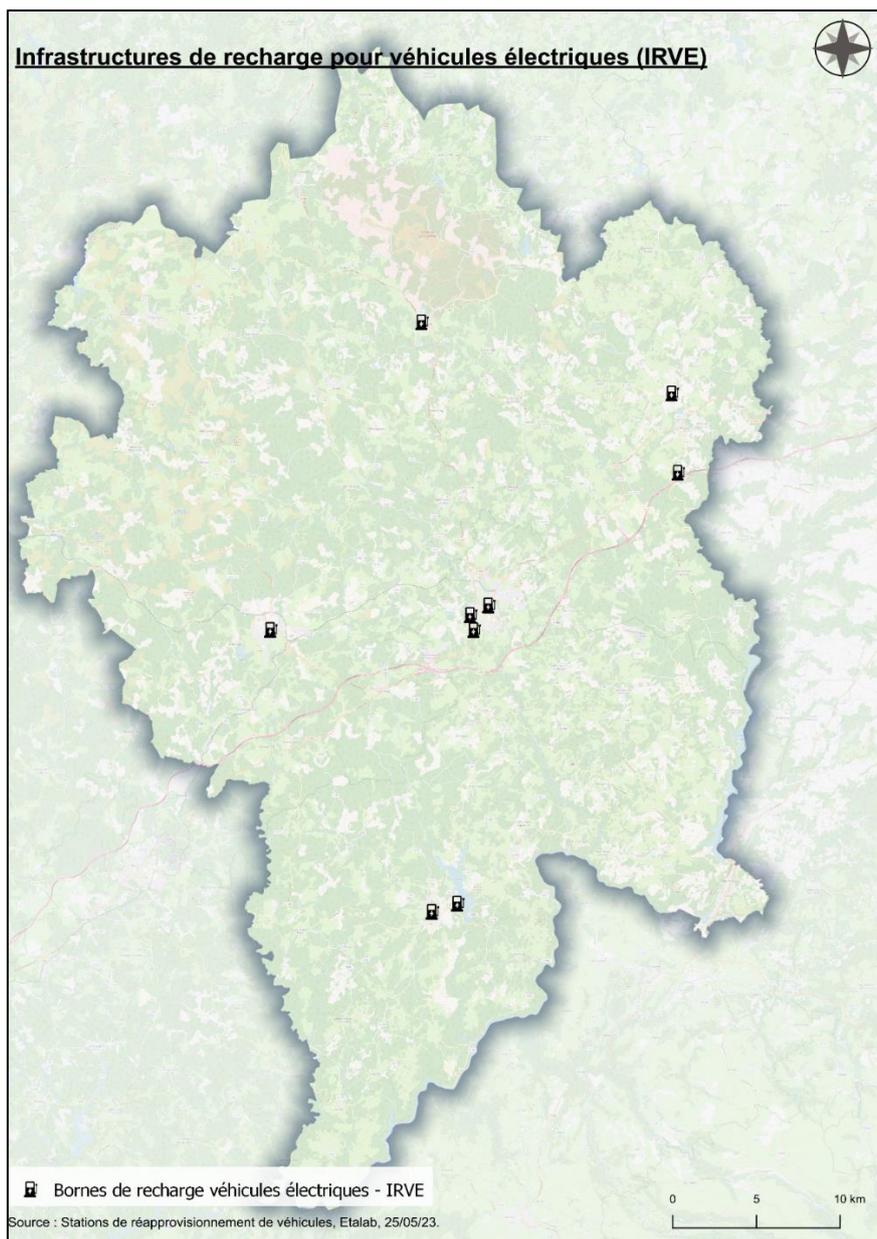


Figure 60 : Bornes de recharges électriques issues des données Etalab.

La location de voiture

À partir de juin 2023, le département a lancé un projet visant à mettre à disposition une flotte de véhicules thermiques en location dans les Maisons de Solidarité Départementales (MSD). Le territoire de HCC compte trois MSD situées à Ussel, Meymac et Bort-les-Orgues, et chacune d'entre elles disposera d'un véhicule locatif. Cette expérimentation, qui s'étend sur une période d'un an, vise à offrir aux personnes dans le besoin, notamment aux travailleurs sociaux, la possibilité de louer une voiture pour une durée allant d'une journée à un mois. Le tarif proposé pour la location est de 4 à 5€ par jour. À la fin de cette année d'expérimentation, une évaluation sera effectuée afin de déterminer les résultats et la faisabilité de l'extension de ce service de location aux véhicules sans permis.

Le covoiturage

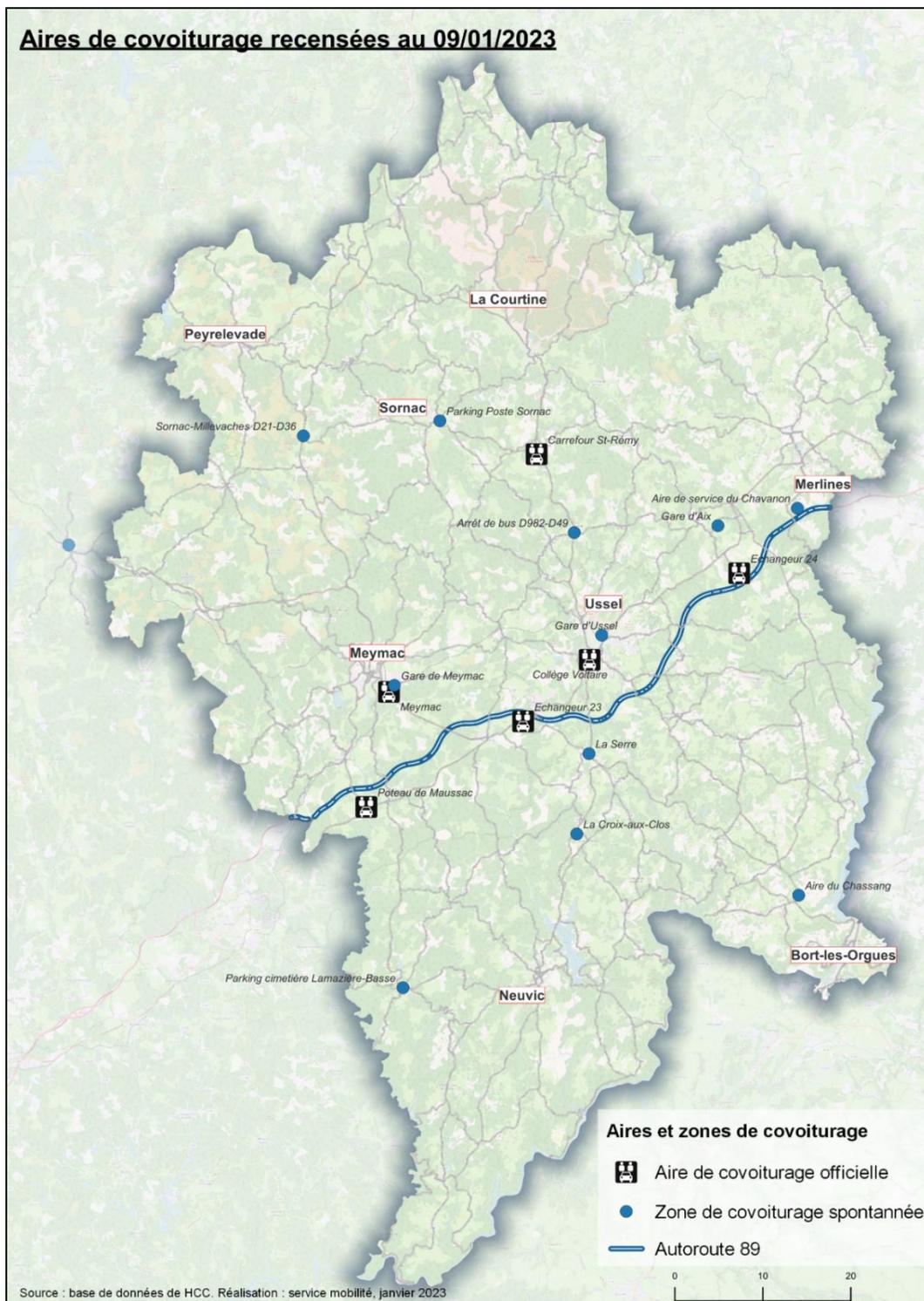


Figure 61 : Aires de covoitages sur le territoire de HCC. (Source : base de données de HCC. Réalisation : service mobilité, janvier 2023).

Le territoire de Haute-Corrèze Communauté compte 7 aires de covoiturage officielle réalisées par le département de la Corrèze (depuis juin 2023, une nouvelle aire de covoiturage a été réalisée au niveau du rond-point de l'autoroute sur la commune de Saint-Angel). HCC dispose également de plusieurs zones de covoiturage dites « spontanées », c'est-à-dire des zones de stationnement utilisées par les conducteurs comme zone de rencontre, de dépose, d'arrêt pour le covoiturage

alors que ces espaces ne sont pas des aires de covoiturage. En effet, les automobilistes n'attendent pas la création d'aires de covoiturage pour lancer la pratique. Le point de rencontre n'est pas forcément une aire de covoiturage. La démarche préexiste souvent sur des lieux stratégiques : aux abords du réseau routier, des échangeurs, des carrefours, des parkings existants, etc. Ce recensement permet donc de constater qu'il y a un besoin d'identifier et de définir davantage d'aires de covoiturage sur le territoire.

Les taxis

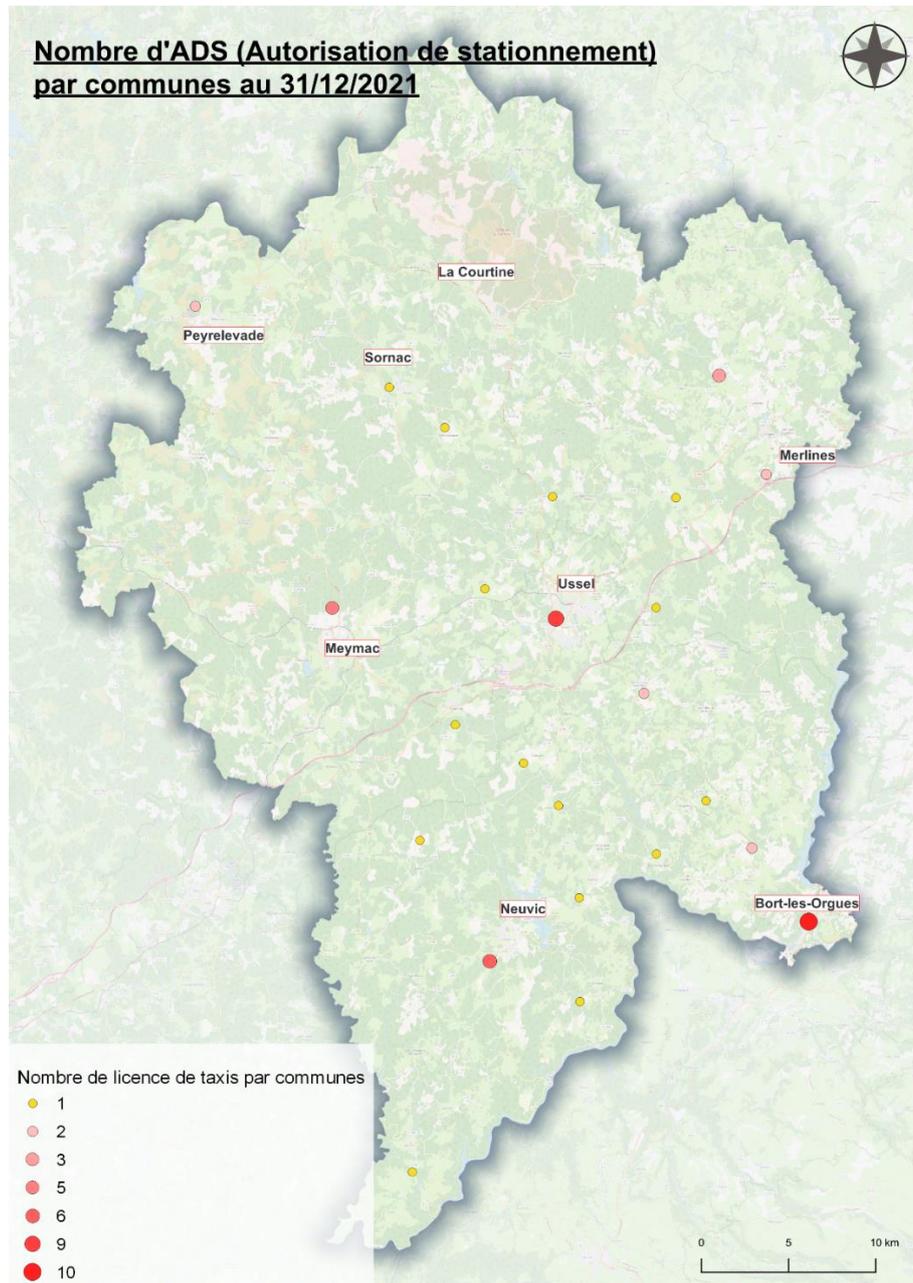


Figure 62 : Nombre d'ADS par communes au 31/12/2021. (Source : Département de la Corrèze).

Le territoire de Haute-Corrèze a un nombre important de taxis. En totalité, le territoire compte 56 licences de taxis (ADS, Autorisation de stationnement) sur 24 communes, à savoir :

- Aix
- Bellechassagne

- Bort-les-Orgues
- Chaveroche
- Chirac-Bellevue
- Eygurande
- Ligniac
- Lignareix
- Margerides
- Merlines
- Meymac
- Neuvic
- Palisse
- Peyrelevade
- Roche-le-Peyroux
- Sarroux-Saint-Julien
- Sérandon
- Sornac
- Soursac
- Saint-Angel
- Saint-Exupéry-les-Roches
- Saint-Fréjoux
- Ussel
- Valiergues

Les auto-écoles

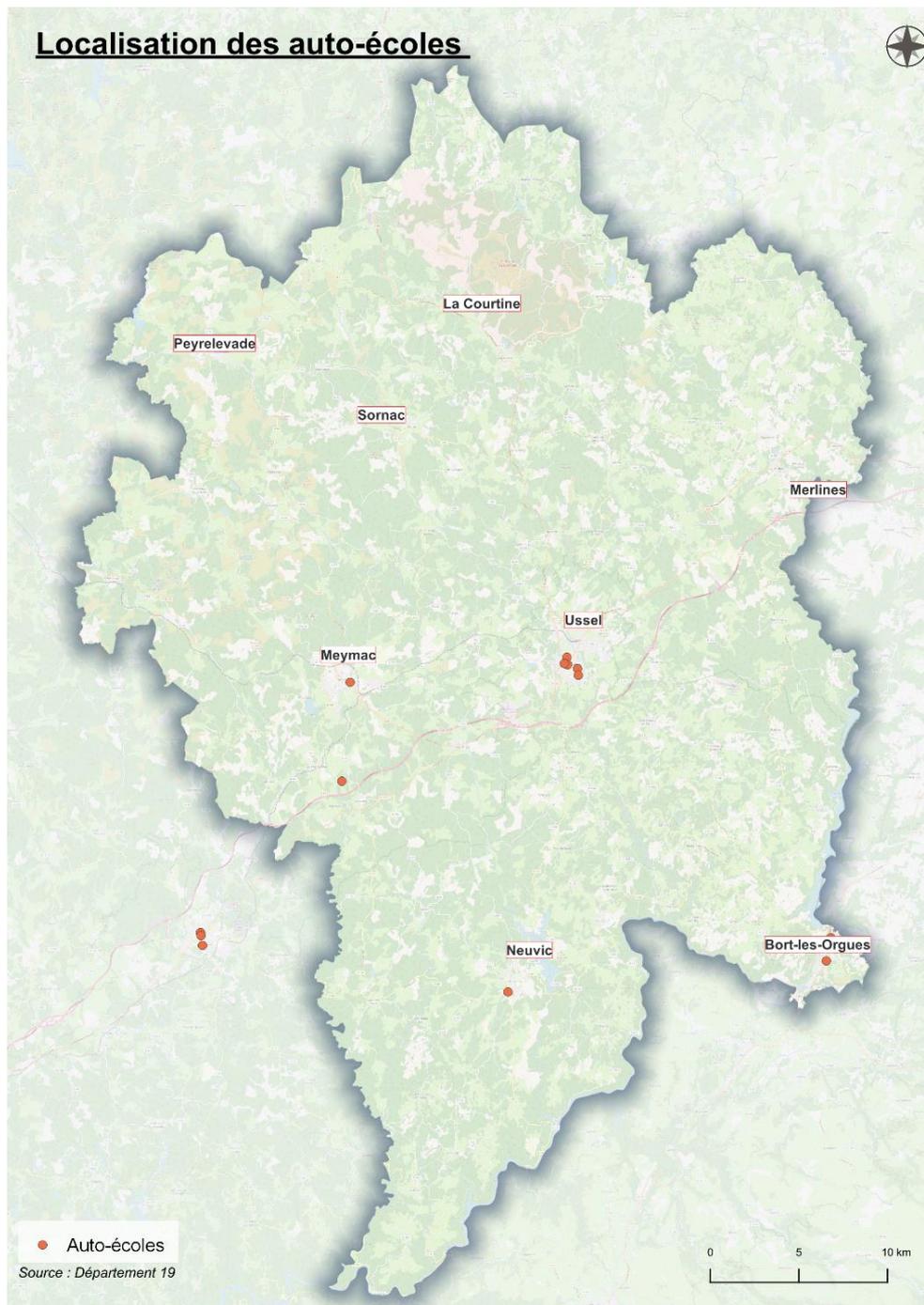


Figure 63 : Localisation des auto-écoles sur le territoire de HCC. (Source : Département de la Corrèze, réalisée par le service mobilité, mai 2023).

Haute-Corrèze Communauté est composé de 9 auto-écoles dont :

- 5 à Ussel : Auto-école Fun conduite, Le Créneau, Conduite Auto-Moto-Bateau (SOC), Liberty Conduite et Pat'ou cyber-conduite.
- 1 à Meymac : Ecole de conduite Franck Formation
- 1 à Combressol : Auto-école Morisse
- 1 à Neuvic : Conduite Auto-Moto-Bateau (SOC)
- 1 à Bort-les-Orgues : Fun conduite

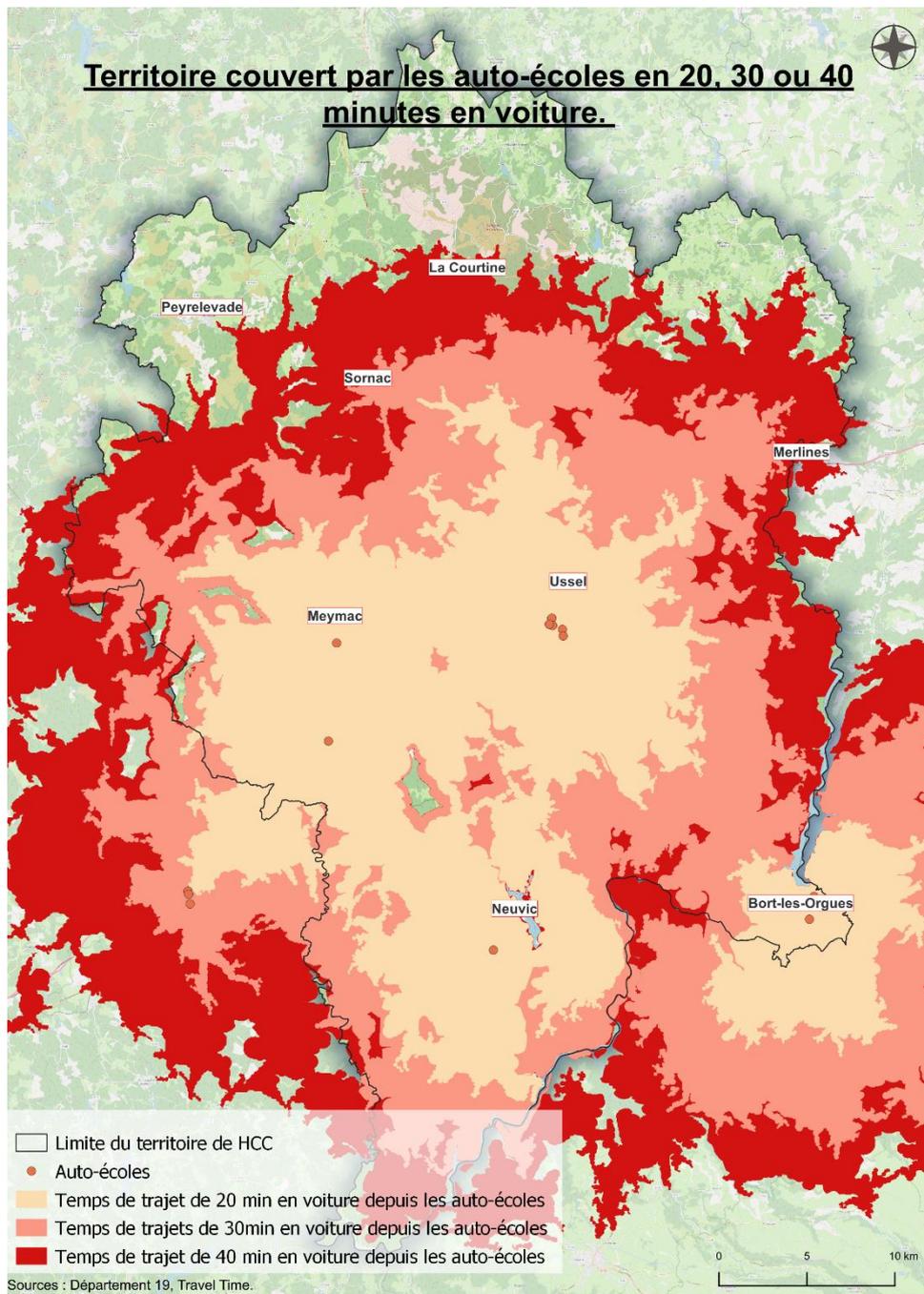


Figure 64 : Territoire couvert par les auto-écoles en 20, 30 et 40 minutes en voiture. (Sources : Département 19, Travel Time, réalisée par le service mobilité, mai 2023).

Comme nous pouvons le constater sur la carte ci-dessus, seule une petite partie du territoire est couverte par les auto-écoles si l'on roule 20 minutes en voiture, notamment le centre et le sud du territoire. A moins de 30 et 40 minutes en voiture, une grande partie du territoire tel que le nord du territoire ne peut accéder à une auto-école. Néanmoins, les jeunes souhaitant avoir le permis de conduire sont contraint de se faire conduire pour rejoindre une auto-école.

2.2.2 Une offre de transport collectif insuffisante

Le train

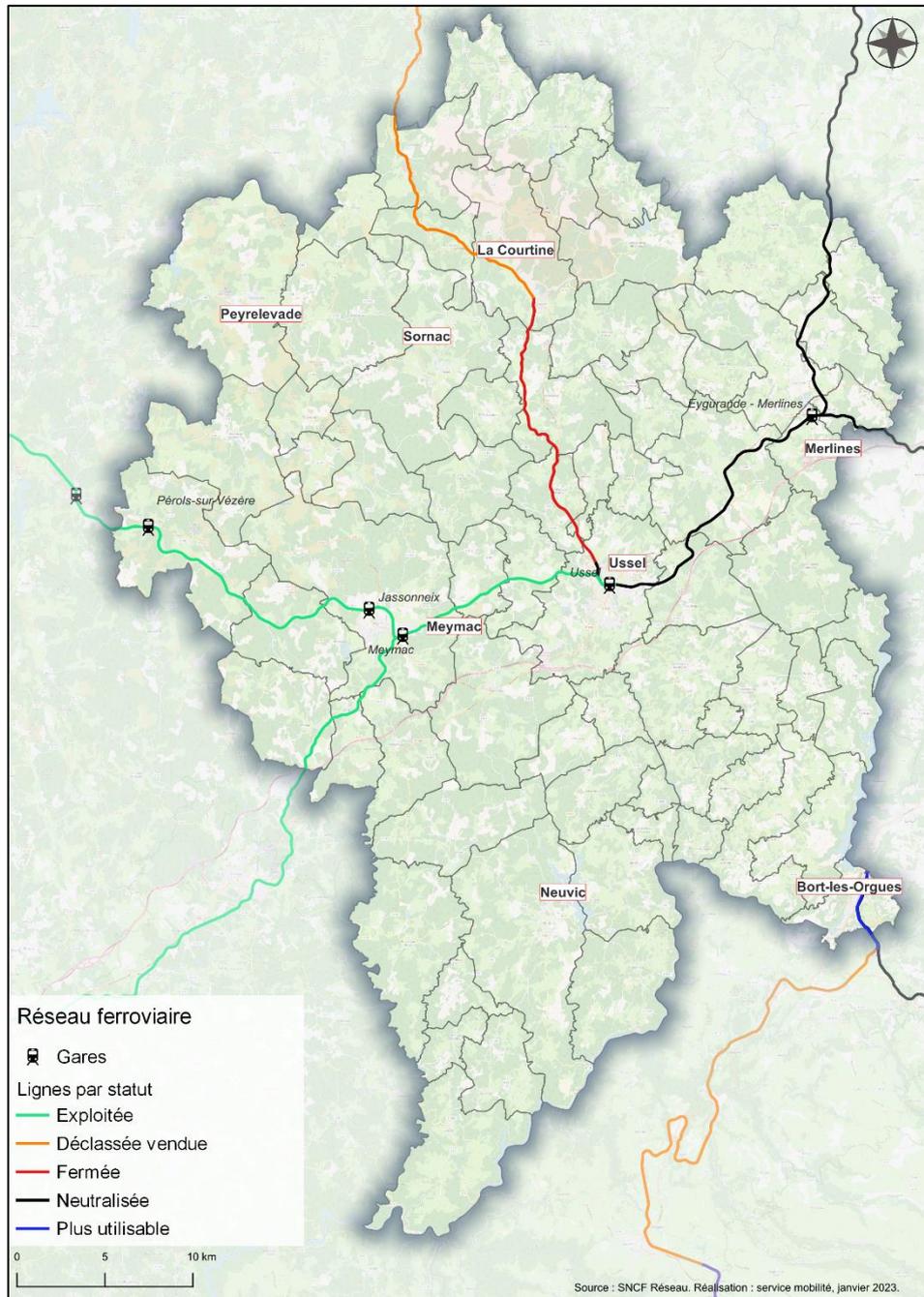


Figure 65 : Réseau ferroviaire en Haute-Corrèze. (Source : SNCF Réseau. Réalisation : service mobilité, janvier 2023).

L'inscription du territoire dans le réseau de transport local et national est marquée par un déclin de la qualité de sa desserte ferroviaire alors que les infrastructures routières se développent.

Malgré des contraintes physiques particulièrement difficiles, la Haute-Corrèze est un territoire qui a été structuré par les réseaux ferroviaires dès la révolution industrielle. La desserte originellement efficace et qualitative – entre petites localités et grandes villes – atteint son apogée dans les années 1920, et est en régression depuis, abandonnant les continuités inter

Diagnostic des horaires des lignes 26 et 27

Concernant la ligne 26 Limoges-Eymoutiers-Ussel, les horaires ne sont pas assez adaptés pour les trajets du quotidien (domicile-travail/ domicile-études) notamment dans le sens Limoges-Bugeat-Ussel :

- Pas de trains entre 5h40 et 10h depuis Limoges (arrivée à Bugeat à 6h49 et 11h17 puis à Ussel à 7h25 et 12h) ;
- Un train l'après-midi à 18h25 pour une arrivée à Bugeat à 19h38 puis à Ussel à 20h16.

De même, dans le sens Ussel-Bugeat-Limoges :

- Pas de trains entre 6h12 et 7h55 depuis Ussel (arrivée à Bugeat à 6h50 et 8h30 puis à Limoges à 7h30 et 9h50) ;
- Un train l'après-midi du lundi au jeudi à 17h55 pour une arrivée à Bugeat à 18h30 puis à Limoges à 19h50 ;
- Pas de train le vendredi entre 15h20 et 18h00 et 18h et 20h. Ceci impacte fortement les écoles présentent sur notre territoire qui adaptent les emplois du temps en fonction des horaires de trains.

Concernant la ligne 27 - Brive-Tulle-Ussel, les horaires ne sont également pas adaptés pour les trajets du quotidien (domicile-travail/études) :

Dans le sens Brive-Tulle-Ussel :

- Un seul train le matin à 6h24 pour une arrivée à Ussel à 8h10 ;
- Pas de trains entre 17h00 et 19h00 du lundi au jeudi et entre 14h10 et 18h00 et 18h00 et 19h10 le vendredi

Dans le sens Ussel-Tulle-Brive :

- Pas de trains entre 16h20 et 19h30 du lundi au jeudi et entre 17h10 et 19h50 le vendredi.

Également, trop peu d'horaires vers Tulle, ville de la Préfecture de la Corrèze, depuis Ussel sont proposés ce qui n'est pas adapté pour les rendez-vous administratifs. De même, le peu d'horaires proposés le weekend sur ces deux lignes, ne facilitent pas le développement du tourisme pour notre territoire pourtant très attractif et apprécié des visiteurs.

Aujourd'hui, Haute-Corrèze Communauté compte 4 gares encore desservie par des trains :

- Gare d'Ussel, le terminus
- Gare de Meymac
- Gare de Jassonneix
- Gare de Pérols-sur-Vézère

Depuis début 2023, les gares de Jassonneix et de Pérols-sur-Vézère sont également, à titre expérimental, des dessertes de halte TER "à la demande". Ainsi, il s'agit pour ces haltes avec une faible fréquentation, de marquer l'arrêt uniquement :

- Lorsqu'un usager est présent sur le quai pour monter, via une vitesse réduite des circulations.
- Lorsque l'usager se fait connaître auprès de l'agent à bord de la circulation pour descendre.

Les gares peuvent être accessibles à vélo pour les habitants des communes où elles sont situées. Les résidents locaux peuvent facilement se rendre à la gare à vélo, ce qui constitue une solution de transport écologique et économique. Cependant, pour le reste de la population qui réside en dehors de ces communes, l'accès à ces gares peut être plus difficile à vélo en raison des distances plus longues à parcourir. De plus, un problème subsiste, à savoir le manque de stationnements pour vélos à ces gares. Cette situation peut décourager les voyageurs à vélo, car ils ne disposent pas d'installations adéquates pour garer et sécuriser leurs vélos.

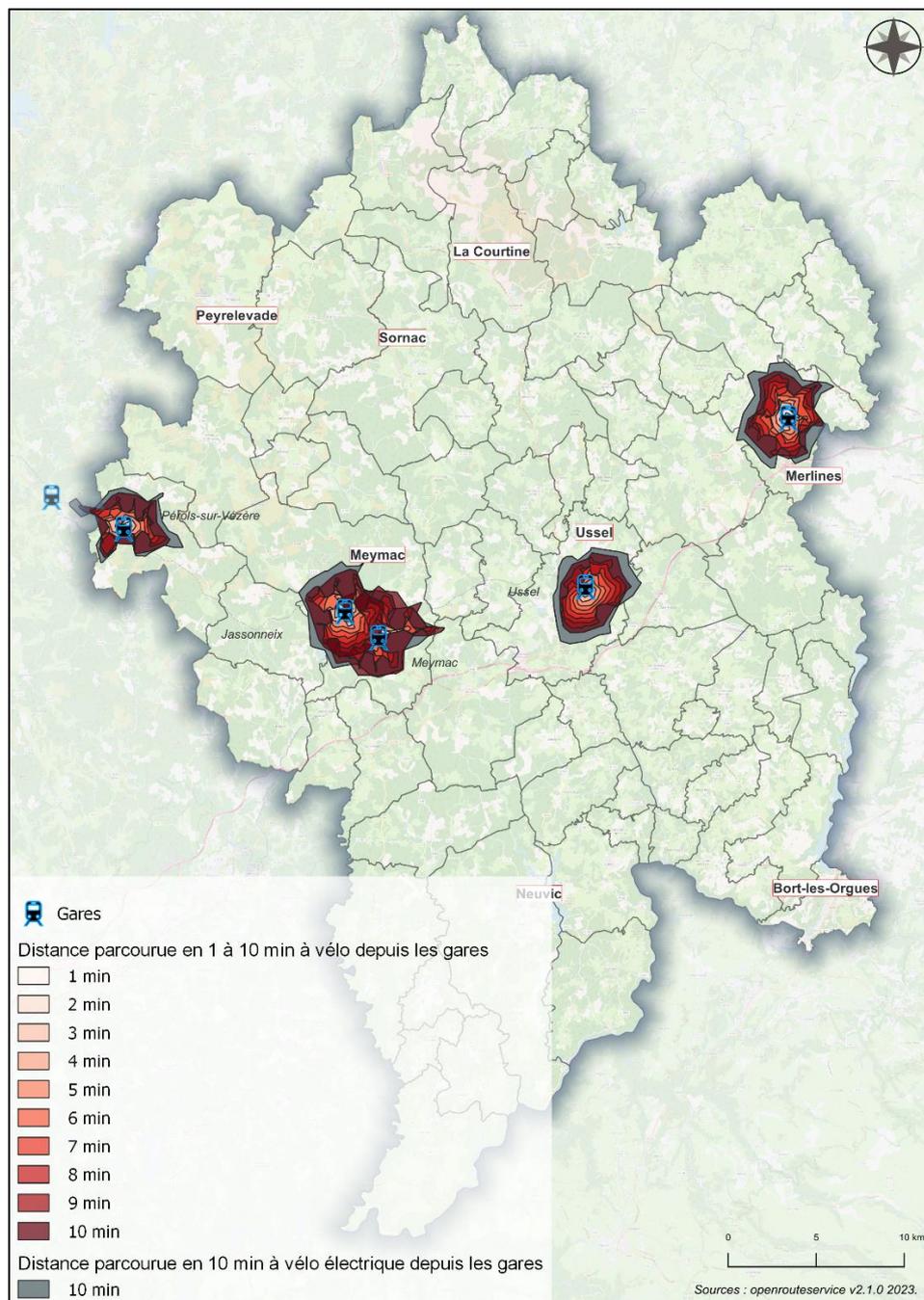


Figure 68 : Distances parcourues en 1 à 10 minutes à vélo depuis les gares. (Source : Open Route Service 2023. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

Le territoire de Haute-Corrèze Communauté présente une disparité en termes d'accès aux gares en voiture en fonction de la localisation géographique. Le centre du territoire ainsi que l'est et l'ouest bénéficient d'un avantage notable, avec des gares accessibles en moins de 20 minutes en voiture. Les résidents de ces zones peuvent facilement se rendre à la gare la plus proche, ce qui facilite leurs déplacements en train. Cependant, cette facilité d'accès diminue considérablement dans le nord et le sud du territoire. Les habitants de ces zones doivent parcourir plus de 30 minutes en voiture pour atteindre une gare, ce qui représente une contrainte supplémentaire pour ce mode de transport.

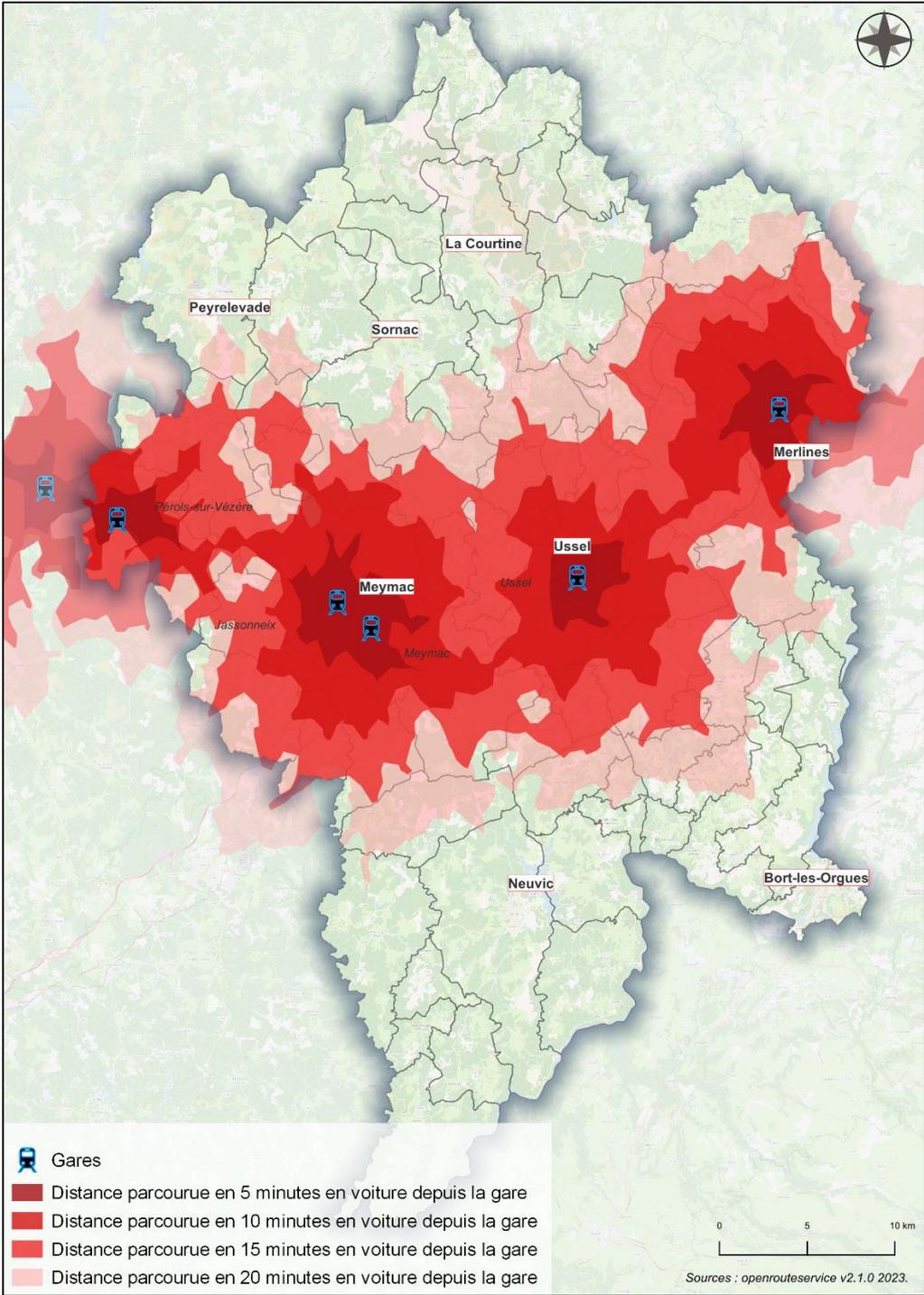


Figure 69 : Distances parcourues en 5 à 20 minutes en voiture depuis les gares. (Source : Open Route Service 2023. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

Les cars régionaux et le transport scolaire

Plusieurs lignes de transports régionaux traversent le territoire :

- 258-Montluçon/Aubusson/Felletin/Ussel :
 - **1 AR/jour** (2 A le vendredi depuis Montluçon)
 - Aubusson-Ussel : 2AR/jour
 - La Courtine-Montluçon : **2 A**, + 1A le mercredi et le vendredi et +1 A le lundi en période scolaire
- 257- Montluçon/Auzances/Ussel : **2 AR**
- P46 - Clermont-Ferrand/Le Mont-Dore/Ussel : **4 AR**
- P50 - Saint-Genès-Champespe/Bort-les-Orgues : **1 AR le mardi et samedi**
- C24- Bort-les-Orgues/Riom-es-Montagnes/Neussargues/Saint-Flour :
 - Saint-Flour-Bort-les-Orgues : **1 A** (hors dimanche) mais **pas de retour**
 - Bort-les-Orgues-Neussargues : 2 AR (hors dimanche)
- C35-Mauriac/Bort-les-Orgues/Lanobre/Champs : **1 AR en période scolaire et 1 R toute l'année**
- P47 - Clermont-Ferrand/Bort-les-Orgues/Mauriac : **3 AR**

Une ligne routière opérée par SNCF :

- R16-Ussel/Bort-les-Orgues (ligne routière « EDF ») : **4 AR par jour**

Les autres lignes sont des lignes de cars scolaires gérées par la Région Nouvelle Aquitaine. Néanmoins, certaines de ces lignes sont ouvertes au public sous certaines conditions¹⁹.

Liste des lignes scolaires ouvertes au public :

- Neuvic (St-Thomas) – Secondaire Ussel
- Sérandon (Bourg) – Secondaire Ussel
- Ussel (Gare) – LEGTA – LP Neuvic
- Bugeat – Secondaire d'Ussel
- Meymac – Secondaire d'Ussel

¹⁹ Il faut en amont remplir une demande d'accès au cars scolaires et s'abonner. La demande est ensuite étudiée par les services concernés de la Région. Le car ne doit également pas être plein.

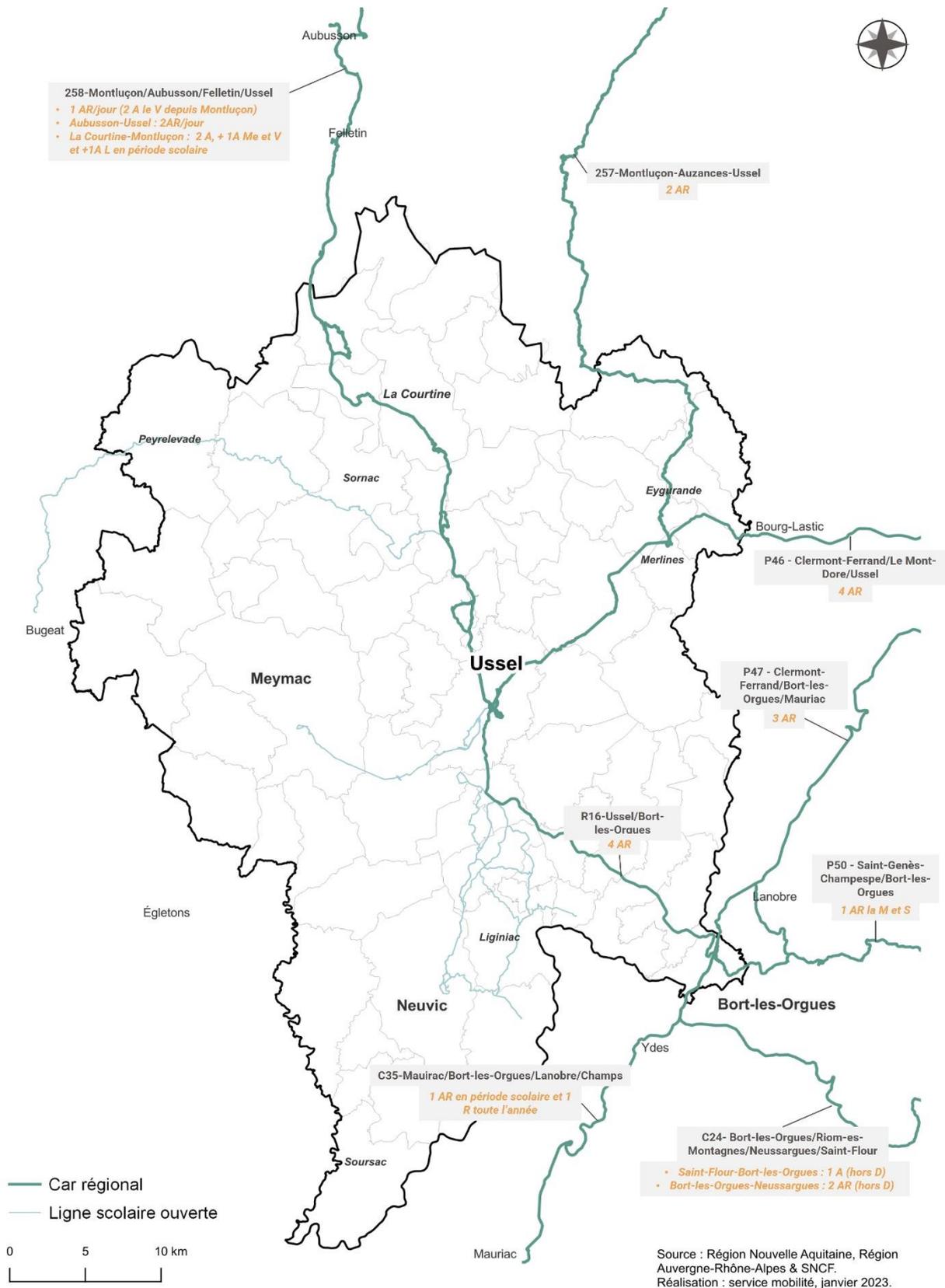


Figure 70 : Réseau des cars régionaux de Haute-Corrèze Communauté (Source : Région Nouvelle Aquitaine, Région Auvergne-Rhône-Alpes et SNCF. Réalisation : service mobilité, janvier 2023.)

2.2.3 Des mobilités solidaires peu développées

Transport à la demande

Le Transport à la Demande (T.A.D.) est un mode de transport en commun dont les trajets et les points de desserte sont déterminés en fonction des réservations (généralement téléphoniques) des usagers. Il existe plusieurs types de TAD :

- Ligne virtuelle : à horaires de départ fixes ou variables, à itinéraires fixes ou ajustés en fonction des seuls points d'arrêt à desservir.
- T.A.D. zonal en "point à point" : à horaires de départ fixes ou variables, dessert sur demande, sans itinéraire de référence, une sélection d'arrêts dans une zone définie.
- T.A.D. zonal en "porte à porte" : transporte le passager entre son domicile et une adresse, dans une zone définie.
- T.A.D. zonal en convergence autour d'un pôle : l'utilisateur est pris en charge à un arrêt prédéterminé ou à son domicile pour être transporté jusqu'à une destination unique.

Sur le territoire, plusieurs structures proposent du transport à la demande, principalement pour les personnes âgées.

Concernant le service de TAD organisé par l'Instance de coordination de l'Autonomie de Bort-les-Orgues, sur l'année 2022, 700 voyages ont été réalisés pour une vingtaine de bénéficiaires. Le service rencontre un grand succès et suscite une forte demande.

En 2022, l'Instance de coordination de l'Autonomie d'Ussel a effectué 1812 trajets (aller-retour) pour le compte du service de Transport à la Demande (TAD), bénéficiant à 72 adhérents. La plupart des utilisateurs résident à Ussel, représentant 87,5% des bénéficiaires. Le service rencontre également un grand succès.

A savoir

Depuis le 1^{er} janvier 2024, les Instances de Coordination de l'Autonomie ont été remplacé par Corrèze Autonomie au Département. Néanmoins, cette nouvelle structure n'a pas conservé la compétence transport pour les transports à la demande. Pour le TAD de l'ICA d'Ussel, le Centre communal d'action sociale (CCAS) a repris le dispositif. Le TAD concerne désormais uniquement les habitants de la commune d'Ussel de plus de 60 ans pour se déplacer dans la ville d'Ussel.

Pour les PMR ²⁰	Pour les personnes âgées	Pour tous public
<p>Handimobile par le département 19</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Secteur</i> : département de la Corrèze • <i>Public</i> : PMR Corrèzien titulaires de la Carte Mobilité Inclusion • <i>Service</i> : tous déplacements, à l'exception du trajet domicile-travail. Les circuits sont assurés du domicile à l'adresse de destination 	<p>Instance de coordination de l'Autonomie de Bort-les-Orgues</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Secteur</i> : Bort-les-Orgues, Confolent-Port-Dieu, Margerides, Monestier-Port-Dieu, Saint-Bonnet-Près-Bort, Saint-Victour, Sarroux-Saint-Julien, Thalamy, Veyrières • <i>Public</i> : personnes âgées de plus de 65ans et/ou en situation de handicap mais pas adapté aux fauteuils • <i>Service</i> : besoin ponctuel avec ou sans accompagnement, et besoin fréquent avec accompagnement <p>Instance de coordination de l'Autonomie de Ussel</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Secteur</i> : Ussel, Chaveroche, Lignareix, Mestes, Saint –Angel, Saint-Exupéry-Les-Roches, Saint-Fréjoux, Saint-Pardoux le Vieux, Valiergues • <i>Public</i> : personnes âgées de plus de 60 ans ou en situation de handicap et être adhérent à l'Instance de Coordination de l'Autonomie • <i>Service</i> : tous déplacements, à l'exception du trajet domicile-travail <p>Sortir Plus de AGIRC-ARCCO :</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Secteur</i> : France • <i>Public</i> : pour les retraités de plus de 75 ans de AGIRC-ARRCO • <i>Service</i> : tous déplacements, à l'exception du trajet domicile-travail en étant accompagné ou non d'un professionnel agréé 	<p>Horizon Limousin Services</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Secteur</i> : département de la Creuse et une partie de la Haute-Vienne • <i>Public</i> : tous types de personnes pour des services aux personnes à leur domicile • <i>Service</i> : tous déplacements, à l'exception du trajet domicile-travail

²⁰ Personnes à Mobilité Réduite (PMR)

Service d'autostop au quotidien : Rezo Pouce

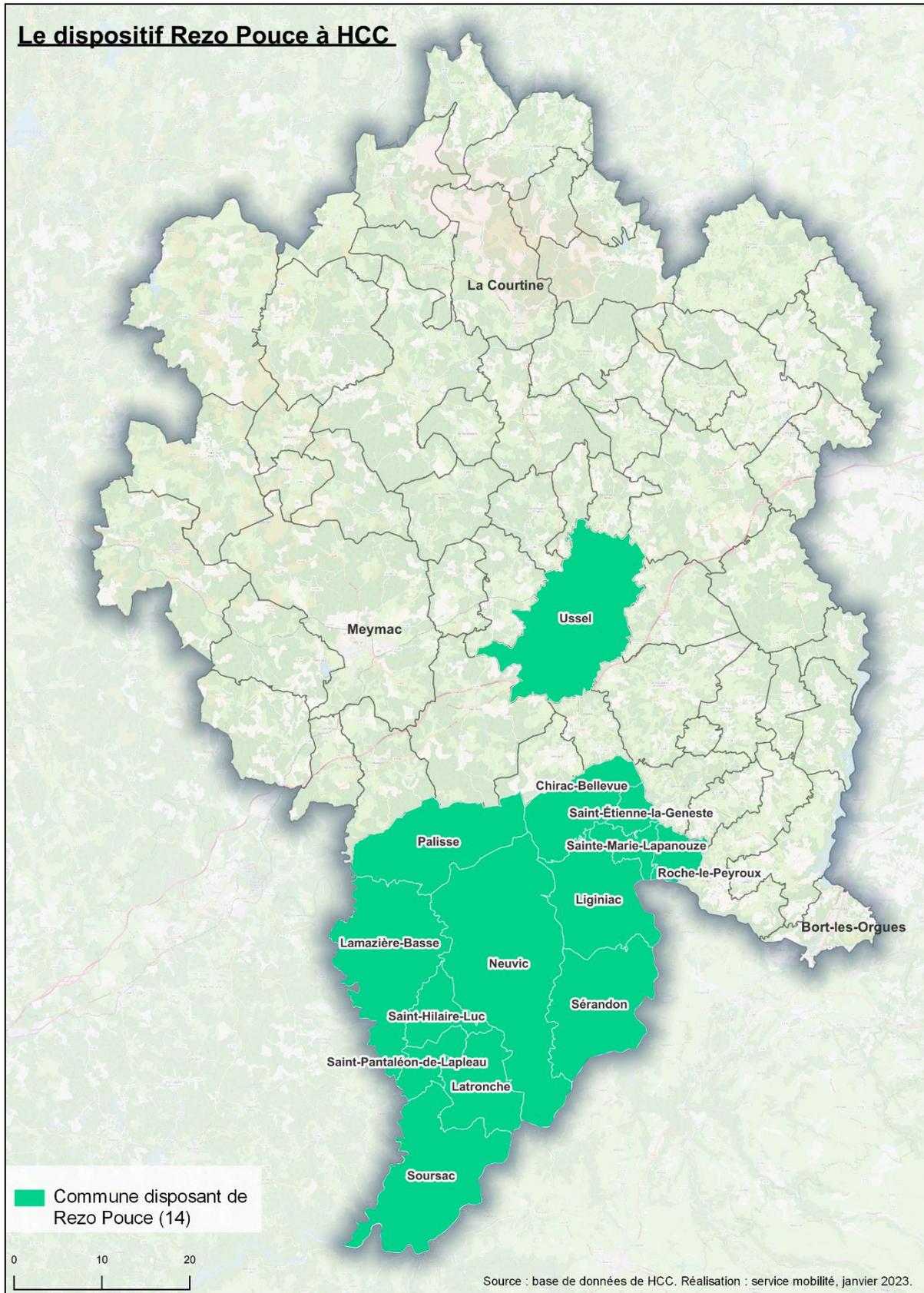




Figure 71 : Liste des communes disposant du service Rezo Pouce. (Source : Rezo Pouce).

Rezo Pouce est un dispositif d'autostop organisé. Ce service est une solution permettant aux conducteurs et passagers de se rencontrer aux « arrêts sur le pouce » et de voyager ensemble en sécurité puisque chaque membre est enregistré et intègre le réseau Rezo Pouce. Ce service a été lancé par l'ancienne Communauté de commune des Gorges de la Haute Dordogne en 2016. Elle incluait ainsi les 13 communes du secteur des Gorges de la Haute Dordogne. Fin 2017, une liaison Neuvic /Ussel est ajoutée. Depuis 2017, le territoire compte 23 arrêts « sur le pouce ».

Aujourd'hui ce dispositif est peu voire plus utilisé sur le territoire. Au total, seules 92 inscriptions ont été recensées depuis 2016 et la dernière date de mars 2022. 32,6% des inscrits ont entre 18 et 30 ans, 29,3% plus de 60 ans, et environ 38% ont entre 30 et 60 ans. Egalement, 38% se sont inscrits comme conducteur, 36,4% comme passager et 5,5% comme conducteur et passager.

Utilisation du service Rezo Pouce

1. Les passagers et conducteurs s'inscrivent gratuitement en mairie ou sur l'application. Ils reçoivent leur carte membre ainsi qu'un macaron pour les conducteurs.
2. Les passagers se rendent à un des arrêts Rezo Pouce, qui sont des points de rencontre entre membres de Rezo Pouce, et indiquent grâce à leur pancarte leur destination.
3. Les conducteurs ayant un autocollant Rezo Pouce sur leur véhicule, sont identifiés par les auto-stoppeurs, ce qui permet une sécurisation de l'autostop.

2.2.4 Des modes actifs peu investis

Le vélo

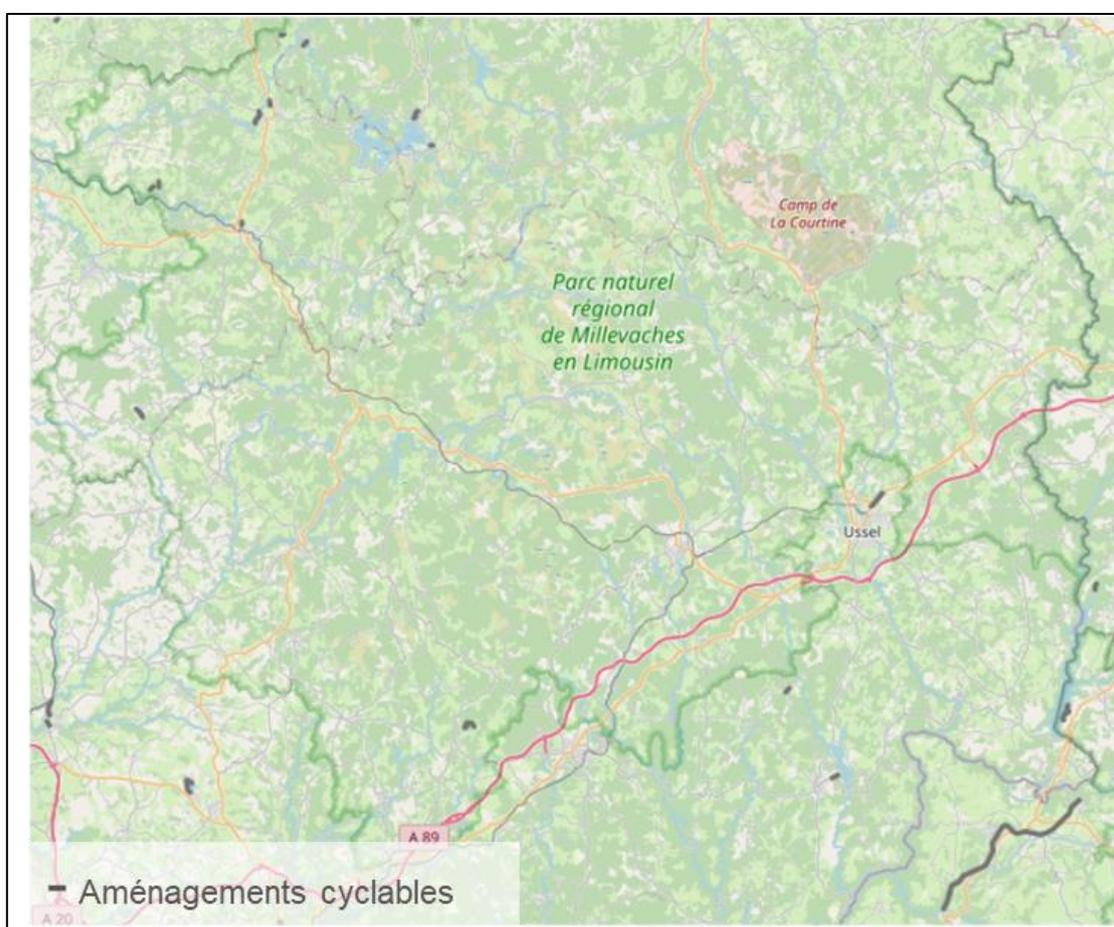
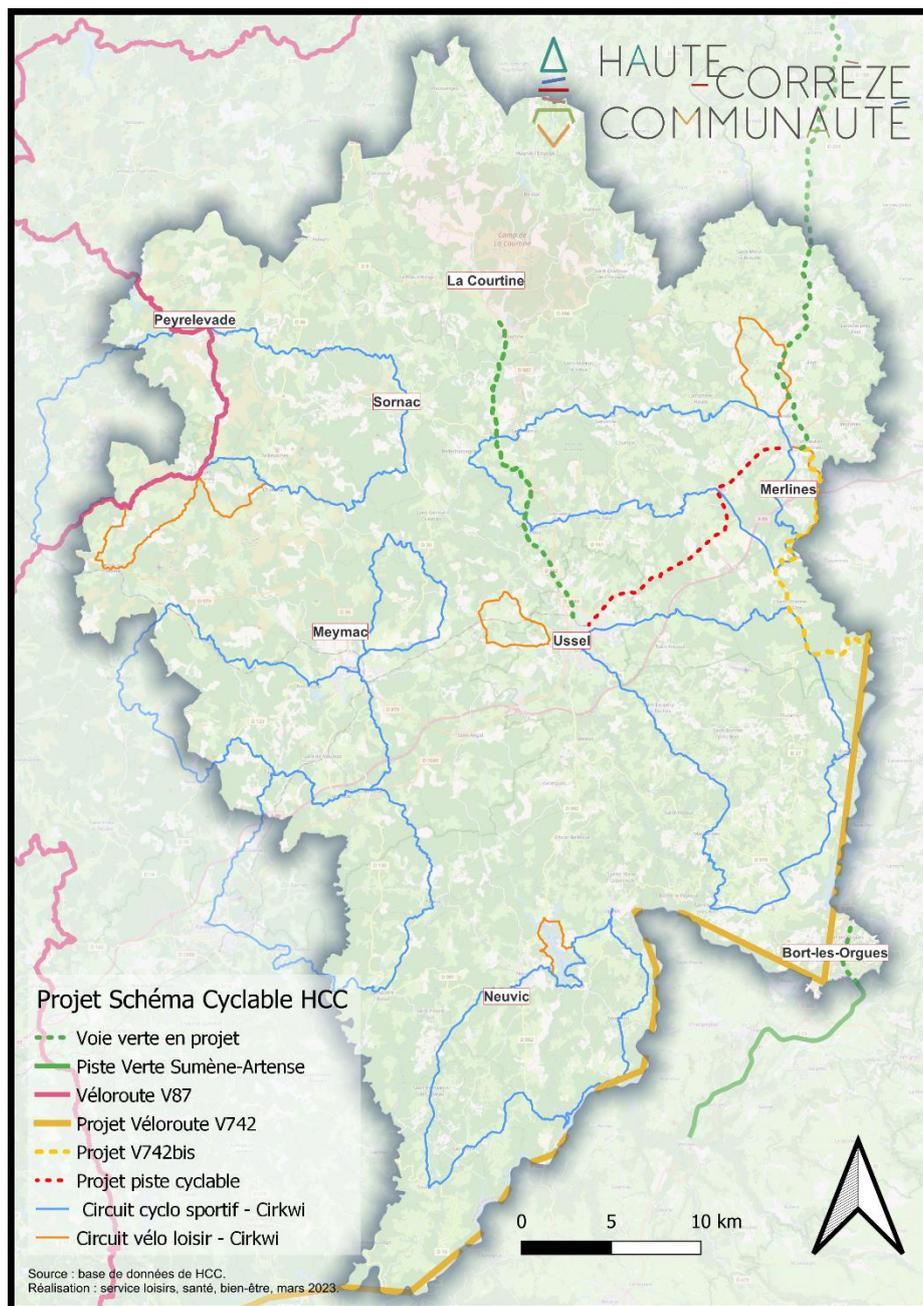


Figure 72 : Aménagements cyclables dédiés présents sur le territoire de HCC. (Source : Vélo & Territoires, 2021).

Le territoire compte très peu d'aménagements cyclables dédiés, c'est-à-dire de pistes ou bandes cyclables²¹, ou voies vertes. Seules une bande cyclable de 1,2 kilomètres a été

²¹ Une piste cyclable est une chaussée réservée aux vélos ; les cyclomoteurs peuvent y être autorisés (il faut que la signalisation le précise). Elle peut être à sens unique, il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens. Une bande cyclable est une voie exclusivement réservée aux vélos sur une chaussée à plusieurs voies ; les cyclomoteurs peuvent y être également autorisés.

aménagée à Ussel Avenue de Clermont sur la D1089, une voie mixte hors voie verte à Palisse le long de la D171 et une bande cyclable au niveau du golfe de Neuvic.



*Figure 73 : Véloroutes, circuits de VTT et projets de Voies vertes sur le territoire de HCC.
(Source : base de données de HCC. Réalisation : service loisirs, santé, bien-être, mars 2023).*

Une Véloroute est un itinéraire de moyenne et longue distance pour les cyclistes, d'intérêt départemental, régional, national ou européen. Cet itinéraire doit être linéaire, continu, jalonné, adapté à la pratique des cyclistes, sûr et incitatif. Les véloroutes relient les régions entre elles et permettent de traverser les villes dans de bonnes conditions. Elles se trouvent implantées sur des itinéraires agréables, sans dénivelé excessif (pas supérieur à 3 %) et doivent pouvoir être utilisées par tous les cyclistes, y compris les moins expérimentés. Les véloroutes empruntent des voies vertes ou bien des voies à faible trafic, des bandes cyclables, pistes cyclables et autres aménagements.

Le territoire de Haute-Corrèze Communauté est traversé par une Véloroute, La V87 « la Vagabonde », Combrailles - Millevaches – Quercy. Cet itinéraire vélo de plus de 500 km, au départ de Montluçon dans l'Allier jusqu'à Montech dans le Tarn et Garonne en passant par la Creuse, la Corrèze et le Lot. Pour la partie corrézienne, elle relie Peyrelevade au Nord (connexion avec la véloroute Est Creuse) à Liourdres au Sud, aux confins de la Corrèze et du Lot.

Une deuxième Véloroute est en projet et inscrite dans le Schéma régional des véloroutes 2020-2030 Nouvelle-Aquitaine, la V742 « Haute Vallée de la Dordogne » et permettra de relier Liourdres/Girac à Confolent-Port-Dieu.

Plusieurs voies-vertes sont également en projet sur le territoire :

- Bort-les-Orgues (2,5km),
- Ussel-La Courtine, (27km)
- Merlines-Montluçon (14km).

Elles devront utiliser les anciennes voies ferrées présentes sur le territoire. La première à voir le jour sera la voie verte à Bort-les-Orgues courant 2024.

Le territoire de HCC dispose de plusieurs parcours de VTT, et les stations sport-nature de Haute-Corrèze (Neuvic, Ussel et Meymac) et le camping des Aubazines à Bort-les-Orgues proposent la location de VTT traditionnels et électriques.

Le Parc Naturel Régional de Millevaches propose également une location longue durée de VAE. Le service de location « Du Jus dans les Pédales » propose aux habitants du territoire du PNR de louer un vélo à assistance électrique de 1 à 4 mois pour 50€/mois. De plus depuis 2023, les entreprises du territoire peuvent également louer un vélo pour en faire tester leurs employés, au même prix que les habitants. Enfin, des prêts gratuits sont proposés aux communes du Parc, pour des événements ponctuels ou en faire tester leurs administrés.

La mission locale de Haute-Corrèze met également à disposition des jeunes inscrits, dans le cadre de leur accompagnement pour des trajets liés à l'insertion professionnelle, 3 scooters, 1 vélo à assistance électrique et 1 vélo traditionnel.

Savoir rouler à vélo

En 2022, le service co-éducation et parentalité et plus spécifiquement l'accueil de loisir de Neuvic a mis en place le dispositif Savoir Rouler à Vélo²². Les objectifs sont de permettre aux enfants du territoire de prendre l'habitude de se déplacer à vélo et également de savoir se déplacer en sécurité sur le territoire. En effet, il a été constaté que beaucoup d'enfants font peu, voir pas de vélo.

Ainsi, 3 animateurs ont été formés au savoir rouler à vélo pour accompagner les enfants dans le respect des règles de sécurité et avec une pédagogie adaptée. Afin de permettre à chaque enfant accueilli de « savoir rouler » à vélo en sécurité, le service s'est doté d'une flotte de

²² Le Comité interministériel à la sécurité routière, présidé par le Premier ministre, a adopté, le 9 janvier 2018, une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité », le « Savoir Rouler à Vélo ». Ce programme vise à permettre aux jeunes entrant au collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité. (Plus d'infos à l'annexe n°2)

vélos pour enfants. Une quinzaine de VTT de 24 pouces, appartenant à la commune de Liginiac, ont été réhabilités et 5 VTT de 20 pouces et 3 draisiennes ont été achetés.

Afin de sensibiliser les enfants, des cycles de formations sur les temps d'ARS et durant les mercredis et les vacances ont été menés dans les centres de loisirs pour apprendre ou consolider le savoir-faire du vélo dans un environnement sécurisé (cours, terrain aménagé, etc.).

Plusieurs événements ont été organisés dans ce cadre :

- Un séjour avec déplacement uniquement à vélo (22 enfants ont été sensibilisés)
- Un intercentre sur le thème de la sécurité routière (65 enfants sensibilisés)
- Déplacement sur les pump-track du territoire de Soursac et Ponty (42 enfants sensibilisés)

Au total, 129 enfants ont été sensibilisés sur l'année 2022. L'objectif est que 100% des enfants accueillis dans le centre de loisirs sachent faire du vélo et sachent se déplacer en sécurité sur la route.

Pour l'année 2023, le centre de loisirs a pour projet l'acquisition d'une remorque spécialement conçue pour transporter jusqu'à 15 vélos. Cette initiative vise à faciliter le déplacement des vélos vers différents sites au sein de HCC et à permettre la formation de deux agents supplémentaires.

2.3 La demande de mobilité

2.3.1 Les flux domicile-travail

En 2019, l'indicateur de concentration de l'emploi est de 106,2 emplois pour 100 actifs ayant un travail. Puisque l'indice est supérieur à 100, le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi, ainsi le territoire est donc considéré comme occupant une fonction de pôle d'emploi.

Concrètement, 12 865 actifs résident sur le territoire. Parmi eux, 6 395, soit 49,7% travaillent dans leur commune de résidence (contre 33,5% en France métropolitaine et 39,6% en Corrèze) 6 470, soit 50,3% dans une autre commune que leur commune de résidence (selon l'Insee en 2019). Par conséquent, à l'échelle de la Communauté de Communes, on peut supposer de nombreux flux domicile-travail.

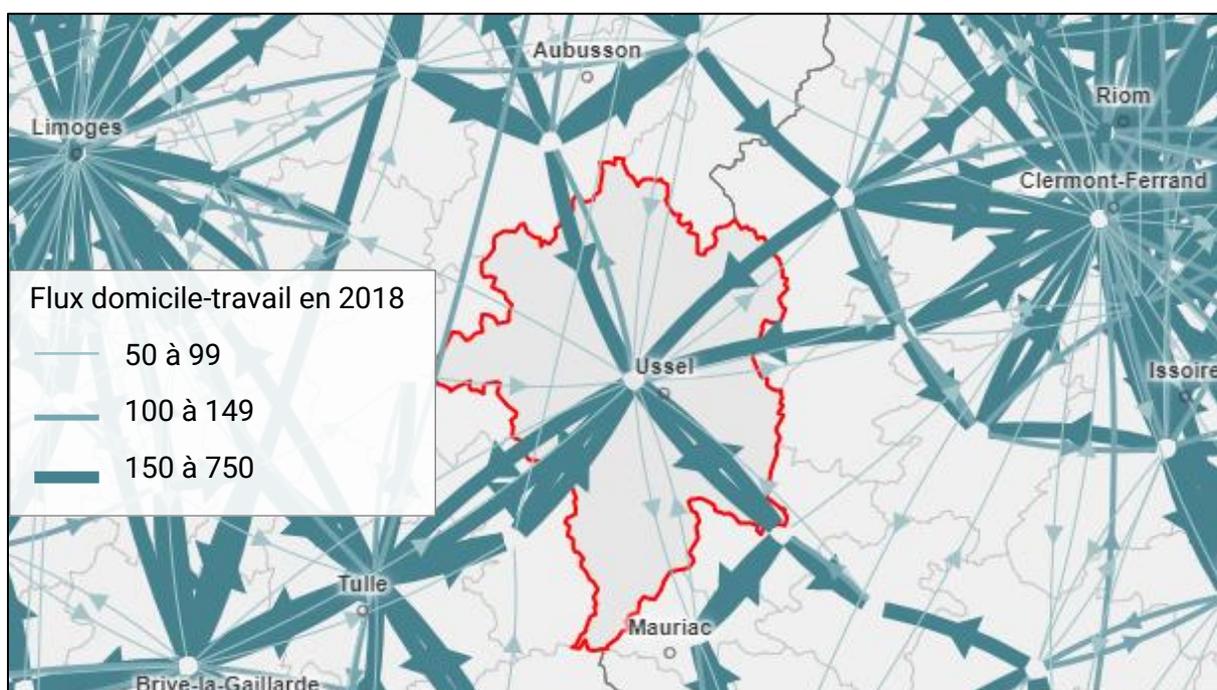


Figure 74 : Flux domicile-travail en 2018 par EPCI depuis et vers le territoire de Haute-Corrèze Communauté. (Source : Observatoire des territoires, ANCT 2021).

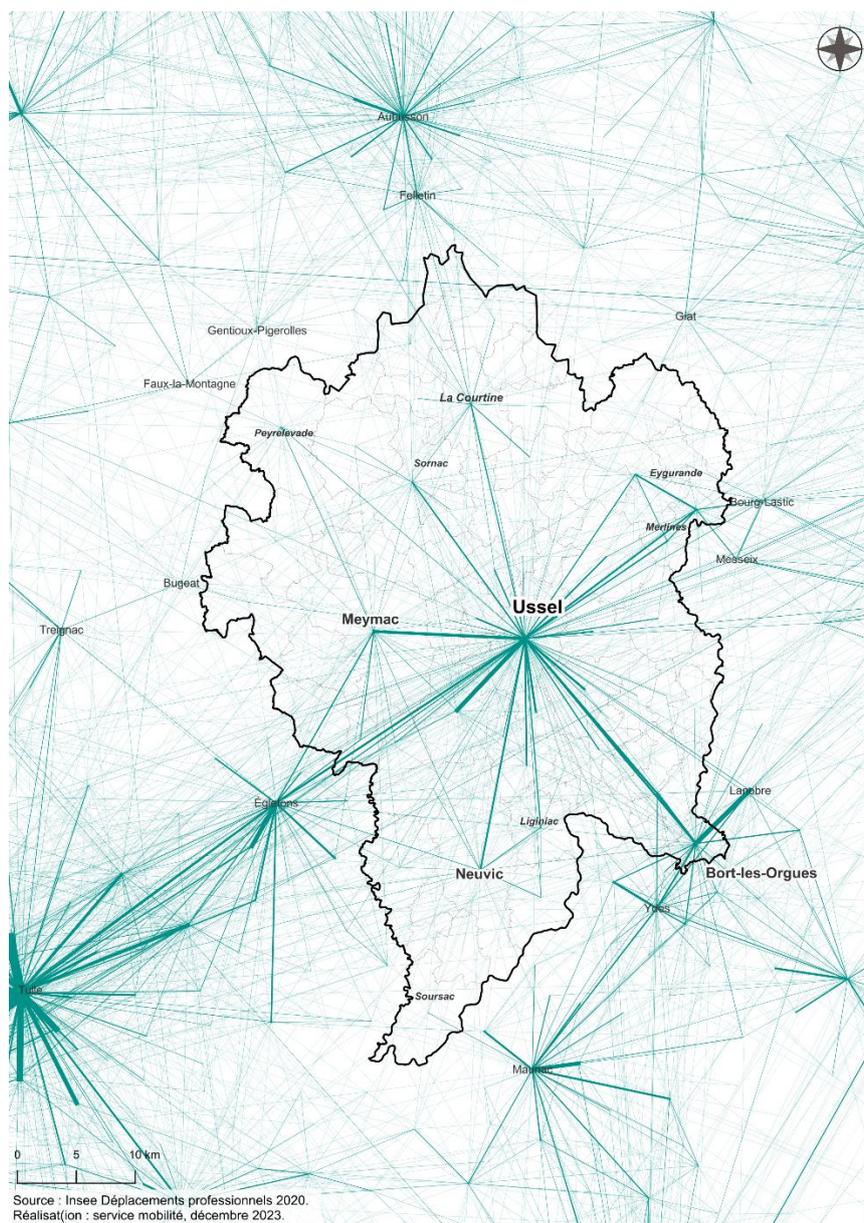


Figure 75 : Flux domicile-travail en 2020 par communes (Source : Insee Déplacements Professionnel 2020. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

Les deux cartes ci-dessus, permettent de donner des ordres de grandeur concernant les flux entrants-sortants par EPCI²³ et par communes sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté. Ainsi, nous pouvons constater de nombreux flux depuis HCC vers les intercommunalités voisines comme la Communauté de Communes Summène-Artense, CC Ventadour, Egletons Monédières, CC Creuse Grand Sud et inversement. Également, de nombreux flux vers les Communauté d'Agglomération de Tulle et Brive-la-Gaillarde et inversement. Par ailleurs, nous

²³ Etablissement Public de Coopération Intercommunale : regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ». Ils sont soumis à des règles communes, homogènes et comparables à celles de collectivités locales. Les communautés urbaines, communautés d'agglomération, communautés de communes, syndicats d'agglomération nouvelle, syndicats de communes et les syndicats mixtes sont des EPCI.

constatons d'importants flux depuis les CC Dôme Sancy Artense et Chavanon Combrailles et Volcans vers le territoire de Haute-Corrèze Communauté.

Plus précisément, entres communes, nous pouvons observer de nombreux flux et notamment depuis la commune d'Ussel vers les communes de Meymac, Bort-les-Orgues, Sornac, Monestier-Merlines et également vers Egletons. Réciproquement, d'important flux se dirige vers la commune d'Ussel depuis plusieurs communes d'Ussel, telle que Saint-Angel, Meymac, Bort-les-Orgues, Merlines et Egletons. Pareillement, la commune de Bort-les-Orgues est également un pôle de déplacements important sur le territoire. En effet, nous pouvons constater de nombreux flux en provenance de cette commune depuis les communes du Cantal de Lanobre et Ydes notamment.

En 2019, selon l'AREC (Agence Régionale d'Evaluation Environnement et Climat), 78,65 millions de kilomètres ont été parcourus liés aux aller et retour entre le domicile et le lieu de travail sur le territoire de HCC. Cela représente 6 millions de déplacements.

Sur Haute-Corrèze Communauté, la distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail est de 21,1km (une moyenne plus faible que celles des départements de la Corrèze et la Creuse, 23,1 km et 22,3 km), soit un temps trajet moyen de 19 minutes. Néanmoins, 14,8% des actifs occupés travaillent à plus de 30 minutes de leurs lieux de résidence.

En 2019, sur le nombre total de déplacements en Haute-Corrèze (30 millions), 8 millions ont une distance inférieure à 1 km, 9 millions entre 1 et 5 km (57% de l'ensemble des déplacements sont des déplacements dont la distance est inférieure à 5 km), 5 millions entre 5 et 10 km, 4 millions entre 10 et 20km et 4 millions de plus de 20 km.

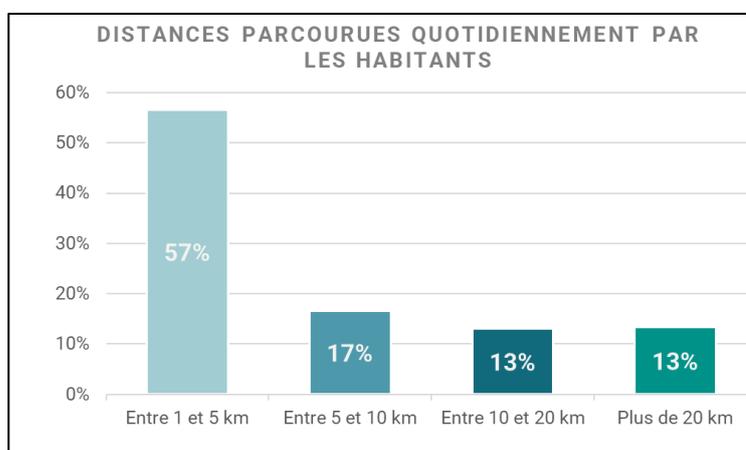


Figure 76 : Diagramme représentant les distances parcourues par les habitants du territoire de HCC en 2019. (Source : données 2019, AREC (Agence Régionale d'Evaluation Environnement et Climat. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

2.3.2 Les flux domicile-étude

Le territoire de HCC dispose de 11 collèges et lycées sur différentes communes :

- Sur Ussel :
 - Collège Voltaire
 - Collège et lycée privés Notre-Dame de la Providence
 - Lycée général et technologique et professionnel Bernart de Ventadour
- Sur Meymac :
 - Collège Jacques Chirac
 - Lycée professionnel forestier (Ecole forestière)
- Sur Neuvic :

- Collège de la Triouzoune
 - Lycée professionnel agricole Henry Queuille
 - Lycée professionnel Marcel Barbanceys
- Sur Bort-les-Orgues :
 - Collège Marmontel
 - Lycée professionnel Bort-Artense
- Sur Merlines :
 - Collège René Perrot

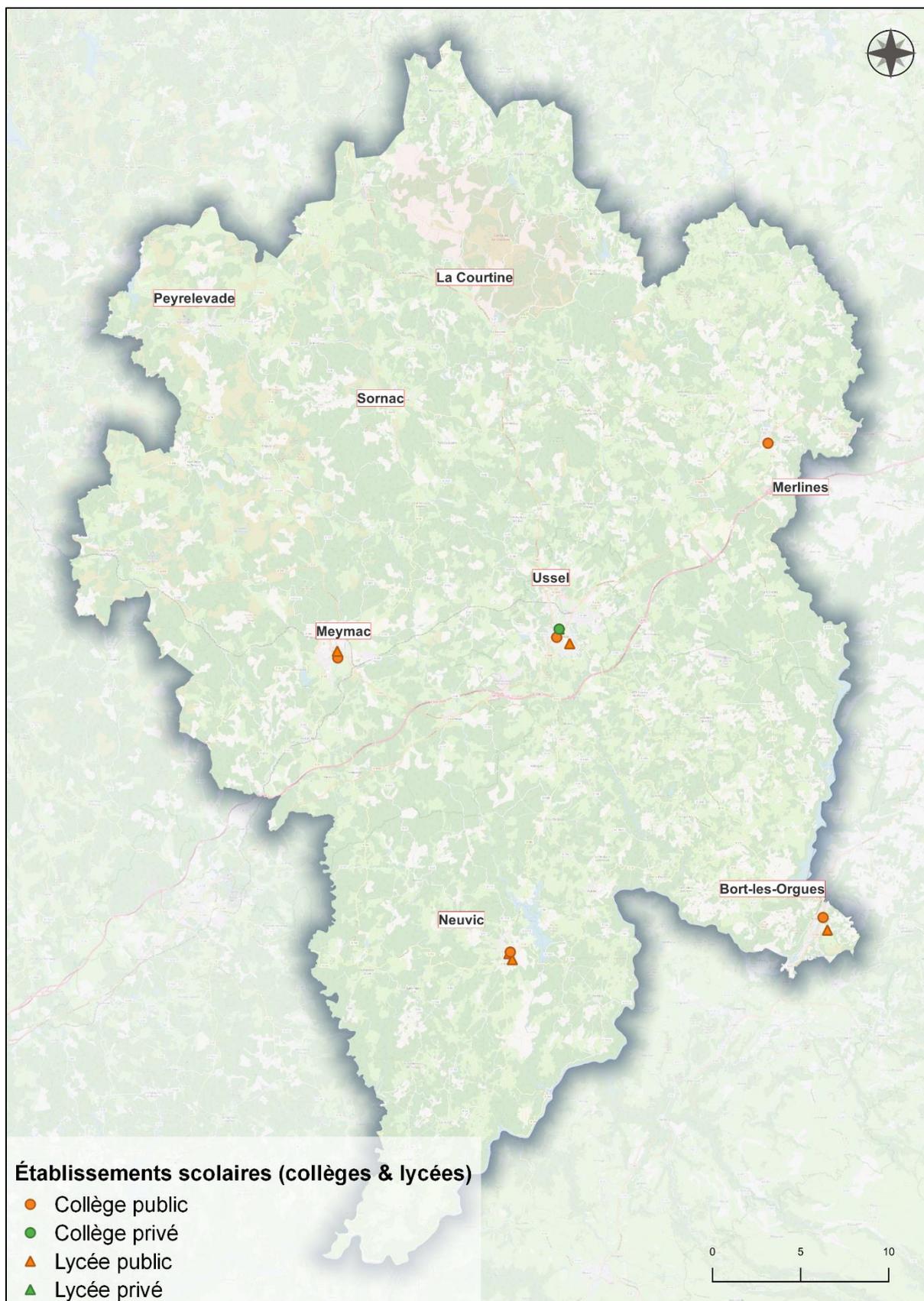
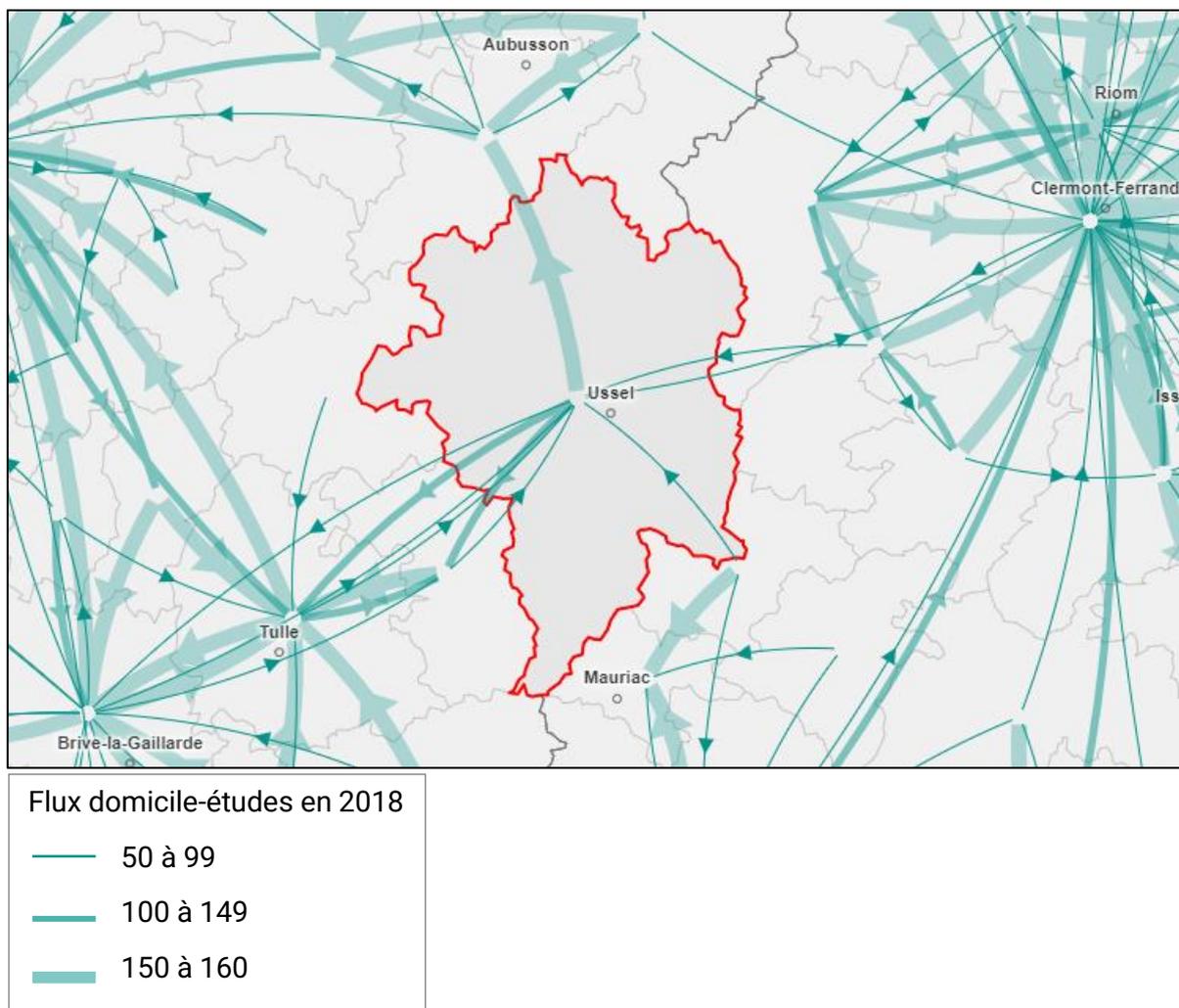


Figure 77 : Collèges et lycées sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté.
 (Source : base de données de HCC. Réalisation : service mobilité, mars 2023).



*Figure 78 : Flux domicile-étude en 2018 depuis et vers le territoire de Haute-Corrèze Communauté.
(Source : Observatoire des territoires, ANCT 2021).*

Comme expliqué précédemment, les deux cartes ci-dessus et ci-dessous permettent de donner des ordres de grandeur concernant les flux domicile-études entrants-sortants par EPCI et par communes sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté.

Concernant les flux par EPCI, nous pouvons constater de nombreux flux depuis HCC vers les intercommunalités voisines telles que la CC Creuse Grand Sud, CC Ventadour-Egletons-Monédières et les agglomérations voisines de Tulle, Brive-la-Gaillarde et la métropole de Clermont-Ferrand. Inversement, nous observons également des flux domicile-étude vers le territoire depuis la CC Sumène-Artense et les agglomérations de Tulle et Brive.

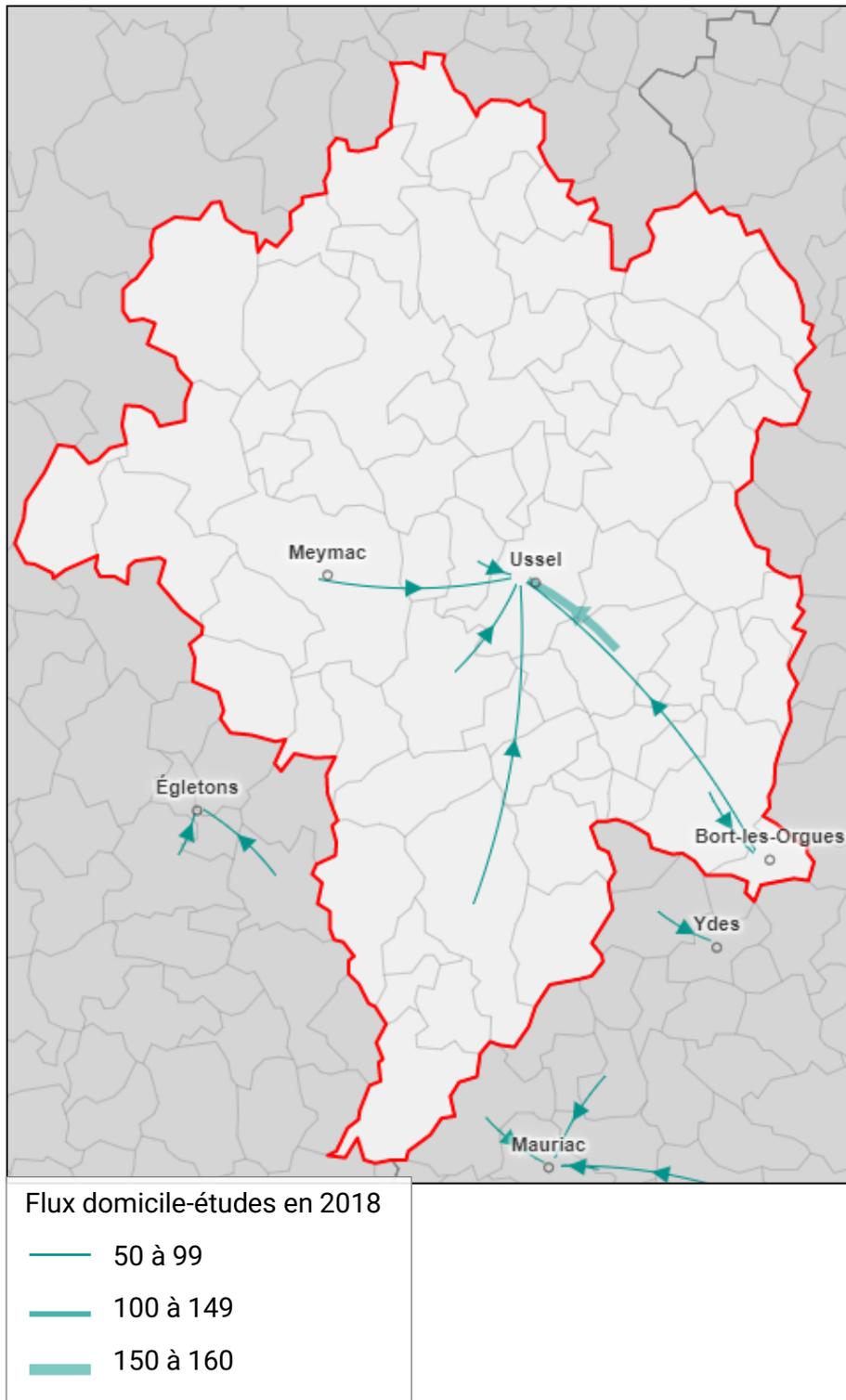


Figure 79 : Flux domicile-étude en 2018 par communes (Source : Observatoire des territoires, ANCT 2021).

Plus précisément, les flux domicile-études concernent principalement les communes de Ussel, Meymac, Neuvic et Bort-les-Orgues selon les flux identifiés par l'Insee. En effet, les flux se dirigent principalement vers ses communes qui possèdent des collèges ou lycées. Nous pouvons néanmoins supposer des flux vers la commune de Merlines, bien que cela ne soit pas identifié sur les cartes ci-dessus.

En 2019, selon l'AREC (Agence Régionale d'Évaluation Environnement et Climat), 14,46 millions de kilomètres ont été parcourus liés aux aller et retour entre le domicile et le lieu d'étude sur le territoire de HCC. Cela représente 2 millions de déplacements.

2.3.3 Les autres pôles générateurs de flux

Les zones d'activités

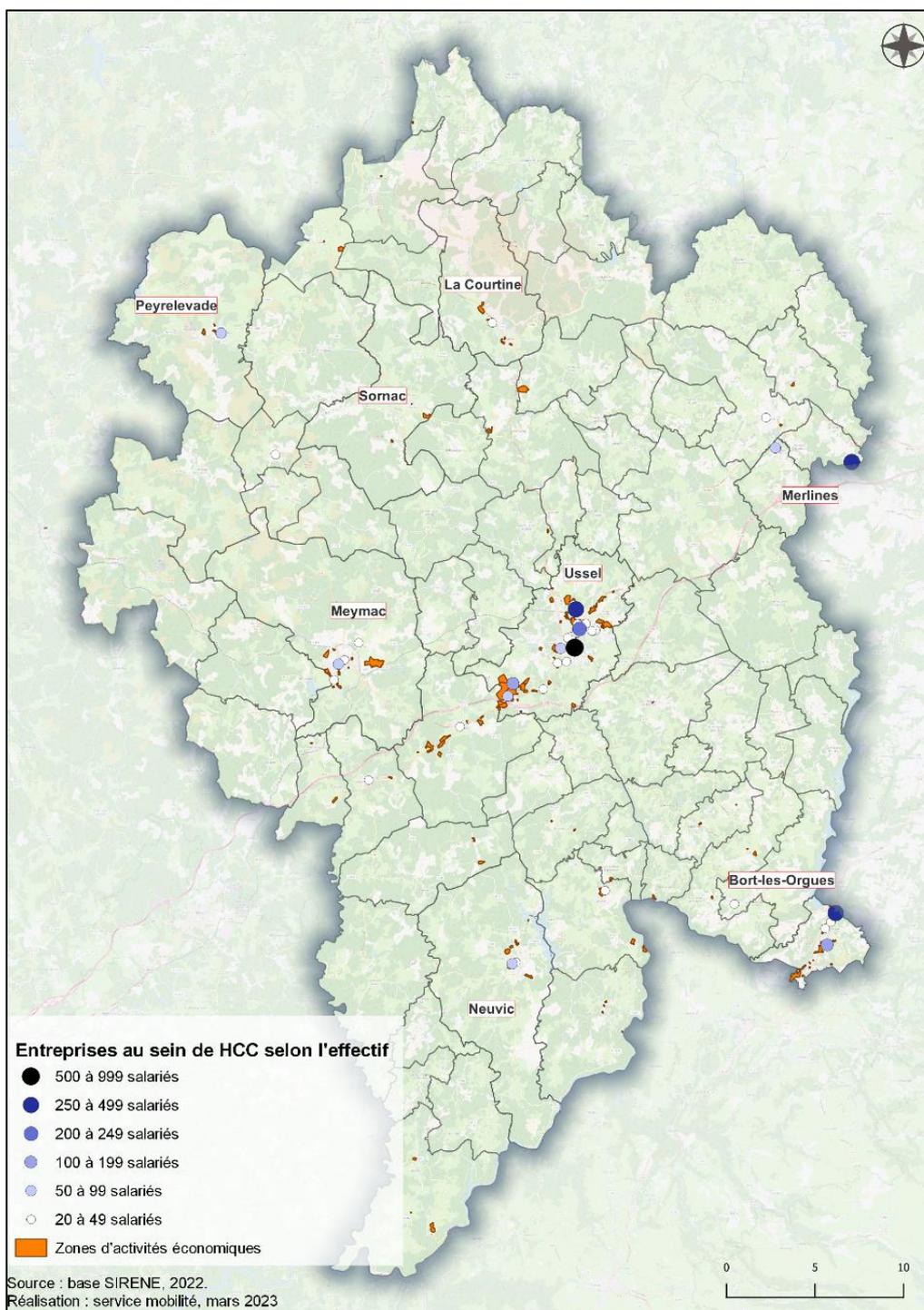


Figure 80 : Entreprises du territoire de HCC selon l'effectif. (Source : base SIRENE 2022. Réalisation : service mobilité, mars 2023).

La Haute-Corrèze dispose de nombreuses entreprises. Au total, 43 entreprises de plus de 20 salariés se situent sur le territoire de HCC.

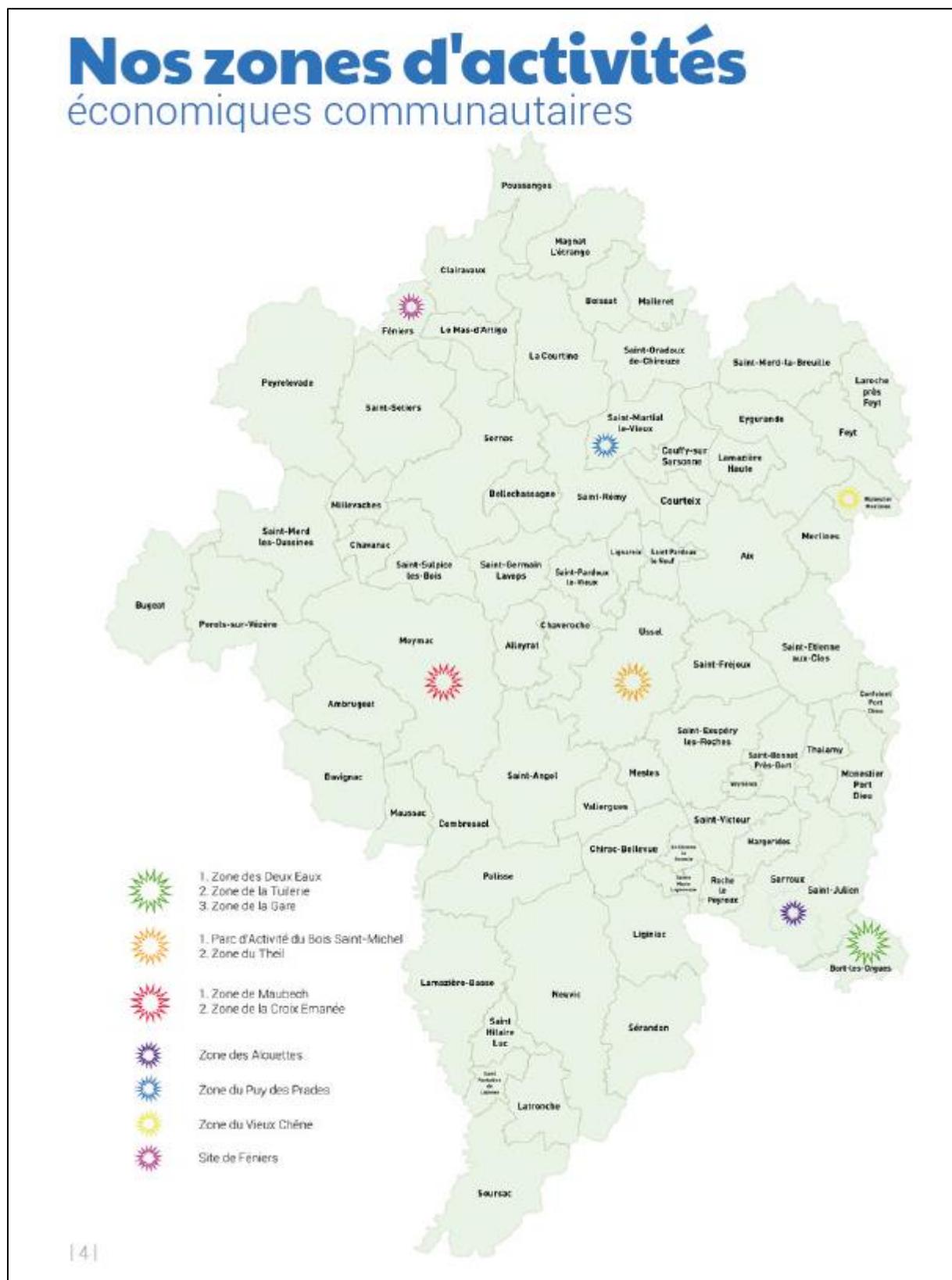


Figure 81 : Zones d'activités économiques d'intérêt communautaire sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté. (Source : Livret de présentation des ZAC, édition 2017).

Le territoire de Haute-Corrèze Communauté compte ... zones d'activités économiques. 11 de ces zones sont gérées par HCC et réparties sur 8 communes :

Bort-les-Orgues :

- Zone des Deux Eaux : 81 951 m² :
 - Blanchisserie Fondation Chirac
 - Déchèterie
 - Pompes funèbres Bortoises
 - Plastic Omnium
 - Refuge animalier
 - Station d'épuration communale
 - System Bort-Artense
 - Rongier couverture
- Zone de la Tuilerie : 61 414 m²
 - Aldi
 - Ets Andrieux
 - Autosur
 - Besse Jean Claude Menuiserie
 - Centralement
 - Conseil départemental de la Corrèze
 - Duluc
 - Durif D
 - Ferrie
 - Gamm Vert
 - Garage Pinquier
 - Gédimat
 - Guillaume
 - Jouve maçonnerie
 - Ets Laube
 - Ets Magrit
 - Monsieur Bricolage
 - Multiloc
 - Plat Frères menuiserie
 - Profil +
 - Taze
 - Véolia
 - Veschambres Peintre
- Zone de la Gare : 10 000m²
 - Cabinet Vignaud
 - Taxi willy
 - Maroquinerie des Orgues

Féniérs :

- Site de Féniérs : 116 278 m²

Meymac :

- Zone de Maubech : 40 000m²
 - France Bois Imprégnés
 - Scierie des Gardes
 - Tégulys
- Zone de la Croix Émanée : 32 852 m²
 - Della Torre Ambulances
 - Esat de Sornac
 - Malet TP
 - Qualifrais
 - Sarl ADP
 - Sarl Puydupin
 - Saur France
 - Corrèze transbois

Monestier-Merlines :

- Zone du Vieux Chêne :
 - PJP Participation

Saint-Martial-le-Vieux :

- Zone du Puy des Prades : 150 000 m²
 - Métha Énergie 23 (unité de méthanisation)
 - SAS Alliance Millevaches (atelier d'engraissement bovin)
 - Third Step (champ photovoltaïque)

Sarroux-Saint-Julien :

- Zone des Alouettes : 25 199 m²
 - Agro Services 2000
 - Bodeveix
 - Heurtaux Fouillade
 - Mattioz TP
 - Groupe scolaire

Ussel :

- Parc d'activité du Bois Saint Michel : 85 000 m²
 - AIST 19
 - Buisson Penaud
 - Clémentine et Cie
 - Eurl Valade
 - Farroux
 - Faurie électricité
 - Iso19
 - LVDS
 - Malaquis
 - MVF
 - MP Design

Le tourisme

La communauté de communes compte de nombreux grands sites sur son territoire. On peut citer le plateau de Millevaches, les Gorges de la Haute-Dordogne, les Orgues de Bort-les-Orgues, les tourbières et zones humides du plateau, la Vallée du Chavanon, le site de Saint-Nazaire ou encore la Douglaseraie des Farges.

De plus, le patrimoine est riche, avec des cités médiévales remarquables telles que Meymac, Neuvic, Ussel et Bort-les-Orgues, des ouvrages d'art notables comme les barrages de L'Aigle et de Bort-les-Orgues, le Viaduc des Farges et les Rochers Noirs. Le patrimoine industriel, les sites gallo-romains comme le site des cars, ainsi que les musées et galeries d'exposition contribuent également à la richesse culturelle de la région.

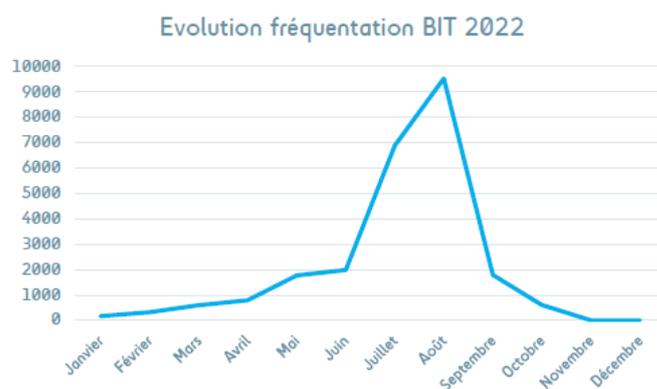
Ce type de tourisme axé sur la nature et la découverte de paysages exceptionnels encourage les randonnées à pied et à vélo. Par conséquent, le territoire est propice à des promenades à vélo, répondant à une forte demande touristique.

Comme mentionné précédemment, il existe des options de location de VTT disponibles sur place. Cependant, cela ne suffit pas à satisfaire la demande croissante des touristes. De plus, l'absence de voies sécurisées reliant les gares du territoire constitue un obstacle au développement touristique durable pourtant de plus en plus recherché par les touristes.

Fréquentation annuelle par mois des bureaux d'information touristique de Haute-Corrèze

Le nombre de visiteurs dans les bureaux d'information touristique fluctue sur l'année. En janvier, février, mars, on note une faible fréquentation des bureaux. On observe une légère augmentation depuis avril, qui se poursuit entre mai et juin. Le pic de fréquentation est principalement au moment de la fréquentation estivale (juillet et août) ; c'est la période la plus intense du point de vue de la fréquentation. Toutefois, à partir de septembre, on observe un net recul, qui se poursuit jusqu'à la fin de l'année (novembre et décembre).

Année	Mois	Visiteurs
2022	Janvier	168
2022	Février	322
2022	Mars	603
2022	Avril	795
2022	Mai	1772
2022	Juin	1989
2022	Juillet	6884
2022	Août	9523
2022	Septembre	1794
2022	Octobre	611
2022	Novembre	x
2022	Décembre	x
Total		24461



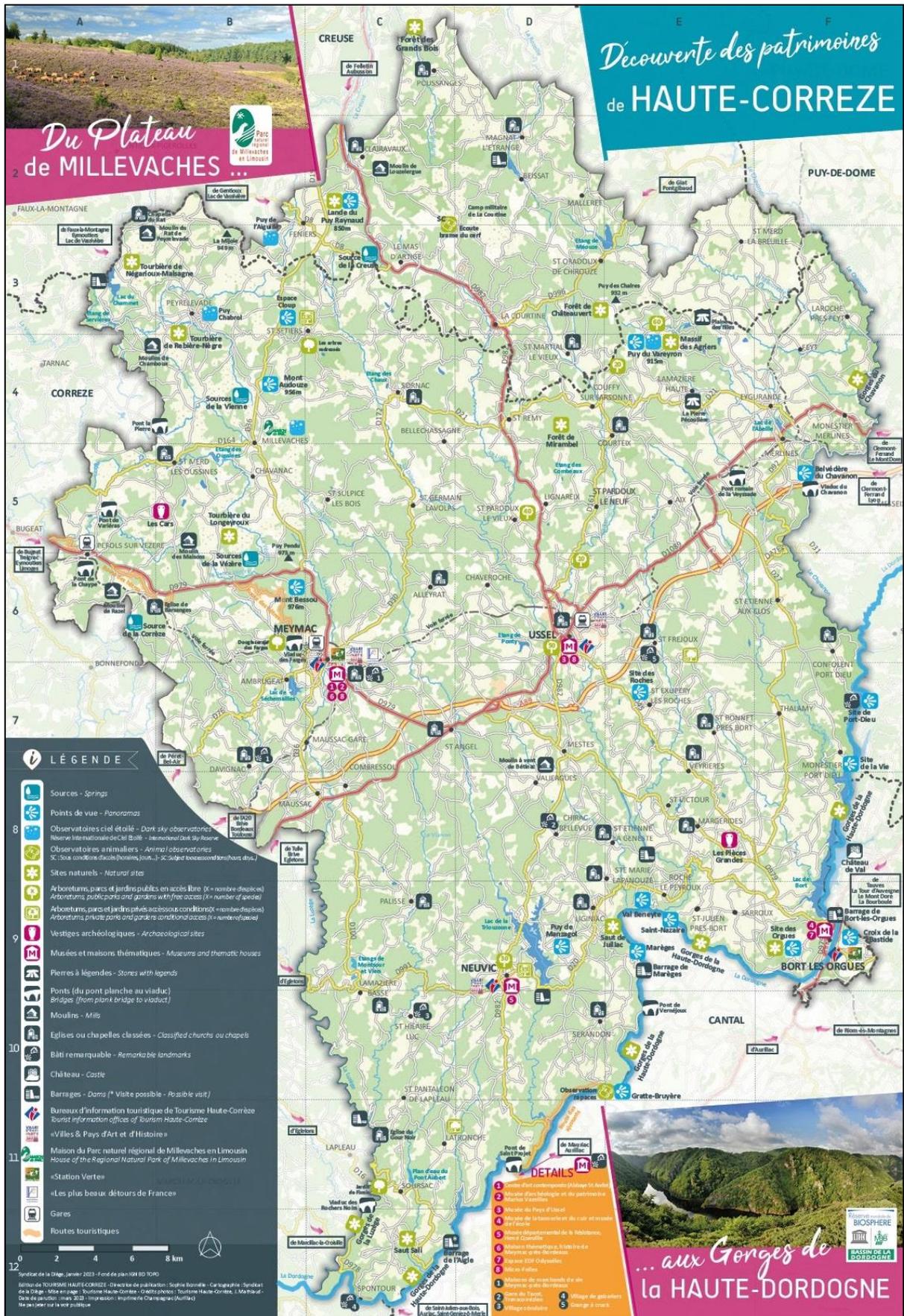


Figure 82 : Carte touristique de Haute-Corrèze- Patrimoines et activités de pleine nature. (Source : Tourisme Haute-Corrèze).

Les lieux à la pratique d'une activité sportive ou culturelle

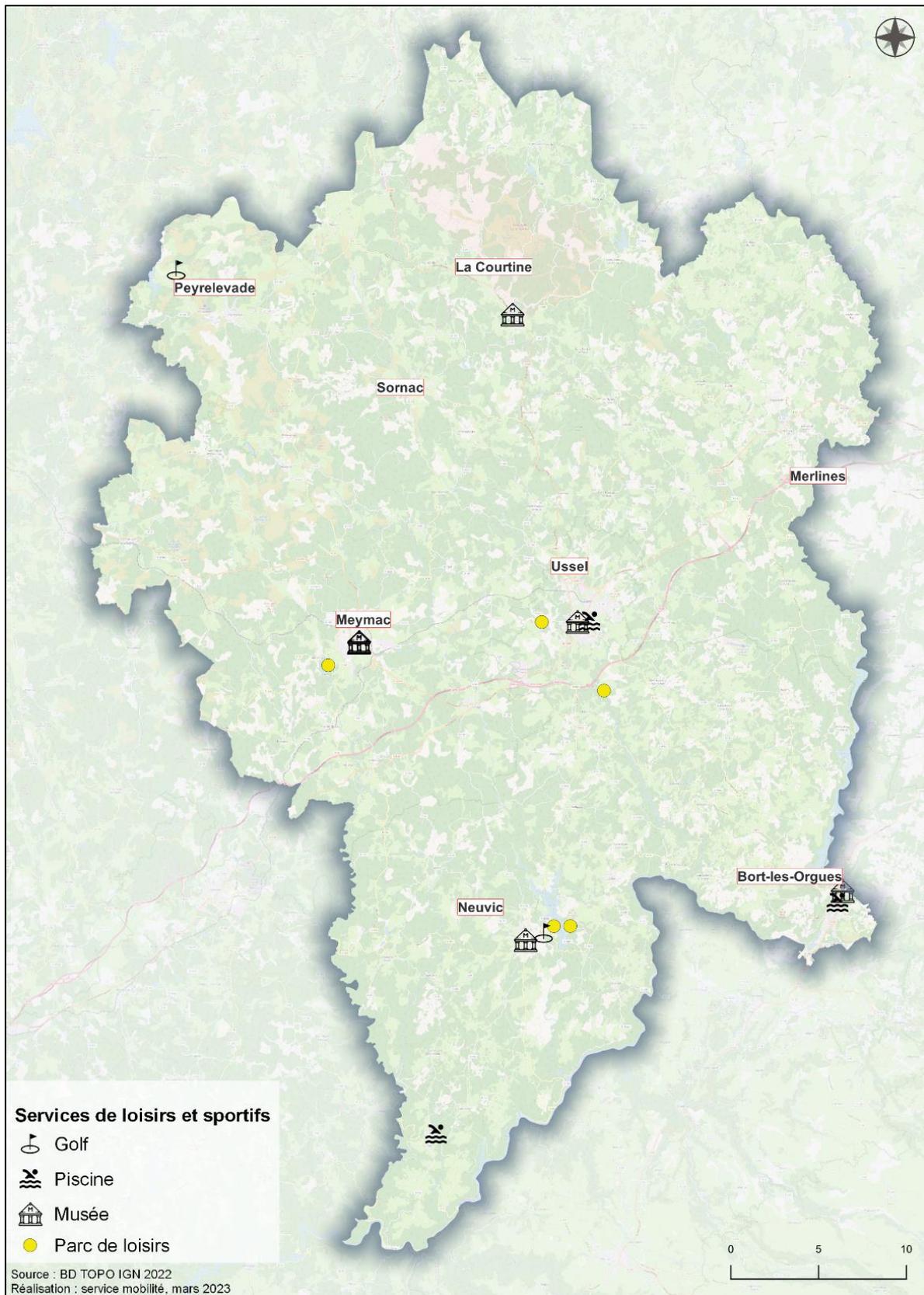


Figure 83 : Services de loisirs et de pratiques sportives sur le territoire de HCC. (Source : BD TOPO IGN, 2022. Réalisation : service mobilité, mars 2023).

Le territoire de Haute-Corrèze possède de nombreux équipements de loisirs et sportifs pouvant générer un flux significatif (de 8 à 10 000 visiteurs/an), et ce, sur différentes communes du territoire.

- Bort-les-Orgues :
 - Musée de la tannerie
 - Château de Val
 - Base de loisirs des Aubazines (baignade + parc aqua-récréatif)
 - Piscine municipale
 - Site naturel des Orgues

- Ussel :
 - Complexe sportif (piscine-gymnases-stades)
 - Base de loisirs de Ponty
 - Station sport-Nature au Château de la Diège (location de VTT électrique)

- Meymac/Ambrugeat :
 - Base de loisirs de Séchemailles
 - Mont Bessou (tour observatoire à 1 000m d'altitude avec point de vue sur les Monts du Cantal et de l'Auvergne)

- Neuvic :
 - Base de loisirs du lac
 - Golf

- Saint-Merd-les-Oussines :
 - Tourbière du Longeyroux
 - Site des Cars (vestiges gallo-romains)

Également, d'autres équipements générant un flux plus faible (5 000 personnes/an) façonnent le territoire de l'intercommunalité :

- Eygurande :
 - Plan d'eau de l'Abeille avec le VVF (Villages Vacances Familles)
- Ligniac :
 - Base de loisirs du Maury
- Soursac :
 - Gabarre de Haute-Dordogne
 - Base de loisirs
- Mestes :
 - Parc acrobatique
- Peyrelevade :
 - Golf du Chammet

Une forte dynamique associative et institutionnelle favorise les actions de proximité sur le territoire avec 4,1 associations pour 100 habitants contre 2,5 pour la moyenne nationale. Près de 1000 associations donc dans le domaine de la culture, du sport, des loisirs, de la santé, du

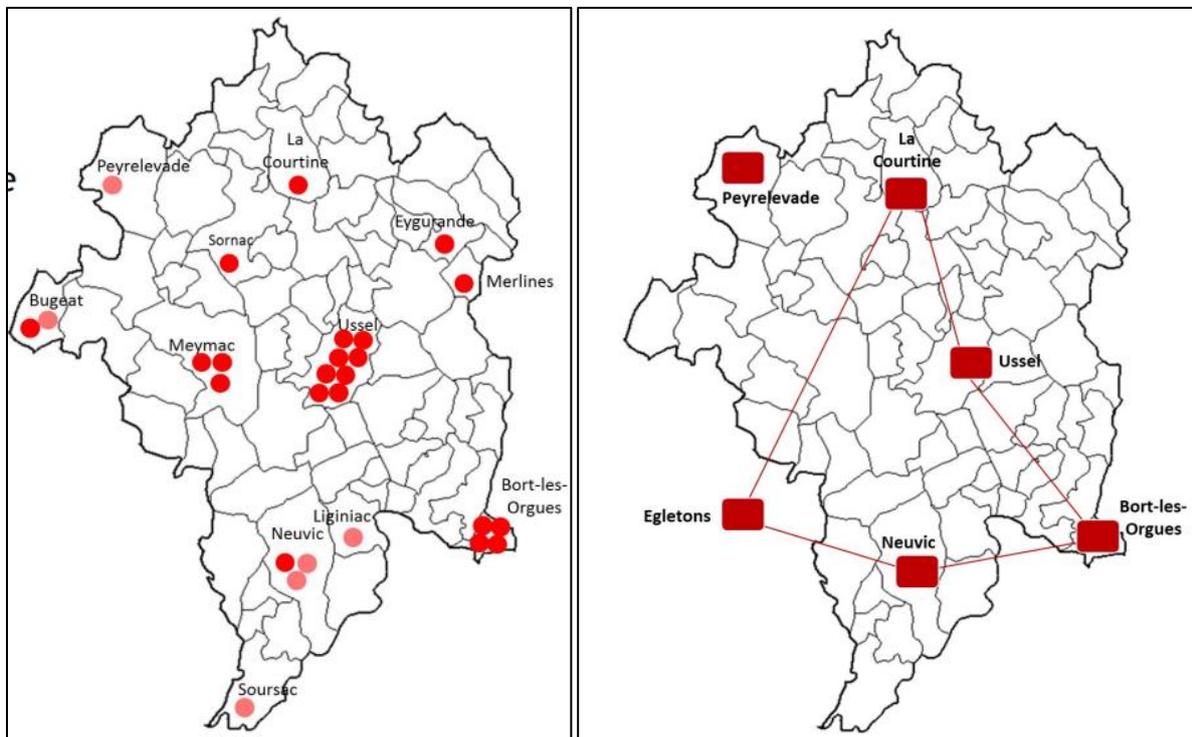
social, de l'éducation, de l'économie, de l'environnement... sont recensées sur notre territoire. 90% d'entre elles bénéficient pour leur fonctionnement de la présence de bénévoles.

Les lieux liés à la santé et au social

Bien que la Haute-Corrèze soit un territoire rural, celui-ci dispose de plusieurs établissements de santé.

L'offre libérale sur le territoire :

- 159 professionnels de santé (92 infirmiers, 20 médecins généralistes, 15 pharmacies, 37 kinésithérapeutes, 16 dentistes)
- 7 Maisons de santé
- 2 Pôles de santé (Pôle Millesoins et Pôle de Santé de Haute-Corrèze)
- 5 Instances de coordination de l'autonomie
- 6 EHPAD
- 5 structures de la Fondation Jacques Chirac



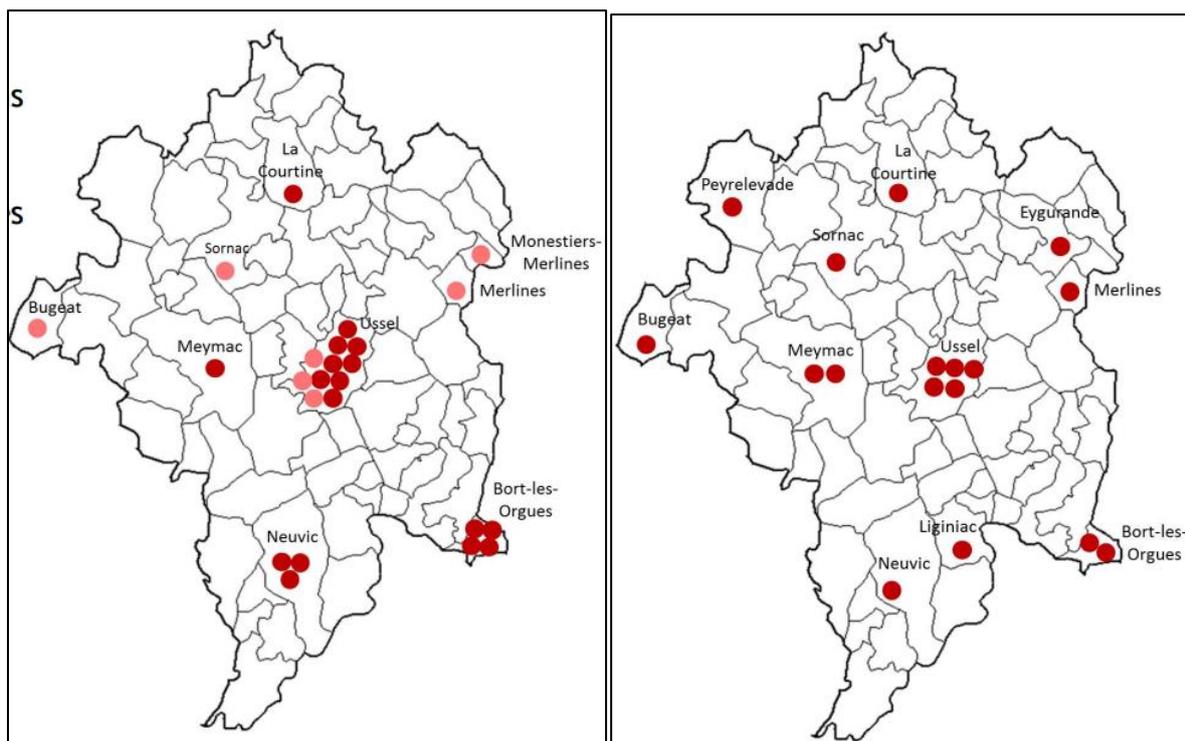


Figure 84 : Offre de médecins généralistes (en haut à gauche), de pôles de santé (en haut à droite), de dentistes (en bas à gauche) et de pharmacie (en bas à droite) sur le territoire de HCC. (Source : Contrat local de santé 2018-2022).

L'offre hospitalière :

- Centre Hospitalier d'Ussel (MCO, SSR, USLD...) : 239 lits en hospitalisation ;
- Centre Hospitalier du Pays d'Eygurande (psychiatrie, SSR) : 193 lits en hospitalisation complète en psychiatrie, 39 places d'hôpital de jour ;
- Centre Hospitalier de Bort les Orgues (médecine, SSR, USLD) : 30 lits en hospitalisation, 80 lits en EHPAD, 6 places en accueil de jour ;
- Offre de consultations spécialisées importante aux CH Ussel et Bort les Orgues et à la MSP Ussel.

Accessibilité/Mobilité :

- 5 services de transport ambulancier à Meymac, Ussel et Bort les Orgues.
- De nombreuses compagnies de taxis privés
- Un service de transport à la demande proposé par le CD19 réservés aux personnes à mobilité réduite (Handimobile)

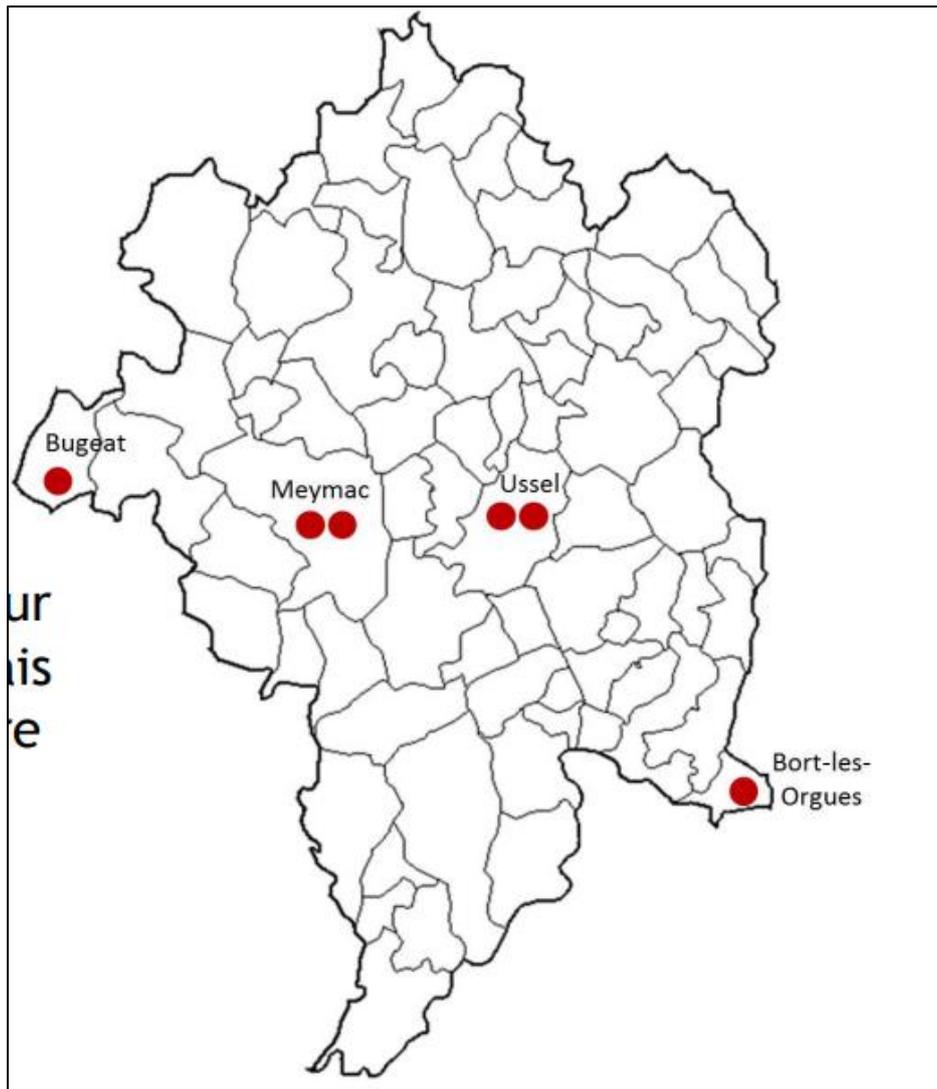


Figure 85 : Offre de transport d'ambulances sur le territoire de HCC. (Source : Contrat local de santé 2018-2022).

Le territoire compte également 7 maisons de santé pluriprofessionnelles dont 5 organisées en pôles de santé :

- Le pôle de santé de Haute-Corrèze Ventadour avec les MSP de La Courtine, Ussel, Bort les Orgues, Neuvic et Egletons (située hors HCC)
- Le pôle de santé Millesoins avec les MSP de Peyrelevade et Bugeat (hors HCC).
- Des cabinets libéraux dépendants des pôles de santé.

24 médecins généraux travaillent dans ces maisons de santé dont un tiers sur celle d'Ussel.

D'autres professionnels de la santé exercent aussi au sein des MSP :

- Dentistes
- Kinés
- Ostéopathes (vacataires)
- Psychologues (vacataires)
- Diététiciens
- Orthoptistes

HCC est également gestionnaire de 3 maisons de santé (La Courtine, Peyrelevade et Neuvic) avec le projet de rattacher la MSP d'Ussel en 2023.

Au cours des deux dernières années, **38% des foyers** de la CC Haute Corrèze Communauté ont **renoncé aux soins** notamment pour **7% en raison de l'absence de moyens de transports**.

Concernant les personnes âgées, 52% vivent seules et dans un habitat plutôt excentré : davantage de personnes âgées déclarant vivre dans un village (31%) et dans un hameau ou un habitat isolé (26%). 10% n'ont que peu de contacts (1 fois par mois ou moins) avec une ou plusieurs personnes (famille, amis, voisins...). Un sentiment de solitude souvent décrit, mais éprouvé de manière régulière chez 9% des personnes âgées, et des pensées suicidaires reconnues par 8% d'entre elles.

Également, des difficultés de transports rapportées par 38% des 75 ans et plus en Creuse (vs 31% en ex-Limousin), et ce davantage pour les femmes que les hommes : 45% vs 27%. De même **48% des femmes de 75 ans et plus ne disposent pas du permis de conduire contre 10% des hommes. Une personne âgée sur 5 a renoncé à des soins** en Haute-Corrèze au cours des 12 derniers mois (20%), **pour des raisons** financières (15%) ou **de transports (13%)**.

L'offre de santé en Haute-Corrèze

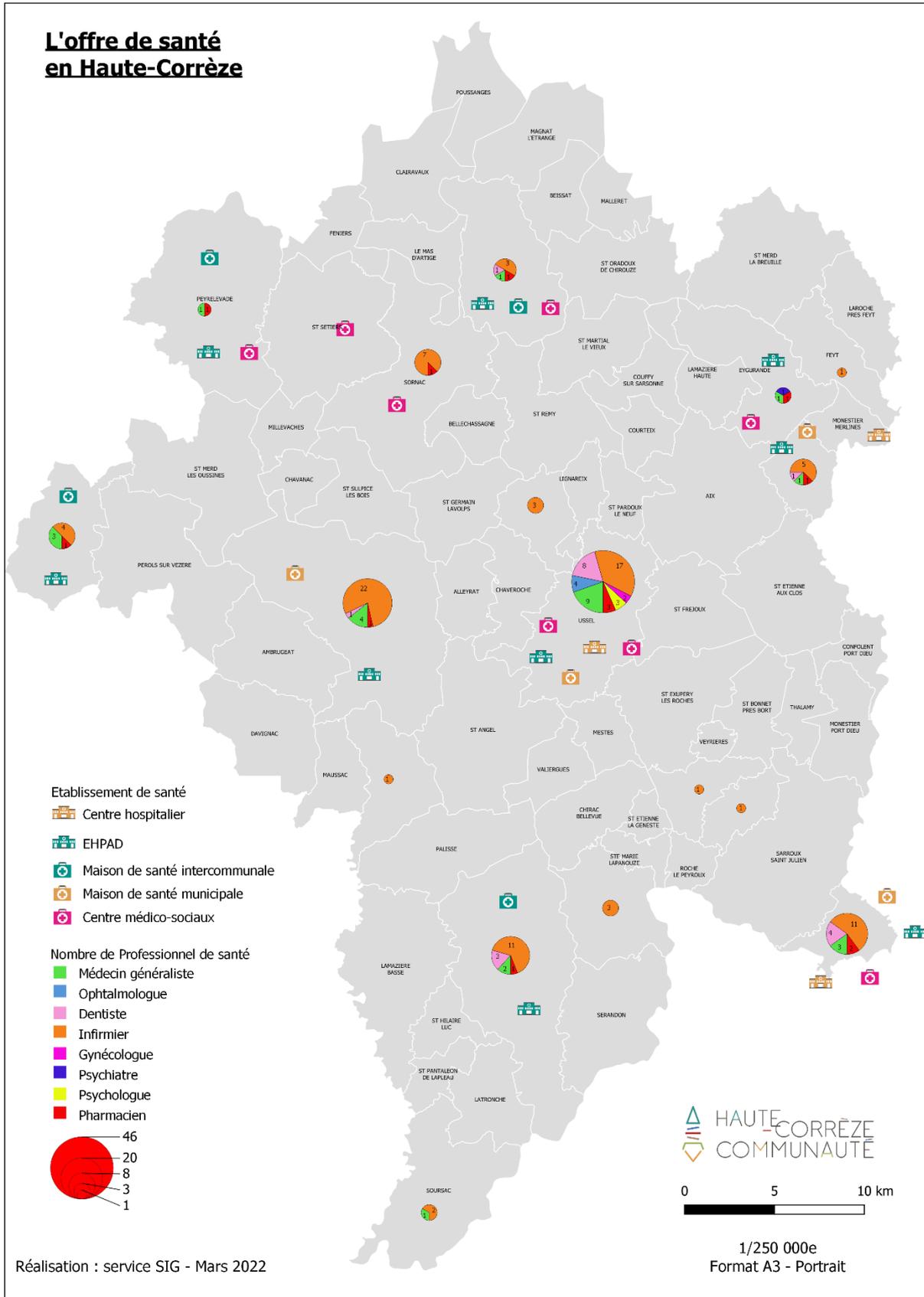


Figure 86 : L'offre de santé en Haute-Corrèze. (Source : base de données de HCC. Réalisation : service SIG, mars 2022).

Les lieux liés à l'enfance et à la jeunesse

Haute-Corrèze Communauté gère une micro-crèche (installée à Sornac) et un relais d'accueil petite enfance itinérant (lieu ressource d'échange, d'écoute et d'information destiné aux parents, aux assistantes maternelles indépendantes et aux gardes à domicile). Également, la Communauté de communes gère les accueils collectifs de mineurs pour les 3-17 ans : garderie, ateliers après l'école, aménagement des rythmes scolaires, périscolaire (accueil le mercredi) et extrascolaire (accueil pendant les vacances), séjours... tous sont des espaces ludiques mais aussi des lieux d'apprentissage, espaces évolutifs de liberté, de découverte, de préparation à la citoyenneté. Un Point Information Jeunesse (PIJ), également géré par HCC, est ouvert à tous les jeunes de 14 à 25 ans.

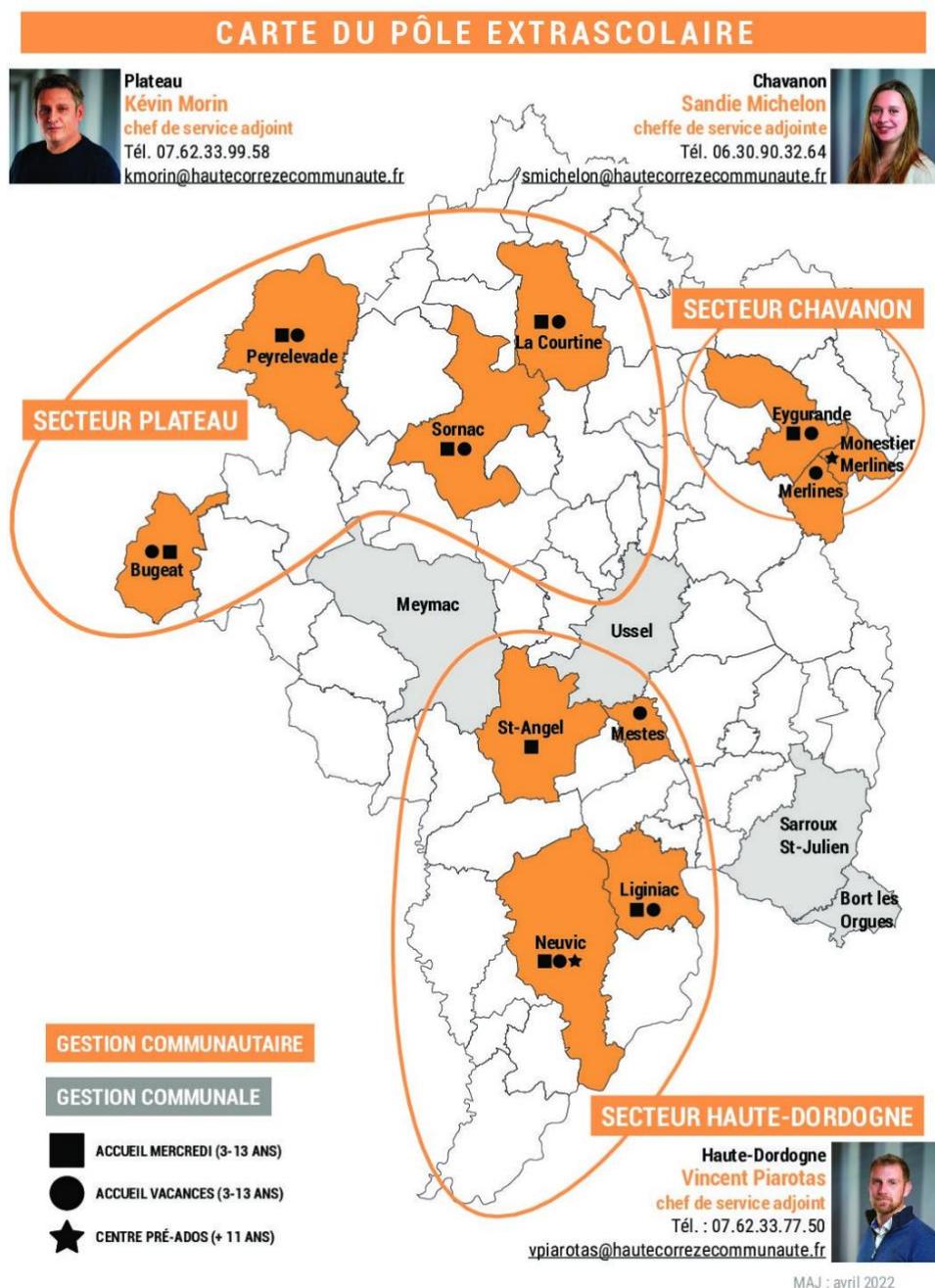


Figure 87 : Carte du pôle extrascolaire (Source : service enfance jeunesse, avril 2022).

Pour le secteur Haute Dordogne, voici les sites des accueils de loisirs :

En périscolaire :

- Ecole maternelle et élémentaire de Neuvic
- Ecole de Liginac
- Ecole de Lamazière-Basse
- Ecole de Palisse
- Ecole Soursac
- Ecole de Saint Angel

En extrascolaire (vacances) :

- Ecole élémentaire de Neuvic
- Gymnase de Liginac
- Ecole de Mestes
- PIJ de Neuvic

Pour le secteur du Plateau :

- Accueil de loisirs de Sornac : périscolaire, extrascolaire
- Accueil de loisirs de Peyrelevade : périscolaire, extrascolaire
- Accueil de loisirs de La Courtine : périscolaire, extrascolaire
- Micro-crèche sur la commune de Sornac

Pour le secteur du Chavanon :

- Ecole élémentaire à Merlines
- Ecole élémentaire à Eygurande

Divers endroits dédiés à l'enfance et à la jeunesse existent dans le territoire et sont administrés par les municipalités, notamment dans les communes d'Ussel et de Meymac.

2.4 La démarche de concertation : les besoins de la population du territoire

2.4.1 Le retour des élus

Initialement, des rencontres ont été planifiées en octobre-novembre 2022 avec les responsables du territoire, notamment les élus du bureau communautaire, les élus communautaires, les maires et les adjoints, dans le but de recueillir leurs besoins et leur expertise. Ces réunions ont été organisées en fonction des secteurs correspondant aux anciennes Communautés de Communes du territoire :

- Gorges de la Haute-Dordogne,
- Pays d'Eygurande,
- Sources de la Creuse,
- Ussel - Meymac - Haute-Corrèze,
- Val et plateaux bortoïis,
- Bugeat-Sornac-Millevaches au Cœur.

L'objectif était d'obtenir une compréhension approfondie des besoins spécifiques à chaque secteur et de recueillir les informations des élus afin d'alimenter le diagnostic.

En amont des réunions, un questionnaire a été transmis à chaque communes. L'objectif de ce diagnostic était d'acquérir une meilleure connaissance des communes, de ses évolutions, de ses besoins, etc.

Sur les 71 communes (*ce questionnaire a été réalisé et transmis avant le départ de la commune de Bugeat*), 27 ont répondu, soit 1/3 des communes.

Synthèse des résultats du questionnaire des élus

Pratique de mobilité

- **85% ont répondu que les habitants se déplacent principalement au sein de l'intercommunalité.**
50% hors de HCC.
- **93% ont répondu « Ussel-Meymac – Haute-Corrèze » comme secteur vers lequel les habitants ont le plus de déplacements.**
- 52% vers des territoires hors HCC, 26% vers les Gorges de la Haute Dordogne, 22% vers le Pays d'Eygurande et Val et plateaux bortoïsis.
 - ⇒ Les **raisons professionnelles**, les **commerces**, les **loisirs**, les **services publics** et la **santé** sont les **principales raisons de déplacements des habitants** selon les répondants.
 - ⇒ Les habitants se déplacent davantage la semaine que le weekend selon les répondants (respectivement 96% et 54%).

Offres de mobilité

- Les offres de transports présentées selon les répondants sont les lignes de transports scolaires et les lignes de la Région Nouvelle Aquitaine.

Qualité des infrastructures routières

- **92% des répondants considèrent les conditions de circulations comme bonnes**
13% considère que les conditions de circulations sont compliquées toute l'année en période de pointe.
- Pour **92% des répondants, l'accès aux grands axes routiers est facile.**
- **84% des répondants estiment qu'il est facile de stationner dans les centres-bourgs.**
12% estiment que le stationnement est compliqué.

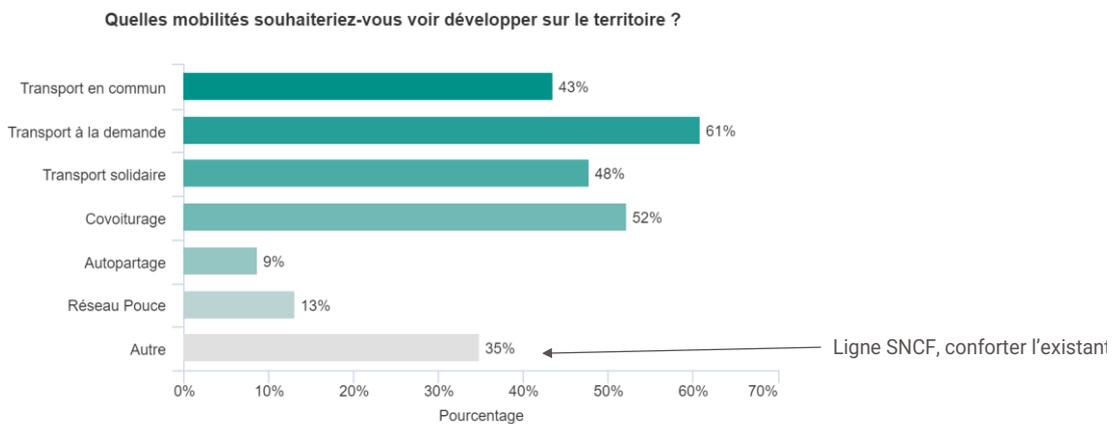
Qualité des infrastructures pour les mobilités actives (vélo, marche)

- **41% des répondants estiment que les aménagements piétons sont suffisamment nombreux, adaptés et sécurisés.**
28% estiment que les aménagements piétons ne sont pas assez nombreux, adaptés et sécurisés.
- **63% considèrent que la place du piéton est suffisante dans les centres-bourgs.**
Les accès aux établissements publics sont considérés comme bien aménagés pour les piétons (91%) et les vélos (59%).
- **54% ne sont pas d'accord avec l'affirmation suivante « Il est dangereux de faire du vélo ».**

Mobilité PMR

- **77% des répondants estiment que les centres-bourgs sont accessibles aux PMR.**

Les solutions de mobilité



Priorités en matière de mobilité

- Accès aux soins notamment pour les personnes âgées
- Accès aux services publics à Ussel
- Covoiturage/TAD

Synthèse des réunions élus

Lors des réunions, un pré-diagnostic a été présenté, et les élus étaient invités à partager tous les éléments importants pour le diagnostic. Cela incluait des informations sur les solutions de mobilité existantes, l'expertise spécifique à leur territoire, ainsi que les besoins connus de la commune et de ses habitants, entre autres.

	Pays d'Eygurande	Sources de la Creuse	Gorges de la Haute-Dordogne	Val et plateaux bortoïis	Ussel - Meymac - Haute-Corrèze	Bugeat-Sornac-Millevalches au Cœur
Solutions/comportements de mobilité existant.e.s	Solidarité entre voisins existantes et très pratiquée sur le territoire					
	Le service proposé par la Région Nouvelle Aquitaine d'emprunter les cars scolaires est très peu connu notamment en raison du manque de communication et des horaires peu adaptés					
	Le dispositif Rezo Pouce est très peu connu des habitants et de ce fait très peu utilisé					
	Peu de connaissance des services de TAD par les habitants en raison d'un manque de communication. Service de TAD par l'ICA d'Ussel peu utilisé mais TAD Handimobile a du succès sur le territoire					
	L'Office du tourisme de Haute-Corrèze et l'antenne d'Eygurande ont proposé un service de location de vélo mais celui-ci s'est arrêté à la suite d'un nombre important de vols des vélos	Un service de TAD mis en place par la commune de la Courtine avait été proposé pour les habitants et s'est arrêté car cela ne correspondait pas aux souhaits de la population de rejoindre les centres urbains proches du territoire comme Clermont-Ferrand, Limoges et Brive-La-Gaillarde.	Projet d'une borne de recharge électrique au camping de Chantegril à Liginiaç utilisable par les habitants	Le Camping des Aubazines à Bort-les-Orgues propose des locations de VAE pour ses touristes		Une navette entre Bugeat et Ussel a existé mais celle-ci s'est arrêté en raison de son manque de succès
	La mission locale de Ussel propose une aide au permis de conduire et le prêt de mobylette pour les jeunes de moins de 25 ans.	Un service de TAD pour les PMR a existé sur la commune de Gioux et de Clairavaux mais celui-ci s'est arrêté en raison de son manque de succès				

	La Région Nouvelle Aquitaine finance le permis pour les élèves de établissements régionaux d'enseignement adapté (EREA).	Projet d'une deuxième borne de recharge électrique sur La Courtine qui sera installée par le SDEC				
Besoins de la commune/habitants	Le vélo n'est pas un moyen de déplacement adapté pour les trajets domicile-travail notamment en raison du relief et de la distance entre les communes. Cependant pour des déplacements de loisirs, le vélo électrique est pertinent.					
	Pratique du vélo est dangereuse sur le territoire notamment sur les routes de campagnes					
	Fort besoin de la part des jeunes en matière de mobilité (dépendant de leurs parents)					
Solutions à développer	Service de location de VAE pour les déplacements de loisirs					
	Développer une application de covoiturage locale					
	Inverser les déplacements, les commerces viennent aux habitants : service de livraison à domicile des commerces					
	Mise en place de navettes de 15 places régulières entre les principaux pôles du territoire comme Neuvic, Ussel, Eygurande, Bort-les-Orgues et également vers Egletons.					
	Relancer le dispositif Rezo Pouce (communiquer et animer le dispositif)					
	Développement de bornes de recharges électriques					
	Création d'aires de covoiturage notamment à Ussel vers la route pour Sornac					
	Services de location de voitures sans permis pour les jeunes					
Aide au permis de conduire						

2.4.2 Les besoins de la population

Les besoins des lycéens et étudiants

Afin d'améliorer la qualité de vie étudiante en Haute-Corrèze, une démarche de concertation a été mise en place pour recueillir les besoins et les attentes des jeunes. Malgré la prédominance de la population des plus de 60 ans représentant 35% du territoire, il est important de considérer également la présence significative des jeunes qui peuplent le territoire. Avec 11 collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur, ces jeunes constituent une partie importante de la communauté locale.

Afin qu'ils puissent nous faire part de leurs opinions et de leurs besoins en matière de déplacements et de transports, un questionnaire leur a été envoyé. Le retour de 200 élèves a permis de mettre en évidence des problématiques qui leur sont propres. Pour approfondir cette enquête, la chargée de mission est également allée à leur rencontre. Au cours des mois de mai et juin 2023, trois lycées ont été consultés et 60 élèves ont pu donc être entendus. Les trois autres établissements seront consultés à la rentrée prochaine puisque les examens de fin d'année scolaire ont rendu compliqué l'organisation d'un temps de rencontre.



Figure 88 : Photographie des interventions de la Chargée de mission Mobilité dans les lycées du territoire. (Laetitia SAUREL, 15 et 25 mai 2023).

Synthèse des résultats du questionnaire des lycéens et étudiants

Concernant le profil des enquêtés, plus de la moitié ont moins de 18 ans (56%), moins d'un tiers ont plus de 18 ans (27%) et 18% ont 18 ans.

Fréquence et modes de transport

49% des répondants choisissent de ne pas emprunter les cars scolaires. Parmi les 51% restants qui les utilisent, certains rencontrent des difficultés pour différentes raisons :

- 14,5% jugent que les fréquences des cars ne sont pas adaptées à leurs horaires personnels et aux horaires des trains.
- 11% estiment que les horaires des cars ne sont pas réguliers.
- 10% constatent que les cars sont souvent surchargés, ce qui entraîne un manque de place.

- 4% indiquent que les arrêts de cars ne sont pas sécurisés.

Il est à noter que certains des répondants empruntent les trains pour se rendre à leurs écoles. Parmi eux, 44% rencontrent régulièrement des retards, tandis que 22% constatent que les trains sont fréquemment surchargés.

Pour leurs trajets du quotidien, en dehors des transports scolaires :

- 91% se déplacent en voiture seul ou véhiculé par un ami.e :
 - 30% à chaque fois
 - 33% régulièrement
 - 19% occasionnellement
 - 17% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 17% se déplacent en véhicule sans permis :
 - 2% à chaque fois
 - 8% régulièrement
 - 5% occasionnellement
 - 3% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 7% utilisent les taxis principalement lorsqu'ils n'ont pas d'autres choix
- 38% se déplacent en autocar :
 - 9% à chaque fois
 - 11% régulièrement
 - 10% occasionnellement
 - 9% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 44% prennent le train :
 - 11% à chaque fois
 - 10% régulièrement
 - 13% occasionnellement
 - 13% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 39% se déplacent en covoiturage :
 - 4% à chaque fois
 - 6% régulièrement
 - 21% occasionnellement
 - 10% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 94% ne pratiquent jamais l'autostop
- 27,5% se déplacent à vélo (95% n'utilisent pas le vélo électrique):
 - 2% à chaque fois
 - 8% régulièrement
 - 12% occasionnellement
 - 6% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement
- 69% se déplacent à pied :
 - 16% à chaque fois
 - 23% régulièrement
 - 22% occasionnellement
 - 10% uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement

Les raisons pour lesquelles les jeunes n'utilisent pas certains modes de transport sont variées :

- Les horaires des cars et des trains ne sont pas assez réguliers.
- Il y a un manque de lignes de cars ou de trains, en particulier entre Ussel et Clermont-Ferrand.
- Le coût des transports, que ce soit les abonnements pour les cars ou les trains, les taxis, ou l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), est considéré comme trop élevé.
- Les arrêts de cars et les gares sont trop éloignés du domicile.
- Les distances à parcourir à vélo sont jugées trop importantes.
- Les trajets en cars sont considérés comme trop longs.
- Il y a un sentiment d'insécurité à vélo en raison du manque de pistes cyclables, et les jeunes ressentent particulièrement une insécurité lorsqu'ils pratiquent l'autostop, surtout les femmes.

Ces diverses raisons contribuent à la réticence des jeunes à utiliser certains modes de transport, ce qui explique la sur utilisation de la voiture.

Néanmoins, sur les 200 répondants, on constate que 30% d'entre eux possèdent le permis de conduire, tandis que 46% n'ont pas encore pu le passer en raison de leur jeune âge. En outre, 24% des répondants ne possèdent pas le permis de conduire. Parmi ceux-ci, 38% choisissent de ne pas le passer pour des raisons personnelles, 17% en raison de difficultés financières et 6% en raison de difficultés pour se rendre à l'auto-école.

Focus sur la pratique du covoiturage

Parmi les répondants, 5% seraient enclins à envisager de faire du covoiturage tous les jours, tandis que 13% le considéreraient comme une option régulière, c'est-à-dire plusieurs fois par semaine. De plus, 23% pourraient envisager de covoiturer de manière occasionnelle, et 34% seulement quelques fois par an.

Cependant, il est intéressant de noter que si les conducteurs étaient rémunérés et que le prix d'un trajet était très attractif, 53% des répondants seraient incités à covoiturer. Cette incitation financière jouerait donc un rôle significatif dans leur décision de participer au covoiturage.

Focus sur l'autostop et le service Rezo Pouce

Parmi les personnes pratiquant l'autostop, on observe que 33% d'entre elles ne sont pas au courant de l'existence des arrêts Rezo Pouce. En revanche, 42% connaissent ces arrêts, mais ne les utilisent pas. Les raisons de cette non-utilisation sont liées au fait que les panneaux ne leur sont pas utiles (20%) ou bien qu'ils ne connaissent pas l'emplacement de ces arrêts (40%). Enfin, 25% des répondants utilisent effectivement les arrêts Rezo Pouce pour leurs déplacements.

Focus sur l'usage du vélo

En ce qui concerne la possession de vélos, 37% des répondants en possèdent un ou plusieurs de type classique, 26% possèdent un VTT électrique, tandis que seulement 6% en possèdent un à assistance électrique (VAE). De plus, 33% des répondants déclarent ne pas posséder de vélo du tout.

Il est important de souligner que les jeunes utilisent relativement peu leurs vélos : 31% d'entre eux l'utilisent quelques fois par an, 28% quelques fois par mois, 22% l'utilisent plusieurs fois par semaine et seuls 4% l'utilisent presque tous les jours. De plus, il est triste de constater que 14% des jeunes possédant un vélo ne l'utilisent jamais, ce qui témoigne d'un faible niveau d'utilisation malgré la possession. Effectivement, cela s'explique, comme mentionné précédemment, par le sentiment

d'insécurité ressenti par les jeunes lorsqu'ils utilisent leur vélo sur le territoire. Ce sentiment d'insécurité est principalement dû au manque de pistes cyclables ou d'itinéraires spécifiquement sécurisés pour les cyclistes. Le manque d'infrastructures adaptées peut rendre les déplacements à vélo plus risqués, ce qui peut dissuader les jeunes de les utiliser plus fréquemment.

Effectivement, du fait de la sous-utilisation des vélos, les distances parcourues par les jeunes sont relativement faibles. En moyenne, sur une période d'un mois, les jeunes parcourent moins de 10 km à vélo. Plus précisément, 55% d'entre eux parcourent des distances allant de 1 à 5 km, tandis que 22% parcourent des distances de 6 à 10 km.

Cependant, il est intéressant de noter que 45% des jeunes parcourent des distances plus importantes à vélo. Parmi eux, 14% parcourent de 11 à 15 km, 10% parcourent de 16 à 20 km et 21% couvrent plus de 20 km en un mois.

Ces données suggèrent que bien que la majorité des jeunes parcourent de courtes distances à vélo en moyenne, il existe une part significative d'entre eux qui sont prêts à parcourir des distances plus longues, ce qui soulève des possibilités d'encourager davantage l'utilisation du vélo comme moyen de transport pour de plus grands trajets.

Néanmoins, la majorité des déplacements à vélo effectués par les jeunes sont liés à des activités sportives, représentant 66% des cas. Ensuite, 41% des déplacements à vélo sont effectués à des fins de loisirs, ce qui démontre un attrait pour les promenades et les sorties récréatives à vélo.

En revanche, seuls 10% des jeunes utilisent le vélo pour se rendre sur leur lieu d'études, ce qui montre que cette pratique n'est pas encore très répandue pour les déplacements scolaires. De même, seuls 12% des répondants utilisent le vélo pour faire leurs courses.

Ces chiffres suggèrent que le vélo est davantage utilisé pour les activités de loisirs et de sport que comme moyen de transport quotidien pour les déplacements scolaires ou les courses.

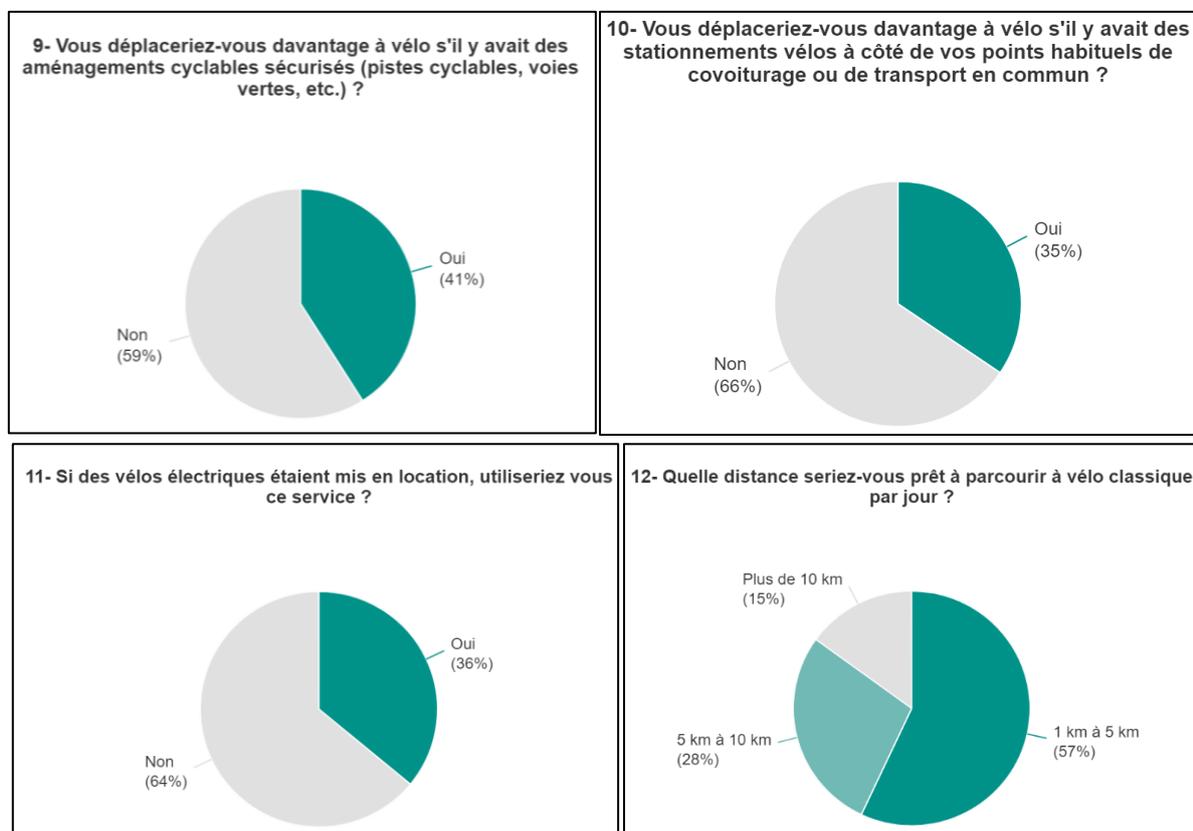
96% des jeunes n'ont jamais utilisé leur vélo pour rejoindre un transport en commun ou pour effectuer un covoiturage, principalement en raison des raisons suivantes :

- 45% des jeunes estiment que la distance à parcourir en vélo pour rejoindre un transport en commun ou un covoiturage est souvent trop importante, ce qui rend l'option du vélo moins pratique pour ces déplacements.
- 23% indiquent qu'ils n'ont pas accès à des stationnements sécurisés où laisser leur vélo près des lieux de prise en charge des transports en commun ou des covoitages. L'absence d'infrastructures de stationnement sécurisées peut dissuader les jeunes d'opter pour le vélo dans le cadre de ces déplacements.
- 16% évoquent la météo comme un facteur limitant. Les conditions météorologiques peu favorables peuvent rendre l'utilisation du vélo moins confortable, voire impraticable, ce qui peut décourager les jeunes de l'adopter comme moyen de déplacement pour rejoindre un transport en commun ou un covoiturage.

En ce qui concerne le stationnement des vélos, les jeunes rencontrent diverses situations :

- 41% n'ont pas la possibilité de stationner leurs vélos dans leur établissement, ce qui signifie qu'ils ne disposent pas de places dédiées pour garer leurs vélos sur le site où ils étudient ou travaillent.
- 45% ont la possibilité de stationner leurs vélos dans leur établissement, mais cela n'est pas sécurisé. Cela peut se traduire par l'absence d'emplacements spécifiques pour les vélos ou par des installations de stationnement insuffisamment sécurisées, ce qui peut être décourageant pour les utilisateurs potentiels de vélos.
- 14% ont la chance de pouvoir stationner leurs vélos dans des stationnements sécurisés, tels que des box fermés. Ces emplacements offrent une meilleure sécurité pour les vélos, réduisant ainsi le risque de vol ou de dégradations.

Ces chiffres montrent que de nombreux établissements ne proposent pas suffisamment de solutions de stationnement sécurisé pour les vélos, ce qui peut être un frein à l'utilisation de ce mode de transport par les jeunes.



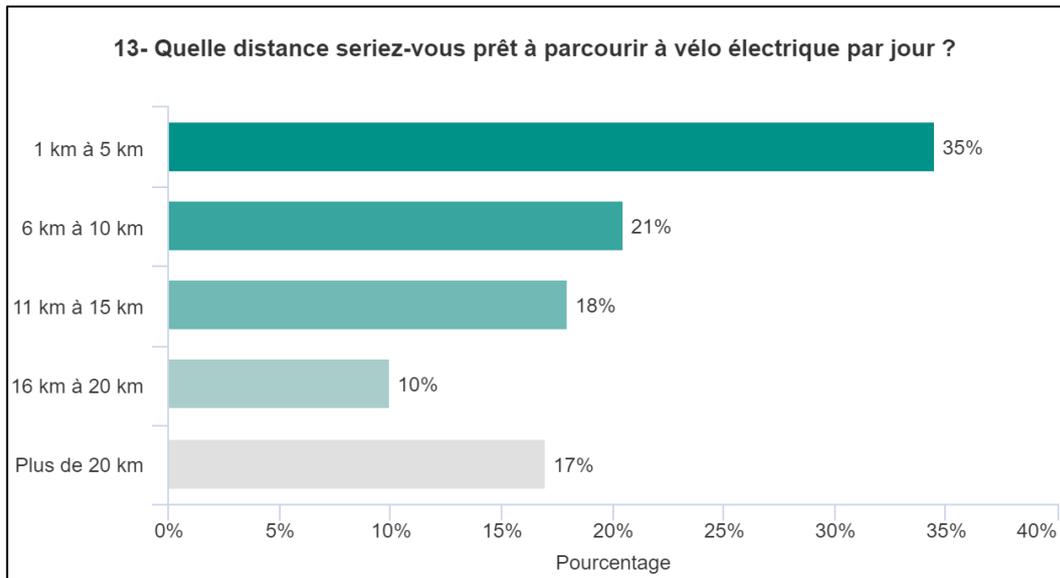


Figure 89 : Réponses des répondants à différentes questions concernant le vélo et son usage possible. (Source : questionnaire mobilité envoyé aux lycéens et étudiants du territoire. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

On observe que les jeunes ne sont généralement pas enclins à utiliser le vélo comme moyen de transport quotidien. Cependant, la création de voies sécurisées dédiées encouragerait son utilisation, avec 41% des participants prêts à faire du vélo s'il existait de tels aménagements. Malgré cela, une légère majorité de 59% resterait toujours peu encline à en faire. De même, la mise en place de parkings sécurisés pour vélos aux points de covoiturage ou de transport en commun ne susciterait pas une forte incitation chez les jeunes pour se déplacer à vélo. Ceci peut être expliqué par les raisons mentionnées précédemment.

Concernant la location de vélos électriques, elle semble être une solution plus ou moins intéressante pour les jeunes, car 36% utiliseraient ce service s'il était disponible. Qu'il s'agisse d'un vélo classique ou électrique, les distances courtes, de 1 à 5 km, seraient les trajets privilégiés par les jeunes pour se déplacer à vélo, représentant respectivement 57% et 35%.

Toutefois, en ce qui concerne les vélos électriques, un plus grand nombre de jeunes seraient prêts à parcourir des distances supérieures à 5 km : 21% pour des trajets de 6 à 10 km, 18% pour 11 à 15 km, 10% pour 16 à 20 km et 17% pour des distances de plus de 20 km.

Pratiques de mobilité

14- Trajets réguliers - Précisez le secteur géographique le plus régulier pour chaque type de déplacement

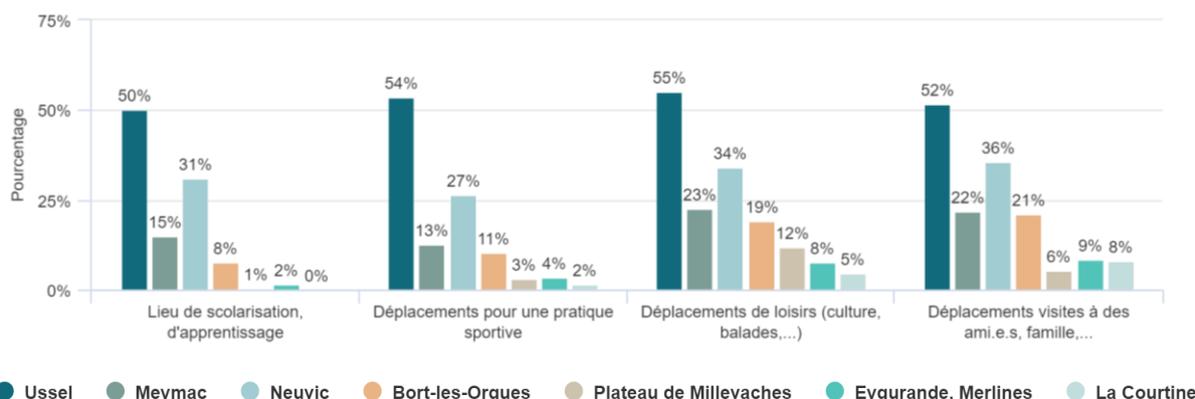


Figure 90 : Réponses des jeunes concernant leurs secteurs de déplacements régulier. (Source : questionnaire mobilité envoyé aux lycéens et étudiants du territoire. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

Les graphiques ci-dessus démontrent clairement que les jeunes privilégient principalement les déplacements vers les villes d'Ussel, Neuvic et Meymac, qui sont trois pôles importants pour leurs activités quotidiennes telles que les études, la pratique sportive, les loisirs, etc. En dehors du territoire de la Communauté de communes Haute-Corrèze (HCC), la commune d'Egletons est également le lieu de nombreux déplacements des jeunes, étant donné qu'elle abrite un lycée. De plus, les jeunes se déplacent également vers les départements voisins tels que le Cantal ou le Puy de Dôme, notamment vers Clermont-Ferrand.

76% des répondants ne semblent pas rencontrer de difficultés pour se déplacer sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté. Néanmoins, 38% rencontrent des difficultés, dont 14% pour se déplacer à vélo, 13% à pied et 11% en véhicules motorisés.

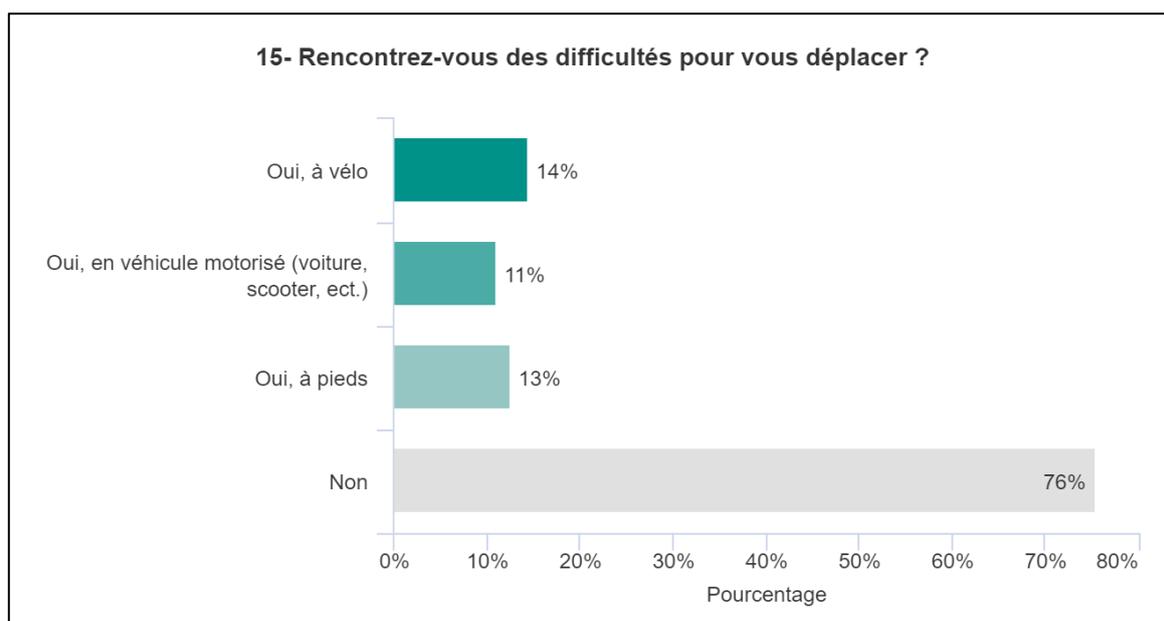


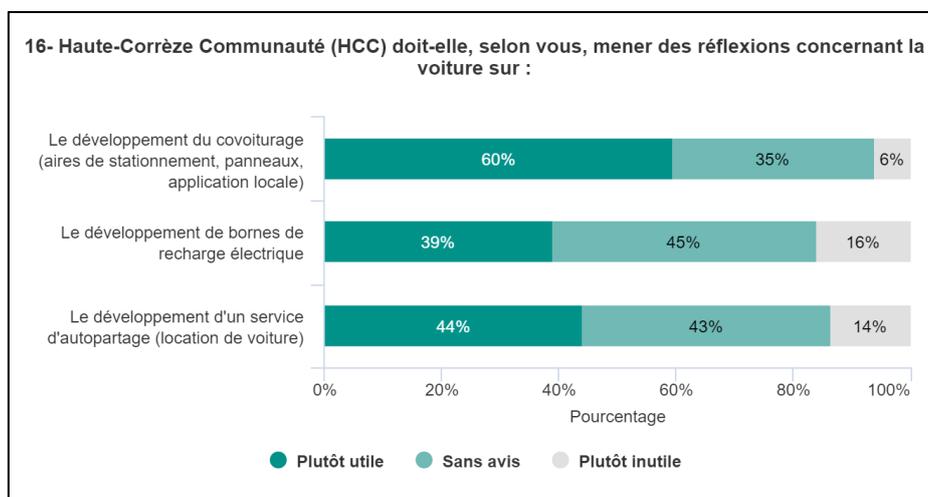
Figure 91 : Réponses des jeunes à la question « Rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer ? ». (Source : questionnaire mobilité envoyé aux lycéens et étudiants du territoire. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

Les raisons principales avancées sont les suivantes : un manque d'infrastructures spécifiques pour le vélo (50%), un sentiment d'insécurité sur les routes (46%), un manque de places de stationnement (36%) et un manque de signalisation routière (10%).

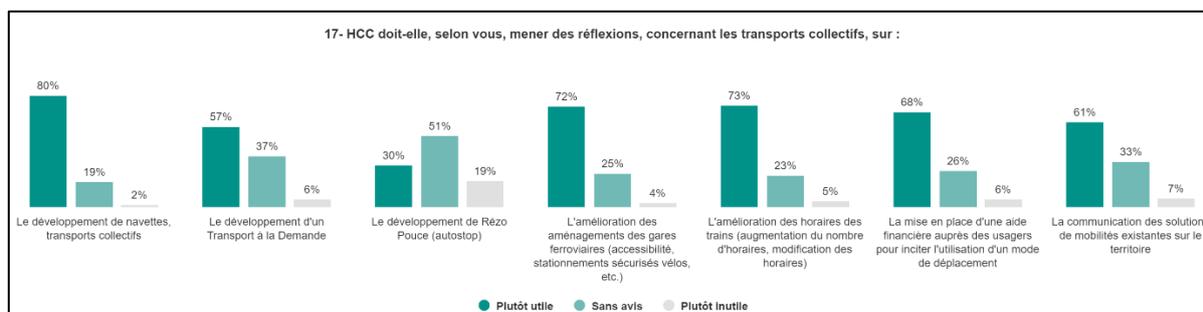
Améliorations attendues

En ce qui concerne les idées que les jeunes aimeraient voir mises en œuvre par la collectivité :

- Concernant la voiture :
 - 60% souhaitent que la HCC se concentre sur le développement du covoiturage, (aires de stationnement dédiées, panneaux, développement d'une application dédiée, etc.).
 - 39% sont favorables au développement de bornes de recharge pour véhicules électriques.
 - 44% expriment leur intérêt pour la mise en place d'un service d'autopartage.



- Concernant les transports collectifs :
 - 80% souhaitent la mise en place d'une navette.
 - 57% désirent le développement du Transport à la demande.
 - 30% expriment leur intérêt pour le développement de Rezo Pouce.
 - 72% demandent l'amélioration des gares ferroviaires (accessibilité, stationnement vélos sécurisés, etc.).
 - 73% souhaitent l'amélioration des horaires de trains.
 - 68% sont en faveur de la mise en place d'une aide financière pour inciter l'utilisation d'un mode de déplacement.
 - 61% souhaitent la communication des solutions existantes sur le territoire.



- Concernant les modes actifs (marche, vélo) :

- 61% souhaitent des aménagements piétons dans les centres-bourg.
- 71% demandent l'amélioration des espaces publics pour les personnes à mobilité réduite (zones d'espaces public aménagés PMR).
- 63% veulent une meilleure accessibilité piétonne et cyclable des gares.
- 65% désirent le développement d'itinéraires piétons sécurisés autour des établissements publics.
- 67% souhaitent le développement d'aménagements cyclables tels que pistes et voies cyclables.
- 66% demandent davantage de stationnements vélos.
- 55% expriment leur intérêt pour le développement de la location de vélo à longue et courte durée.
- 45% aimeraient bénéficier d'une aide à l'acquisition d'un VAE (vélo à assistance électrique).
- 56% encouragent et souhaitent être formés à la pratique du vélo.

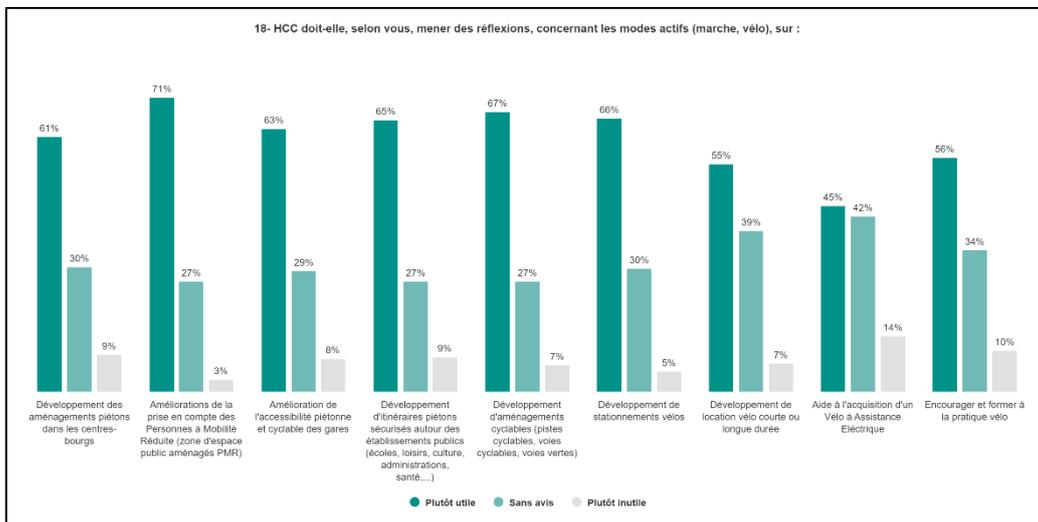
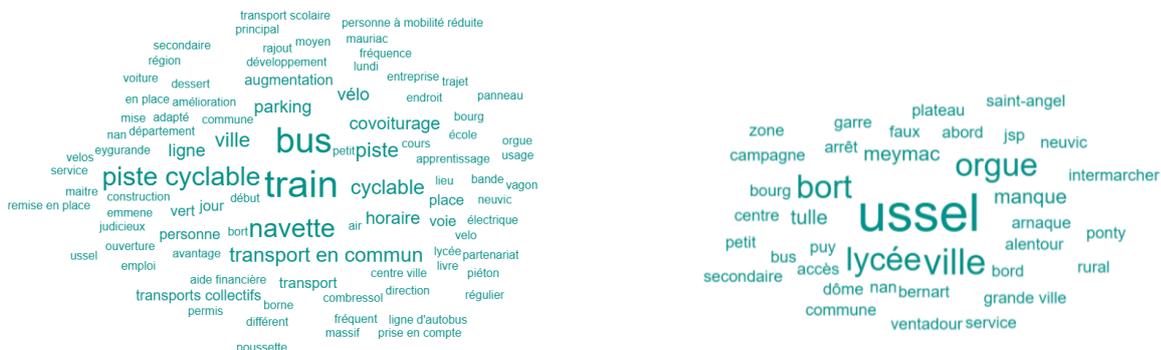


Figure 92 : Réponses des jeunes concernant les réflexions que doit mener HCC sur la voiture, les transports collectifs et les modes actifs. (Source : questionnaire mobilité envoyé aux lycéens et étudiants du territoire. Réalisation : service mobilité, juillet 2023).

Amélioration prioritaire n°1 et secteur/lieux concerné :



Les besoins des habitants

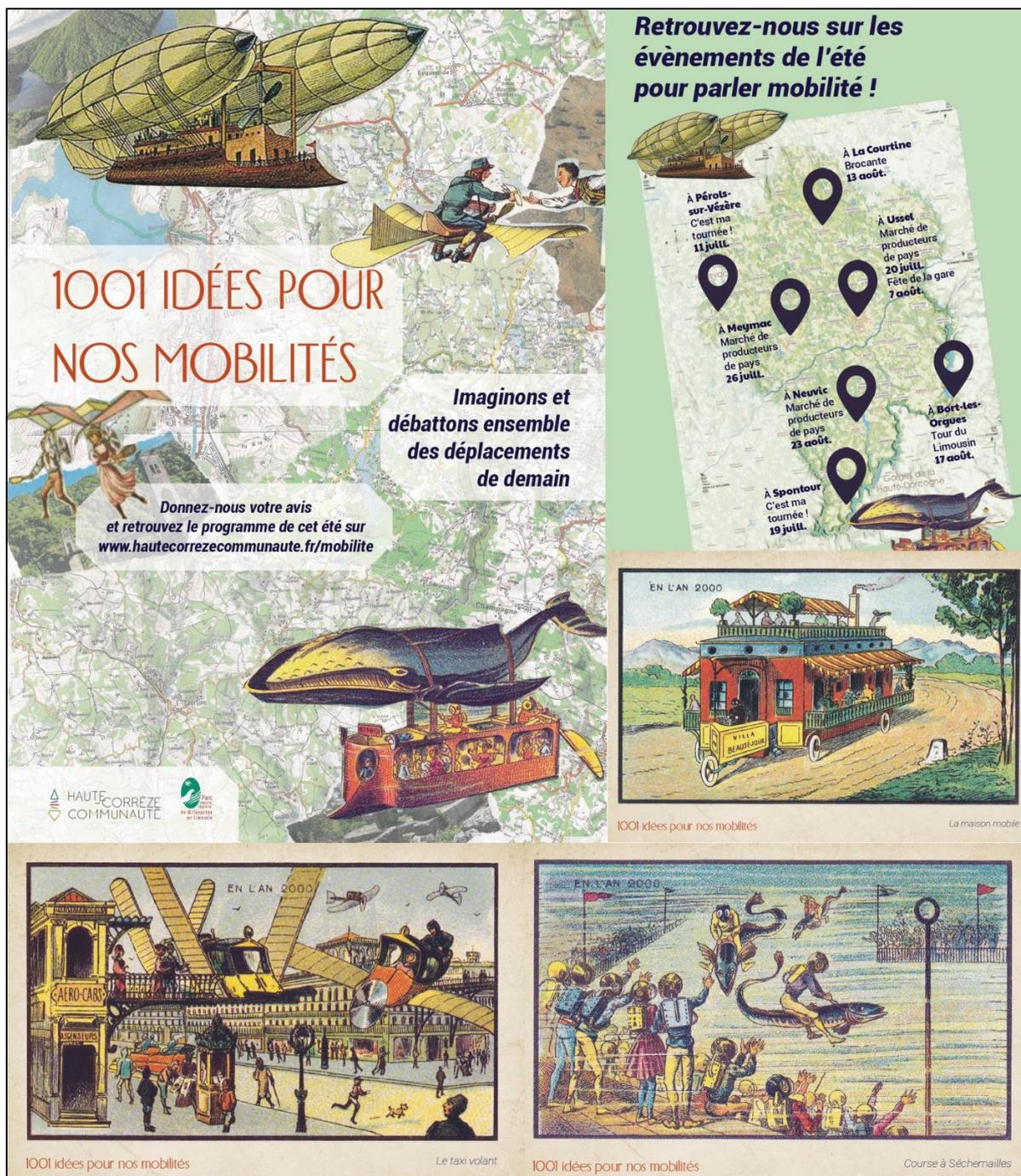


Figure 94 : Affiches, flyer et cartes-postales de la démarche de concertation. (Réalisation : service de communication et mobilité, avril-mai 2023)

Dans le but d'étayer le diagnostic et de comprendre les besoins et attentes de la population en termes de mobilité, Haute-Corrèze Communauté a souhaité entamer un dialogue ouvert avec les résidents du territoire et mettre en place une démarche participative. Le premier volet de cette consultation a consisté en un questionnaire en ligne, permettant ainsi aux habitants de faire part de leurs opinions et besoins concernant les déplacements et les transports. Ce questionnaire a constitué la première

étape d'un processus de consultation plus vaste visant à impliquer les citoyens dans la réflexion sur la mobilité.

Le deuxième volet a impliqué la participation du service de mobilité à divers événements qui ont eu lieu de juillet à août 2023 dans le but d'approfondir les sujets clés identifiés lors de l'élaboration du diagnostic. Des animations ont été proposées pour encourager les échanges et recueillir les opinions de la population.

Voici la liste des événements où le service de mobilité est intervenu :

- "C'est ma tournée" :
 - Mardi 11 juillet à Pérols-sur-Vézère
 - Mercredi 19 juillet à Spontour
- Sur les marchés de Pays et de producteurs :
 - Ussel le 20 juillet
 - Meymac le 26 juillet
 - Neuvic le 23 août
- Dans les supermarchés en juillet et en août.
- Fête de la gare à Ussel le lundi 7 août.
- Brocante de la Courtine le dimanche 13 août.
- Tour du Limousin le jeudi 17 août.

Lors de ces événements, les habitants, visiteurs, touristes ont été invités à voter pour la ou les solutions de mobilité qu'ils estiment prioritaires entre la marche, le vélo/véhicules intermédiaires²⁴, le transport solidaire, le transport à la demande, le transport collectif, la voiture électrique, le covoiturage et l'autostop, sur le territoire et d'expliquer pourquoi. Ainsi, les participants avaient la possibilité de voter en utilisant une balle pour désigner la solution qu'ils considéraient comme prioritaire parmi celles présentées dans les différentes urnes, et en utilisant des billes pour exprimer leur soutien envers les autres solutions qu'ils souhaitaient voir se développer sur le territoire.

Cette animation ludique visait à révéler les attentes de la population et de prioriser les actions du plan d'actions à partir de 2024.

²⁴ Les véhicules intermédiaires désignent divers véhicules de transport de personnes ou de marchandises dont les caractéristiques se situent entre celles du vélo électrique et celles de l'automobile tels que les « speed bikes », les vélomobiles, les microvoitures électriques, les voiturettes, etc.



Figure 95 : Stand mobilité lors des différents évènements proposés sur le territoire de HCC de juillet à août 2023. (Source : service communication, juillet/août 2023).

Synthèse des résultats du questionnaire

103 habitants ont répondu au questionnaire en ligne.

Pratiques générales de mobilité

100% des répondants possèdent le permis de conduire.

Parmi les personnes interrogées, **70% possèdent plusieurs types de véhicules motorisés** tels que des voitures, des fourgons, des camionnettes, des camping-cars, et autres. En moyenne, les foyers détiennent deux véhicules (46%), tandis que 28% en possèdent un, et 24% en ont plus de trois. Seul 2% ne possèdent pas de véhicules motorisés. De plus, 17% des répondants possèdent au moins un véhicule à deux roues, tandis que **56% disposent d'un ou de plusieurs vélos**, qu'ils soient classiques ou électriques.

Focus sur la voiture électrique

Seulement **3% des participants possèdent** actuellement une **voiture électrique**. Cependant, un pourcentage significatif, soit **23%, envisagent d'acquérir** une telle voiture à l'avenir. En revanche, 74% ne sont pas enclins à acheter une voiture électrique, et leurs raisons varient :

- 72% citent le prix d'achat élevé comme principal obstacle à l'acquisition d'une voiture électrique.
- 68% mentionnent une autonomie jugée limitée.
- 48% signalent le manque de bornes de recharge publiques comme un facteur décisif.
- 45% se préoccupent de l'impact environnemental.
- 26% considèrent le coût des installations d'une borne de recharge à domicile comme un obstacle.
- 19% relèvent la complexité du branchement et de la recharge de la voiture électrique.
- 18% trouvent les offres des constructeurs automobiles peu attrayantes pour opter pour une voiture électrique.

Focus sur l'autostop

Seulement **12% des répondants pratiquent l'autostop**. Parmi eux, seul **8% font usage des arrêts Rezo Pouce** présents sur plusieurs communes du secteur des Gorges de la Haute-Dordogne. Un tiers des répondants, soit **33%, ne connaissent pas l'existence de ces arrêts**, tandis que la majorité, soit **58%, connaissent leur existence mais ne les utilisent pas** notamment car ils ne leurs sont pas utiles ou mal positionnés.

Focus sur le vélo

Parmi les répondants, 49% ont moins de deux vélos à leur disposition, tandis que 52% en possèdent plus de deux. Parmi ceux qui possèdent des vélos, **16% disposent d'un VAE** (Vélo à Assistance Électrique), **35% n'en possèdent pas mais pourraient envisager d'en acheter un**, et 50% n'ont pas l'intention d'en acquérir. Cette faible part de VAE sur le territoire s'explique principalement par le coût d'achat élevé d'un VAE, cité par 73% des répondants, suivi de la topographie du territoire dont le relief peut être important (20%), les conditions météorologiques parfois compliqué, en particulier l'hiver (19%), l'impact environnemental d'un vélo électrique (17%), et par le simple désintérêt pour la pratique du vélo (16%).

En ce qui concerne l'utilisation du vélo, **un tiers des répondants (35%) l'utilisent de manière occasionnelle**, quelques fois par an, tandis que **25% l'utilisent quelques fois par semaine**, et 18% quelques fois par mois. En revanche, **15% n'utilisent jamais le vélo**, tandis que **7% s'en servent presque tous les jours**. Les déplacements à vélo se font principalement à des fins sportives (60%) ou de loisirs (40%). Environ 21% l'utilisent pour faire leurs courses, tandis que **19% s'en servent pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'études**. En conséquence, les distances parcourues à vélo se limitent généralement à moins de 5 km par mois, reflétant ainsi une utilisation principalement axée sur les loisirs, en particulier les activités sportives, et sur de courtes distances, en raison de sa pratique relativement occasionnelle.

Par conséquent, la majorité des répondants n'utilisent jamais le vélo pour prendre un moyen de transport en commun ou rejoindre un covoiturage en raison des distances souvent trop importante et le manque d'itinéraires sécurisés pour s'y rendre (56%), de l'absence de stationnements sécurisés (29%), du relief important sur le territoire (16%) et de la difficulté pour transporter ses bagages.

Cependant, les personnes interrogées expriment leur volonté de **recourir davantage au vélo** dans certaines conditions, notamment **si des aménagements cyclables sécurisés étaient disponibles**, ce qui est le cas pour **64%** d'entre elles. De plus, 38% considèrent que des parkings sécurisés près des arrêts de covoiturage ou de transport en commun seraient une incitation positive à utiliser le vélo. En ce qui concerne un service de location de vélos électriques, 45% seraient prêts à l'utiliser, tandis que 55% ne le considèrent pas comme une option intéressante.

En ce qui concerne les distances que les répondants seraient prêts à parcourir à vélo, la plupart (**53%**) **accepteraient de faire entre 1 et 5 km par jour avec un vélo classique**. Cependant, plus d'un tiers (26%) ne prévoient pas de parcourir de telles distances à vélo, 14% seraient prêts à faire entre 6 et 10 km, et 8% envisagent de parcourir plus de 10 km. En ce qui concerne les **vélos électriques**, les répondants se montrent plus enclins à parcourir des distances plus importantes, avec **20% prêts à faire de 6 à 10 km, 19% de 11 à 15 km, 16% de 16 à 20 km**, et 7% prêts à parcourir plus de 20 km. Cependant, 15% des répondants ne souhaitent toujours pas utiliser le vélo, tandis que 23% limiteraient encore leur utilisation à des trajets de 1 à 5 km.

Les déplacements quotidiens : les modes de transport

Pour les **déplacements quotidiens**, à l'exception des balades et des week-ends, les répondants ont tendance à utiliser différents modes de transport de la manière suivante :

- En voiture :
 - **A chaque fois** pour **60%** d'entre eux,
 - Occasionnellement pour 11%
 - Uniquement s'ils n'ont pas d'autre option à 11%
- En véhicules sans permis (comme les deux-roues) :
 - Régulièrement pour 3%
 - Occasionnellement pour 6%
 - Uniquement s'ils n'ont pas d'autre option à 6%
 - Jamais pour 85%
- En taxis :
 - Occasionnellement pour 12%
 - Uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement pour 5%
 - Jamais pour 83%
- En autocar :
 - Occasionnellement pour 20%
 - Uniquement s'ils ne peuvent pas faire autrement pour 10%
 - **Jamais pour 70%**
- En covoiturage :
 - Régulièrement pour 4%
 - Occasionnellement pour 25%
 - Uniquement s'ils n'ont pas d'autre option à 3%
 - **Jamais pour 67%**
- En train :
 - A chaque fois pour 5%
 - Régulièrement pour 11%
 - Occasionnellement pour 37%
 - Uniquement s'ils n'ont pas d'autre option pour 4%
 - **Jamais pour 45%**
- A vélo classique :
 - À chaque fois pour 3%
 - Régulièrement pour 9%
 - Occasionnellement pour 16%
 - Uniquement s'ils n'ont pas d'autre option à 7%
 - **Jamais pour 65%**
- A Vélo à assistance électrique :
 - À chaque fois pour 3%
 - Régulièrement pour 8%
 - Occasionnellement pour 7%
 - **Jamais pour 92%**
- A pied, quand cela est possible (en fonction de la distance, de la météo) :
 - **À chaque fois pour 18%**

La plupart des habitants effectuent principalement leurs déplacements administratifs (56%) et ceux liés à la santé (62%) au sein de la commune d'Ussel. En revanche, en ce qui concerne les déplacements de loisirs, la population a tendance à se déplacer plus largement, à la fois à travers l'ensemble du territoire local et même au-delà des limites de HCC.

En dehors de HCC, **la population se rend assez fréquemment dans les villes de Tulle, Brive, Limoges et Clermont-Ferrand**, plusieurs fois par mois. Ainsi, les habitants effectuent des déplacements dans les départements voisins, tels que la Haute-Vienne, la Creuse, le Puy-de-Dôme et le Cantal.

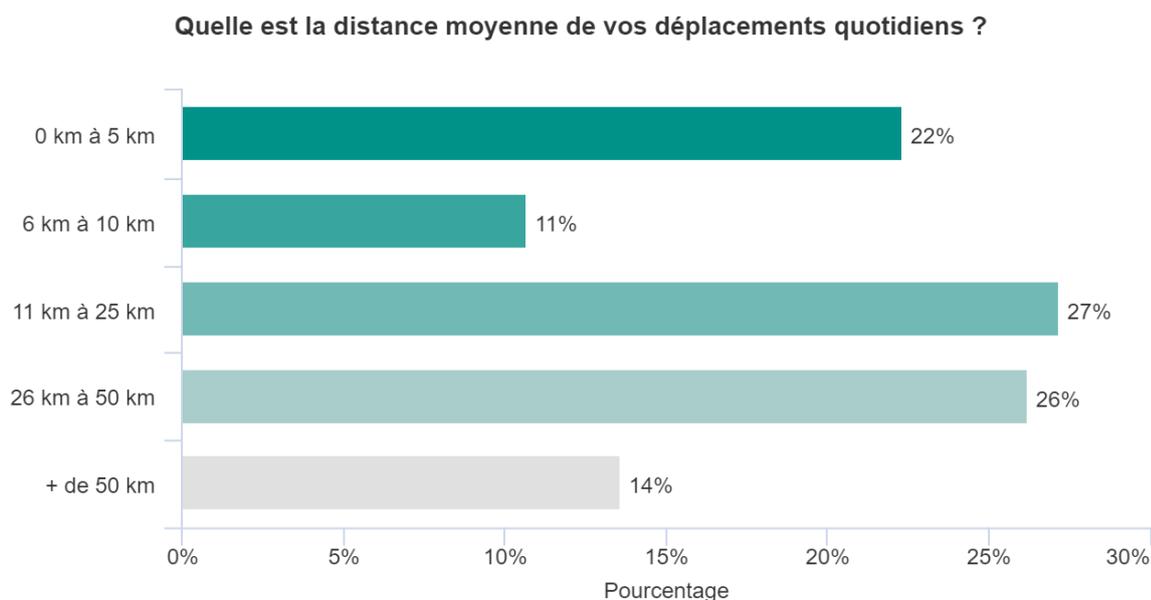


Figure 98 : Graphique représentant les distances moyennes des déplacements quotidiens de la population. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

En ce qui concerne les distances moyennes, les réponses varient considérablement. **Plus de la moitié des répondants parcourent quotidiennement entre 10 et 50 km par jour**, avec 27% parcourant entre 11 et 25 km, et 26% entre 26 et 50 km. Cependant, **environ un cinquième des répondants effectuent des déplacements de moins de 5 km par jour**. Cela indique que le territoire compte à la fois des résidents qui se déplacent peu et d'autres qui parcourent de plus longues distances quotidiennement.

Canaux de communication privilégiés

La majorité des répondants privilégient l'utilisation de smartphones ou d'ordinateurs pour accéder à des informations liées à la mobilité. Cela inclut la recherche d'itinéraires, les horaires des trains et des bus, ainsi que les tarifs associés et pour voir les perturbations ou évolutions d'un service.

Conditions de déplacements en Haute-Corrèze

Globalement, les répondants estiment qu'ils se déplacent facilement ou assez facilement pour se déplacer vers leurs lieux de travail, d'études, pour leurs déplacements administratifs, leurs loisirs et leurs achats.

Les déplacements liés à la santé sont davantage perçus comme plus difficile (24% trouvent cela difficile de se déplacer pour des déplacements liés à la santé) en raison du manque de professionnels sur le territoire.

Focus sur les conditions de circulation en Haute-Corrèze

En ce qui concerne les conditions de circulation en voiture, une grande majorité des répondants, soit 83%, les considèrent comme bonnes toute l'année, quel que soit le moment de la journée. Ils estiment également que l'accès aux grands axes routiers est aisé à hauteur de 77%. De plus, ils jugent que les espaces de stationnement sont suffisants, y compris aux abords des écoles, et qu'il est aisé de se rendre en voiture aux commerces et aux services, selon 57% des répondants. En ce qui concerne la sécurité routière, la plupart des personnes trouvent les routes relativement sûres, bien que leur état de maintenance laisse à désirer selon les habitants. Cependant, la signalisation locale est généralement considérée comme satisfaisante. Il est à noter que de nombreux répondants ont mentionné des problèmes de circulation, en particulier dans la ville d'Ussel, en raison notamment du passage de camions dans le centre-ville.

Néanmoins, les habitants estiment qu'il serait bénéfique de mieux indiquer les emplacements de stationnement afin de favoriser la marche dans les centres-bourgs. De plus, ils suggèrent une sensibilisation à la conduite sur les voies partagées avec les cyclistes. En outre, les répondants expriment un besoin accru de déneigement et de salage préventif sur les routes en hiver.

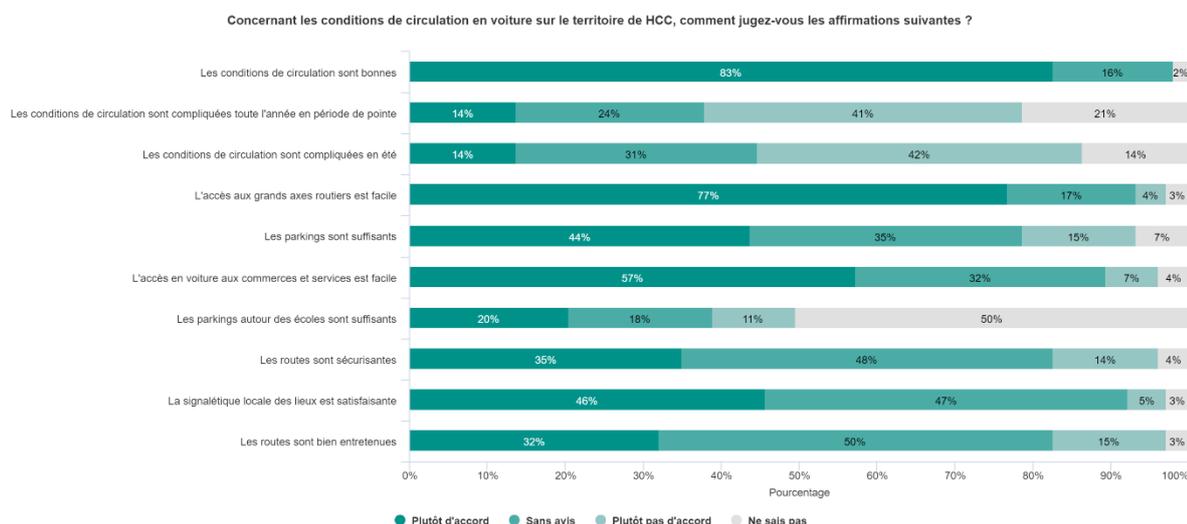


Figure 99 : Graphique représentant les avis de la population sur les conditions de circulation en voiture sur le territoire. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

En ce qui concerne les conditions de desserte ferroviaire, comme précédemment mentionné dans le diagnostic, la majorité des répondants (54%) ne sont **pas satisfaits des horaires et de la fréquence des deux lignes de train**. En ce qui concerne l'emplacement des gares, les avis sont partagés : 55% estiment qu'elles sont bien situées, tandis que 33% pensent qu'elles ne sont pas idéalement positionnées sur le territoire. Les sentiments sont similaires en ce qui concerne l'accessibilité des gares aux centres-bourgs. De plus, la plupart des répondants (58%) estiment que la population n'est pas suffisamment informée de l'offre ferroviaire. Sans surprise, **69% indiquent qu'ils utiliseraient davantage le train si l'offre était mieux adaptée à leurs besoins**.

De nombreuses personnes expriment le souhait de voir la ligne Ussel-Clermont rouvrir, ainsi que d'obtenir des horaires plus fréquents pour les lignes Ussel-Limoges et Ussel-Brive. Ils demandent également une politique tarifaire plus attractive afin de les encourager à choisir le train plutôt que la voiture, ainsi qu'une communication renforcée sur les offres ferroviaires disponibles. Par ailleurs, la question du "dernier kilomètre" suscite l'intérêt, avec de nombreuses suggestions telles que la mise

en place de navettes ou la location de vélos électriques depuis les gares pour faciliter la liaison entre la gare et leur destination finale.

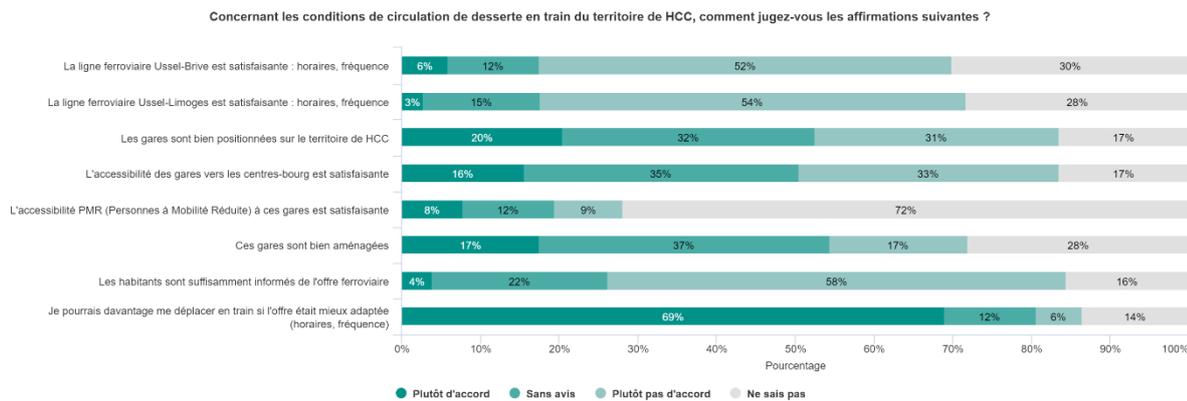


Figure 100 : Graphique représentant les avis de la population sur les conditions de desserte ferroviaire sur le territoire. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

De la même manière que pour le transport ferroviaire, les répondants considèrent que les **offres d'autocar régional ne sont pas satisfaisantes en termes d'horaires et de fréquence**. De plus, ils estiment que la population n'est **pas suffisamment informée de l'existence de ces offres**. En outre, 41% d'entre eux pensent que l'offre actuelle ne permet pas de relier efficacement les communes du territoire entre elles, ni de les connecter aux grandes villes telles que Clermont-Ferrand, Brive-la-Gaillarde, Limoges, Guéret, Aubusson, etc. Enfin, **54% indiquent qu'ils utiliseraient davantage les autocars si l'offre était mieux adaptée à leurs besoins**.

En conséquence, les répondants souhaitent une augmentation de la fréquence des trajets en autocar, des horaires plus adaptés à leurs besoins, ainsi qu'une amélioration de la communication concernant l'offre existante. Ils expriment également le désir de voir des liaisons par bus établies entre les communes du territoire, avec la possibilité d'arrêts aux aires de covoiturage pour favoriser la complémentarité entre les modes de transport.

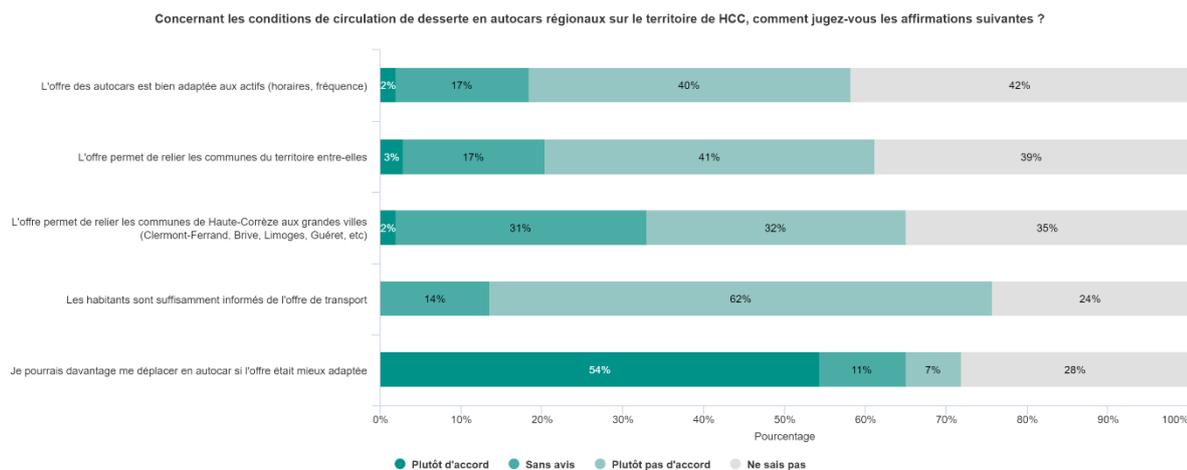


Figure 101 : Graphique représentant les avis de la population sur les conditions de desserte en autocar sur le territoire. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

En ce qui concerne les conditions de circulation pour les modes actifs, les réponses mettent en évidence que la place accordée aux piétons et aux cyclistes dans l'espace public est actuellement très limitée. En effet, 42% des répondants estiment que les aménagements piétons ne sont pas suffisamment nombreux, adaptés et sécurisés, notamment pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Les opinions divergent quant à l'accès à pied aux établissements scolaires, avec 15% estimant que les accès sont bien aménagés, tandis que 14% pensent le contraire. En ce qui concerne le vélo, 21% des répondants estiment que les accès ne sont pas bien aménagés, principalement en raison du manque de places de stationnement pour les vélos (55%). Seulement **1% considère qu'il est sécurisé de faire du vélo en Haute-Corrèze**. Enfin, la majorité des répondants indiquent qu'ils **pourraient utiliser davantage la marche ou le vélo si des infrastructures dédiées étaient développées**.

De nombreuses idées ont été proposées par les répondants pour améliorer la situation :

- La création de plus de pistes cyclables, notamment dans la ville d'Ussel depuis Ussel vers les zones de l'Empereur et du Bois Saint-Michel
- Des itinéraires sécurisés entre les communes pôles du territoire
- L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos
- La mise en place d'une offre de location de vélos électriques à la fois pour de courtes et de longues durées.
- La promotion et la sensibilisation à l'usage du vélo.
- L'élargissement des trottoirs, en particulier dans les centres-bourgs, notamment à Ussel.

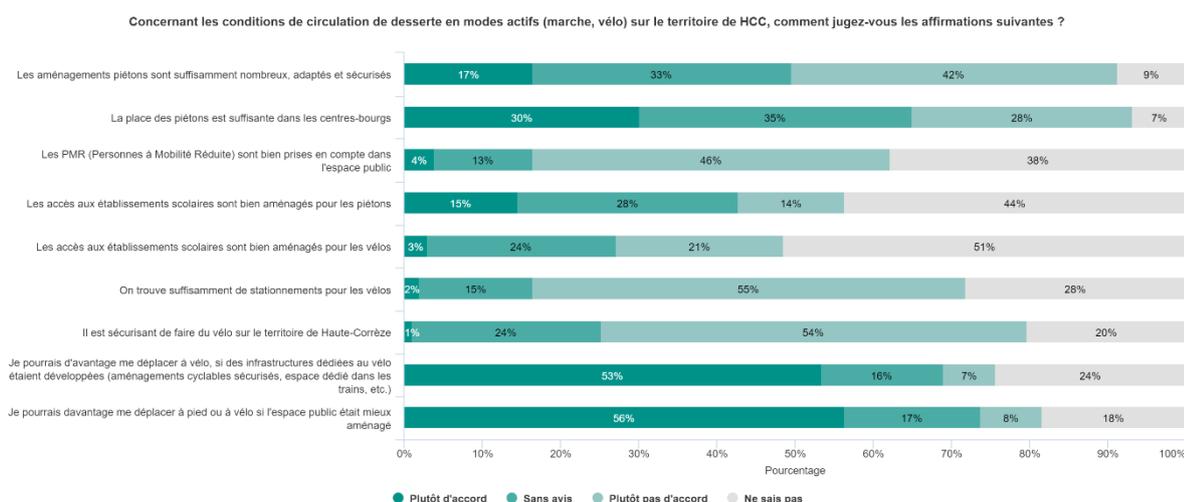


Figure 102 : Graphique représentant les avis de la population sur les conditions de circulation à vélo ou à pied sur le territoire. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

Conclusion

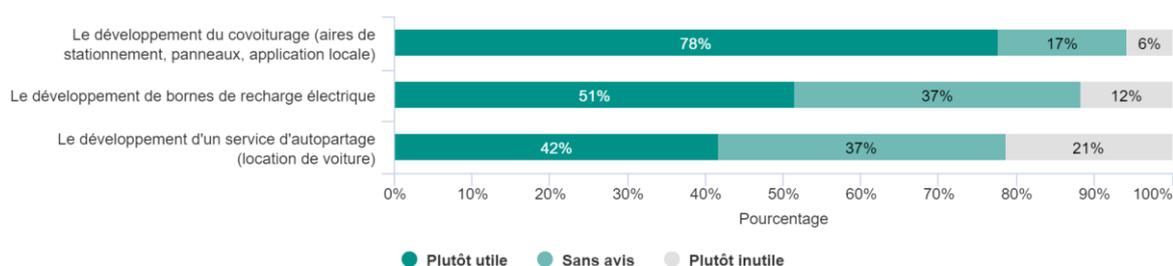
Il est évident que la mobilité revêt une grande importance pour les habitants de la Haute-Corrèze, quel que soit leur profil (jeunes, personnes âgées, actifs). Il est impératif de mettre en place des solutions visant à faciliter les déplacements en Haute-Corrèze. La priorité pour la population réside dans la nécessité de favoriser les déplacements depuis Ussel vers les autres communes pôles du territoire, notamment Meymac, Neuvic, Bort-les-Orgues, La Courtine, Eygurande et Sornac. De plus, une demande importante existe aussi pour des liaisons vers les territoires voisins, notamment Egletons.

Les habitants souhaitent largement le développement des transports collectifs au sein de la Communauté de communes, ainsi que la promotion de l'usage du vélo grâce à la création de pistes cyclables et d'itinéraires sécurisés. Pour le transport collectif, différentes solutions sont envisagées, telles que le développement d'une navette, d'un service de transport à la demande, ou encore l'expérimentation de solutions innovantes. En ce qui concerne les modes actifs, l'accent doit être mis sur la création d'itinéraires piétons et cyclistes sécurisés, l'installation de parkings pour vélos, la mise en place d'une offre de location de vélos, des incitations à l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) et la formation à la pratique du vélo.

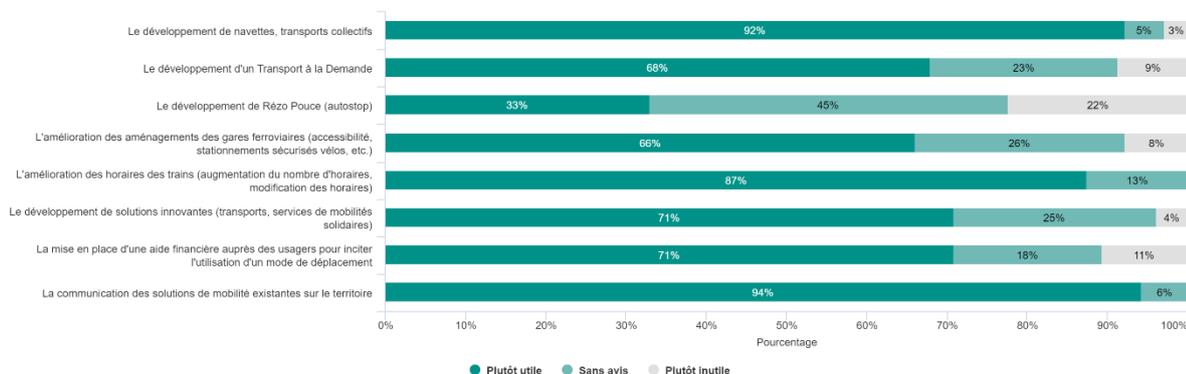
Pour ce qui est de la voiture, le développement du covoiturage et la mise en place de bornes de recharge pour les véhicules électriques sont également jugés utiles par la population. Cependant, la proposition de services d'autopartage ne semble pas recueillir un consensus favorable.

Enfin, la communication sur les offres de mobilité existantes est considérée comme essentielle par les habitants afin de garantir leur accessibilité et leur utilisation maximale.

HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant la voiture, sur :



HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant les transports collectifs, sur :



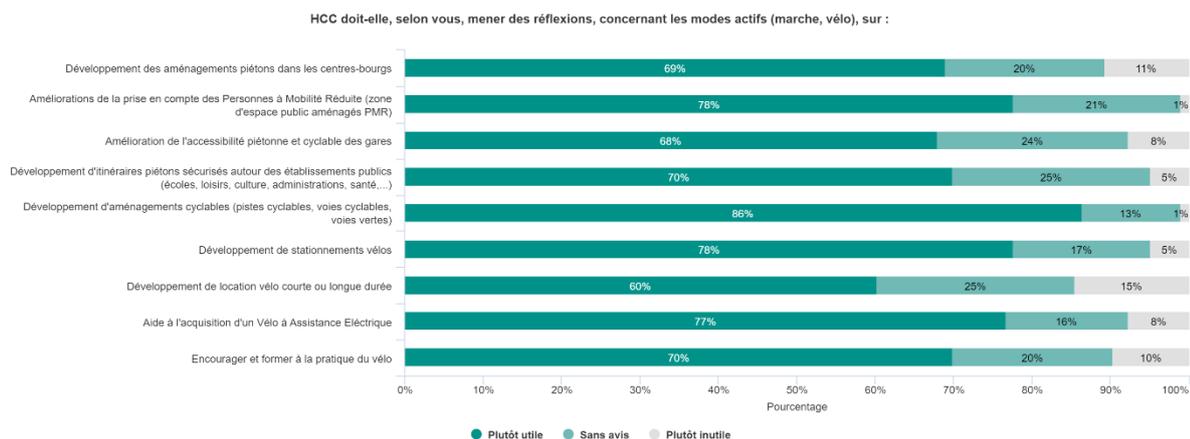


Figure 103 : Graphiques représentant les avis de la population sur les solutions de mobilité à développer sur le territoire. (Source : questionnaire mobilité. Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

Bilan des évènements estivaux

Sur les 11 évènements, 409 personnes sont venues et ont voté au stand mobilité.

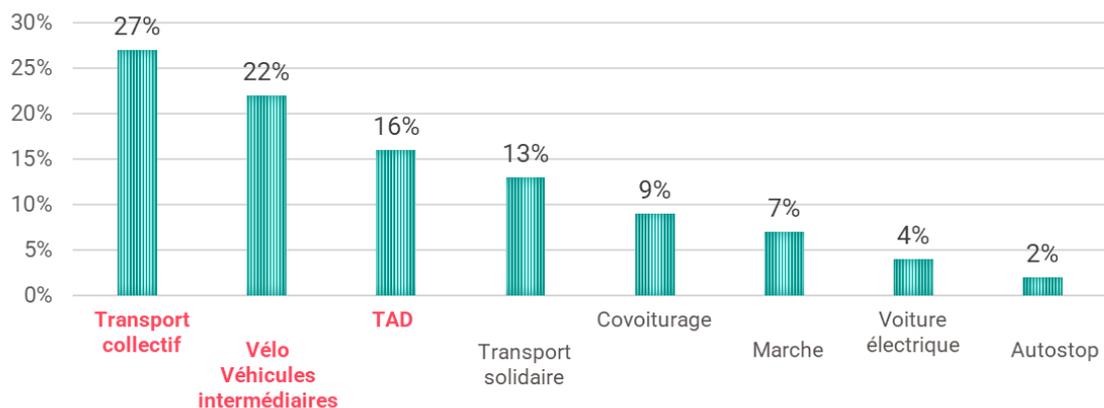


Figure 104 : Résultats de la concertation mobilité. (Réalisation : service mobilité, septembre 2023).

Comme pour le questionnaire, le transport collectif a été la solution qui a recueilli le plus grand nombre de votes. Parmi les propositions, voici celles qui sont revenues le plus fréquemment :

- La mise en place de navettes entre les communes pôles du territoire (Ussel, Meymac, Neuvic, Bort-les-Orgues) en semaine pour faciliter les déplacements vers les lieux de travail, et le weekend pour les loisirs.
- La création de navettes depuis les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) vers les centres urbains.
- La mise en place de navettes à l'intérieur de la commune d'Ussel.
- L'amélioration des liaisons avec les départements voisins.
- La réouverture de la ligne ferroviaire Bordeaux-Ussel-Clermont.
- L'amélioration des horaires des lignes ferroviaires Limoges-Ussel et Brive-Tulle-Ussel.

Le vélo et les véhicules intermédiaires ont également été largement soutenus par les votants, avec plusieurs demandes spécifiques :

- La création de pistes cyclables à l'intérieur d'Ussel.
- La mise en place de pistes cyclables et d'itinéraires sécurisés sur l'ensemble du territoire, notamment pour les trajets vers les lieux de travail et de loisirs.
- L'installation de stationnements sécurisés pour les vélos.
- Des incitations financières pour l'achat de vélos à assistance électrique (VAE).
- La mise en place d'un service de location de vélos.

Le Transport à la Demande (TAD) est également une demande fréquente des habitants, en particulier pour les personnes âgées et les jeunes. Si un tel service est proposé par la collectivité, il devrait permettre des réservations par téléphone, internet ou via une application mobile, avec des tarifs abordables.

Bien que le transport solidaire n'ait pas été aussi largement voté que le TAD, il suscite néanmoins l'intérêt de la population en raison de son caractère solidaire et de sa capacité à créer du lien social.

En ce qui concerne le covoiturage, les suggestions comprennent des incitations financières, la création ou la promotion d'une application de mise en relation, ainsi que la création de petites aires de covoiturage supplémentaires.

En ce qui concerne la marche à pied, les habitants demandent des trottoirs plus sécurisés et accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) dans les bourgs des communes.

Enfin, bien que l'autostop n'ait pas reçu autant de votes, la création d'arrêts d'autostop identifiés et la sensibilisation à cette pratique sont considérées comme des solutions intéressantes par la population.

2.4.3 Les besoins des entreprises

Comme mentionné précédemment, le territoire de HCC abrite un grand nombre d'entreprises. Il était donc essentiel de les inclure dans la concertation lors de l'élaboration du diagnostic.

La démarche GPECT²⁵

La GPECT a permis de mettre en évidence divers problèmes auxquels les entreprises de notre territoire sont confrontées.

Sur le territoire du Pays de Haute-Corrèze Ventadour, 196 établissements ont été consultés. Parmi ces établissements, pas moins de 32% ont rencontré des difficultés de recrutement, soit 1 sur 3. Pour 47% d'entre eux, l'un des obstacles majeurs est le problème de mobilité géographique. Par conséquent, 32% de ces entreprises ont été contraintes de renoncer à des recrutements entre 2017 et 2021. Cependant, 54% des établissements interrogés estiment que leurs effectifs devraient augmenter au cours des 5 prochaines années, et 30% anticipent une aggravation des difficultés de recrutement.

²⁵ La démarche de Gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriale a été réalisée sur l'année 2022. Celle-ci s'est étendue sur le territoire du Pays de Haute-Corrèze Ventadour dont HCC fait partie.

À l'horizon de 10 ans, il faudra accueillir 3 000 actifs afin de maintenir et développer le tissu économique du territoire. Par conséquent, il est essentiel de concevoir et de mettre en œuvre des solutions permettant de résorber un certain nombre de freins périphériques à l'emploi, notamment les problématiques de mobilité.

Une autre information importante révélée par la GPECT concernant la mobilité. 37% des entreprises interrogées ont déclaré avoir mis en place le télétravail au sein de leur établissement, une pratique qui s'est développée à la suite de la crise sanitaire liée à la Covid-19.

Le Collectif des Entreprises Dynamiques

Les principales entreprises du territoire, telles que Le Mont de La Coste-Loste, Multipackaging Solutions, Tolomei, Pierre Fabre, G.U.A.U, Orfix, Société laitière de Laqueuille, Jeldwen, Ucelia (anciennement Constellium), Farges, Adecco et Polyrey, se sont regroupées pour former le Collectif des Entreprises Dynamiques (CED). Celui-ci représente 1 200 emplois sur le territoire. Ce collectif travaille à trouver des solutions pour résoudre les problèmes de recrutement liés au logement et à la mobilité. En effet, comme l'a révélé la démarche de GPECT, il arrive que des chercheurs d'emploi refusent les offres qui leur sont proposées en raison de problèmes de déplacement vers leur lieu de travail. Il est important de souligner que certaines de ces entreprises emploient de nombreux travailleurs étrangers, notamment en raison de la présence du Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile (CADA) à Peyrelevade. Ces travailleurs étrangers ne possèdent pas de permis de conduire et rencontrent donc des difficultés pour se déplacer facilement. De même, pendant la période estivale, les entreprises embauchent des jeunes en intérim pour pallier les congés d'été, et ces jeunes rencontrent également les mêmes difficultés.

Avec la collaboration de la Direction Économique Marketing Territorial de HCC, le service de mobilité a pu rencontrer à plusieurs reprises le collectif aux dates suivantes : le 17/10/2022, le 5/12/2022, et le 17/05/2023.

Ces diverses réunions ont permis de comprendre les défis auxquels les entreprises font face en matière de mobilité et d'explorer d'éventuelles solutions et expérimentations réalisables facilement sur le territoire. Les entreprises ont exprimé leur intérêt pour les innovations de la SNCF, notamment les trains légers et très légers, les solutions d'autopartage proposées par la société Citiz, le covoiturage avec Mobicoop, ainsi que la mise en place d'une navette entre le centre-ville d'Ussel et la zone de l'Empereur.

À la suite d'une recherche et une analyse comparative des différentes solutions et de leur faisabilité sur le territoire par le service mobilité, l'entreprise Le Mont de La Coste-Loste, a décidé, avec le soutien de Haute-Corrèze Communauté, de tester du 19 juin au 31 juillet 2023, la mise en place d'une navette entre Ussel et son entreprise avec le transporteur Monéger. Cette navette permettra de récupérer des salariés à la Gare d'Ussel, au Profil + et à la place Alsace Lorraine, et de les déposer à la Banque Populaire et au Profil + en fonction des horaires de travail en 3x8.

Le service de mobilité suit cette expérimentation à l'aide d'un tableau qui enregistre quotidiennement le nombre de personnes empruntant la navette depuis chaque zone de prise et de dépose. De plus, un questionnaire est prévu pour les salariés de l'entreprise afin de recueillir leur avis sur cette expérimentation.

Dans le cadre de la co-construction de la stratégie économique territoriale par Haute-Corrèze Communauté, un atelier mobilité a été mis en place pour coconstruire avec les acteurs économiques du territoire des projets et des expérimentations visant à faciliter la mobilité. Jusqu'à présent, deux réunions ont été tenues, permettant à chacun de présenter ses difficultés et ses idées en matière de mobilité, les 25/04/2023 et 23/06/2023 dernier. D'autres réunions sont prévues d'ici la fin l'année. A termes, cela pourrait éventuellement conduire à la mise en place d'une expérimentation sur le territoire.



Figure 105: Atelier mobilité réuni le 23 juin 2023 à Saint-Fréjoux.

Bilan de l'expérimentation de la navette Le Mont de la Coste

Ce bilan a été transmis par l'entreprise Le Mont de la Coste en novembre 2023

Intitulé du projet :

- Accompagnement vers l'emploi d'un public en insertion professionnelle

Territoire de mise en œuvre/localisation :

- Haute-Corrèze

Période de mise en œuvre :

- Date de début : 19/06/2023
- Date de fin : 28/09/2023

Problématique identifiée :

La démarche GEPCT et la démarche d'élaboration de la stratégie économique de Haute Corrèze Communauté ont mis en évidence les enjeux majeurs de ce territoire pour les années à venir.

En effet, d'ici 10 ans le territoire Haute-Corrèze devra accueillir au minimum 3000 actifs pour permettre au tissu économique de se maintenir et de se développer. Le territoire Haute Corrèze tout comme l'ensemble du département de la Corrèze connaît une diminution de sa population active et est marqué par un vieillissement de sa population. Le territoire très rural souffre également d'un déficit de notoriété alors même que de nombreuses opportunités d'emplois et de carrière existent et que le cadre de vie favorise une qualité de vie certaine (espace, coût immobilier, entreprises présentes, ...). A cela s'ajoute une réelle problématique de mobilité. En effet, le territoire de Haute-

Corrèze est doté de peu ou pas de transport en commun ou de solution d'aide à la mobilité. Cette problématique est un frein important dans l'accessibilité à l'emploi pour les demandeurs d'emplois et pour un public en insertion professionnelle. Enfin, la Haute Corrèze tout comme l'ensemble du département fait face à une pénurie de candidats d'où l'importance de mettre en place des solutions innovantes pour amener un public extérieur au territoire à venir s'installer et à rester sur ce dernier.

Contexte :

Comme évoqué au-dessus, le territoire de la Corrèze souffre de peu de solutions de mobilité. Selon une étude réalisée fin 2022 par le Conseil Départemental de la Corrèze, le territoire de la Haute Corrèze est l'une des parties du département dont le taux de pauvreté est le plus élevé et où les temps de trajets sont les plus longs pour accéder à l'emploi et où le principal moyen de locomotion est la voiture. Cette zone blanche présente alors peu de dispositifs déployés si ce n'est le réseau routier secondaire où l'usage de la voiture s'avère indispensable.

Seulement trois zones de covoiturage couvrent le secteur de la Haute Corrèze et 3 lignes de bus sur 15 pour l'ensemble du département sont en service sur le territoire. A noter que ces 3 lignes sont des lignes scolaires ouvertes, soit avec un accès restreint et des horaires souvent peu adaptés au monde du travail ce qui peut constituer un frein à leur utilisation. Dans ce contexte, l'entreprise Le Mont de la Coste propose une expérimentation d'une durée de 3 mois en vue d'apporter une solution de mobilité pour réduire les freins à l'accessibilité d'un emploi stable dans un secteur porteur.

L'entreprise Le Mont de la Coste est une industrie de l'agroalimentaire spécialisée dans la fabrication de charcuterie qui emploie à ce jour 78 personnes et a une stratégie importante de développement sur le territoire. L'entreprise a de fort besoin de personnel. Pour accompagner son développement, elle doit fidéliser ses salariés mais également attirer de nouveaux talents.

Pour cela, une solution de mobilité est proposée depuis le 19/06/2023 jusqu'au 28/09/2023 : une navette assure la prise en charge des salariés, intérimaires, demandeurs d'emplois à proximité de leur domicile pour les déposer sur le site industriel situé Zone de l'Empereur à Ussel. Cette navette est gratuite et active sur l'ensemble des horaires de prise de poste et de débauche. A savoir que l'entreprise travaille en horaires postés.

Objectif ou finalité du projet :

L'objectif du projet est de permettre à un public demandeur d'emploi d'accéder à un emploi stable dans une filière porteuse. Ce projet consiste à réduire les freins à l'embauche grâce à une solution de transport gratuite. La finalité du projet est qu'au terme de cette expérimentation de trois mois, d'autres entreprises s'associent au projet pour pouvoir mutualiser ce service et ainsi rendre accessible aux demandeurs d'emplois une diversité d'opportunités professionnelles sur le territoire.

Plan d'actions / Descriptif de l'action :

Plusieurs navettes sont mises en place depuis le 19/06/2023 par l'entreprise Le Mont de la Coste afin de proposer un service d'accessibilité à l'entreprise pour ses salariés, intérimaires et futurs collaborateurs. Ces navettes s'arrêtent à plusieurs endroits stratégiques dans les villages alentours mais également dans la ville d'Ussel. Ces navettes sont proposées plusieurs fois dans la journée, aux

heures d'embauche et de débauche (horaires postés 3*8). Elle permet ainsi de lever les freins à l'emploi lié à la mobilité sur le territoire de Haute-Corrèze. Ce service est gratuit pour les utilisateurs. Cette navette est une expérimentation et incite ainsi à changer les habitudes de mobilité des salariés et personnes en recherche d'emploi. De plus, son ouverture aux demandeurs d'emploi et publics en insertion professionnelle doit constituer le point de départ d'une dynamique visant à répondre à trois problématiques fortement présentes sur ce territoire :

- Favoriser la mobilité tout en réduisant ce même frein périphérique ;
- Réduire les tensions de recrutement par l'intermédiaire des recrutements qui seront facilités par cette initiative ;
- Encourager le développement de partenariats public/privé par des projets concrets.

Bénéficiaires visés (publics cibles directs ou indirects) :

- Demandeurs d'emplois
- Public en insertion professionnelle
- Salariés de l'entreprise

Le suivi du projet :

Le projet est suivi lors de comité de pilotage entre l'entreprise Le Mont de la Coste, Haute-Corrèze Communauté et l'Etat.

Définition des points d'arrêt :

Une carte avec la localisation des salariés a été établie pour définir les lieux de ramasses.

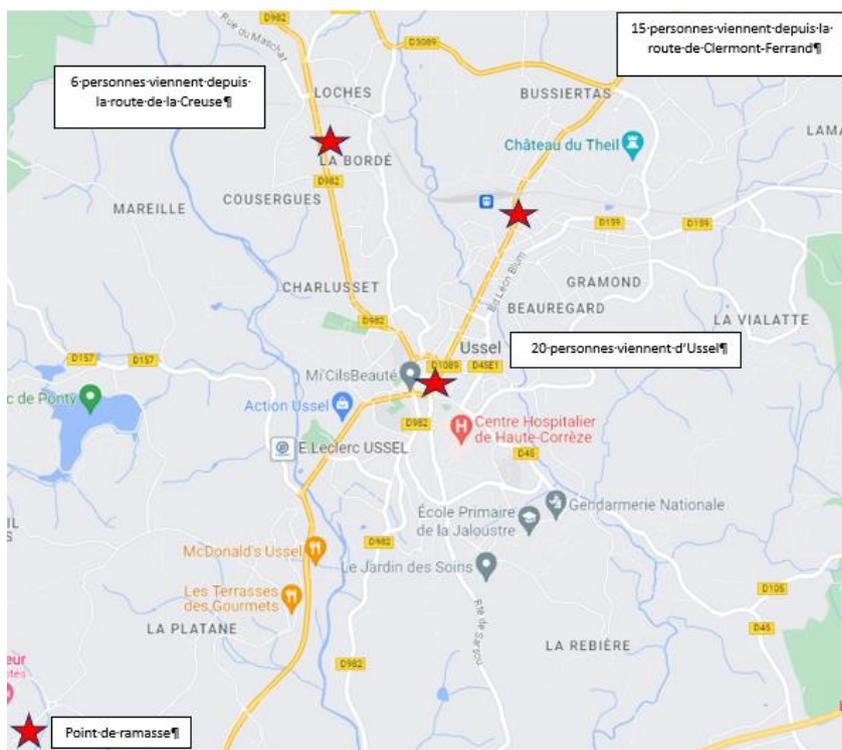


Figure 106 : Localisation des salariés prenant la navette. (Source : Le Mont de La Coste, novembre 2023).

Une trentaine de personnes viennent depuis l'autre côté d'Ussel par Bort-les-Orgues, Neuvic, Egletons, Meymac. Dans le cadre de l'expérimentation, il n'était pas possible de couvrir l'ensemble des lieux d'habitation des salariés.

Nous avons choisi les points avec l'étoile situés sur la carte à savoir :

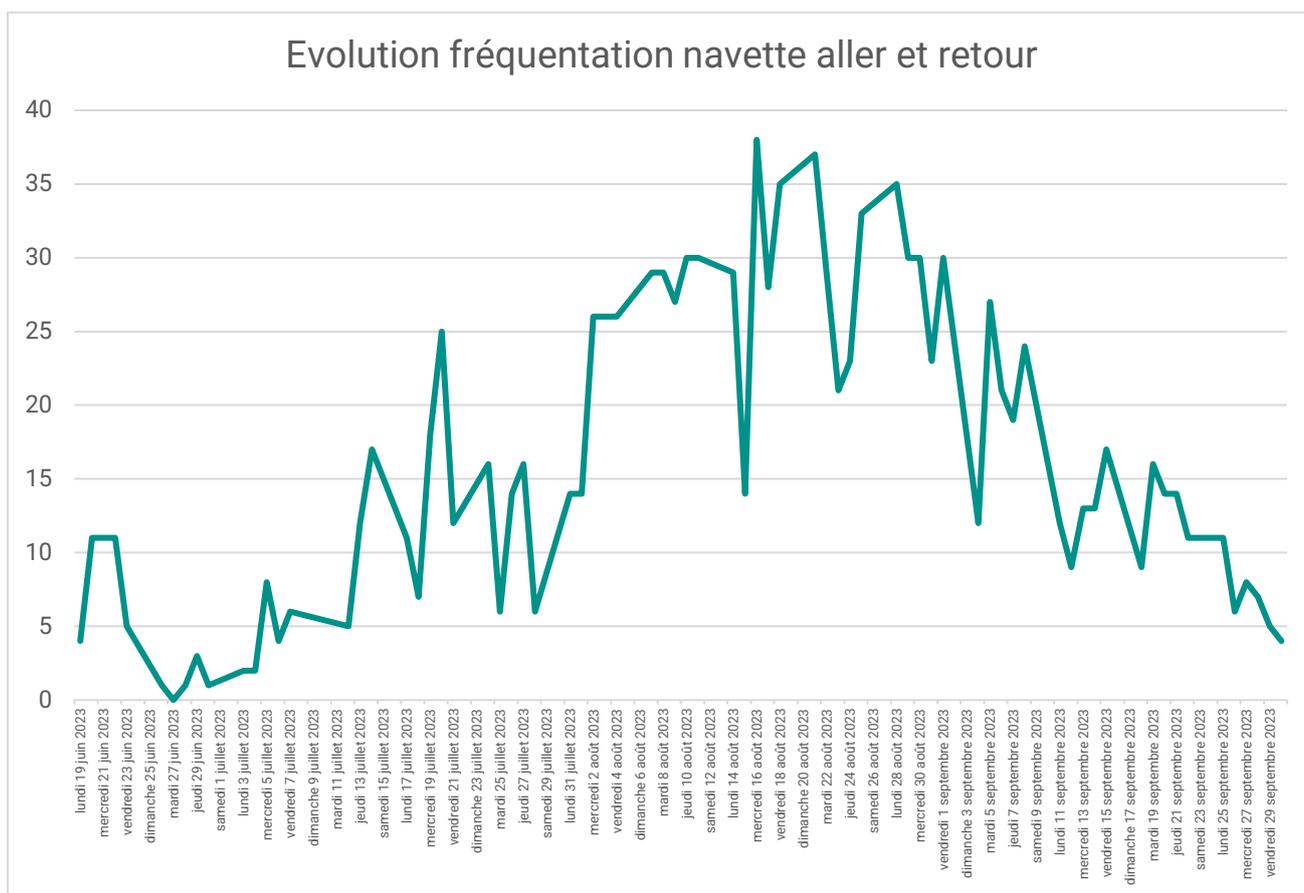
- Pour l'aller : La gare, Avenue Leclerc et place Alsace lorraine puis ZAC de l'empereur.
- Pour le retour : Zone de l'empereur, Boulevard Victor Hugo, place Alsace Lorraine et la gare.

A ces points de ramasse, nous avons ajouté les lieux de résidence de notre personnel impatrié pendant la période estivale.

Choix du transporteur :

Le Mont de la Coste a demandé à 2 entreprises d'Ussel, une seule a répondu à l'appel de projet. L'entreprise Moneger a été utilisée pour cette expérimentation.

Taux de fréquentation :



Nous notons une grande affluence du 15 Juillet au 15 Septembre. Cette période correspond au moment où Le Mont de la Coste a le plus besoin de renfort pour des remplacements de congés et un accroissement de l'activité.

Résultats statistiques :

Moyenne du nombre d'aller et de retour par jour : 16

Nombre maximum de personne sur une journée : 38

Retour des personnes ayant pris la navette :

La majorité des personnes ayant pris cette navette était des intérimaires et des étudiants. Nous avons pu noter peu d'absentéisme pour un motif de mobilité chez les utilisateurs.

Des intérimaires ont préféré faire des missions chez Le Mont de la Coste en raison de l'existence de la navette.

L'utilisation de la navette est bien accueillie. Pour certains, le temps de trajet était un peu long et le nombre d'arrêts importants. Le personnel a apprécié le fait de la gratuité de celle-ci.

Retour des personnes n'ayant pas pris la navette :

Un questionnaire a été donné à nos CDI n'ayant pas pris la navette, 43% ont répondu spontanément.

Voici les principaux retours :

- 24% trouvent que les départs sont trop tôt.
- 27% trouvent que le retour est trop tard.
- 18% ont la crainte que la navette ne passe pas.
- 42% n'ont pas de passage proche de chez eux.
- 30% souhaitent que les lieux de passage et les horaires soient changés.
- 70% savaient que cette expérimentation gratuite était en place.
- 30% ont les $\frac{3}{4}$ du chemin à faire en voiture puis le reste en navette.
- Enfin **8 personnes en CDI sont prêtes à prendre cette navette** si la remettons en place l'été prochain.

Bilan et plan d'action :

Le bilan global de cette expérimentation est positif. Notre personnel n'est pas encore prêt à changer sa façon de se déplacer, il y a encore des freins. Néanmoins celle-ci trouve un sens et un intérêt pour l'été.

A faire pour la suite du projet : partager ce bilan avec les entreprises du collectif. Il sera peut-être envisagé de pouvoir mutualiser ce service et le rendre accessible sur une localisation plus vaste, notamment en direction de Bort les Orgues ainsi que Merlines.

Ce travail sera une prochaine donnée d'entrée pour le projet mobilité mené par Haute-Corrèze Communauté.

2.5 Projets de mobilité des autres services de HCC

En dehors du programme "Petites villes de demain", qui aborde certains projets directement liés aux enjeux de mobilité, d'autres services de HCC s'engagent également sur ces questions ou sont des questions à travailler.

2.5.1 Le service Loisirs, Santé, Bien-être

Comme mentionné précédemment, le service Loisirs, Santé, Bien-être travaille sur la réalisation de la voie verte à Bort-les-Orgues. Deux autres voies vertes sont également en projets, à savoir :

- Une voie verte entre La Courtine et Ussel ;
- Une voie verte entre Merlines-Montluçon, voire jusqu'à Ussel.

En ce qui concerne la santé, bien qu'il n'y ait pas de projets spécifiques liés à la mobilité, l'importance de l'accessibilité aux soins pour tous est un enjeu identifié par le Contrat Social de Santé. Il pourrait donc être intéressant d'explorer des solutions où les services de santé se rapprochent de la population plutôt que l'inverse. Le service réfléchit à la mise en place d'un médico-bus sur le territoire.

De même, la question de l'accès à la culture, au patrimoine et à la lecture publique est pertinente et mériterait une attention particulière pour faciliter leur accessibilité à tous les habitants notamment les publics non mobile.

2.5.2 Le service Co-éducation et parentalité

Le service co-éducation et de la parentalité se concentre sur les questions de mobilité et présente des exigences spécifiques dans ce domaine. En ce qui concerne la future micro-crèche à Sornac, celle-ci sera équipée d'une double borne de recharge pour véhicule électrique. Le service de la Petite-enfance propose des ateliers pour les assistantes maternelles dans tout le territoire. Les centres de loisirs ont organisé un séjour axé sur la pratique du vélo où les déplacements se faisaient uniquement à vélo.

En ce qui concerne les réflexions actuelles sur les mobilités, le service envisage plusieurs initiatives :

- Disposer de vélos cargo dans les micro-crèches pour faciliter les déplacements du personnel avec les enfants.
- Élargir le programme « Savoir Rouler à Vélo » à l'ensemble du territoire.
- Équiper les antennes de HCC de vélos électriques pour les déplacements inter-sites.
- Mettre en place des espaces de stationnement pour vélos dans les écoles, les centres de loisirs et les micro-crèches.

2.5.3 Le service Accueil et Vie Locale

Le service d'accueil et de vie locale est un service dédié à la population. En ce qui concerne les questions de mobilité, le service n'a actuellement aucun projet directement lié à ce domaine. Cependant, chaque projet des services Famille, Numérique, Jeunesse, Animation territoriale ou Vie Associative, suit l'une des trois approches suivantes : soit il s'agit d'une initiative où le service se rend directement vers la population pour proposer des animations et des ateliers, soit les projets conduisent les citoyens vers des événements tels que des animations, des conférences, ou des séminaires organisés dans d'autres villes par exemple, soit les projets sont centralisés au sein d'une commune du territoire afin de rendre l'accès plus facile pour les habitants des communes avoisinantes. Cette organisation est spécifique au vaste territoire de HCC, et nécessaire pour répondre de manière efficace aux besoins des habitants.

Ce service, dédié à la population, est confronté au défi d'attirer les gens, en particulier les jeunes. Actuellement, le Point d'Information Jeunesse (PIJ) est basé dans la commune de Neuvic. Une réflexion est en cours quant à la possibilité de mettre en place un PIJ itinérant afin d'atteindre un plus grand nombre de jeunes sur l'ensemble du territoire. En effet, la mobilité des jeunes constitue une problématique que le service Accueil et Vie Locale (SAVL) fait face pour proposer des animations et des formations.

La question de la mobilité des habitants se pose également pour les autres services, qui s'efforcent de s'ajuster en proposant des animations à proximité des habitants. Toutefois, cela peut s'avérer complexe lorsque l'objectif est de faire participer la population à des conférences organisées dans d'autres villes, nécessitant parfois la location d'un bus.

2.6 La coopération entre HCC et d'autres structures sur le sujet de la mobilité

Le domaine de la mobilité devient de plus en plus crucial, et plusieurs entités se penchent sur cette question.

Tout d'abord, le Parc Naturel de Millevaches en Limousin travaille à l'élaboration d'un Schéma des mobilités actives en partenariat avec les collectivités membres. Ainsi, HCC travaille en étroite collaboration avec le PNR notamment à travers les réunions bimestrielles avec les techniciens et élus des différentes collectivités pour suivre l'avancement du Schéma directeur. Ces rencontres servent également à partager les expériences de chacun. Le Schéma directeur des mobilités actives devrait être finalisé début 2024.

Par ailleurs, HCC travaille en partenariat avec la Fabrique à Initiatives, une structure dédiée à l'accompagnement de l'économie sociale et solidaire. Cette organisation part de besoins sociaux, d'idées de projets ou de lieux pour faciliter la co-construction d'activités économiques à vocation sociale en collaboration avec les acteurs locaux. La Fabrique à Initiatives a été sollicitée par le département de la Corrèze à la suite d'un diagnostic mettant en lumière une lacune en matière de mobilité vers le sud-ouest du territoire du PNR et de HCC, notamment autour d'Egletons. Ainsi, la Fabrique rassemble divers acteurs, qu'ils soient institutionnels, associatifs, collectifs, ou entreprises, afin de mettre en commun leurs enjeux et actions

respectifs. De plus, elle est un appui et un relais pour la création et le portage d'un ou plusieurs projets répondant à un véritable enjeu de mobilité. Plusieurs réunions sont organisées et prévues par la Fabrique à initiatives depuis septembre 2023 pour travailler sur la mise en place d'un projet visant à proposer une solution de mobilité dans la zone blanche identifiée par le département.

Le territoire malgré sa faible densité reste encore desservi par quelques infrastructures de transports en commun (2 lignes de TER, un arrêt de Flixbus, 7 lignes de bus régionales et 1 ligne de bus opérée par la SNCF, de multiples lignes de transport scolaire ouvertes au public).

Ces infrastructures ne satisfont pas les besoins en matière de mobilité des habitants. Trop souvent dimensionnées comme un service minimum pour les exclus de la mobilité automobile (souvent les scolaires), elles sont caractérisées par un manque de desserte et de fréquence. Par exemple, les lignes de bus répondent à des besoins de publics estudiantins internes et ne disposent donc pas d'aller-retour tous les jours de la semaine. Par ailleurs, il n'existe pas de ligne reliant Ussel à Neuvic, qui est pourtant un pôle éducatif du territoire. Même lorsque certains habitants sont bien desservis par les transports en commun, l'usage reste limité. Le manque d'informations (sur le réseau mais aussi la tarification), une culture automobile forte et la problématique du premier et du dernier kilomètre bloquent le recours à ces modes de transport. Il y a donc des blocages du fait des infrastructures mais aussi du fait du manque d'informations et d'habitudes comportementales.

La problématique du premier et du dernier kilomètre rejoint un autre état de fait : le territoire de HCC totalise seulement 1 kilomètre d'infrastructure cyclable – à Ussel. La connexion des nœuds intermodaux (gare, arrêt de Flixbus) n'est pas sécurisée même si des stationnements vélos existent sur place. En outre, les gares déjà excentrées à l'origine des centralités urbaines se retrouvent souvent distantes des zones d'activité et des services périurbains. La distance mais aussi le dénivelé rendent alors presque obligatoire l'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) pour circuler sur le territoire. Le PNR de Millevaches en Limousin propose un service de location de longue durée de VAE. L'électrification de vélos via des kits dédiés, solution plus abordable, n'est pas encore répandue bien qu'une ressourcerie le propose à Felletin.

Côté voiture partagée, il existe peu d'alternatives. Aucun service d'autopartage n'est présent sur le territoire. Sur le covoiturage et l'autopartage, quelques infrastructures sont présentes telles que des aires de covoiturage et le dispositif Rézo Pouce sur le sud du territoire. Des initiatives citoyennes existent également comme une liste mail d'annonces « covoiturage-plateau » et des tableaux de trajets réguliers sur le site Internet du Syndicat de la Montagne Limousine.

Néanmoins, le covoiturage et l'autostop sont limités par la fréquentation même des routes. Seules 4 axes comptabilisent plus de 2000 véhicules journalier, seuil à partir duquel on croise, en heure de pointe, plus d'un véhicule motorisé par minute dans son sens de circulation. Ces modes de transport se pratiquent donc surtout de manière informelle entre amis, collègues et connaissances. Il est tout fois intéressant de massifier cette pratique notamment pour les trajets domicile-travail.

Malgré tout, le territoire est victime d'une dépendance à la voiture individuelle. Pendant ce temps, la hausse des coûts associées à l'automobile entraîne une démobilité subie (en moyenne une voiture coûte 6 063€/an). Également, le SCOT ainsi que le PLUi pointait l'absence de connaissances des alternatives (transport en commun et vélo), phénomène confirmé par le diagnostic actuel. La mobilité est donc un véritable enjeu pour le territoire, dont les moyens sont encore trop contraints.

En ce qui concerne les déplacements, les habitants se déplacent principalement entre les communes centrales du territoire, à savoir Meymac-Saint-Angel, Neuvic, Bort-les-Orgues, Merlines-Eygurande, Sornac-Peyrelevade et Ussel, notamment pour leurs trajets domicile-travail. De plus, de nombreux déplacements ont lieu entre Ussel et Egletons. De plus, bien que la moyenne des déplacements des habitants soit de 21,1 km, une proportion significative (57%) parcourt des distances inférieures à 5 km. Cette donnée souligne le potentiel du vélo en tant que mode de transport sur notre territoire. En effet, ces courtes distances sont parfaitement adaptées aux déplacements à vélo, offrant ainsi une solution durable, économique et écologique pour les habitants, tout en contribuant à la réduction des émissions de carbone.

La consultation a permis de mettre en lumière les attentes des résidents en matière de déplacements, notamment en ce qui concerne le transport collectif, le développement de l'usage du vélo et les services de transport à la demande. De plus, elle a révélé que les jeunes sont particulièrement touchés par les problèmes de mobilité sur le territoire, car ils ont souvent du mal à se déplacer sans l'aide de leurs parents.

2.8 Forces, faiblesses, opportunités et menaces du territoire



Forces

- Réseau de petites routes important
- Un maillage routier structurant
- Voie verte en cours de réalisation
- Trafic domicile-travail interne au territoire important
- Une majorité de déplacements courts internes au territoire



Faiblesses

- Transport en commun insuffisant : des communes sans desserte en transport en commun
- Plus d'un quart du bilan carbone lié à la mobilité
- Infrastructures cyclables faible voire inexistant
- Des pôles isolés les uns des autres
- Un trafic routier important, notamment de grumes
- Autosolisme généralisé lors des déplacements de la population
- Un habitat dispersé



Opportunités

- Des projets, études en lien avec les mobilités de communes pôles en cours
- Des partenariats avec des structures, collectivités limitrophes
- Développement du télétravail
- Une population en attente d'actions pour favoriser le vélo sur le territoire



Menaces

- Intensification de contraintes financières liée à la mobilité
- Des publics peu mobiles (personnes âgées, mineurs, non motorisés, sans permis)
- Des motifs de déplacements diversifiés et éclatés
- 3 000 actifs à remplacer d'ici 10 ans



STRATÉGIE



3. STRATÉGIE : un plan de mobilité axé sur la proximité pour réduire la dépendance à la voiture individuelle

La stratégie mobilité de Haute-Corrèze Communauté vise à favoriser la proximité afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle mais également à redonner de la mobilité à la population. Par conséquent, la stratégie de mobilité repose sur la conviction qu'il est essentiel d'orienter les usagers vers les polarités, de fournir des services mobiles dans les territoires les plus éloignés et d'adapter les comportements et les modes de déplacement.

Le diagnostic a permis de révéler l'importance de travailler pour :

- Encourager les trajets domicile-travail partagés pour mutualiser les coûts et réduire l'impact environnemental ;
- Faciliter l'accès aux services essentiels, en renforçant le lien entre les villes structurantes et la ville centre d'Ussel ;
- Favoriser les liens entre les bassins de vie et les communes structurantes en reliant les petits bourgs aux centres-villes pour faciliter l'accès aux services publics.

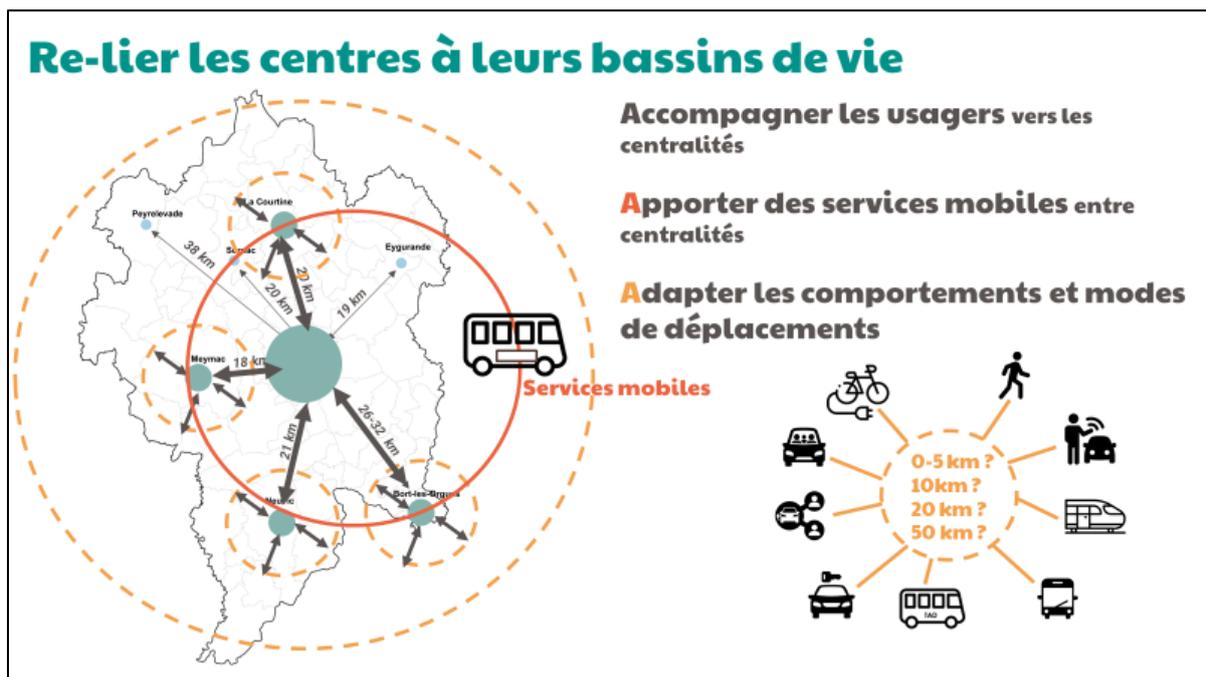


Figure 108 : Schéma de la stratégie mobilité (Réalisation : service mobilité, octobre 2023).

3.1 Axe 1 : Accompagner les usagers vers les centralités

Le premier axe de la stratégie consiste à accompagner les usagers vers les centres névralgiques. En effet, comme mis en évidence dans le diagnostic, les principaux pôles du

territoire sont relativement isolés les uns des autres, avec peu d'options de mobilité alternatives permettant d'y accéder aisément sans avoir recours à une voiture individuelle. Par conséquent, il devient impératif de rétablir les connexions entre ces pôles clés et la ville centrale. De même, il est crucial de rétablir les liens entre les petites localités et leurs zones de vie principales, ainsi qu'avec d'autres pôles communautaires.

En outre, comme évoqué précédemment, de nombreux flux de déplacements s'opèrent entre le territoire de Haute-Corrèze Communauté et les villes centrales de la Corrèze, notamment Tulle (la préfecture) et Brive-la-Gaillarde, ainsi qu'avec des villes de la Creuse telles que Felletin, Aubusson, Guéret, et également vers la métropole la plus proche, Clermont-Ferrand. Par conséquent, il est crucial de rétablir une connexion efficace et de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle afin de faciliter les déplacements de tous vers ces pôles urbains.

Néanmoins, les solutions proposées pour faciliter les connexions entre les centres ne peuvent être imaginées sans adopter une approche qui tienne compte des besoins et des spécificités de divers groupes de la population. Cette approche inclusive vise à répondre aux exigences de plusieurs catégories de citoyens, notamment les travailleurs actifs, les jeunes, les personnes âgées ayant des besoins de déplacement particuliers, les individus en situation de précarité économique, ainsi que ceux qui n'ont pas le permis de conduire ou qui n'ont pas de solutions de mobilité. En prenant en considération ces multiples segments de la société, Haute-Corrèze Communauté s'efforce de créer un réseau de mobilité diversifié et adapté, afin de promouvoir l'inclusion sociale, économique et la durabilité dans le territoire. Ces différents publics ne se déplacent donc pas de la même manière et n'ont pas les mêmes besoins. Ainsi, l'ambition de ce plan de mobilité simplifié est de proposer un panel de solutions pour répondre aux différents besoins des habitants pour leur permettre de se rendre vers les centres.

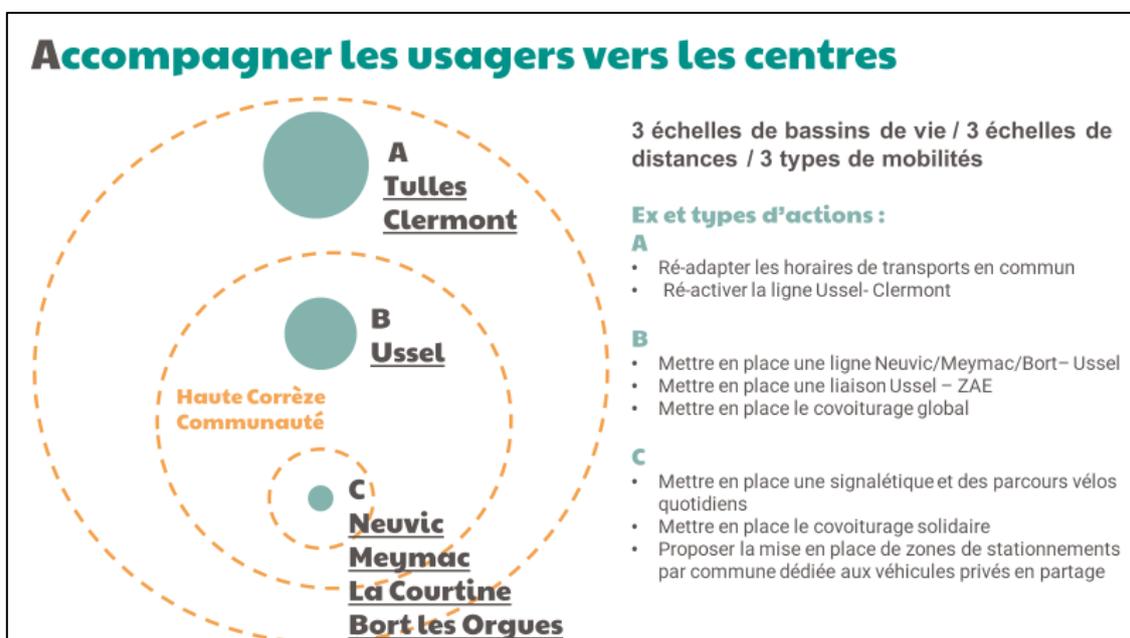


Figure 109 : Schéma de l'axe stratégique « Accompagner les usagers vers les centres (Réalisation : service mobilité, octobre 2023).

3.2 Axe 2 : Apporter des services mobiles dans les centres

Le deuxième axe stratégique consiste à instaurer des services mobiles dans les centres. Bien que le premier objectif soit de faciliter les déplacements des résidents, la mobilité inclut aussi le concept de non-mobilité, en encourageant les déplacements moins fréquents et sur de plus courtes distances ou en encourageant le fait de ne pas se déplacer. Par conséquent, cet axe stratégique vise à réduire les déplacements en mettant en place des services mobiles qui se déplacent vers les citoyens, en encourageant la sensibilisation au télétravail, et en favorisant d'autres initiatives similaires.

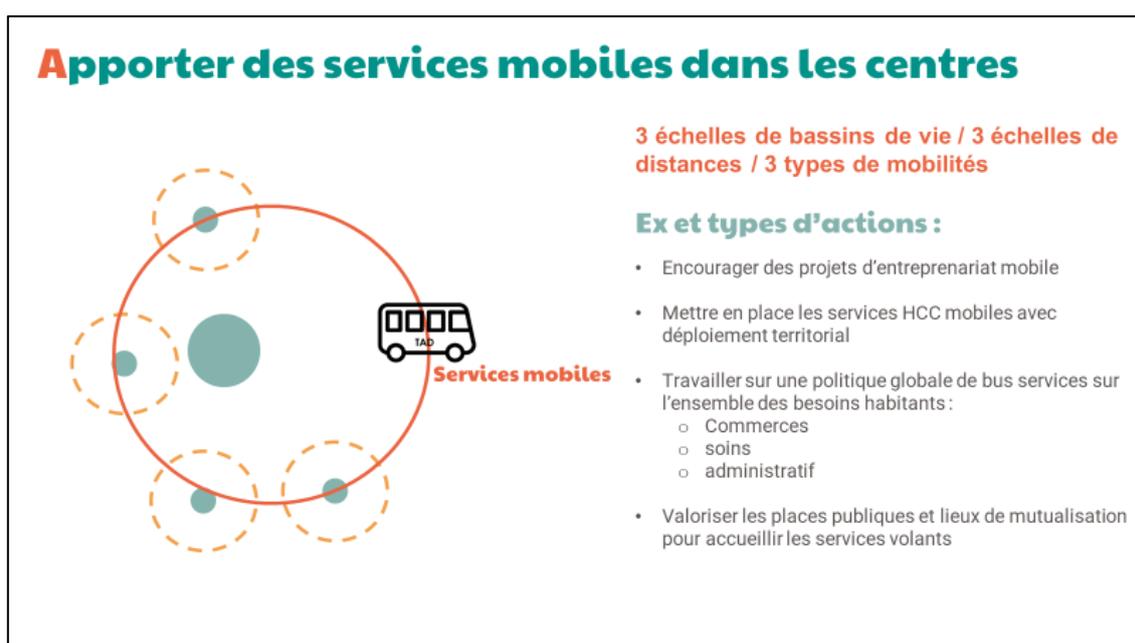


Figure 110 : Schéma de l'axe stratégique « apporter des services mobiles dans les centres » (Réalisation : service mobilité, octobre 2023).

3.3 Axe 3 : Adapter les comportements et modes de déplacements

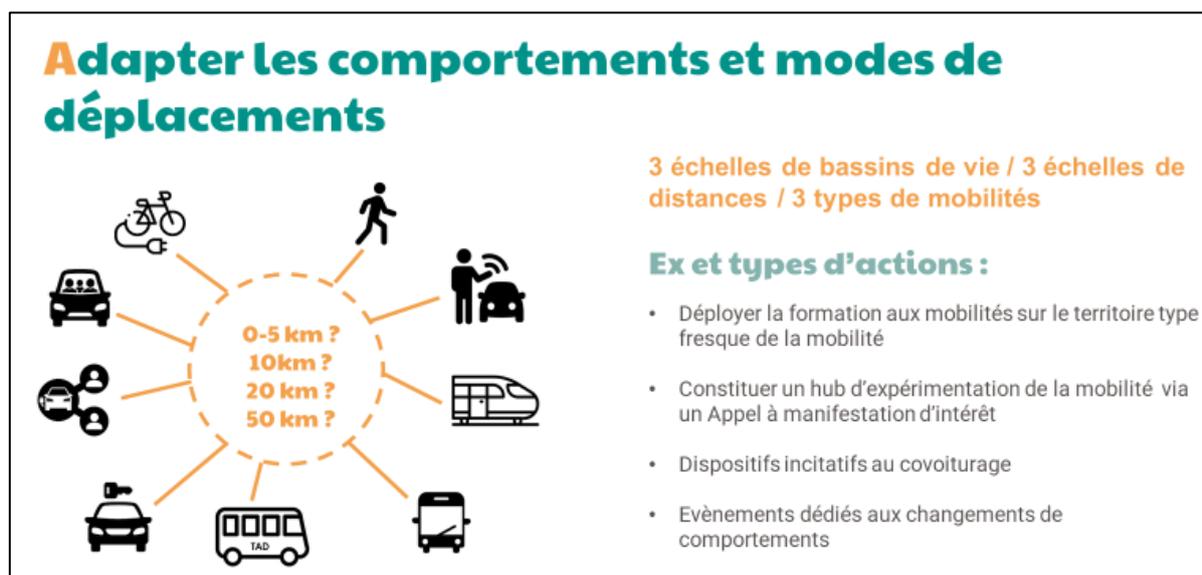


Figure 111 : Figure 108 : Schéma de l'axe stratégique « Adapter les comportements et modes de déplacements » (Réalisation : service mobilité, octobre 2023).

Le troisième axe stratégique consiste à adapter les comportements et les modes de déplacements. Bien qu'il soit crucial de proposer des solutions pour faciliter ou réduire les déplacements, il est également important de reconnaître que le changement de comportement ne se réalise pas instantanément. Faciliter les déplacements ne peut se faire sans accompagner les changements de pratique, de sorte que les solutions proposées soient durablement adoptées par la population.

C'est pourquoi cet axe stratégique vise à sensibiliser et à former les résidents sur les enjeux de la mobilité, à les encourager à adopter de nouveaux modes de déplacement, et à les accompagner dans leur transition. Une sensibilisation et une formation adéquates sont essentielles pour favoriser un changement de comportement durable et pérenne.

PLAN D' ACTIONS

4. PLAN D' ACTIONS 2024-2026

Le plan d'action du Plan de Mobilité Simplifié repose sur les trois axes stratégiques présentés ci-dessus. Chacun de ces axes agit de manière transversale pour favoriser l'évolution de la mobilité dans notre territoire, visant ainsi à réduire son impact négatif, tel que les émissions de Gaz à Effet de Serre et les coûts financiers pour les usagers, tout en rendant la mobilité accessible à certains publics.

Ce plan d'actions s'étale sur une période de trois ans, de 2024 à 2026. Cette échelle temporelle est considérée comme appropriée, permettant une réévaluation régulière et la proposition de nouvelles actions en fonction de l'évolution des besoins et de la société.

4.1 2024, l'année de l'expérimentation

Action n°1 : Etude d'opportunité pour la mise en place d'une navette régulière		Niveau de priorité			Niveau de faisabilité		
		1	2	3	1	2	3
Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté						
L'instauration du versement mobilité est conditionnée à l'organisation par l'AOM d'un service régulier de transport public de personnes (hors transport scolaire, TAD).	04-Repenser les mobilités et les modes de transports						
Axe stratégique							
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités							
Éléments de diagnostic							
La ligne de bus -->1ère solution plébiscitée par les habitants (cf. consultation)	La commune de Neuvic desservie pas aucune ligne de cars régionale (uniquement par bus scolaire).						
Des lignes de cars régionaux mais qui ne correspondent pas aux trajets du quotidien (travail, courses, etc.).	Expérimentation d'une navette sur les horaires d'embauches et de débauches par l'entreprise Le Mont de La Coste à l'été 2023 entre le centre d'Ussel et la zone de l'Empereur.						
Objectifs							
Evaluer la faisabilité technique et financière du déploiement d'une navette régulière Etudier les contraintes et enjeux de la mise en place du versement mobilité pour anticiper le budget mobilité pluriannuel							

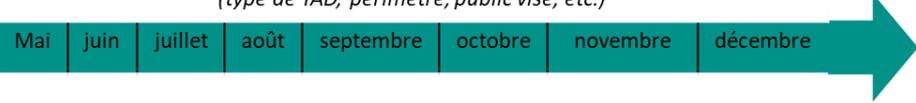
Description													
<p>Cette action vise la réalisation d'une étude d'opportunité pré-opérationnelle sur le territoire de Haute-Corrèze Communauté afin d'assurer un service régulier, à destination à minima des services publics et des entreprises de la ville d'Ussel.</p> <p>Il s'agit pour Haute-Corrèze Communauté de disposer en amont de ses réflexions opérationnelles et du DCE, d'une stratégie de déploiement d'une ligne régulière, questionnant ses atouts, ses faiblesses et sa faisabilité.</p> <p>Compte tenu du nombre d'habitants de Haute-Corrèze Communauté et de ses communes, l'étude se focalisera en premier lieu sur la desserte de la ville d'Ussel, commune centre du territoire, ses services (gare, structures scolaires, services publics, commerces...), et ses zones d'activités. L'étude pourra également s'intéresser à la relation entre la ville centre et ses communes d'équilibres et de proximité ainsi qu'à un périmètre élargi, c'est-à-dire extra-intercommunal, si celui-ci est pertinent pour les besoins de la population.</p>													
Public cible	Population de HCC												
Calendrier													
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">2024</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mai</td> <td>juin</td> <td>juillet</td> <td>août</td> <td>septembre</td> <td>octobre</td> </tr> </tbody> </table>		2024						Mai	juin	juillet	août	septembre	octobre
2024													
Mai	juin	juillet	août	septembre	octobre								
Budget consacré													
Coût étude : 22 650€ TTC													
Financements mobilisables													
Fonds vert mobilités rurales													
Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités												
Service aménagement de l'espace (responsable) Direction Développement Économique et Marketing Territorial	Bureau d'études Habitants Entreprises Commune d'Ussel												

Action n°2 : Expérimenter un service de Transport à la demande (TAD)

Niveau de priorité Niveau de faisabilité

1 2 3 1 2 3

Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté
Transport à la demande Handimobile opéré par le département de la Corrèze	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
Transport à la demande pour personnes âgées et PMR dans la commune d'Ussel (opéré par le CCAS d'Ussel (repris de l'instance de déontologie depuis le 1/01/24)	03-Réinvestire les territoires et faire vivre la proximité
Axe stratégique	
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités	
Éléments de diagnostic	
Les personnes âgées (+ de 60 ans) représentent 35% de la population.	Le transport à la demande, 3ème solution de mobilité sollicitées par les habitants (cf. concertation).
Sur HCC, le revenu médian est de 20 480 euros : 50% des ménages ont un revenu inférieur à ce chiffre.	Manque de relations entre la ville centre Ussel et les communes pôles d'équilibres, entre les communes pôles et leurs bassins de vie.
Objectifs	
Améliorer l'accessibilité et l'attractivité du territoire Faciliter l'inclusion sociale Accompagner la revitalisation des centre bourgs structurants Répondre aux besoins de déplacement non couverts par les transports en commun traditionnels	
Description	
<p>Dans l'objectif de restaurer l'autonomie des habitants en leur offrant la possibilité de se rendre au marché, chez le médecin, etc., une expérimentation de Transport à la Demande (TAD) sera mise en place fin 2024.</p> <p>Géré dans le cadre d'une DSP, ce service permettra aux résidents de se rendre à Ussel à partir des centres-bourgs des communes principales telles que Meymac, Neuvic, Bort-les-Orgues, La Courtine, Eygurande/Merline, Sornac/Peyrelevade, ainsi que depuis leur domicile dans les centres-bourgs de ces communes principales. Les jours de fonctionnement seront planifiés en fonction des jours de marché des communes et des horaires d'ouverture des services (Maison France Services, hôpital, commerces, etc.).</p>	
Public cible	Personnes âgées
	Public précaires

Calendrier	
<p>2024 <i>Montage du service</i> <i>(type de TAD, périmètre, public visé, etc.)</i></p>	
	
<p><i>Lancement du marché et de l'expérimentation courant 2025</i></p>	
Budget consacré	
Budget expérimentation 2024 : 20 000€	
Financements mobilisables	
Fonds vert mobilités rurales	
Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
<p>Service aménagement de l'espace (responsable) Service communication</p>	<p>Commune d'Ussel Communes pôles d'équilibres : Bort-les-Orgues, Neuvic, Meymac Transporteurs local</p>
Indicateurs de réalisation	
Taux de fréquentation du transport à la demande	
Type de public touché	
Enquête de satisfaction des usagers et non usagers	

Action n°3 : Massifier le covoiturage avec Blablacar Daily par une incitation financière

Niveau de priorité

1 2 3

Niveau de faisabilité

1 2 3

Contexte national/local	Défi du projet de territoire HCC
En 2024, le Gouvernement pérennise les financements et aides pour encourager le développement du covoiturage, levier essentiel face aux enjeux de sobriété énergétique et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, à travers le fonds vert covoiturage.	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
Axe stratégique	
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités	
Éléments de diagnostic	
7 aires de covoiturages départementales sous-exploitées	Flux domicile-travail importants entre les communes ORT et vers Egletons/Tulle : potentiel de covoiturage relativement importants
47% des habitants pourraient envisager de covoiturer.	
Objectifs	
Offrir une solution de transport plus économique, écologique et sociale en encourageant le partage de trajets entre les individus.	
Description	
<p>En collaboration avec l'opérateur Blablacar Daily, Haute-Corrèze Communauté lance une initiative visant à encourager le covoiturage en incitant financières la population :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Rémunération des conducteurs : entre 2€ à 3€ par personne transportée. -Coût attractif pour les passagers : trajets gratuits <p>Cette démarche sera soutenue par une campagne de communication grand public utilisant des supports papier tels que des affiches, ainsi que des canaux numériques via les réseaux sociaux. Une attention particulière sera accordée aux grandes entreprises de notre territoire avec une communication dédiée, des animations, des webinaires, la désignation d'un référent par entreprise, et des formations. De plus, le partenariat avec Blablacar Daily apporte des avantages pratiques, notamment la garantie retour-maison MAIF, couvrant le trajet de retour en taxi d'un passager jusqu'à 50€ sans franchise en cas d'annulation par le conducteur. Le projet inclut également la création de hubs sur le territoire, définissant des zones de pose/dépose référencées dans l'application pour assurer une accessibilité optimale (chaque habitant à moins de 5 min).</p>	
Public cible	Actifs du territoires
Plan de communication	

Le plan de communication sera réalisé en lien avec l'opérateur Blablacar Daily et le service communication de la collectivité :

-Communication sur le site et les réseaux sociaux de la collectivité (Facebook) ;
-Informations inscrites dans le carnet mobilité ;

-Information du lancement du dispositif aux lycées du territoire et mairies ;

La communication auprès des entreprises sera réalisé avec l'opérateur de covoiturage.

Calendrier

2024					2025						
septembre	octobre	novembre	décembre	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août

Budget consacré

Coût de l'action : 25 720€ TTC.

Financements mobilisables

Fonds vert covoiturage.

L'action porte sur le Volet 5 "Incitations financières à la pratique du covoiturage" de l'Axe 3 du Fonds vert "Développement du covoiturage", soit l'une des trois mesures phares du plan covoiturage annoncée le 13 décembre 2022 : la mesure 8 visant le soutien financier de l'État aux covoitureurs en complément des collectivités sur le principe 1€ de l'État pour 1€ de la collectivité. Il se compose d'un budget alloué aux incitations financières ainsi que des coûts associés au dispositif d'incitation.

Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
Service aménagement de l'espace (responsable) Service communication	Blablacar Daily Entreprises (CED) Communes

Indicateurs de réalisation

Taux d'occupation des parkings de covoiturage : données de comptage (à réaliser)

Inscrits/usagers nouveaux, nombre de trajets réalisés, etc. : données de l'opérateur de covoiturage

Indicateurs d'impact environnemental

Emission de gaz à effet de serre limité

Fiche action issu du service Sports Loisirs

FICHE PROJET/ACTION			
<i>Les opérations envisagées sont d'abord l'objet de « fiches-projets » qui deviennent des « fiches-actions » lorsque leur nature et leur plan de financement sont établis et qu'elles sont suffisamment mûres pour démarrer à court terme</i>			
Nom du projet		4.B.1	
Aménagement de voies vertes: tranche 1 : Bort-les-Orgues			
Maître d'ouvrage (porteur du projet)			
HAUTE-CORREZE COMMUNAUTE			
Le projet s'inscrit dans le pilier stratégique du projet de territoire:			
Territoire actif			
Innovation, créativité et recherche	Non		
Culture et identité collective	Oui		
Développement économique	Oui		
Territoire préservé			
Transition écologique et économie circulaire	Oui		
Paysages et milieux naturels	Oui		
Territoire responsable			
Infrastructures et réseaux	Oui		
Urbanisme	Oui		
Mobilités	Oui		
Territoire vivant			
Gouvernance, responsabilisation et engagement	Non		
Education et renforcement des compétences, formation	Non		
Santé et soins	Oui		
Vivre-ensemble, interdépendance et solidarité	Oui		
Cadre de vie et environnement professionnel	Oui		
Sûreté et sécurité	Oui		
Impacts sur les défis du projet de territoire			
Attractivité	Oui		
Préservation et amélioration de l'environnement	Oui		
Connaissance du territoire et anticipation des évolutions (résilience)	Oui		
Utilisation responsable des ressources	Non		
Cohésion sociale	Non		
Bien-être	Oui		
Niveau de priorité			
Très faible/ Faible	Moyenne	Forte	Très forte
Statut du projet			
A valider	Validé		Engagé
	Date de validation:		Date d'engagement:
Equipe projet			
Nom	Prénom	Fonction	Rôle dans le projet
LANDAIS	Bastien	Chef de projet Sport Nature	Chef de projet
PESTEIL	Michel	Vice-président en charge des sports loisirs	Elu référent
BEC	Vincent	Chef de Services loisirs, santé et solidarité	Autorité du chef de projet : destinataire de l'ensemble des compte-rendu du projet
BELLESSERT	Guillaume	Chef de service technique	Assistant chef de projet

Nom du projet		4.B.1	
Aménagement de voies vertes: tranche 1 : Bort-les-Orgues			
ZIOLO	Eric	Maire de Bort-les-Orgues	Initiateur du projet, créer le lien avec le projet de ville de Bort-les-Orgues
BARREAU	Marion	Chef de projet patrimoine	Conseil sur le volet patrimoine si volet patrimoine retenu
DI FRUSCIA	Sandrine	Direction communication	Communication autour du projet
TROMEUR	Angelique	Pole de la commande publique	Passation des marchés
MALLET	Aurore	Pole conseil aux fonction support	Optimisation du plan de financement
PRIETO	Cindy	Direction Qualité, Prospective et évaluation	Evaluation des politiques publiques
CHAVASSIEUX	Pauline	Cheffe de projet Petites villes de demain	Intégrer le projet dans l'Opération de revitalisation du territoire, lien avec les "Petites villes de demain" Bort-les-Orgues
Instance(s) du projet (si instance spécifique)			
Instance(s)	Membres		
Communauté de Communes du Pays de Mauriac	A titre de logique d'aménagement de l'itinéraire		
EPIDOR	Destinataire de l'ensemble des compte-rendu du projet		
Conseil Départemental de la Corrèze	Traversée de la route		
SNCF Réseau	Propriétaire de l'assise de la voie si pas d'acquisition		
Description générale et origines du projet			
<p>Définition : <i>Les voies vertes sont des voies réservées à la circulation non motorisée, destinées aux piétons, cyclistes, rollers, personnes à mobilité réduite. Elles sont souvent aménagées sur d'anciennes voies ferrées. Ces voies sont parfaites pour une excursion à vélo en famille, avec des enfants.</i></p> <p>Le potentiel HCC : <i>les premières réflexions, concrétisées notamment dès la fin des années 90 par une étude sur la portion Ussel-La Courtine, n'ont pas abouti pour les hypothèses suivantes : problème de coût, une étude pas assez aboutie et des opposants au déferrement des voies, un point de départ pas localisé sur la ville centre.</i></p> <p>4 anciennes lignes ont été identifiées comme potentiellement exploitables à l'échelle de la Haute-Corrèze :</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> - ligne Ussel-La Courtine-Felletin ; <input type="checkbox"/> - secteur de Merlines avec un axe sud en direction de Bort le long du Chavanon et un axe nord Merlines-Montluçon ; <input type="checkbox"/> - Bort-Ydes-Mauriac sur la partie corrézienne de la ligne ; <input type="checkbox"/> - ancienne voie du Tacot (remontée lors de la réunion HCC- St-Hilaire-St-Pantaléon). <p>Le projet sur Bort porté par la nouvelle municipalité a donné envie aux élus de relancer les autres sections. L'appel à projet du conseil départemental de la Corrèze en fin d'année 2020 dans le cadre des contrats territoriaux a amené la collectivité à phaser le projet en deux temps afin de répondre aux capacités financières de la collectivité et élaborer un PPI:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> - aménagement prioritaire du tronçon Bort-limite Cantal car portion plus courte et volonté des élus cantaliens de poursuivre leur projet jusqu'à Bort ; <input type="checkbox"/> - réflexion sur l'aménagement des deux autres axes. <p>L'ancienne voie du Tacot est un projet plus complexe car l'assise de la voie n'existe plus en tant que tel. Les archives de l'ancien syndicat sont en cours de récupération. L'ancien viaduc des Rochers Noirs en lien avec le projet soursacois de valorisation du matériel est à prendre en compte également.</p> <p>La voie autour de Bort : <i>la voie est une portion de l'ancienne ligne Aurillac-Paris interrompue par la construction du barrage. Bort était un carrefour : la portion à aménager est constituée sur la totalité du parcours d'une double voie avec :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - une voie de l'ancienne ligne Bort-Riom-es-Montagnes : circulation d'un train touristique jusqu'en 2009 (actuellement utilisée par l'association qui gère ce train pour un volet « stockage-maintenance » de matériel roulant), voie qui ne sera pas défermée ; - une voie de l'ancienne ligne Bort-Aurillac à défermer : projet d'une voie verte partiellement réalisée jusqu'à Mauriac puis exploitation d'un vélorail plus au sud. 			

Nom du projet		4.B.1	
Aménagement de voies vertes: tranche 1 : Bort-les-Orgues			
Etat des lieux:			
<ul style="list-style-type: none"> - Tracé de 38 km dont 3,5 km sur HCC ; - Une double voie sur toute la partie corrézienne avec une voie réservée au Gentiane Express ; - Proximité immédiate de l'hôpital/maison de repos de Bort (PMR) ; □ - une traversée de route passante Bort-Champs sur Tarentaine. 			
Points d'intérêt :			
<ul style="list-style-type: none"> - une voie verte emblématique de par son historique, existante autour d'Ydes et en cours d'aménagement vers Mauriac ; - □ trois villes aux portes du projet : Bort-les-Orgues (2 700 h), Ydes (1 700 h) et Mauriac (3 600 h) qui feront de cet équipement un projet de proximité ; - □ trois points de service potentiels autour des trois gares de Bort, Ydes et Mauriac. 			
<p>Le projet vise donc à aménager une voie ferrée reliant le centre ville de Bort à l'actuelle voie verte cantalienne avec des aménagements connexes de stationnement et point de service au départ (point d'accueil, location de vélo, sanitaires...). Sous réserve d'une validation politique, ce projet intégrera un volet de valorisation patrimonial en terme à la fois d'aménagement paysager et de mémoire de la voie et de son activité.</p>			
Objectif(s)			
Le but du projet est de créer une voie sécurisée utilisable par différents utilisateurs (piéton, cycliste, personnes à mobilité réduite) dans un but de pratique sportive sécurisée, de découverte du patrimoine (Orgues de Bort, Saut de la Saule) et de déplacement domicile-travail (présence sur la voie des usines Lapeyre à Ydes et La Tanneur à Bort).			
Validation des objectifs			
Les objectifs du projet ont été validés par l'exécutif du maître d'ouvrage		Oui	
Date de validation			
Les parties prenantes et partenaires			
Partenaires ou parties prenantes	Interne/Externe	Engagement attendu/ retombées	Acquis (pour partenaires)
Pole Sports Nature	Interne	pilotage du projet	Oui
Service des bâtiments	Interne	AMO	Oui
Service juridique	Interne	AMO	Oui
Communauté de communes Sumène-Artense	Externe	coordination aménagement itinéraire	Oui
SNCF Réseau	Externe	convention de gestion	Oui
Association des Chemins de Fer de Haute-Auvergne	Externe		Oui
Commune de Bort-les-Orgues	Externe	coordination point de départ + traversée de routes	Oui
Etat	Externe	appui technique et financier	Oui
Conseils Régionaux	Externe	coordination schéma régionaux + financement	Oui
Conseil Départemental	Externe	coordination traversée route + financement	Oui
Retombées attendues (conséquences, impacts) du projet par les parties prenantes			
Parties prenantes	Retombées		
Communauté de communes Sumène - Artense	Prolonger la piste existante jusqu'à Bort-les-Orgues		
SNCF Réseau	Valoriser une assise de voie		
Association des chemins de Fer de Hte-Auvergne	Valoriser ces activités par un flux touristique au niveau de Bort Sécuriser les intersections et portion commune route - voie ferrée -voie verte		
Conseil Départemental de la Corrèze	Sécuriser les intersections de voie avec les routes dont il est propriétaire		

Nom du projet		4.B.1	
Aménagement de voies vertes: tranche 1 : Bort-les-Orgues			
Commune de Bort-les-Orgues	Sécuriser les intersections de voie avec les routes dont elle est propriétaire	Revitaliser le quartier du point de départ	selon le choix de ce dernier
Haute-Corrèze Communauté	<p>Au regard des objectifs du développement durable, les retombées attendues du projet sur un champ plus large sont de différents ordres :</p> <p>- Attractivité du territoire : développer le potentiel économique et patrimonial du territoire - intérêt général des citoyens et des investisseurs:</p> <ul style="list-style-type: none"> * compléter l'offre touristique de proximité ; * créer un pôle touristique autour du quartier de la gare de Bort avec le musée de la tannerie et en projet le « musée » des Chemins de Fer de la Haute-Auvergne, ainsi que les établissements de restauration ; * favoriser une découverte patrimoniale originale sur le secteur des gorges de la Dordogne et du Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne ; à une échelle plus locale faciliter l'accès au Saut de la Saule et sauvegarder le patrimoine ferroviaire local. <p>niveau de quotation: élevé au regard des retours d'expérience de la communauté de communes de Sumène-Artense</p> <p>- Préservation et amélioration de l'environnement : réduction de la pollution</p> <ul style="list-style-type: none"> * proposer une alternative au déplacement automobile (dans le cadre de la prise de compétence communautaire « mobilité »). <p>niveau de quotation: modéré au vu de la culture "automobile" du territoire</p> <p>- cohésion sociale: accessibilité équitable aux services, proximité, dialogue non limité par les frontières administratives:</p> <ul style="list-style-type: none"> * structurer un projet à une échelle intercommunautaire pour amplifier les retombées des clientèles fréquentant la voie verte et à une échelle plus large développer une itinérance cyclable le long de la Dordogne. <p>niveau de quotation: modéré au regard de la longueur du tracé</p> <p>- Bien-être : amélioration du cadre de vie</p> <ul style="list-style-type: none"> * développer une offre sportive accessible à tous en lien avec le contrat local de santé et la proximité immédiate des EPAHD, ESAT, collège et lycée. <p>niveau de quotation: élevé au regard de la proximité immédiate des institutions sus-citées</p>		
Retombées pour le pôle structurant (ville centre, pôle d'équilibre, pôle structurant...)			
Revitaliser le quartier de la gare et le centre-ville			
Compter un équipement sportif supplémentaire			
Attractivité et développement touristique de la ville			
Réduire la circulation automobile en centre-ville			
Lien avec d'autres programmes ou contrats territoriaux			
Gestion des risques			
L'étude des risques du projet est réalisée		Non	
Calendrier prévisionnel (GANTT)			
2021/2022: Préparation de la convention d'occupation temporaire avec SNCF Réseau + choix politique d'un scénario d'aménagement + positionnement de l'ANCT sur le volet étude + inscription dans les statuts HCC			
2023: Phase d'étude et de préparation du marché + finalisation du plan de financement + passage de la convention + Réalisation des travaux			
Budget prévisionnel et plan de financement			
INVESTISSEMENT			
Charges prévisionnelles		Recettes prévisionnelles	
Aménagement de la voie	780 000,00 €	Etat - CRTE (volet étude et travaux)	118 800,00 €
Accès parking (point de convergence)	460 000,00 €	Département 19 (volet étude et travaux)	260 000,00 €
Pont sur la Rhue	20 000,00 €	Europe - FEDER (volet travaux)	50 000,00 €
		Région NA (volet travaux)	
		EDF (volet étude)	2 500,00 €

Nom du projet		4.B.1	
Aménagement de voies vertes: tranche 1 : Bort-les-Orgues			
		Plan AVELO	
		DETR (volet aménagement)	125 000,00 €
		Autofinancement	703 700,00 €
TOTAL	1 260 000,00 €	TOTAL	1 260 000,00 €
		Subventions demandées	
		En % du budget total	44%
		En euros	556 300,00 €
Evaluation			
Indicateurs d'impact		Objectifs à atteindre	
25 questionnaires/an de satisfaction des usagers sur 3 ans		Identifier et corriger d'éventuels dysfonctionnements de l'équipement	
Mesure de la fréquentation par la pose d'un éco-compteur (ambition: 20 000 passages/an)		Vérifier la pertinence du projet dans le cadre de futurs aménagements du schéma global	
Indicateurs de réalisation		Objectifs à atteindre	
kilométrage de voie aménagée		48km	
Plan de communication			
<i>En fonction de l'avancée du projet, des actions de communication sont présentées ci-dessous. Ces dernières feront l'objet de précisions par voie d'avenant.</i>			
Actions		Calendrier	

Action n°5 :

Concevoir des points d'arrêt multi-mobilités au cœur des centre-bourg

Niveau de priorité Niveau de faisabilité
1 2 3 1 2 3

Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté
Lancement d'une expérimentation en avril 2024 par la SNCF TECH4MOBILITY (l'accélérateur d'innovation du Groupe SNCF dédié aux nouvelles mobilités) du MAM (Mobilier d'activation des mobilités) sur le territoire de la Communauté de communes du Pays de Landivisiau en Bretagne.	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
	03-Réinvestir les territoires et faire vivre la proximité
Axe stratégique	
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités Axe 3 - Adapter les comportement et modes de déplacements	
Éléments de diagnostic	
Pas de lieux multimodaux sur le territoire à part les gares.	Nécessité de mettre en lien les solutions de déplacements pour favoriser l'intermodalité et faciliter les changements de comportements
Objectifs	
Faciliter l'Intermodalité Amélioration de l'accessibilité Promouvoir la mobilité durable Optimiser l'utilisation des infrastructures	
Description	
<p>L'idée est de mettre en place des arrêts multimobilités au sein des communes afin de mettre en valeur l'ensemble des solutions (existantes et futures) par leur regroupement en un même point d'accès facilement identifiable. Ils seraient une manière de rendre visible et accessible la globalité de l'offre de mobilité du territoire. Dans des endroits dépourvus des classiques gares ferroviaires, ces nouveaux lieux pourraient ainsi faire figure de "micro-gare de village" et devenir de véritables points de repère locaux pour tous les besoins de déplacement.</p> <p>Ces aménagements pourraient cumuler les fonctions : point d'information, aire d'auto-stop, arrêt de covoiturage, arrêt de transport à la demande, stationnement vélo sécurisé, borne de réparation, etc.</p> <p>Le regroupement de ces fonctions présenterait plusieurs avantages :</p> <ul style="list-style-type: none">• La garantie pour les habitants (qu'il soit à pied, en voiture, à vélo) de trouver toute l'information sur les solutions de mobilité du territoire en un point unique.	

- Une façon de faciliter l'intermodalité : finir un trajet en auto-stop et se renseigner sur l'itinéraire piéton le plus pratique pour se rendre jusqu'à sa destination.
- Une façon de favoriser les pratiques de solidarités en matière de mobilité entre habitants en créant les conditions de leur rencontre.

Les communes ORT sont prioritaires pour l'implantation de ces mobiliers, cependant un élargissement à l'ensemble des communes pourra être proposé afin d'amplifier l'impact de la stratégie mobilité sur le territoire et pour l'ensemble des habitants.

Public cible	Population de HCC
Calendrier	
<p style="text-align: center;">2024</p> <p>janv. fev. mars avr. mai juin juill. août sept. oct. nov. dec. → 2025</p>	
<p>Dans un premier temps, une étude sera entreprise en 2024 en vue de créer un mobilier rural. L'étude nous permettra de définir un prototype pour nos cinq communes ORT. En 2025, la conception finale des arrêts sera réalisée. En 2026, ces arrêts pourront être étendus à trois communes d'équilibre du territoire.</p>	
Budget consacré	
Coût de l'étude, réalisation d'un outil de concertation et du prototypage : 17 300€ TTC	
Budget estimé pour la réalisation de 5 arrêts : 90 000€ TTC	
Financements mobilisables	
Fonds vert mobilités rurales Appel à projet Grandir en milieu rural de la MSA	
Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
Service aménagement de l'espace	<p>Communes ORT et de proximité Habitants Designer Institut VEDECOM <i>(Institut pour la Transition Énergétique mis en place dans le cadre du Programme d'Investissements d'Avenir du Gouvernement Français, dédié à la mobilité individuelle, décarbonée et durable)</i></p>

Action n°6 : Aider au développement d'initiatives citoyennes de mobilités solidaires

Niveau de priorité Niveau de faisabilité
 1 2 3 1 2 3

Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté
Solidarité très présente sur le territoire mais pas d'organisation, pas de visibilité.	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
	03-Réinvestir les territoires et faire vivre la proximité
Axe stratégique	
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités Axe 3 - Adapter les comportement et modes de déplacements	
Éléments de diagnostic	
Le transport solidaire, 4ème solutions plébiscitée par les habitants (cf. concertation)	71% des habitants souhaitent le développement de services innovants (service de transport solidaire)
Objectifs	
Renforcer les liens sociaux Faire connaître et promouvoir les initiatives solidaires	
Description	
<p>En complémentarité de la stratégie d'ancrage de l'offre de service sur le territoire par les arrêts multi mobilité, l'idée est de travailler sur les liens entre solidarité-convivialité et mobilité afin d'encapaciter les habitants / structures / communes qui souhaiteraient s'impliquer ou réfléchir à des modes d'actions plus spontanés ou structurés à leur échelle.</p> <p>Pour exemple, de manière spontanée, des territoires voisins ont pu mettre en place des groupes de discussion par application sur téléphone, des structures ont également travaillé à un mailing et inscriptions trajets fréquents.</p> <p>La démarche pourra être de constituer un manuel de notices pour encourager différentes possibilités quant à la mutualisation des moyens et déplacements. L'objectif serait donc de constituer un catalogue ou un manuel de solutions de mobilités solidaires que les communes pourront mettre en place et animer facilement pour créer des réseaux de solidarité faisant ressortir les enjeux, les risques, les leviers d'action, l'investissement humain et matériel et l'adéquation avec les règles RGPD.</p>	
Public cible	Population de HCC

Calendrier	
<p style="text-align: center;">2024</p> <p>janv. fev. mars avr. mai juin juill. août sept. oct. nov. dec. 2025</p>	
Budget consacré	
Coût estimé pour une étude sur les mobilités solidaires : 6 000€ TTC	
Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
Service aménagement de l'espace (responsable) : Service Accueil et vie locale	Associations du territoire Communes

Action n°7 : Déployer des stationnements et stations d'autoréparation cyclables	
Niveau de priorité Niveau de faisabilité 1 2 3 1 2 3	
Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté
Réalisation d'un schéma directeur des mobilités actives par le Parc Naturel de Millevaches en Limousin à l'échelle du territoire du Parc et des CC le composant (la globalité du territoire de HCC est pris en compte).	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
	03-Réinvestir les territoires et faire vivre la proximité
Axe stratégique	
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités Axe 3 - Adapter les comportement et modes de déplacements	
Éléments de diagnostic	
55% des répondants de la concertation mobilité estiment qu'il n'y a pas suffisamment de stationnements vélos sur le territoire	74% des répondants des questionnaires jugent utile le développement de stationnements vélos sur le territoire.
41% des étudiants interrogés indiquent ne pas avoir la possibilité de stationner leurs vélos dans leur établissement.	

Objectif	
Accompagner et valoriser la pratique du vélo sur le territoire de HCC.	
Description	
<p><i>Cette action est en lien direct avec l'action n°4 sur la création d'arrêts multimodalités. Equiper le territoire en infrastructures de stationnements et d'auto-réparation, en particulier aux abords des écoles, des gares, et des centres des communes pôles, permettra de surmonter les freins à l'utilisation du vélo liés au manque de places de stationnement dédiées. Par ailleurs, l'implantation de stations de réparation de vélo en libre-service vise à encourager l'autonomie des cyclistes.</i></p>	
Public cible	Population de HCC
Calendrier	
<i>Calendrier correspondant aux arrêts multi-mobilités</i>	
<p>2024</p> <p>janv. fev. mars avr. mai juin juill. août sept. oct. nov. dec. → 2025</p>	
Budget consacré	
Stationnements vélos : 12 000€ TTC Stations d'auto-réparations : 9 600€ TTC	
Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
Service aménagement de l'espace (responsable) Service technique	Communes

Action n°8 : Favoriser les projets de services mobiles par le lancement d'un AMI

Niveau de priorité : 1 2 3 (2 est sélectionné)
 Niveau de faisabilité : 1 2 3 (2 est sélectionné)

Contexte national/local	Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté
Des initiatives de services mobiles (épiceries) sur le territoire	04-Repenser les mobilités et les modes de transports
Développement de medicobus dans le cadre du programme France Ruralités	03-Réinvestire les territoires et faire vivre la proximité
Axe stratégique	
Axe 2 - Apporter des services mobiles dans les centres	
Éléments de diagnostic	
Des communes sans services et éloignées des services essentiels	Communes éloignées des centres structurants
Objectifs	
Valoriser des projets entrepreneuriaux mobiles répondant aux besoins du territoire Limiter les déplacements Favoriser la proximité	
Description	
<p>Pour faciliter l'accessibilité pour les personnes isolées, les seniors, les personnes en situation de handicap, les familles monoparentales, etc. le service ambulancier est une réponse concrète aux besoins des habitants, et à moindre coût. Dans cette perspective et afin de lancer notre démarche d'apporter les services aux habitants et limiter les déplacements, nous prévoyons de lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) en collaboration avec la Direction Economique et Marketing Territorial (DEMT). Cette démarche vise à promouvoir et soutenir des projets de services ambulanciers sur le territoire. L'objectif est d'encourager des initiatives qui répondent de manière efficace et efficiente aux besoins des habitants (santé, commerces, etc.).</p>	
Public cible	Population de HCC
Calendrier	
<p>2024</p> <p>septembre octobre novembre décembre</p> <p style="text-align: right;"><i>Lancement des aides courant 2025</i></p>	
<i>L'année 2024 permettra de structurer le potentiel AMI.</i>	
Budget consacré	
Budget AMI en cours de réflexion (en lien avec les aides RIAC)	

Services mobilisés et responsables de l'action	Partenaires sollicités
Service Aménagement de l'Espace Direction Développement Économique et Marketing Territorial	
Indicateurs de réalisation	
Recensement des initiatives existantes	
Nombre de réponses à l'AMI	

Action n°9 : Déployer des formations et événements mobilités		Niveau de priorité 1 2 3	Niveau de faisabilité 1 2 3
Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté			
04-Repenser les mobilités et les modes de transports			
Axe stratégique			
Axe 3 - Adapter les comportements et modes de déplacements			
Éléments de diagnostic			
72% des habitants souhaitent davantage de communication des transports existants sur le territoire		70% souhaitent être formés et sensibiliser aux mobilités actives	
Objectifs			
Informers les usagers et leur permettre d'être conscients de leurs déplacements, de leurs coûts et des alternatives possibles à l'autosolisme Encourager et favoriser le changement de comportements			
Description			
<p>Pour présenter le plan de mobilité simplifié et les actions associées à la population, une nouvelle tournée mobilité sera organisée en juillet et août 2024, suivant le même principe que la tournée mobilité de 2023. À cette occasion, le service mobilité tiendra un stand lors d'événements festifs sur le territoire, tels que les marchés de pays, "C'est Ma Tournée", et "Les Granités".</p> <p>Dans le but de sensibiliser les habitants aux enjeux d'une mobilité plus durable, des ateliers Fresque de la Mobilité pourront être proposés courant 2024.</p> <p>Parallèlement, le service Co-éducation et Parentalité développe des formations « Savoir rouler à vélo » sur l'ensemble du territoire. Cette initiative, initiée depuis 2022 par l'accueil de loisirs de Neuvic, vise à renforcer les compétences en matière de sécurité à vélo et à promouvoir une utilisation plus fréquente et responsable de ce mode de déplacement auprès des jeunes.</p>			
Public cible		Population de HCC	
Calendrier			

2024					
juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
Budget consacré					
Budget : 1 500€ TTC					
Services mobilisés et responsables de l'action			Partenaires sollicités		
Service aménagement de l'espace Service Co-éducation et Parentalité Service Accueil et vie locale			Etablissements scolaires Tiers lieux Associations		
Indicateurs de réalisation					
Nombre d'animations proposées					
Nombres de personnes touchées lors des animations et évènements					

<h1>Action n°10 :</h1> <h2>Concevoir un carnet de mobilité usager</h2>		Niveau de priorité			Niveau de faisabilité		
		1	2	3	1	2	3
Contexte national/local		Défi du projet de territoire Haute Corrèze Communauté					
Carnet mobilité mis en place à Vézère Monédières Millesources		04-Repenser les mobilités et les modes de transports					
Éléments de diagnostic							
72% des habitants souhaitent davantage de communication des transports existants sur le territoire							
Objectifs							
Communiquer sur les solutions de mobilités en cours et à venir Accroître la fréquentation des différentes solutions Faciliter le changement de comportement							
Description							
<p>Dans le souci de mettre en avant les solutions de mobilité déjà en place et à venir sur le territoire, de les faire connaître et d'accroître leur utilisation et fréquentation, nous prévoyons la création d'un carnet de mobilité. Ce document détaillé sera élaboré et distribué aux habitants, aux municipalités et aux associations locales du territoire. Le carnet fournira des informations exhaustives sur les différentes options de déplacement disponibles, mettant en lumière les itinéraires, horaires, et caractéristiques de chaque solution. L'objectif est d'encourager une utilisation plus</p>							

consciente et régulière des moyens de transport existants, favorisant ainsi une mobilité durable au sein de la communauté.

Public cible		Population de HCC	
Calendrier			
2024			
septembre	octobre	novembre	décembre
			Carnet Mobilité actualisée en 2025/2026
Budget consacré			
Budget impression estimatif : 4 000€ TTC			
Services mobilisés et responsables de l'action		Partenaires sollicités	
Service aménagement de l'espace Service communication		Mairies La Poste	

4.2 Pistes pour le Plan d'actions 2025-2026

Le plan d'actions mobilité 2025-2026 constitue une série de pistes d'actions potentielles, et il se distingue de celui de 2024 par son caractère prévisionnel. En effet, ce plan est conçu pour être adaptable aux évolutions budgétaires et sociétales. Les restrictions budgétaires imposées par l'État, notamment la réduction des fonds verts, ainsi que les changements dans les besoins et les comportements des usagers, pourront influencer et modifier ces actions. Ainsi, bien que le plan d'actions 2025-2026 propose une feuille de route initiale, il reste flexible pour s'ajuster aux réalités financières et aux dynamiques sociales en constante évolution. C'est pourquoi les actions ne sont pas encore détaillées en fiches actions à ce stade.

4.2.1 Pistes d'actions 2025

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS	DESCRIPTION	Niveau de faisabilité
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités	Expérimenter la mise en place d'une ligne régulière	À la suite de l'étude de faisabilité réalisée en 2024, une navette régulière pourra être mise en service sur le territoire <i>(Cf fiche action n°1 du plan actions 2024).</i>	1 2 3
	Expérimenter un Transport à la demande	À l'issu du montage du service en 2024, un service de TAD sera expérimenté en 2025.	1 2 3
	Continuité de l'incitation financière au covoiturage (action 2024)	<i>Cf fiche action n°3 du plan actions 2024</i>	1 2 3
	Mise en place d'arrêts multimodalités dans les centres bourgs des communes ORT	<i>Cf fiche action n°5 du plan d'actions 2024</i>	1 2 3
	Développer des initiatives citoyennes de mobilités solidaires	<i>Cf fiche action n°6 du plan d'actions</i>	1 2 3
	Travailler avec la Région sur le développement et la pérennisation des lignes ferroviaires et routières et des gares ferroviaires du territoire	Continuer d'échanger avec la Région, notamment via le Comité du Bassin Limousin Périgord, les comités des lignes TER Limoges et Brive, sur l'importance des lignes sur le territoires et proposer de nouvelles horaires plus adaptées aux besoins des habitants.	1 2 3

	Aménager le réseau cyclable intercommunal en continuité des voies vertes	Jusqu'à l'été 2024, le PNR s'attelle à la réalisation du schéma directeur des mobilités actives. À l'issue de ce travail, des itinéraires vélo, notamment sur des routes secondaires, c'est-à-dire des petites routes de campagne, seront identifiés par le PNR. Ainsi, le projet consistera à baliser ces itinéraires secondaires qui auront été identifiés en mettant l'accent sur ceux qui peuvent être rapidement mis en place sans nécessiter des aménagements complexes et également sur ceux reliant des pôles de déplacements (pôles d'emplois, d'études, de services, etc.). Cette phase initiale aura pour objectif de compléter le schéma cyclable de Haute-Corrèze Communauté, en s'ajoutant aux projets existants de voies vertes.	1 2 3
Axe 2- Apporter des services mobiles dans les centres	Développer des AMI /aides pour des projets structurants en délégations aux entreprises/associations	<i>Cf fiche action n°8 du plan d'actions 2024</i>	1 2 3

Axe 3 – Adapter les comportements et modes de déplacements	Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable	<p>Comme pour l'année 2024, des ateliers Fresque de la mobilité pourront être proposé à différents publics (entreprises, habitants, étudiants, etc.).</p> <p>Un événement mobilité pourrait être organisé pendant la Semaine européenne de la mobilité. Cet événement permettrait de présenter les différentes solutions mises en place et de sensibiliser à la mobilité durable à travers diverses animations.</p>	1 2 3
	Développer des manuels de solutions, pour les entreprises, les communes afin de les aider à mettre en place des actions à leur échelle	<p>Constituer des carnets pour les entreprises et les communes afin de leur permettre de développer à leur échelle des actions telles que des défis covoiturage, des speed-dating du covoiturage, créer un groupe WhatsApp de mobilités solidaires, etc.</p>	1 2 3

4.2.2 Pistes d'actions 2026

AXES STRATEGIQUES	ACTIONS	DESCRIPTION	Niveau de faisabilité
Axe 1 - Accompagner les usagers vers les centralités	Pérenniser l'expérimentation de la ligne régulière	<i>Cf fiche action n°1 du plan actions 2024</i>	1 2 3
	Pérenniser l'expérimentation du Transport à la demande	À l'issue de la première année d'expérimentation, le service sera évalué en vue d'ajuster ou de modifier ses modalités pour l'année.	1 2 3
	Pérenniser le développement du covoiturage	A l'issue de l'expérimentation d'un an d'incitations financières, le projet serait de continuer de massifier la pratique du covoiturage en travaillant avec les entreprises (communication, covoiturage inter-entreprises au sein d'une même zone, etc.).	1 2 3
	Expérimentation de l'autopartage	Projet de mettre à disposition des habitants des véhicules en autopartage sur les pôles ORT (Ussel, Meymac, Bort, Neuvic, La Courtine). Ce service répond aux spécificités spatiales et sociales du territoire (peu dense et avec de longues distances), en permettant aux habitants dépourvus de voiture de se déplacer tout en favorisant la mutualisation de l'usage des véhicules.	1 2 3
	Mise en place d'arrêts multimodalités dans les centres bourgs des communes de proximité	<i>Cf fiche action n°5 du plan d'actions 2024</i>	1 2 3
	Aménager le réseau cyclable intercommunal en continuité des voies vertes	Le développement du réseau cyclable intercommunal pourrait être poursuivi conformément aux recommandations du Schéma directeur des	1 2 3

		mobilités actives du PNR de Millevaches.	
	Proposer un service de location longue/courte durée de vélos à assistance électrique sur le territoire	Développer la mobilité active et inciter et faciliter l'utilisation de vélos électrique sur le territoire en proposant un service de location de vélos sur le territoire.	1 2 3
	Développer la pratique de l'autostop	Sensibiliser à la pratique de l'autostop en proposant des ateliers, des événements (type rallye de l'autostop) pour démystifier la pratique.	1 2 3
Axe 2- Apporter des services mobiles dans les centres	Développer des AMI /aides pour des projets structurants en délégations aux entreprises/associations	<i>Cf fiche action n°8 du plan d'actions 2024</i>	1 2 3
Axe 3 – Adapter les comportements et modes de déplacements	Proposer une aide à l'achat pour vélos à assistance électrique (VAE)	Proposer une aide de 100 à 200€ pour l'acquisition d'un VAE, neuf ou d'occasion, en complément de l'aide de l'État, a destination d'un public précaire afin de faciliter leurs déplacements et de promouvoir des modes de transport écologiques.	1 2 3

	<p>Communiquer et sensibiliser à la mobilité durable</p>	<p>Continuer à proposer des ateliers Fresque à différents publics (entreprises, habitants, étudiants, etc.).</p> <p>Renouvellement de l'événement mobilité pendant la Semaine européenne de la mobilité.</p> <p>Possibilité de participer à Mai à Vélo (événements, défis écoles, etc.).</p>	<p>1 2 3</p>
--	--	--	--------------

ANNEXES

Annexe n°1 : Horaires des lignes de cars régionaux

LIGNE 257 MONTLUÇON → AUZANCES → USSEL

	PÉRIODICITÉ	Toute l'année				
		JOURS DE FONCTIONNEMENT	L-M-V--	LMJMVS-	Tous les jours	LMJMVS
	N° DE COURSES	54543	54545	54547	54549	54551
	NOTA	1-2	1-1-4-5	1-2-3-5	1-2-5	1-2-3-4-5
MONTLUÇON	Lycée Paul Constans AB *	-	12.10	16.10	18.10	-
	Lycée Mme de Staël AB*	-	12.20	16.20	18.20	-
	Gare SNCF	10:30	12:30	16:30	18:30	21:30
BUDELIERE	Bourg Ecole AB	-	12.55	16.55	18.55	21.55
CHAMBON-SUR-VOUEIZE	Place Delamarre AB	-	13.03	17.03	19.03	22.03
EVAUX-LES-BAINS	Stade AB	11:10	13:10	17:10	19:10	22:10
FONTAINERES	Mairie AB	-	13:19	17:19	19:19	22:19
ROUGNAT	Bourg Arrêt Bus RD996	-	13.26	17.26	19.26	22.26
AUZANCES	Place de la Gare AB	-	13.32	17.32	19.32	22.32
LE COMPAS	Place de l'Eglise	-	17.42	19.42	22.42	-
SAINTE BARBE	Délaissé Pt Propre	-	-	17.53	19.53	22.53
CROCO	École Élémentaire AB	-	-	18.02	20.02	23.02
FLAYAT	École Mairie	-	-	18.17	20.17	23.17
SAINTE MERIE-LA-BREUILLE	Bourg Mairie	-	-	18.27	20.27	23.27
EYOURANDE	Bourg Mairie AB	-	-	18.43	20.43	23.43
MERLINES	Gare SNCF	-	-	18.51	20.51	23.51
USSEL	Gare SNCF	-	-	19.13	21.13	00.13

- Circulations particulières
- 1 - Circule également si les jours de circulation indiqués ci-dessus sont fériés
 - 2 - Correspondance en Gare SNCF de Montluçon avec services SNCF en provenance de Clermont
 - 3 - Correspondance en Gare SNCF de Montluçon avec services SNCF en provenance de Paris-Austerlitz
 - 4 - Correspondance en Gare SNCF de Montluçon avec services SNCF en provenance de Vézère
 - 5 - Lycées de MONTLUÇON uniquement desservis en période scolaire et non desservis le samedi et dimanche.



Vélo transporté gratuitement dans la limite des places disponibles.

LIGNE 257 USSEL → AUZANCES → MONTLUÇON

	PÉRIODICITÉ	Toute l'année			
		JOURS DE FONCTIONNEMENT	LMJMVS-	LMJMVS	Tous les jours
	N° DE COURSES	54548	54550	54552	54554
	NOTA	1-2-3-4	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5	1-2-3-4-5
USSEL	Gare SNCF	-	7.37	13.15	14.21
MERLINES	Gare SNCF	-	7.59	13.37	14.43
EYOURANDE	Bourg Mairie AB	-	8.07	13.45	14.51
SAINTE MERIE-LA-BREUILLE	Bourg Mairie	-	8.23	14.01	15.07
FLAYAT	Ecole Mairie	-	8.33	14.11	15.17
CROCO	École élémentaire AB	-	8.48	14.26	15.32
SAINTE BARBE	Délaissé Pt Propre	-	8.57	14.35	15.41
LE COMPAS	Place de l'Eglise	-	9.08	14.46	15.52
AUZANCES	Place de la Gare AB	6:15	9:17	14:55	16:02
ROUGNAT	Bourg Arrêt Bus RD996	6:21	9:23	15:01	16:08
FONTAINERES	Mairie AB	6:28	9:30	15:08	16:15
EVAUX-LES-BAINS	Stade AB	6:37	9:39	15:17	16:24
CHAMBON-SUR-VOUEIZE	Place Delamarre AB	6:44	9:46	15:24	16:31
BUDELIERE	Bourg Ecole AB	6:52	9:54	15:32	16:39
MONTLUÇON	Gare SNCF	7:15	10:14	15:52	16:59
	Lycée Mme de Staël AB *	7:25	10:19	15:57	17:04
	Lycée Paul Constans AB *	7:39	10:31	16:09	17:16

- Circulations particulières
- 1 - Circule également si les jours de circulation indiqués ci-dessus sont fériés
 - 2 - Correspondance vers Clermont avec services SNCF en Gare de Montluçon
 - 3 - Correspondance vers Paris-Austerlitz avec services SNCF en Gare de Montluçon
 - 4 - Lycées de MONTLUÇON uniquement desservis en période scolaire et non desservis le samedi et dimanche
 - 5 - Correspondance vers Lyon avec services SNCF en Gare de Montluçon.



Vélo transporté gratuitement dans la limite des places disponibles.

LIGNE 258 MONTLUÇON → AUBUSSON → FELLETTIN → USSEL

	PÉRIODICITÉ	Toute l'année					Vac. Scol.					Toute l'année				
		JOURS DE FONCTIONNEMENT	LMJMVS-	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	
	N° DE COURSES	54631	54633	54635	54637	54651	54631	54633	54635	54637	54651	54631	54633	54635	54637	
	NOTA	1-2-3	1-2-3-4	1-2-4-5	1-2-3-4-6	1-2-4-5-6	1-2-3-4-6	1-2-4-5-6	1-2-3-4-6	1-2-4-5-6	1-2-3-4-6	1-2-3-4-6	1-2-4-5-6	1-2-3-4-6	1-2-3-4-6	
MONTLUÇON	Gare SNCF	-	-	-	-	16.22	16.15	17.15	21.40	-	-	-	-	-		
GOUZON	Champ de Foire AB	-	-	-	-	17.00	16.53	17.53	22.18	-	-	-	-	-		
CHENÉRAILLES	Place du Champ de Foire AB	-	-	-	-	17.10	17.03	18.03	22.28	-	-	-	-	-		
ISOUDUN LE TRÉHIC	Le Petit Bascule	-	-	-	-	17.14	17.07	18.07	22.32	-	-	-	-	-		
AUBUSSON	Sigèze - Aire de Couvourage	-	-	-	-	17.27	17.20	18.20	22.45	-	-	-	-	-		
	Gare Roubière	6:15	7:25	10:25	14:25	17:25	17:25	18:25	22:50	-	-	-	-	-		
MOUTIER-ROZELLE	La Croix Blanche	6:18	7:28	10:28	14:28	17:28	17:28	18:28	22:51	-	-	-	-	-		
	La Clède AB	6:23	7:33	10:33	14:33	17:40	17:33	18:33	22:58	-	-	-	-	-		
FELLETTIN	LMB	6:27	7:37	10:37	14:37	17:44	17:37	18:37	23:02	-	-	-	-	-		
	Gare SNCF	6:31	7:41	10:41	14:41	17:51	17:44	18:41	23:06	-	-	-	-	-		
	Monuments aux Morts AB	6:33	7:43	10:43	14:43	17:53	17:46	18:43	23:08	-	-	-	-	-		
CROZE	La Gradière Mairie	6:44	7:54	10:54	14:54	18:04	17:57	18:54	23:19	-	-	-	-	-		
CLAIRVAUX	Les 3 Pons Carrel D982/D31 Délaissé	6:51	8:01	11:01	15:01	18:11	18:04	19:01	23:26	-	-	-	-	-		
	Carrel RD982/VC Les Gannes	6:53	8:03	11:03	15:03	18:13	18:06	19:03	23:28	-	-	-	-	-		
LE MAS D'ARTIGES	Bourg Crossemont RD28 AB	6:57	8:07	11:07	15:07	18:17	18:10	19:07	23:32	-	-	-	-	-		
LA COURTINE	Le Petit Breuil AB/D982	7:00	8:10	11:10	15:10	18:20	18:13	19:10	23:35	-	-	-	-	-		
	Gare SNCF AB	7:02	8:12	11:12	15:12	18:22	18:15	19:12	23:37	-	-	-	-	-		
	Mairie AB	7:03	8:13	11:13	15:13	18:23	18:16	19:13	23:38	-	-	-	-	-		
	Champ de Foire AB	7:04	8:14	11:14	15:14	18:24	18:17	19:14	23:39	-	-	-	-	-		
SAINTE-RÉMY	Le François AB Délaissé	7:09	8:19	11:19	15:19	18:29	18:22	19:19	23:44	-	-	-	-	-		
	Eglise	7:11	8:21	11:21	15:21	18:31	18:24	19:21	23:46	-	-	-	-	-		
	Le Petit Laval AB	7:13	8:23	11:23	15:23	18:33	18:26	19:23	23:48	-	-	-	-	-		
ST-PARDOUX-LE-VIEUX	Bourg AB	7:16	8:26	11:26	15:26	18:36	18:31	19:26	23:51	-	-	-	-	-		
LIGNAREIX	Lignareix AB	7:21	8:31	11:31	15:31	18:41	18:34	19:31	23:56	-	-	-	-	-		
ST-PARDOUX-LE-VIEUX	Daubech Arrêt Bus	7:23	8:33	11:33	15:33	18:43	18:36	19:33	23:58	-	-	-	-	-		
USSEL	Noire Dame AB	7:29	8:39	11:39	15:39	18:49	18:42	19:39	00:02	-	-	-	-	-		
	Place Henri Quatuor AB	7:31	8:41	11:41	15:41	18:51	18:44	19:41	00:04	-	-	-	-	-		
	Lycée Vennadour	7:34	8:44	11:44	15:44	18:54	18:47	19:44	00:07	-	-	-	-	-		
	Gare SNCF	7:40	8:50	11:50	15:50	19:00	18:53	19:50	00:13	-	-	-	-	-		

- Circulations particulières
- 1 - Circule également si les jours de circulation indiqués ci-dessus sont fériés
 - 2 - Correspondance à destination de Limoges en Gare d'Usse avec les services SNCF
 - 3 - Lycée Vennadour desservi uniquement en période scolaire
 - 4 - Correspondance à destination de Brive en Gare d'Usse avec les services SNCF
 - 5 - Correspondance à destination de Clermont en Gare d'Usse avec les services SNCF
 - 6 - Correspondance à destination de Bordeaux St Jean en Gare d'Usse avec les services SNCF
 - 7 - Correspondance en provenance de Clermont en Gare de Montluçon avec les services SNCF
 - 8 - Correspondance en provenance de Paris-Austerlitz en Gare de Montluçon avec les services SNCF
 - 9 - Correspondance en provenance de La Souterraine-Guérêt à Felletin-Mont aux Morts à 17h33 avec la ligne n°210.



Vélo transporté gratuitement dans la limite des places disponibles.

LIGNE 258 USSEL → FELLETTIN → AUBUSSON → MONTLUÇON

	PÉRIODICITÉ	Période scol.					Toute l'année					Vac. Scol.					Toute l'année				
		JOURS DE FONCTIONNEMENT	LMJMVS-	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--	LMJMVS	---M.V--	---V--			
	N° DE COURSES	54632	54630	54634	54638	54638	54632	54630	54634	54638	54638	54632	54630	54634	54638	54632	54630	54634			
	NOTA	1	1-6	1-2-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4	1-3-4			
USSEL	Gare SNCF	5:30	6:10	8:10	13:30	16:10	17:10	18:05	16:10	17:10	18:05	16:10	17:10	18:05	16:10	17:10	18:05	16:10			
	Place Henri Quatuor	-	-	-	13:20	-	17:20	18:15	16:20	17:20	18:15	16:20	17:20	18:15	16:20	17:20	18:15	16:20			
	Lycée Vennadour	-	-	-	13:25	-	17:25	18:20	16:25	17:25	18:20	16:25	17:25	18:20	16:25	17:25	18:20	16:25			
	Noire Dame Face AB	5:14	6:14	8:14	13:30	16:14	17:30	18:25	16:30	17:30	18:25	16:30	17:30	18:25	16:30	17:30	18:25	16:30			
ST-PARDOUX-LE-VIEUX	Daubech Délaissé	-	-	-	13:34	-	17:34	18:29	16:34	17:34	18:29	16:34	17:34	18:29	16:34	17:34	18:29	16:34			
	Bourg AB	-	-	-	13:40	-	17:40	18:35	16:40	17:40	18:35	16:40	17:40	18:35	16:40	17:40	18:35	16:40			
LIGNAREIX	Lignareix AB	-	-	-	13:46	-	17:46	18:41	16:46	17:46	18:41	16:46	17:46	18:41	16:46	17:46	18:41	16:46			
SAINTE-RÉMY	Le Petit Laval Carrel Face AB	-	-	-	13:50	-	17:50	18:45	16:50	17:50	18:45	16:50	17:50	18:45	16:50	17:50	18:45	16:50			
	Eglise	-	-	-	13:52	-	17:52	18:47	16:52	17:52	18:47	16:52	17:52	18:47	16:52	17:52	18:47	16:52			
	Le François Loissement AB	-	-	-	13:55	-	17:55	18:50	16:55	17:55	18:50	16:55	17:55	18:50	16:55	17:55	18:50	16:55			
LA COURTINE	Champ de Foire AB	5:39	6:39	8:39	14:01	16:39	18:01	18:56	17:01	23:01	-	-	-	-	-	-	-	-			
	La Poise	5:40	6:40	8:40	14:02	16:40	18:02	18:57	17:02	23:02	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Gare SNCF AB	5:41	6:41	8:41	14:03	16:41	18:03	18:58	17:03	23:03	-	-	-	-	-	-	-	-			
	Le Petit Breuil AB/D982	5:42	6:42	8:42	14:04	16:42	18:04	18:59	17:04	23:04	-	-	-	-	-	-	-	-			
LE MAS D'ARTIGES	Bourg Crossemont RD28																				

C24

SAINT-FLOUR ▷ NEUSSARGUES ▷ RIOM ▷ BORT-LES-ORGUES

Jours de circulation		LMMe JV	LMMe JVS	Me	LMMe JVS	LMMe JVSDF	V	V	V	DF
Période scolaire		•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grandes vacances		•	•		•	•			•	•
Petites vacances		•	•		•	•			•	•
SAINT-FLOUR	Gare Ferroviaire	06:44 ¹	10:53	13:49		17:34 ¹				20:34
	Allées G. Pompidou	06:50	11:02	13:55		17:39				20:39
	Lycée Haute Auvergne		11:06	14:02						
	Volzac Abri voyageurs		11:11	14:07			18:05			
	Allées G. Pompidou						18:10			
ANDELAT	Rue Mallet Abri voyageurs	06:55	11:16	14:12		17:45				20:45
SAINT-FLOUR	Roueyre Abri voyageurs	06:57	11:18	14:14		17:47				20:47
TALIZAT	Le Bourg - D679	07:07	11:28	14:24		17:57				20:57
MURAT	Place du Balat						18:30 ²			
NEUSSARGUES-EN-PINATELLE	Rue du Commerce						18:30			
	Route de Massiac						18:32			
NEUSSARGUES-EN-PINATELLE	Gare ferroviaire	07:14	11:35	14:31	14:40	18:04		18:42	20:20	21:04
	Moissac						18:35	18:57		
	Gare ferroviaire		12:20			18:25				
	St Anastasie église		12:30		14:50	18:35	18:40	19:02	20:30	
ALLANCHE	Place du Cézallier		12:40		15:00	18:45	18:50	19:12	20:40	
LANDEYRAT	Pont des Ondes		12:49		15:09	18:54	19:00	19:22	20:49	
MARCNAT	Mairie		12:55		15:15	19:00	19:05	19:27	20:55	
CONDAT	Feniers D679		13:03		15:23	19:08			21:03	
	Abri voyageurs giratoire		13:04		15:24	19:11	19:18	19:36	21:06	
SAINT-AMANDIN	Le Bourg - D678		13:17		15:37	19:22		19:49	21:17	
RIOM-ES-MONTAGNES	Clinique		13:28		15:48	19:33		20:00	21:28	
	Place du Monument		13:29		15:49	19:34		20:11	21:29	
ANTIGNAC	Le Bourg		13:44		16:04					
VEBRET	Les Lempradets Abri voyageurs		13:46		16:06					
BORT-LES-ORGUES	Avenue Gambetta		13:54		16:14					
	Gare ferroviaire		13:55		16:15					

Les jours de circulation des services sont abrégés comme suit :

L : lundi / **M** : mardi / **Me** : mercredi / **J** : jeudi / **V** : vendredi / **S** : samedi / **D** : dimanche / **F** : circule les jours fériés

Tarifification

Ticket / **1,5€**
 Abonnement mensuel tout public / **25€**
 Abonnement annuel moins de 25 ans / **150€**
 Abonnement annuel scolaire 1/2 pensionnaires / **120€**
 Abonnement annuel scolaire Internes / **75€**
 Gratuité / enfants de moins de 4 ans et accompagnateurs de personnes non-voyantes

Conditions d'utilisation

- Les tickets à l'unité sont valables pour un voyage.
- Les correspondances sont permises, dans la limite de 2 heures.
- Les abonnements mensuels sont valables du 1^{er} au 31 du mois, quelle que soit leur date d'acquisition.

CALENDRIER SCOLAIRE

Retour : 04/09/2023

Vacances scolaires de Toussaint : 21/10/2023 au 05/11/2023

Vacances scolaires de Noël : 23/12/2023 au 07/01/2024

Vacances scolaires d'Hiver : 17/02/2024 au 03/03/2024

Vacances scolaires d'Été : 13/04/2024 au 28/04/2024

Pont de l'Ascension : 9/05/2024 au 12/05/2024

Vacances scolaires d'Été : à compter du 05/07/2024

Renseignements

Allo la Région vous transporte

04 8000 7000

laregionvous transporte.fr

Transporteurs

VIZET VOYAGES : 04 71 40 63 80

vooyages.vizet@wanadoo.fr

SEY TRANSPORTS : 04 71 60 01 75

contact@seyt.fr

- Correspondance depuis Saint Chély d'Apcher via la ligne C48 - V
- Correspondance depuis Saint Chély d'Apcher via la ligne C48 - L (période scolaire et petites vacances scolaires)
- Correspondance depuis Aurillac via la ligne C01

Les cars sont accessibles aux P.M.R. équipés de dispositifs roulants sur réservation auprès du transporteur.



Application Mobile oùra

Découvrez l'appli mobile oùra (recherche d'itinéraires ou d'horaires) sur Play Store et App Store



C24

BORT-LES-ORGUES ▷ RIOM ▷ NEUSSARGUES ▷ SAINT-FLOUR

Jours de circulation		LMMe JV	L	L	L	LMMe JVS	LMMe JVS	LMMe JVSDF	LMMe JVS	VS	LMMe JV	VDF	DF	DF
Période scolaire		•	•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•
Grandes vacances		•				•	•	•	•	•	•	•	•	•
Petites vacances		•				•	•	•	•	•	•	•	•	•
BORT-LES-ORGUES	Gare ferroviaire							09:27						12:38
	Avenue Gambetta							09:28						12:39
VEBRET	Les Lempradets Abri voyageurs							09:36						12:47
ANTIGNAC	Le Bourg							09:38						12:49
RIOM-ES-MONTAGNES	Place du Monument	04:57			05:57			09:57				16:10		13:08
	Clinique	04:58			05:58			09:58				16:11		13:09
SAINT-AMANDIN	Le Bourg - D678	05:08			06:08			10:08				16:20		13:18
CONDAT	Abri voyageurs giratoire	05:18	06:18		06:18			10:18				16:28		13:28
	Feniers D679				06:27			10:27				16:35		13:33
MARCNAT	Mairie	05:35	06:35		06:35			10:35				16:45		13:41
LANDEYRAT	Pont des Ondes	05:40	06:40		06:40			10:40				16:50		13:47
ALLANCHE	Place du Cézallier	05:50	06:50		06:50			10:50				17:00		13:56
NEUSSARGUES EN PINATELLE	St Anastasie église	06:00	07:00		07:00			11:00				17:10		14:06
	Gare ferroviaire	06:45			07:10	08:35	11:10	11:35	14:16	17:45	18:45	17:20	19:35	21:45
	Moissac		06:05	07:10										
	Route de Massiac			07:12										
	Rue du Commerce			07:15										
TALIZAT	Le Bourg - D679	06:52				08:42		11:42			17:52	18:52	19:42	21:52
SAINT-FLOUR	Roueyre Abri voyageurs	07:02				08:52		11:52			18:02	19:02	19:52	22:02
ANDELAT	Rue Mallet Abri voyageurs	07:04				08:54		11:54			18:04	19:04	19:54	22:04
SAINT-FLOUR	Allées G. Pompidou	07:05		07:33		08:56		11:56			18:06	19:06	19:56	22:06
	Lycée Haute Auvergne			07:36									19:59	
	Volzac Abri voyageurs			07:41									20:04	
	Gare Ferroviaire	07:11				09:02		12:02			18:12	19:12	20:14	22:12
MURAT	Place du Balat	06:20 ³			07:20									

Les jours de circulation des services sont abrégés comme suit :

L : lundi / **M** : mardi / **Me** : mercredi / **J** : jeudi / **V** : vendredi / **S** : samedi / **D** : dimanche / **F** : Circule les jours fériés

Tarifification

Ticket / **1,5€**
 Abonnement mensuel tout public / **25€**
 Abonnement annuel moins de 25 ans / **150€**
 Abonnement annuel scolaire 1/2 pensionnaires / **120€**
 Abonnement annuel scolaire Internes / **75€**
 Gratuité / enfants de moins de 4 ans et accompagnateurs de personnes non-voyantes

Conditions d'utilisation

- Les tickets à l'unité sont valables pour un voyage.
- Les correspondances sont permises, dans la limite de 2 heures.
- Les abonnements mensuels sont valables du 1^{er} au 31 du mois, quelle que soit leur date d'acquisition.

NOTA : en cas de jour férié non circulé durant la période scolaire, certains services seront organisés comme suit :

- circule le mardi matin comme initialement prévu le lundi supprimé (04:57 et 06:18)
- circule le jeudi soir comme initialement prévu le vendredi supprimé (18:05 et 18:30)
- point de l'Ascension : prolongement de l'itinéraire de 12:38 - 14:25 Talizat
 14:35 Saint-Fleur - Roueyre
 14:37 Andelat - 14:38 Saint-Fleur les Allées

Renseignements

Allo la Région vous transporte

04 8000 7000

laregionvous transporte.fr

Transporteurs

VIZET VOYAGES : 04 71 40 63 80

vooyages.vizet@wanadoo.fr

SEY TRANSPORTS : 04 71 60 01 75

contact@seyt.fr

- Correspondance vers Aurillac via la ligne C01
- Correspondance vers Saint Chély d'Apcher via la ligne C48
- Correspondance vers Saint Chély d'Apcher via la ligne C48

C35

CHAMPS ▷ LANOBRE ▷ BORT-LES-ORGUES ▷ MAURIAC

		Jours de circulation	LMMeJV	LMJV
		Période scolaire	•	
		Grandes vacances		•
		Petites vacances		•
CHAMPS / TARENTAINE-MARCHAL	Mairie		06:20	
	Place de l'Eglise		06:35	06:35
LANOBRE	Pharmacie		06:40	06:40
	Cité Mouleyre		06:45	06:45
BORT-LES-ORGUES	Gare		06:48	06:48
	Avenue Gambetta		06:50	06:50
YDES	Stade		07:10	07:10
BASSIGNAC	Vendes		07:20	07:20
MAURIAC	Ancienne gare ferroviaire		07:32	07:32
	L'Oiselet ADAPEI		07:35	
	L.E.P. Pompidou		07:39	
	Lycée Marmontel		07:43	
	Place de la Poste		07:45	

Les jours de circulation des services sont abrégés comme suit :
L : lundi / **M :** mardi / **Me :** mercredi / **J :** jeudi / **V :** vendredi / **S :** samedi / **D :** dimanche / **F :** circule les jours fériés

Tarifification
 Ticket / **1,5€**
 Abonnement mensuel tout public / **25€**
 Abonnement annuel moins de 25 ans / **150€**
 Abonnement annuel scolaire 1/2 pensionnaires / **120€**
 Abonnement annuel scolaire Internes / **75€**
Gratuité / enfants de moins de 4 ans et accompagnateurs de personnes non-voyantes

Conditions d'utilisation
 • Les tickets à l'unité sont valables pour un voyage.
 • Les correspondances sont permises, dans la limite de 2 heures.
 • Les abonnements mensuels sont valables du 1^{er} au 31 du mois, quelle que soit leur date d'acquisition.

CALENDRIER SCOLAIRE

Retournée : 04/09/2023
Vacances scolaires de Toussaint : 21/10/2023 au 05/11/2023
Vacances scolaires de Noël : 23/12/2023 au 07/01/2024
Vacances scolaires d'Hiver : 17/02/2024 au 03/03/2024
Vacances scolaires de Printemps : 13/04/2024 au 28/04/2024
Pont de l'Ascension : 9/05/2024 au 12/05/2024
Vacances scolaires d'Eté : à compter du 06/07/2024

Renseignements
 Antenne régionale du Cantal - **04 26 73 33 60**
laregionvous transporte.fr

Transporteur
 VIZET VOYAGES - **04 71 40 63 80**
voyages.vizet@wanadoo.fr

- 1 Correspondance depuis Champagnac via la ligne C38 - LMMeJV (période scolaire)
- 2 Correspondance vers Aurillac via la ligne C02 - LMMeJV
- 3 Correspondance depuis Saignes via la ligne C36 - LMMeJV (période scolaire)



Application Mobile oCin
 Découvrez l'appli mobile oCin (recherche d'itinéraires ou d'horaires) sur Play Store et App Store



C35

MAURIAC ▷ BORT-LES-ORGUES ▷ LANOBRE ▷ CHAMPS

		Jours de circulation	Me	LMJV	LMJV	LMJ
		Période scolaire	•	•		•
		Grandes vacances			•	
		Petites vacances			•	
MAURIAC	Ancienne gare ferroviaire			17:00	17:00	
	L'Oiselet ADAPEI	12:04	17:04	17:04	18:04	
	L.E.P. Pompidou	12:05	17:05		18:05	
	Lycée Marmontel	12:10	17:10		18:10	
	Place de la Poste	12:15	17:15	17:15	18:15	
BASSIGNAC	Vendes	12:25	17:25	17:25	18:25	
YDES	Stade	12:35	17:35	17:35	18:35	
BORT-LES-ORGUES	Avenue Gambetta	12:48	17:48	17:48	18:48	
	Gare	12:50	17:50	17:50	18:50	
LANOBRE	Cité Mouleyre	12:55	17:55	17:55	18:55	
	Pharmacie	13:00	18:00	18:00	19:00	
	Place de l'Eglise	13:05	18:05	18:05	19:05	
CHAMPS / TARENTAINE-MARCHAL	Mairie	13:20	18:20		19:20	

Les jours de circulation des services sont abrégés comme suit :
L : lundi / **M :** mardi / **Me :** mercredi / **J :** jeudi / **V :** vendredi / **S :** samedi / **D :** dimanche / **F :** Circule les jours fériés

Tarifification
 Ticket / **1,5€**
 Abonnement mensuel tout public / **25€**
 Abonnement annuel moins de 25 ans / **150€**
 Abonnement annuel scolaire 1/2 pensionnaires / **120€**
 Abonnement annuel scolaire Internes / **75€**
Gratuité / enfants de moins de 4 ans et accompagnateurs de personnes non-voyantes

Conditions d'utilisation
 • Les tickets à l'unité sont valables pour un voyage.
 • Les correspondances sont permises, dans la limite de 2 heures.
 • Les abonnements mensuels sont valables du 1^{er} au 31 du mois, quelle que soit leur date d'acquisition.

Renseignements
 Antenne Régionale du Cantal - **04 26 73 33 60**
laregionvous transporte.fr

Transporteur
 VIZET VOYAGES - **04 71 40 63 80**
voyages.vizet@wanadoo.fr

- 1 Correspondance depuis Aurillac via la ligne C02 - LMJV
- 2 Correspondance vers Champagnac via la ligne C38 - LMJ (période scolaire)
- 3 Correspondance vers Saignes via la ligne C36 - LMJV (période scolaire)
- 4 Correspondance vers Champs via la ligne C38 - Me (période scolaire)
- 5 Correspondance vers Saignes via la ligne C36 - Me (période scolaire)
- 6 Correspondance vers Saignes via la ligne C36 - LMJV (période scolaire)

P46

USSEL ▷ LE MONT-DORE ▷ CLERMONT-FERRAND

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	L	LMMeJV	LMMeJ/SD	LMMeJ/SD	LMMeJ/SD	LMMeJ/SD	SD	SD	LMMeJ/SD	LMMeJ/VS	LMMeJ/VS	D	D	LMMeJ/SD	V	V	LMMeJ/SD	LMMeJ/SD	
Circule en période scolaire	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Circule en période de petites vacances*	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Circule en période de vacances d'été**	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui
Renvoi à consulter	📍	📍					📍	📍			📍	📍	📍			📍			
USSEL Gare SNCF	05:30	-	08:25	-	11:25	-	12:30	-	-	15:30	-	16:25	-	-	19:25	-	21:10	-	-
MERLINES Gare d'Eygurandes Merlines	05:50	-	08:45	-	11:45	-	12:50	-	-	15:55	-	16:45	-	-	19:45	-	21:30	-	-
BOURG-LASTIC La Poste	06:00		08:55	-	11:55	-	13:00	-	-	16:00	-	16:55	-	-	19:55	-	21:40	-	-
LE MONT-DORE Gare SNCF	-	05:55	-	08:35	-	11:35	-	12:30	14:40	-	15:40	-	16:35	17:40	-	19:35	-	21:20	-
LE MONT-DORE Place des Mouillères	-	05:58	-	08:38	-	11:38	-	12:33	14:43	-	15:43	-	16:38	17:43	-	19:38	-	21:23	-
LA BOURBOULE Gare SNCF	-	06:05	-	08:45	-	11:45	-	12:40	14:50	-	15:50	-	16:45	17:50	-	19:45	-	21:30	-
LA BOURBOULE Eglise	-	06:06	-	08:46	-	11:46	-	12:41	14:51	-	15:51	-	16:46	17:51	-	19:46	-	21:31	-
SAINT-SAUVES Bourg	-	06:15	-	08:55	-	11:55	-	12:50	14:55	-	16:00	-	16:55	18:00	-	19:55	-	21:40	-
SAINT-JULIEN-PUY-LAVEZE Gare de Laqueuille	06:10	06:20	09:05	09:00	12:05	12:00	13:05	12:55	15:05	16:10	16:05	17:05	17:00	18:10	20:05	20:00	21:50	21:45	
ROCHEFORT-MONTAGNE Lycée agricole	-	06:35	09:20	-	12:20	-	13:20	-	15:20	16:25	-	17:20	-	18:20	20:20	-	22:05	-	-
CLERMONT-FERRAND Gare SNCF	-	07:25	10:10	-	13:10	-	14:10	-	16:10	17:15	-	18:10	-	19:10	21:10	-	22:50	-	-

📍 Ne circule pas les jours fériés. 📍 Circule tous les jours fériés de l'année.
 📍 Ne circule pas le lundi 25 décembre 2023. 📍 Circulera le 07 mai 2024.
 📍 Véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).
 Attention, tous les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR.

Nota : Circule les jours fériés

📍 En raison des travaux liés au projet Inspire, les horaires sur Clermont-Ferrand sont donnés à titre indicatif. Des modifications pourront avoir lieu en cours d'année et seront communiqués sur le site Internet la Région vous transporte.

Allo la Région vous transporte ☎ 04 8000 7000
 Information itinéraire - Service disponible à la réservation : transport à la demande, transport de vélo.
Renseignements horaires
www.laregionvous transporte.fr/departements/transports-interurbains-de-puy-de-dome
Renseignements techniques
transports63@auvergnehonealpes.fr

P46

CLERMONT-FERRAND ▷ LE MONT-DORE ▷ USSEL

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	LMMeJ/SD	V-D												
Circule en période scolaire	oui	oui												
Circule en période de petites vacances*	oui	oui												
Circule en période de vacances d'été**	oui	oui												
Renvoi à consulter										📍	📍			📍
CLERMONT-FERRAND Gare SNCF	07:45	-	10:45	-	12:45	-	14:10	16:45	-	17:45	-	19:45	21:45	
ROCHEFORT-MONTAGNE Lycée agricole	08:35	-	11:35	-	13:35	-	15:00	17:35	-	18:35	-	20:35	22:35	
SAINT-JULIEN-PUY-LAVEZE Gare de Laqueuille	08:50	08:55	11:50	12:00	13:50	13:55	15:15	17:50	17:55	18:50	18:55	20:50	22:50	
SAINT-SAUVES Bourg	-	09:00	-	12:05	-	14:00	15:20	-	18:05	-	19:00	20:55	22:55	
LA BOURBOULE Eglise	-	09:09	-	12:14	-	14:09	15:29	-	18:09	-	19:09	21:04	23:05	
LA BOURBOULE Gare SNCF	-	09:10	-	12:15	-	14:10	15:30	-	18:10	-	19:10	21:05	23:06	
LE MONT-DORE Place des Mouillères	-	09:17	-	12:22	-	14:17	15:37	-	18:17	-	19:17	21:12	23:12	
LE MONT-DORE Gare SNCF	-	09:20	-	12:25	-	14:20	15:40	-	18:20	-	19:20	21:15	23:15	
BOURG-LASTIC La Poste	09:00	-	12:00	-	14:00	-	-	18:00	-	19:00	-	-	-	
MERLINES Gare d'Eygurandes Merlines	09:10	-	12:10	-	14:10	-	-	18:10	-	19:10	-	-	-	
USSEL Gare SNCF	09:30	-	12:30	-	14:30	-	-	18:30	-	19:30	-	-	-	

📍 Ne circule pas les jours fériés. 📍 Circule tous les jours fériés de l'année.
 📍 Circulera le 07 mai 2024.
 📍 Véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).
 Attention, tous les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR.

Nota : Circule les jours fériés

📍 En raison des travaux liés au projet Inspire, les horaires sur Clermont-Ferrand sont donnés à titre indicatif. Des modifications pourront avoir lieu en cours d'année et seront communiqués sur le site Internet la Région vous transporte.

Allo la Région vous transporte ☎ 04 8000 7000
 Information itinéraire - Service disponible à la réservation : transport à la demande, transport de vélo.
Renseignements horaires
www.laregionvous transporte.fr/departements/transports-interurbains-de-puy-de-dome
Renseignements techniques
transports63@auvergnehonealpes.fr

P47

MAURIAC ▷ CLERMONT-FERRAND

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	L	MMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD
Circule en période scolaire	oui	oui	oui	oui
Circule en période de petites vacances*	oui	oui	oui	oui
Circule en période de vacances d'été**	oui	oui	oui	oui
Renvoi à consulter				
MAURIAC L.E.P Pompidou	-	-	-	16:15
MAURIAC Gare SNCF	05:00	05:45	10:15	16:30
BASSIGNAC Vendes (RD922)	05:15	06:00	10:30	16:45
YDES Stade	05:22	06:07	10:42	16:57
YDES Les 4 routes de Saignes	05:25	06:10	10:45	17:00
BORT-LES-ORGUES Centre (Gambetta)	05:33	06:18	10:53	17:08
BORT-LES-ORGUES Gare SNCF	05:35	06:20	11:00	17:15
LANOBRE Rue du péage (RD922)	05:40	06:25	11:05	17:20
BAGNOLS Stade	05:50	06:35	11:15	17:30
TAUVES Bourg	06:00	06:45	11:25	17:40
SAINT-JULIEN-PUY-LAVEZE Gare de Laqueuille	06:20	07:05	11:45	18:00
ROCHEFORT-MONTAGNE Lycée agricole	06:35	07:20	12:00	18:15
CLERMONT-FERRAND Gare SNCF	07:25	08:10	12:45	19:05

♿ Véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).
Attention, tous les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR.

⚠ En raison des travaux liés au projet Inspire, les horaires sur Clermont-Ferrand sont donnés à titre indicatif. Des modifications pourront avoir lieu en cours d'année et seront communiqués sur le site Internet la Région vous transporte.

Allo la Région vous transporte ☎ 04 8000 7000
Information itinéraire - Service disponible à la réservation :
transport à la demande, transport de vélo.

Renseignements horaires
www.laregionvous transporte.fr/departements/transports-interurbains-du-puy-de-dome
Renseignements techniques
transports63@auvergnerhonealpes.fr

P47

CLERMONT-FERRAND ▷ MAURIAC

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	V-D
Circule en période scolaire	oui	oui	oui	oui
Circule en période de petites vacances*	oui	oui	oui	oui
Circule en période de vacances d'été**	oui	oui	oui	oui
Renvoi à consulter				🚗 🚲
CLERMONT-FERRAND Gare SNCF	10:55	13:00	17:15	21:55
ROCHEFORT-MONTAGNE Lycée agricole	11:45	13:50	18:05	22:45
SAINT-JULIEN-PUY-LAVEZE Gare de Laqueuille	12:00	14:05	18:20	23:00
TAUVES Bourg	12:15	14:20	18:35	23:15
BAGNOLS Stade	12:25	14:30	18:45	23:25
LANOBRE Rue du péage (RD922)	12:35	14:40	18:55	23:35
BORT-LES-ORGUES Gare SNCF	12:40	14:45	19:00	23:40
BORT-LES-ORGUES Centre (Gambetta)	12:42	14:47	19:02	23:42
YDES Les 4 routes de Saignes	12:50	14:55	19:10	23:50
YDES Stade	12:53	14:58	19:13	23:53
BASSIGNAC Vendes (RD922)	13:00	15:05	19:20	00:00
MAURIAC Gare SNCF	13:15	15:20	19:35	00:15
MAURIAC L.E.P Pompidou	-	-	-	00:20

🗓 Circule le 7 mai 2024. 🗓 Circule tous les jours fériés de l'année.

♿ Véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).
Attention, tous les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR.

⚠ En raison des travaux liés au projet Inspire, les horaires sur Clermont-Ferrand sont donnés à titre indicatif. Des modifications pourront avoir lieu en cours d'année et seront communiqués sur le site Internet la Région vous transporte.

Allo la Région vous transporte ☎ 04 8000 7000
Information itinéraire - Service disponible à la réservation :
transport à la demande, transport de vélo.

Renseignements horaires
www.laregionvous transporte.fr/departements/transports-interurbains-du-puy-de-dome
Renseignements techniques
transports63@auvergnerhonealpes.fr

P50

BORT-LES-ORGUES ST-GENES-CHAMPESPE

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	M-S	
Circule en période scolaire	oui	
Circule en période de petites vacances*	oui	
Circule en période de vacances d'été**	oui	
Renvoi à consulter	📍	
BORT-LES-ORGUES Gare SNCF	12:00	
CHAMPS S/ TARENTAINE Mairie	12:15	
CHAMPS S/ TARENTAINE Marchal Bourg	12:30	
TREMOUILLE La Crégut	12:40	
TREMOUILLE Coudert	13:00	
SAINT-GENES-CHAMPESPE Centre	13:15	

L: lundi **M**: mardi **Me**: mercredi
J: jeudi **V**: vendredi **S**: samedi
D: dimanche

CALENDRIER SCOLAIRE

Rentrée des classes:
lundi 4 septembre 2023

Vacances de la Toussaint:
du samedi 21 octobre 2023
au dimanche 5 novembre 2023

Vacances de Noël:
du samedi 23 décembre 2023
au dimanche 7 janvier 2024

Vacances d'hiver:
du samedi 17 février 2024
au dimanche 3 mars 2024

Vacances de printemps:
du samedi 13 avril 2024
au dimanche 28 avril 2024

Vacances d'été:
à compter du samedi 6 juillet
2024

Tarifification

Ticket / **3€**
Carnet 10 tickets / **25€**
Abonnement mensuel / **45€***
dont la moitié peut être prise en charge par l'employeur.
* Carte Oûra obligatoire.

Point de vente Oûra
- www.oura.com
- Gare routière de Clermont-Ferrand
- Maison des mobilités de Thiers

📍 Réservation la veille (du lundi au samedi) au 04 8000 7000.

Nota : Aucun service ne circule les jours fériés

♿ Véhicule accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).
Attention, tous les arrêts ne sont pas accessibles aux PMR.

Allo la Région vous transporte 📞 **04 8000 7000**
Information itinéraire - Service disponible à la réservation :
transport à la demande, transport de vélo.

Renseignements horaires
www.laregionvous transporte.fr/departements/transport-interurbain-du-puy-de-dome

Renseignements techniques
transport63@auvergnehonealpes.fr

Transporteur
OSICARS - **04 15 54 02 50**
CO₂ = env. 60 g / passager / km



P50

ST-GENES-CHAMPESPE BORT-LES-ORGUES

N'oubliez pas de vous reporter aux renvois ci-dessous

Jours de circulation	M-S	
Circule en période scolaire	oui	
Circule en période de petites vacances*	oui	
Circule en période de vacances d'été**	oui	
Renvoi à consulter	📍	
SAINT-GENES-CHAMPESPE Centre	08:00	
TREMOUILLE Coudert	08:15	
TREMOUILLE La Crégut	08:30	
CHAMPS S/ TARENTAINE Marchal Bourg	08:40	
CHAMPS S/ TARENTAINE Mairie	09:00	
BORT-LES-ORGUES Gare SNCF	09:15	

L: lundi **M**: mardi **Me**: mercredi
J: jeudi **V**: vendredi **S**: samedi
D: dimanche

CALENDRIER SCOLAIRE

Rentrée des classes:
lundi 4 septembre 2023

Vacances de la Toussaint:
du samedi 21 octobre 2023
au dimanche 5 novembre 2023

Vacances de Noël:
du samedi 23 décembre 2023
au dimanche 7 janvier 2024

Vacances d'hiver:
du samedi 17 février 2024
au dimanche 3 mars 2024

Vacances de printemps:
du samedi 13 avril 2024
au dimanche 28 avril 2024

Vacances d'été:
à compter du samedi 6 juillet
2024

Tarifification

Ticket / **3€**
Carnet 10 tickets / **25€**
Abonnement mensuel / **45€***
dont la moitié peut être prise en charge par l'employeur.
* Carte Oûra obligatoire.

Point de vente Oûra
- www.oura.com
- Gare routière de Clermont-Ferrand
- Maison des mobilités de Thiers

Itinéraires

Départ : Ussel



Arrivée : Bort-les-Orgues

Départ : Demain, 6:00

Filtrer par :

Mode de transport +

Éviter une ligne +

Éviter une correspondance +

Actualiser

Meilleur itinéraire

07:10
07:45 ⌚ 35 min

Autres itinéraires

12:06
12:41 ⌚ 35 min

18:07
18:42 ⌚ 35 min

19:32
20:07 ⌚ 35 min

Les horaires qui suivent sont ceux du 12 janvier 2024

Détail de l'itinéraire

07:10 Ussel
07:45 Bort-les-Orgues

Réserver votre AUTOCAR

Durée 35 min

07:10 Ussel

35 min

Car TER 34729 >

1 arrêt

07:45 Bort-les-Orgues Ville

CO2 émis pour cet itinéraire : 4.4 kg

Annexe n°2 : Socle commun du dispositif Savoir Rouler à Vélo (Source : Ministère des Sports et des Jeux Olympiques et Paralympiques)

SOCLE COMMUN DU SAVOIR-ROULER



INTRODUCTION

Le Comité interministériel à la sécurité routière, présidé par le Premier ministre, a adopté, le 9 janvier 2018, une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité », le « **Savoir Rouler à Vélo** ».

Le « **Savoir Rouler à Vélo** » est également un axe majeur du plan Vélo et mobilités actives présenté par le Premier ministre le 14 septembre 2018.

La mesure consiste à favoriser le développement du « **Savoir Rouler à Vélo** » relatif à l'apprentissage du vélo pour une pratique plus sécurisée. À l'horizon 2022 (échéance fixée par le Premier ministre dans le Plan vélo et mobilités actives), la généralisation du programme devrait permettre aux jeunes entrant au collège de maîtriser la pratique du vélo de manière autonome dans les conditions réelles de circulation, à des fins de mobilité.

Pour ce faire, les ministères des Sports, de l'Éducation nationale et de la Jeunesse, des Transports et de l'Intérieur, les fédérations sportives au travers de leurs clubs, les associations promouvant l'usage du vélo, les professionnels de l'encadrement, les associations de prévention et les collectivités pourront intervenir conjointement dans la mise en place de cette mesure et contribuer à l'organisation des séances d'apprentissage, dans un contexte scolaire, périscolaire ou extra-scolaire.

L'apprentissage du vélo trouvera ainsi une place à part entière dans le continuum de sécurité routière afin que les jeunes puissent acquérir une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège. À l'école, il contribue à valider l'attestation de première éducation à la route, APER.

Ce document a pour objectif de définir le socle commun d'apprentissage du **Savoir Rouler à Vélo** afin de permettre aux intervenants de délivrer l'attestation de suivi du programme.

Le volume global minimum nécessaire à l'acquisition des compétences du **Savoir Rouler à Vélo** est de 10 heures. La répartition du temps entre les 3 blocs est à l'appréciation des différents intervenants en fonction des groupes et de la progression des enfants.

Les volumes horaires associés à chaque bloc sont donnés à titre indicatif.

Pour faciliter les apprentissages, les blocs 1 et 2 se déroulent en milieu fermé (sans circulation). Le bloc 3 se déroule en milieu ouvert et consiste en une mise en pratique des apprentissages des blocs 1 et 2 en conditions réelles.

BLOC 1 SAVOIR PÉDALER

Maîtriser les fondamentaux du vélo (2 à 5h en fonction du niveau observé des enfants)

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : pédaler, tourner, freiner.

Ce premier temps d'apprentissage permet à l'intervenant d'aborder les fondamentaux techniques de l'activité vélo en milieu fermé.

Compétences à observer :

- Être capable de mettre son casque et de le régler ;
- Être capable de nommer les éléments simples d'un vélo (A minima : cadre, potence, guidon, roues, fourche, dérailleurs, freins, pédales, selle) ;
- Être capable d'identifier les éléments de sécurité du vélo (éclairage, freins, catadioptrés, sonnette) ;
- Être capable de vérifier le bon fonctionnement de certains éléments du vélo à savoir : les freins, le serrage de la potence, le serrage et le réglage de la hauteur de selle, la pression des pneus, le serrage des roues ;
- Être capable de maîtriser les fondamentaux de l'activité et notamment :
 - Monter et descendre de son vélo à l'arrêt ;
 - Démarrer un pied au sol ;
 - Conduire son vélo en ligne droite ;
 - Conduire son vélo sur un parcours avec un slalom simple ;
 - Ralentir, freiner et s'arrêter dans une zone délimitée ;
 - Rouler en enlevant un appui (une main ou un pied) ;
 - Rouler dans un couloir étroit (30 cm sur 10m) en position « cavalier » ;
 - Prendre des informations en roulant ;
 - Être capable d'effectuer un virage à 90° ;
 - Franchir un petit obstacle ;
 - Changer ses vitesses.

BLOC 2 SAVOIR CIRCULER

Découvrir la mobilité en milieu sécurisé (3h)

Ce deuxième temps d'apprentissage a pour objectif de transmettre les compétences liées à la sécurité routière en milieu fermé.

Il s'agit de connaître les règles de la mobilité à vélo, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.

Compétences à observer :

- Être capable d'identifier les espaces de circulation adaptés aux vélos ;
- Être capable de circuler en respectant le code de la route et reconnaître les principaux panneaux de signalisation ;
- Être capable de rouler en tenant compte des autres cyclistes et des piétons ;
- Être capable de communiquer avec les autres cyclistes et les piétons (faire connaître sa direction, identifier les changements de direction des autres cyclistes, remercier).

Moyen pour observer les compétences :

Tout moyen d'observation, ou à l'occasion d'un parcours individuel (type parcours sécurité routière) en milieu fermé.



BLOC 3 SAVOIR ROULER À VÉLO

Se déplacer en situation réelle (2h à 5h en fonction du temps passé sur le bloc 1)

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

Compétences à observer :

- Être capable d'identifier les espaces de circulation adaptés aux vélos ;
- Être capable de circuler en respectant le code de la route ;
- Être capable de circuler en tenant compte des autres usagers de l'espace public et de la route (piétons, cyclistes, automobilistes, motards, transports en commun...) ;
- Être capable de rouler à droite sur la voie publique ;
- Être capable de rouler en groupe ;
- Être capable de prendre sa place sur la chaussée, notamment dans les giratoires, et dans toutes les intersections.

Moyen pour observer les compétences :

À l'occasion d'une sortie de groupe sur la voie publique avec accompagnement ou à l'occasion d'un parcours individuel sur un itinéraire, dans la rue, préparé et reconnu en amont, visible et noté par les encadrants sur chaque section.



savoirroutelavelo.fr
#SavoirRouleraVelo
et auprès des partenaires



Programme piloté par le ministère des Sports



Le Savoir Rouler à Vélo est une mesure du Comité interministériel de la sécurité routière, pilotée par le ministère des Sports.

Annexe n°3 : Questionnaire mobilité à destination des étudiants et lycéens



Questionnaire mobilité

Nous souhaitons recueillir vos besoins et vos attentes concernant la mobilité dans notre territoire. Ainsi, ce questionnaire en ligne vous permettra de nous faire part de vos opinions et de vos besoins en matière de déplacements et de transports.

Nous sommes conscients que la mobilité est un enjeu important pour les étudiants, surtout dans les zones rurales où les solutions de transport sont limitées et où la voiture est souvent la seule option de mobilité possible. C'est pourquoi nous souhaitons recueillir vos avis et vos attentes pour pouvoir améliorer la qualité de vie étudiante en Haute-Corrèze.

Nous vous remercions d'avance pour votre participation à ce questionnaire, essentielle pour construire ensemble une mobilité plus adaptée à vos besoins.

Votre profil

1- Dans quelle commune habitez-vous ?

2- Dans quel établissement étudiez-vous ?

Lycée professionnel agricole Henry Queuille

Lycée professionnel Marcel Barbanceys

Lycée général et technologique et professionnel Bernart de Ventadour

Lycée privé général et professionnel Notre-Dame de la Providence

Lycée professionnel forestier (Ecole forestière) de Meymac

Lycée professionnel Bort-Artense

3- Quel âge avez-vous ?

- de 18 ans

18 ans

+ de 18 ans

4- Quelles lignes de transports scolaires utilisez-vous au quotidien ?

Je n'emprunte pas les cars scolaires
Ligne 11-16 (Courteix (mairie) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-17 (Bort-les-Orgues (Gare) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-19 (Thalamy <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-20 (St-Fréjoux (Marsinchal) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-21 (Eygurande <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-22 (Ussel (Closange) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-23 (Ussel (Fontaine Loches) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-24 (Ussel (Rue Pienjollès) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-25 (Ussel (Mas Rouge/HLM Grammont) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 11-26 (Lycée Ventadour Ussel <-> Sornac)
Ligne 11-67 (Ussel (Gare) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 12-10 (Neuvic (St-Thomas) <-> Secondaire Ussel)
Ligne 12-11 (Sérandon <-> Secondaire Ussel)
Ligne 12-13 (Bort (Paillerie/camping) <-> ETS Bort)
Ligne 12-16 (Chirac-Bellevue <-> ETS Neuvic)
Ligne 12-25 (Ussel (Gare) <-> LEGTA-LP Neuvic)
Ligne 12-29 (Égletons (Caraminot) <-> LP-LEGTA Neuvic)
Ligne 5-49 (EREA Meymac <-> Meymac)
Ligne 5-53 (Bugeat <-> Secondaire Ussel)
Ligne 5-54 (Maussac <-> Secondaire Ussel)
Ligne 5-55 (Meymac <-> Secondaire Ussel)
Autre
Autre : <input type="text"/>

4a- Rencontrez-vous des difficultés dans l'usage de ces lignes ?

Non
Fréquence des cars non adaptée
Horaires non régulières
Cars surchargés
Arrêts non sécurisés
Autre
Autre <input type="text"/>

5- Pour vos déplacements quotidiens (trajet domicile-lieux études, courses, etc.), en dehors des transports scolaires, à quelle fréquence utilisez-vous chacun des différents modes de transport suivants ?

	A chaque fois	Régulièrement	Occasionnellement	Uniquement si vous ne pouvez pas faire autrement	Jamais
Vous vous déplacez en voiture seul.e ou vous êtes véhiculé.e par un proche, un ami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en véhicule sans permis (2 roues ou autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous utilisez les taxis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en autocar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en train	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous faites de l'auto-stop	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à vélo classique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à vélo électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à pied (quand cela est possible en fonction de la distance, de la météo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5a- Précisez si vous utilisez un autre mode de transport et la fréquence d'utilisation

5b- Si vous n'utilisez jamais certains modes de déplacements, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

5c- A quelle fréquence pourriez-vous envisager de faire du covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

5d- Si vous étiez rémunéré en tant que conducteur ou si le prix d'un trajet était très peu coûteux (0.5€), est-ce que cela vous inciterait à covoiturer (en tant que conducteur et/ou passager) ?

5e- Si vous pratiquez l'auto-stop, utilisez-vous les arrêts Rezo Pouce, dédiés à l'autostop, présents sur plusieurs communes du territoire (secteur Gorges de la Haute-Dordogne) ?

5f- Si vous ne les utilisez pas, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

Les panneaux sont mal positionnés

Les panneaux ne me sont pas utiles

Les panneaux ne sont pas assez visibles des conducteurs et des auto-stoppeurs

Je ne sais pas où sont situés les panneaux

Autre

Autre

6- Possédez-vous un permis de conduire ?

Oui

Non, car je n'ai pas encore l'âge

Non

6a- Si non, pour quelle raison ?

Raison personnelle

Difficulté financière

Difficulté à trouver une auto-école

Difficulté pour me rendre à l'auto-école

Autre

Autre

7- Possédez-vous un ou plusieurs vélos ?

Oui, je possède un/plusieurs vélo classique

Oui je possède un/plusieurs vélo de route

Oui je possède un/plusieurs VTT non électrique

Oui, je possède un vélo/plusieurs à assistance électrique

Non

7a- A quelle fréquence utilisez-vous le vélo ?

Tous les jours ou presque
Quelques fois par semaine
Quelques fois par mois
Quelques fois par an
Jamais

7b- Quelle distance parcourez-vous en moyenne à vélo en 1 mois ?

1 km à 5 km
6 km à 10 km
11 km à 15 km
16 km à 20 km
Plus de 20 km

7c- Pour quels types de déplacements ?

Pour me rendre sur mon lieu d'études, de stage, de formation
Pour faire des courses
Pour me rendre à un rendez-vous médical/administratif
Pour des déplacements de loisirs (culturel, évènement, sportif, etc.)
Pour faire du sport
Pour sortir voir des ami.e.s
Autre

Autre

7d- Vous arrive-t-il d'utiliser le vélo pour prendre un moyen de transport en commun ou rejoindre un covoiturage ?

Oui

Oui mais c'est compliqué (distance, manque de stationnements, météo, relief, etc.)

Non car la distance est souvent trop importante

Non car il n'y a pas de stationnements sécurisés où je peux laisser mon vélo

Non car la topographie est trop importante sur le territoire

Non car la météo est imprévisible

Autre

Autre

8- Avez-vous la possibilité de stationner votre vélo dans votre établissement ?

Oui, mais ce n'est pas sécurisé

Oui et le stationnement est sécurisés (box fermé)

Non

9- Vous déplacerez-vous davantage à vélo s'il y avait des aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables, voies vertes, etc.) ?

Oui

Non

10- Vous déplacerez-vous davantage à vélo s'il y avait des stationnements vélos à côté de vos points habituels de covoiturage ou de transport en commun ?

Oui

Non

11- Si des vélos électriques étaient mis en location, utiliseriez vous ce service ?

Oui

Non

12- Quelle distance seriez-vous prêt à parcourir à vélo classique par jour ?

1 km à 5 km

5 km à 10 km

Plus de 10 km

13- Quelle distance seriez-vous prêt à parcourir à vélo électrique par jour ?

1 km à 5 km

6 km à 10 km

11 km à 15 km

16 km à 20 km

Plus de 20 km

Pratiques de mobilité

14- Trajets réguliers - Précisez le secteur géographique le plus régulier pour chaque type de déplacement

	Ussel	Meymac	Neuvic	Bort-les- Orgues	Plateau de Millevach es	Eyguran de, Merlines	La Courtine
Lieu de scolarisation, d'apprentissage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Déplacements pour une pratique sportive	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Déplacements de loisirs (culture, balades,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
Déplacements visites à des ami.e.s, famille,...	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				

14a- Précisez si autre motif de déplacement et/ou autre lieu de destination

15- Rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer ?

Oui, à vélo
Oui, en véhicule motorisé (voiture, scooter, ect.)
Oui, à pieds
Non

15a- Si oui, pouvez-vous nous dire pourquoi ?

Manque d'infrastructures dédiées (routes, pistes cyclables, trottoirs, etc.)
Manque de sécurité
Manque de stationnement
Manque de panneaux directionnels (difficulté à se repérer)
Autre

Autre

15b- Et pour quels motifs de déplacements ?

Pour me rendre au lycée
Déplacements de loisirs (culturel, sorties, évènements)
Pour me rendre à ma pratique sportive
Pour voir des ami.e.s
Pour faire des courses
Pour des rendez-vous médicaux
Pour des rendez-vous administratifs

15c- Quelles solutions avez-vous trouvées pour répondre à ces difficultés ?

Améliorations attendues

Afin de mieux connaître vos attentes, les questions suivantes proposent plusieurs pistes d'amélioration en matière de mobilité.

16- Haute-Corrèze Communauté (HCC) doit-elle, selon vous, mener des réflexions concernant la voiture sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Le développement du covoiturage (aires de stationnement, panneaux, application locale)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement de bornes de recharge électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement d'un service d'autopartage (location de voiture)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

17- HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant les transports collectifs, sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Le développement de navettes, transports collectifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement d'un Transport à la Demande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement de Rézo Pouce (autostop)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amélioration des aménagements des gares ferroviaires (accessibilité, stationnements sécurisés vélos, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amélioration des horaires des trains (augmentation du nombre d'horaires, modification des horaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La mise en place d'une aide financière auprès des usagers pour inciter l'utilisation d'un mode de déplacement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La communication des solutions de mobilités existantes sur le territoire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

18- HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant les modes actifs (marche, vélo), sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Développement des aménagements piétons dans les centres-bourgs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorations de la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (zone d'espace public aménagés PMR)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des gares	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement d'itinéraires piétons sécurisés autour des établissements publics (écoles, loisirs, culture, administrations, santé,...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement d'aménagements cyclables (pistes cyclables, voies cyclables, voies vertes)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement de stationnements vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement de location vélo courte ou longue durée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aide à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encourager et former à la pratique vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

19- Pouvez-vous citer 3 améliorations prioritaires, en matière de mobilité (en précisant, si possible, le lieu concerné) ? (réponse non obligatoire)

Amélioration prioritaire n°1

Lieu concerné n°1

Amélioration prioritaire n°2

Lieux concerné n°2

Amélioration prioritaire n°3

Lieux concerné n°3

20- Avez-vous des idées de solutions de mobilités pour faciliter vos déplacements ?

Si vous avez une quelconque remarque ou proposition à faire, cet espace vous est réservé

Veuillez nous laisser votre mail, si vous acceptez que nous vous informions des premières conclusions de cette démarche participative, et que nous vous informions des prochains évènements et débats qui auront lieu pour ré-imaginer nos modes de déplacements de manière collective.

Annexe n°4 : Questionnaire mobilité à destination de la population



Votre profil

Nous avons besoin de votre participation pour construire ensemble une mobilité plus durable et adaptée aux besoins du territoire. C'est pourquoi nous lançons une démarche participative sur la mobilité dans notre territoire, et vous êtes invités à y participer.

Le premier temps de cette concertation est ce questionnaire en ligne, qui vous permettra de nous faire part de vos opinions et de vos besoins en matière de déplacements et de transports. Ce questionnaire est la première étape d'une concertation plus large qui vise à impliquer les citoyens dans la réflexion sur la mobilité dans notre territoire.

À partir de juillet jusqu'à août, nous organiserons des débats citoyens et d'autres événements pour approfondir les sujets clés identifiés grâce au questionnaire. Ces événements vous offriront l'opportunité de discuter des différentes options de mobilité et de proposer des solutions pour améliorer les transports sur le territoire de Haute-Corrèze.

Nous comptons sur votre participation active pour faire de cette concertation un succès. Vos opinions et vos idées sont essentielles pour construire ensemble une mobilité plus durable et adaptée à nos besoins.

Nous vous remercions d'avance pour votre engagement dans cette démarche participative.

Merci de répondre aux questions suivantes afin que nous connaissions mieux votre profil.

Dans quelle commune habitez-vous ?

Dans quelle commune travaillez-vous ou étudiez-vous ?

Dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ?

Moins de 20 ans
20 à 29 ans
30 à 39 ans
40 à 49 ans
50 à 59 ans
60 ans et plus

Quel est votre genre ?

Femme
Homme
Indéterminé

Quelle est votre catégorie socio-professionnelle ?

Agriculteur exploitant
Artisan, commerçant et chef d'entreprise
Cadre et profession intellectuelle supérieure
Profession intermédiaire
Agent de la fonction publique
Employé
Ouvrier
Retraité
Demandeur d'emploi
Employeur précaire
Personne au foyer
Autre

Autre :

Combien de personnes composent votre ménage (y compris vous) ?

Pratique générale de mobilité

Afin de mieux connaître les pratiques de mobilité des habitants du territoire, les questions suivantes s'intéressent à vos habitudes en distinguant les différents modes de déplacements.

Dans votre foyer, êtes-vous équipé de ?

Un véhicule motorisé (voiture, fourgon, camionnette, camping-gare, etc.)

Plusieurs véhicules motorisés (voiture, fourgon, camionnette, camping-car, etc.)

Un véhicule motorisé à deux roues

Plusieurs véhicules motorisés à deux roues

Un vélo (classique, électrique)

Plusieurs vélos (classique électrique)

Autre moyen de locomotion

Autre moyen de locomotion :

De combien de véhicule motorisé (voiture, fourgon, camionnette, camping-car, etc.) disposez-vous au sein de votre foyer ?

De combien de véhicules motorisés à deux roues disposez-vous au sein de votre foyer ?

Possédez-vous un permis de conduire ?

Oui

Non

Si je ne peux pas conduire, je suis véhiculé :

Par mes parents ou un proche

Par un tiers

J'utilise un véhicule sans permis (2 roues ou autre)

J'utilise les transports en commun (cars régionaux)

J'utilise les taxis

Autre

Autre :

Possédez-vous une voiture électrique ?

Oui

Non, mais je pourrais envisager d'en acheter une

Non, et je n'envisage pas d'en acheter

Selon vous, quels sont les principaux freins à l'achat d'une voiture électrique ? (Plusieurs choix possibles)

L'autonomie limitée des voitures électriques
Le prix d'achat des voitures électriques
Le manque de bornes de recharge publiques
Pénibilité du branchement et du chargement de la voiture
L'offre des constructeurs n'est pas assez attractive
Le coût des installations à domicile
Impact écologique
Autre
Autre : <input type="text"/>

Pour vos déplacements quotidiens, si vous utilisez la voiture, êtes-vous seul(e) dedans ?

Oui
Non

Pour vos déplacements quotidiens, envisagez-vous le covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

Oui, je le fais déjà
Oui, je pourrais l'envisager
Non

Si non, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

A quelle fréquence faites-vous du covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

Tous les jours

Régulièrement (plusieurs fois par semaine)

Occasionnellement (quelques fois par mois)

Rarement (quelques fois par an)

Si vous pratiquez le covoiturage, de quelle manière procédez-vous ?

J'utilise un site internet ou une application national(e) ou local(e) de mise en relation

Je covoiture avec des amis ou de la famille, des collègues, de manière informelle

Je n'utilise aucun site de mise en relation

Autre

Autre :

Si vous pratiquez le covoiturage, sur quel(s) trajets le faites-vous ?

Si vous pratiquez le covoiturage, utilisez-vous les aires de covoiturages présentes sur le territoire ?

Oui, elles sont bien positionnées

Oui, mais il en manque

Non, elles sont mal positionnées

Non, elles ne sont pas sécurisées (éclairage, place de parking, etc.)

Autre

Autre :

Si vous pratiquez peu le covoiturage, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

A quelle fréquence pourriez-vous envisager de faire du covoiturage (en tant que conducteur ou en tant que passager) ?

Tous les jours

Régulièrement (plusieurs fois par semaine)

Occasionnellement (quelques fois par mois)

Rarement (quelques fois par an)

Jamais

Si vous envisagez de pratiquer le covoiturage mais occasionnellement ou rarement voire jamais, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

Si Haute-Corrèze Communauté devait vous accompagner pour le covoiturage, quel accompagnement souhaiteriez-vous ?

Pratiquez-vous l'autostop ?

Oui

Non

Si oui, utilisez-vous les arrêts Rezo Pouce, dédiés à l'autostop, présents sur plusieurs communes du territoire (secteur Gorges de la Haute-Dordogne) ?

Oui
Non
Ne connais pas

De combien de vélos (classique, VTT, vélo de route, électrique) disposez-vous au sein de votre foyer ?

Possédez-vous un vélo à assistance électrique ?

Oui
Non, mais je pourrais envisager d'en acheter un
Non, et je n'envisage pas d'en acheter

Selon vous, quels sont les principaux freins à l'achat d'un vélo à assistance électrique ?
(Plusieurs choix possibles)

Le prix d'achat
Le risque de vol
Pénibilité du branchement et du chargement de la batterie
Le poids important
Je ne suis pas à l'aise sur un vélo
Pas pratique pour le transport de charge ou d'enfants
La météo
La topographie (relief)
Impact écologique
Autre

Autre :

A quelle fréquence utilisez-vous le vélo ?

Tous les jours ou presque
Quelques fois par semaine
Quelques fois par mois
Quelques fois par an
Jamais

Pour quels types de déplacements ?

Pour me rendre sur mon lieu de travail ou d'études
Pour faire des courses
Pour me rendre à un rendez-vous médical/administratif
Pour des déplacements de loisirs (culturel, évènement, sportif, etc.)
Pour faire du sport
Autre

Autre :

Quelle distance parcourez-vous en moyenne à vélo en 1 mois ?

0 km
1 km à 5 km
6 km à 10 km
11 km à 15 km
16 km à 20 km
Plus de 20 km

Vous arrive-t-il d'utiliser le vélo pour prendre un moyen de transport en commun ou rejoindre un covoiturage ?

Oui

Oui mais c'est compliqué (distance, manque de stationnements, météo, relief, etc.)

Non car la distance est souvent trop importante

Non car il n'y a pas de stationnements sécurisés où je peux laisser mon vélo

Non car la topographie est trop importante sur le territoire

Non car la météo est imprévisible

Autre

Autre :

Vous déplacerez-vous davantage à vélo s'il y avait des aménagements cyclables sécurisés (pistes cyclables, voies vertes, etc.) ?

Oui

Non

Vous déplacerez-vous davantage à vélo s'il y avait des stationnements vélos à côté de vos points habituels de covoiturage ou de transport en commun ?

Oui

Non

Si des vélos électriques étaient mis en location, utiliseriez vous ce service ?

Oui

Non

Quelle distance seriez-vous prêt à parcourir à vélo classique par jour ?

0 km
1 km à 5 km
6 km à 10 km
Plus de 10 km

Quelle distance seriez-vous prêt à parcourir à vélo électrique par jour ?

0 km
1 km à 5 km
6 km à 10 km
11 km à 15 km
16 km à 20 km
Plus de 20 km

Pour vos déplacements quotidiens (hors balade, hors weekend), à quelle fréquence utilisez-vous chacun des différents modes de transport suivants ?

	A chaque fois	Régulièrement	Occasionnellement	Uniquement si vous ne pouvez pas faire autrement	Jamais
Vous vous déplacez en voiture	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en véhicule sans permis (2 roues ou autre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous utilisez les taxis	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en autocar	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en covoiturage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez en train	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à vélo classique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à vélo électrique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vous vous déplacez à pied (quand cela est possible distance, météo)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Précisez si vous utilisez un autre mode de transport et la fréquence d'utilisation

Si vous n'utilisez jamais certains modes de déplacements, pouvez-vous nous expliquer pourquoi ?

Rencontrez-vous actuellement des problèmes de mobilité ?

Non

Absence de moyen de transport

Horaires inadaptées

Impossibilité de conduire

Difficulté à passer le permis de conduire

Autre

Autre :

Pouvez-vous nous préciser à quelle occasion (au quotidien, plusieurs fois par semaine, plusieurs fois pas mois,..) et sur quel type de trajet ?

Quelles solutions avez-vous trouvé pour répondre à ces difficultés ?

J'ai renoncé à mon déplacement

J'ai bénéficié de l'aide d'un proche (ami, famille, etc.)

J'ai utilisé un taxi

Autre

Autre :

Trajets réguliers - Précisez le secteur géographique le plus régulier pour chaque type déplacement

	Ussel	Meymac	Neuville	Bort-les-Orgues	Plateau-Millevaches	Eygurande, Merlin	La Courteine	Hors HCC	Non concerné(e)
Lieu de travail	<input type="checkbox"/>								
Lieu de scolarisation, d'apprentissage	<input type="checkbox"/>								
Lieu de formation, de stage,...	<input type="checkbox"/>								
Déplacements professionnels	<input type="checkbox"/>								
Déplacements administratifs	<input type="checkbox"/>								
Déplacements de santé	<input type="checkbox"/>								
Déplacements de loisirs (culture, sport, balades,...)	<input type="checkbox"/>								
Déplacements visites à des amis, famille,...	<input type="checkbox"/>								

Vers quelle autre destination, hors du territoire de HCC, allez-vous fréquemment et à quelle périodicité ?

Quelle est la distance moyenne de vos déplacements quotidiens ?

0 km à 5 km

6 km à 10 km

11 km à 25 km

26 km à 50 km

+ de 50 km

Pour rechercher des informations de mobilité, vous utilisez

Un smartphone
Un ordinateur
Une tablette
Le téléphone (appels)
Mairie
Point d'information touristique
Journal, magazine,...
Autre
Autre : <input type="text"/>

Vous recherchez principalement des informations concernant

Les itinéraires
Les horaires
Les tarifs
Les perturbations, évolutions du service
Autre
Autre : <input type="text"/>

Enjeux propres au territoire de Haute-Corrèze

Afin de mieux appréhender les spécificités de notre territoire, les questions suivantes s'intéressent à votre perception des conditions de déplacements que vous rencontrez au quotidien.

Vous trouvez que vous vous déplacez

	Facilement	Assez facilement	Difficilement	Non concerné(e)
Pour les lieux de travail	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les lieux de scolarisation, d'apprentissage	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les déplacements administratifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les déplacements de santé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les achats	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Pour les loisirs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Concernant les conditions de circulation en voiture sur le territoire de HCC, comment jugez-vous les affirmations suivantes ?

				
Les conditions de circulation sont bonnes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions de circulation sont compliquées toute l'année en période de pointe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les conditions de circulation sont compliquées en été	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès aux grands axes routiers est facile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les parkings sont suffisants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accès en voiture aux commerces et services est facile	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les parkings autour des écoles sont suffisants	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les routes sont sécurisantes	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La signalétique locale des lieux est satisfaisante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les routes sont bien entretenues	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quels sont pour vous les améliorations à apporter ?

Concernant les conditions de circulation de desserte en train du territoire de HCC, comment jugez-vous les affirmations suivantes ?

				
La ligne ferroviaire Ussel-Brive est satisfaisante : horaires, fréquence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La ligne ferroviaire Ussel-Limoges est satisfaisante : horaires, fréquence	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les gares sont bien positionnées sur le territoire de HCC	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité des gares vers les centres-bourg est satisfaisante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'accessibilité PMR (Personnes à Mobilité Réduite) à ces gares est satisfaisante	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ces gares sont bien aménagées	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les habitants sont suffisamment informés de l'offre ferroviaire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je pourrais davantage me déplacer en train si l'offre était mieux adaptée (horaires, fréquence)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quels sont pour vous les améliorations à apporter ?

Concernant les conditions de circulation de desserte en autocars régionaux sur le territoire de HCC, comment jugez-vous les affirmations suivantes ?

				
L'offre des autocars est bien adaptée aux actifs (horaires, fréquence)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'offre permet de relier les communes du territoire entre-elles	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'offre permet de relier les communes de Haute-Corrèze aux grandes villes (Clermont-Ferrand, Brive, Limoges, Guéret, etc)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les habitants sont suffisamment informés de l'offre de transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je pourrais davantage me déplacer en autocar si l'offre était mieux adaptée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quels sont pour vous les améliorations à apporter ?

Concernant les conditions de circulation de desserte en modes actifs (marche, vélo) sur le territoire de HCC, comment jugez-vous les affirmations suivantes ?

				
Les aménagements piétons sont suffisamment nombreux, adaptés et sécurisés	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La place des piétons est suffisante dans les centres-bourgs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les PMR (Personnes à Mobilité Réduite) sont bien prises en compte dans l'espace public	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les accès aux établissements scolaires sont bien aménagés pour les piétons	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Les accès aux établissements scolaires sont bien aménagés pour les vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
On trouve suffisamment de stationnements pour les vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Il est sécurisant de faire du vélo sur le territoire de Haute-Corrèze	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je pourrais d'avantage me déplacer à vélo, si des infrastructures dédiées au vélo étaient développées (aménagements cyclables sécurisés, espace dédié dans les trains, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Je pourrais davantage me déplacer à pied ou à vélo si l'espace public était mieux aménagé	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Quels sont pour vous les améliorations à apporter ?

Améliorations attendues

Afin de mieux connaître les attentes de la population, les questions suivantes proposent plusieurs pistes d'amélioration en matière de mobilité.

HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant la voiture, sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Le développement du covoiturage (aires de stationnement, panneaux, application locale)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement de bornes de recharge électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement d'un service d'autopartage (location de voiture)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant les transports collectifs, sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Le développement de navettes, transports collectifs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement d'un Transport à la Demande	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement de Rézo Pouce (autostop)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amélioration des aménagements des gares ferroviaires (accessibilité, stationnements sécurisés vélos, etc.)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
L'amélioration des horaires des trains (augmentation du nombre d'horaires, modification des horaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Le développement de solutions innovantes (transports, services de mobilités solidaires)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La mise en place d'une aide financière auprès des usagers pour inciter l'utilisation d'un mode de déplacement	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
La communication des solutions de mobilité existantes sur le territoire	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

HCC doit-elle, selon vous, mener des réflexions, concernant les modes actifs (marche, vélo), sur :

	Plutôt utile	Sans avis	Plutôt inutile
Développement des aménagements piétons dans les centres-bourgs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Améliorations de la prise en compte des Personnes à Mobilité Réduite (zone d'espace public aménagés PMR)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Amélioration de l'accessibilité piétonne et cyclable des gares	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement d'itinéraires piétons sécurisés autour des établissements publics (écoles, loisirs, culture, administrations, santé,...)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement d'aménagements cyclables (pistes cyclables, voies cyclables, voies vertes)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement de stationnements vélos	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Développement de location vélo courte ou longue durée	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aide à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Encourager et former à la pratique du vélo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Pouvez-vous citer 3 améliorations prioritaires, en matière de mobilité (en précisant, si nécessaire, le lieu concerné) ? (Réponse non obligatoire)

Amélioration prioritaire n°1

Lieu concerné n°1

Amélioration prioritaire n°2

Lieux concerné n°2

Amélioration prioritaire n°3

Lieux concerné n°3

Si vous avez une quelconque remarque ou proposition à faire, cet espace vous est réservé

Veillez nous laisser votre mail, si vous acceptez que nous vous informions des premières conclusions de cette démarche participative, et que nous vous informions des prochains événements et débats qui auront lieu pour ré-imaginer nos modes de déplacements de manière collective.

Annexe n°5 : Compte rendu du Comité des partenaires du 5/06/2024

(pdf joint au document)

Photographies du premier comité des partenaires le 5 juin 2024

