Rapport de stage individuel

4ème année

Elaboration d'un schéma directeur cyclable

Communauté de communes
Vézère Monédières Millesources

15 avenue du Général de Gaulle,

Tuteur entreprise :

Laurence Coudert

Tuteur académique :

José Serrano

Célestin Bonnard

UIT-Adage

2018-2019

Sommaire

Remerciements 2

I. Introduction 3

II. Présentation CCV2M 5

III. Matériels et méthodes 7

Période d'adaptation et organisation 7

Structurer les missions 8

La réalisation des missions 13

IV. Résultats et discussion 19

Le schéma directeur cyclable 19

Projet de structuration de l'offre VTT de la CCV2M 21

Le projet « Rando Millevaches » 23

Difficultés rencontrées 25

V. Conclusion 26

Bibliographie 28

Annexes 30

Remerciements

En préambule, je souhaite remercier l'école polytechnique universitaire de l'université de Tours d'offrir l'opportunité de créer un premier lien avec le monde professionnel dès la quatrième année. Plus spécifiquement, je suis très reconnaissant au pôle scolarité et stages du Département Aménagement et Environnement qui propose un large choix d'offres et qui sait se rendre très disponible afin de signer les documents administratifs et de répondre à nos interrogations.

Ensuite, ce stage a été, et je l'espère, continuera d'être très formateur grâce à l'encadrement et l'aide que j'ai reçus. Toute l'équipe travaillant dans les locaux de la CCV2M a été très accueillante et, malgré la grande charge de travail, disponible pour répondre à mes questions. Grâce à tous, je me suis senti à l'aise durant mon stage. Laurence Coudert, ma tutrice professionnelle, m'a ainsi appris beaucoup sur le fonctionnement et les objectifs d'une communauté de communes. Au-delà de l'aspect professionnel, les discussions auront été très instructives. Un grand merci aussi à Pierre Marsaleix, élu de la mairie de Treignac, conseiller communautaire et président de la commission tourisme, dont l'investissement, la ténacité et le combat pour améliorer la vie sur le territoire sont remarquables. Son dynamisme est essentiel pour des territoires comme celui du plateau de Millevaches. Je lui suis très reconnaissant de m'avoir consacré une partie de son précieux temps. Pierre Marsaleix et Laurence Coudert ont été très attentifs dans la construction des missions de mon stage et de leur lien avec mes études.

Je n'oublie évidemment pas les agents du parc naturel régional de Millevaches en Limousin, Manon Campenet, Violette Janet-Wioland et Juliette Primpier qui ont pris du temps pour m'accompagner dans la prise en main et le suivi de mes missions et qui se sont rendues très disponibles face à toutes mes demandes.

Merci aussi à Nathalie Barbet, directrice de l'office de tourisme, qui m'a accueilli dès le début de mon stage et a permis de le construire.

Pour finir, je remercie toutes les personnes rencontrées lors de ce stage que ce soit au plan professionnel ou non et qui ont permis d'en faire une expérience agréable.

I. Introduction

La formation d'ingénieur génie de l'aménagement et de l'environnement de l'Ecole Polytechnique Universitaire de l'université de Tours demande aux étudiants de réaliser un stage professionnel lors de la quatrième année sur 12 semaines minimum. Dans ce cadre, l'école propose diverses offres. C'est parmi ces propositions que j'ai trouvé celle de la communauté de communes Vézère Monédières Millesources (CCV2M) qui m'a accepté. Nous avons convenu de fixer la durée du stage à 16 semaines : entre le 15 avril et le 11 août.

La CCV2M, située au Nord de la Corrèze, à la frontière de la Creuse est un territoire hyper-rural (Bertrand, 2014) totalement inclus dans le Parc Naturel Régional (PNR) de Millevaches en Limousin. En mettant en avant une image de nature préservée, d'un tourisme centré autour du sport-nature et la volonté de développer un tourisme durable, l'offre proposée par la CCV2M a su m'attirer.

La mission initialement prévue par ce stage visait à la promotion et la valorisation des chemins de randonnée de la communauté de communes. Cependant, suite à des décisions politiques, les missions prévues initialement ont été revues. Après ces discussions, ma mission s'est centrée sur la pratique cyclable sur le territoire et sa valorisation. Cela répond à un réel besoin de structuration de l'offre touristique liée au vélo mais aussi aux enjeux forts liés à la mobilité en zone rurale. Face à une société de plus en plus mobile, les espaces ruraux tentent de suivre cette tendance mais sont confrontés à de nombreux freins à la mobilité. Sur des territoires induisant une forte dépendance à la voiture et parfois de lourdes dépenses contraintes par le besoin de mobilité, comment favoriser les déplacements tout en limitant l'usage de la voiture ?

Une réflexion autour de la place du vélo en milieu rural s'est alors engagée. Cette réflexion est d'autant plus intéressante, premièrement, au vu des évènements récents avec les réactions face aux prix du carburant et le mouvement « gilets jaunes » qui s'est créé et deuxièmement, avec l'antonymie souvent faite entre ruralité et vélo. Durant le congrès du 22 septembre 2018 réunissant l'Association des Maires Ruraux de France, le « plan vélo » du gouvernement (Publié le 14 septembre 2018 par le gouvernement (Plan vélo et mobilités actives, 2018)) a été présenté par la fédération des usagers de la bicyclette et la ministre des transports, Elisabeth Borne. Ce plan recense 4 freins à l'utilisation du vélo et propose des actions pour y faire face. La réaction des maires a été très hostile allant même jusqu'à huer les locuteurs (Razemon, 2018). Plus spécifiquement, sur le territoire de la CCV2M, l'alternative cyclable est loin de faire l'unanimité et prouver la potentialité du vélo sur un tel espace rural est essentiel.

Ainsi, le rendu à la fin de ma mission consiste à élaborer et rédiger le schéma directeur cyclable de la CCV2M. Après une période d'adaptation qui m'a permis de m'intégrer dans la structure et le territoire, j'ai pu commencer ma mission tout d'abord en fixant le contexte et les attentes puis en passant réellement à la phase de réalisation.

En parallèle de cette mission principale, d'autres objectifs se sont ajoutés. J'ai ainsi participé à des corrections de cartes VTT destinées à être implantées dans les bourgs des communes de la CCV2M. Egalement, j'ai réalisé une mise à jour des itinéraires VTT dans les statuts de la CCV2M. Enfin, une de mes missions a consisté à saisir des itinéraires et leur descriptif dans le site internet métier Rando

Millevaches, site qui a pour but de recenser les circuits de randonnée (sous toutes ses formes) sur le territoire du PNR Millevaches.

Dans ce rapport, je développe la méthodologie qui m'a permis de travailler sur ces différentes missions depuis leur appréhension jusqu'à leur réalisation. Ensuite, je présente les rendus réalisés et les évolutions possibles des différents projets étudiés.

II. Présentation CCV2M

La communauté de communes Vézère Monédières Millesources (CCV2M) est un établissement public de coopération intercommunal (EPCI) situé dans la région de la Nouvelle-Aquitaine dans le département de la Corrèze et dont le siège se trouve dans la commune de Treignac (Figure 1). Le territoire de 508 km² est à la fois en zone très peu dense et en zone de montagne.

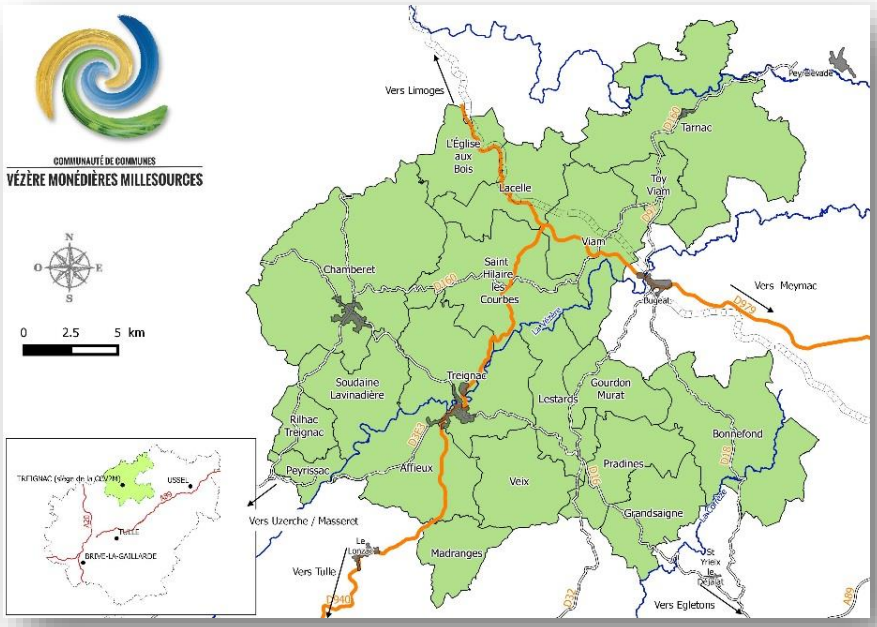


Figure 1: communauté de communes Vézère Monédières Millesources (source : CCV2M)

Née en 2017, alors que la loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République (loi Notre) (LOI n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, 2015) prévoyait uniquement des fusions, la CCV2M est le seul EPCI créé suite à des dissolutions. La communauté de communes se trouvant à la fois en zone peu dense et zone de montagne, le seuil minimal pour être communauté de communes fut fixé à 5 000 habitants par la loi. Pour atteindre ce chiffre, deux communautés de communes (Vézère Monédières (CCVM) et Bugeat-Sornac) souhaitèrent partiellement fusionner. Cependant, le préfet s'y opposa et les deux structures ainsi que le syndicat intercommunal de ramassage et de traitement des ordures ménagères de Treignac furent dissouts (Prefet de la Corrèze, 2016a; 2016b; 2016c) et la CCV2M créée (Prefet de la Corrèze, 2016d). Aujourd'hui, 19 communes (11 des 12 de l'ex CCVM et 8 des 18 communes de Bugeat-Sornac) composent la CCV2M et la population se maintient légèrement au-dessus des 5000 habitants. Les 19 communes sont intégrées dans le Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin depuis la création du parc en 2004.

Présidé par M. Philippe Jenty, le conseil communautaire rassemble 50 délégués dont 35 titulaires. La CCV2M compte 15 salariés. A noter que durant mon stage M. Pierre Surre (technicien rivière) a démissionné (Figure 2).

Cette petite structure, afin de faire des économies, emploie du personnel polyvalent capable de travailler sur les différentes compétences (aménagements, santé, déchets, eau, culture, tourisme…) de la CCV2M. Parmi ces compétences, celle liée au tourisme appartient aux communautés de communes depuis 2017. Ainsi, au sein des huit commissions de la CCV2M, une est dédiée aux « loisirs et tourisme ». Cette dernière est présidée par M. Pierre Marsaleix, conseiller communautaire et adjoint au maire de la commune de Tarnac. N'ayant pas de chargé mission tourisme, l'office de tourisme Vézère Monédières Millesources situé à Treignac prend certaines de ces responsabilités. En 2018, le tourisme représentait plus de 23% des dépenses fonctionnement de la CCV2M soit 139 862 € (données du débat d'orientation budgétaire 2018).

Sur l'organigramme (Figure 2), on remarque l'absence d'un agent ayant une mission liée au tourisme et à la thématique sport nature.

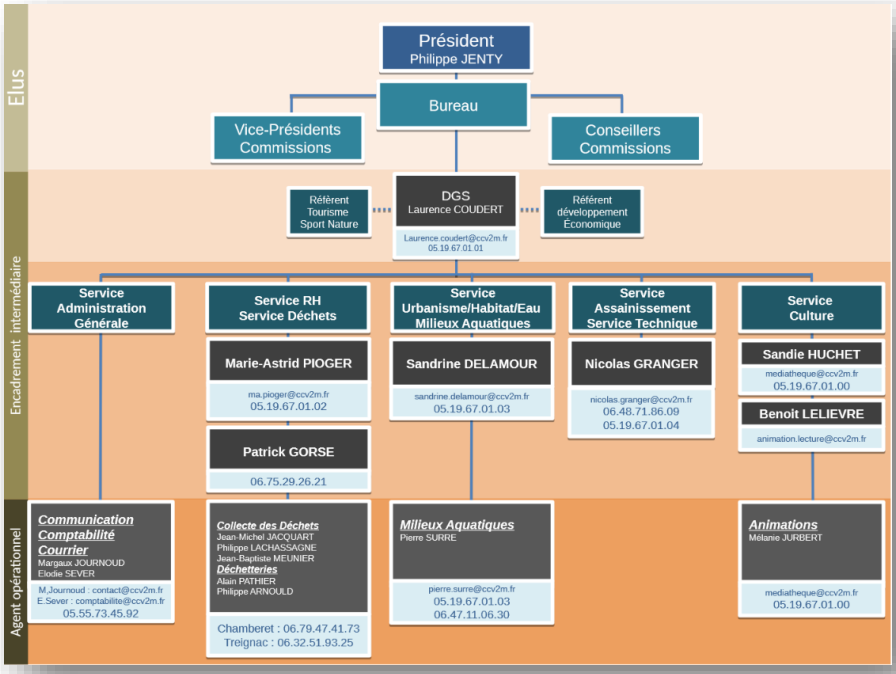


Figure 2 : organigramme CCV2M (source : Marie-Astrid Pioger)

III. Matériels et méthodes

Période d'adaptation et organisation

Avant de pleinement me lancer dans mes missions, un temps d'adaptation a été posé suivi d'une réunion pour affiner mes missions. Les deux semaines suivant mon arrivée ont ainsi permis de prendre mes marques, m'installer dans les locaux, découvrir le territoire de travail, les projets réalisés, en cours, à faire.

Tout d'abord, je me suis renseigné sur les règles générales de travail. Pour les horaires de travail, une confiance est faite puisque chacun est libre d'organiser sa journée comme il lui est le plus pratique. Les exigences à respecter sont : arriver entre 8h30 et 9h, travailler 7h par jour (pour ceux qui ne sont pas en RTT) du lundi au vendredi et prendre une pause de minimum 30 minutes pour déjeuner. En cas de déplacement professionnel, des voitures de fonction sont à disposition des salariés. J'avais la possibilité de les utiliser pour me rendre à divers rendez-vous. Si aucun véhicule n'était disponible, je pouvais utiliser le mien et les frais étaient remboursés sur ordre de mission.

J'ai ensuite pu m'installer dans un bureau de la CCV2M à Treignac et donc rencontrer les autres salariés travaillant dans ces mêmes locaux. Un bureau était à ma disposition et les dossiers papier concernant le tourisme m'ont été donnés afin de les consulter facilement. Les deux premiers jours, j'ai travaillé depuis mon ordinateur portable. Cependant, il a vite été fait le constat qu'il m'était difficile d'accéder aux documents internes au réseau de la communauté de communes. J'ai donc pu utiliser un ordinateur de la CCV2M connecté au réseau. Cela offre une connexion internet câblée et un accès au workgroup permettant le partage de fichiers, l'accès à d'autres ordinateurs et la connexion à une imprimante. Il m'a donc été possible de chercher et d'avoir accès aux informations liées aux thématiques étudiées (tourisme, sport-nature, mobilité douce). J'étais également libre d'installer les logiciels nécessaires à mon travail. J'ai ainsi pu installer Qgis afin de faire de la cartographie. Cependant, au cours du stage, des difficultés liées au réseau ont eu lieu. En effet, une semaine avant mon arrivée, des soucis informatiques ont touché le réseau de la CCV2M. Des destructions de fichiers sur le logiciel de comptabilité ont généré des urgences qui ont été traitées en priorité. Ensuite, ces problèmes se sont étendus au dossier partagé qui voyait son contenu régulièrement supprimé. Le partage de fichiers informatiques a dû être fait autrement notamment par clé USB. Ces problèmes, liés à un ordinateur qui s'auto-effaçait et affectait le réseau, ont été résolus et des changements ont eu lieu. Pour sécuriser le réseau, basé jusqu'ici sur la confiance, des mots de passes ont été ajoutés. Cela ne m'a pas touché directement mais j'ai dû être d'autant plus autonome le temps que cette situation d'urgence s'achève.

Une fois installé, j'ai pu découvrir en profondeur le territoire. Les dossiers de la communauté de communes et des déplacements sur le terrain m'ont permis de me rendre compte de l'extrême ruralité du territoire et donc des enjeux particuliers à gérer. J'ai également assisté au conseil communautaire du 10 mai 2019. Cela a permis à la fois au président de me présenter à l'ensemble des conseillers communautaires présents et à la fois de me rendre compte du déroulement du conseil sur la CCV2M.

L'absence de chargé de mission tourisme au sein de la CCV2M a été une difficulté pour mon intégration. Il m'a fallu recouper différents dossiers, projets du territoire, chercher les principaux acteurs actifs. C'est dans ce but que j'ai rencontré très vite Mme Nathalie Barbet, directrice de l'office

de tourisme Vézère Monédières Millesources, avec qui j'ai pu discuter du contexte de mon stage et de leurs actions. Cette rencontre était importante car la CCV2M a délégué la partie « accueil et information » de sa « compétence tourisme » à l'office de tourisme. Cette « compétence tourisme » a été transférée obligatoirement aux intercommunalités en 2017 suite à la loi Notre (LOI n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, 2015) (Didier, 2016), un transfert qui peut être vu comme contraire à la constitution (Vie publique, 2018), (Loi constitutionnelle n°2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République, 2003) et son principe de libre administration des collectivités territoriales.

Structurer les missions

L'idée d'un schéma directeur cyclable

Après cette période d'adaptation, une réunion a été organisée le 26 avril 2019 avec ma tutrice professionnelle (Mme Laurence Coudert, directrice de la CCV2M) et Mme Nathalie Barbet (directrice de l'office de tourisme) afin d'affiner mes missions.

Une délibération de la commission tourisme prévoyait le dépôt d'un dossier Liaison Entre Action de Développement de l'Economie Rurale (appelé dossier LEADER). Financé par les Fonds Européens Agricoles pour le Développement Rural (FEADER), ce « programme vise à soutenir le développement des territoires ruraux porteurs d'une stratégie locale de développement » (Europe en Nouvelle-Aquitaine, s.d.).Pour la CCV2M, ce dossier visait l'achat de 30 Vélos à Assistance Electrique (VAE), une remorque pour transporter ces vélos et le financement d'un équivalent temps plein sur un poste d'animateur pour gérer le projet. Mais, le 15 avril 2019, une décision du conseil communautaire a rejeté cette délibération. Ce rejet a remis en question les missions initialement prévues pour mon stage. La volonté de structurer l'offre cyclable notamment des VAE du territoire a refait surface au niveau de la CCV2M. Ainsi, la mobilité douce apportée par l'utilisation du vélo en milieu très peu dense est devenu l'objectif central de mon stage. Ensuite, une rencontre avec Pierre Marsaleix, président de la commission loisirs et tourisme, a permis de finaliser les attentes de la mission. Une réunion « mobilité douce », organisée le 4 avril 2019 (soit 3 semaines avant mon arrivée), avait émis l'idée de créer un schéma directeur cyclable. Ainsi, nous avons convenu de ma participation à la mise en place de ce schéma.

Les objectifs du schéma directeur cyclable

Premièrement, il fallait prendre connaissance des attentes de chacun à propos de ce document cadre pour la CCV2M. C'est donc naturellement que nous avons réunis de nouveau les membres de la première réunion « mobilité douce » le 9 mai 2019. J'ai alors préparé cette réunion en envoyant une invitation à tous et en contactant la direction départementale des territoires de la Corrèze (DDT19), qui s'était engagée à apporter son aide dans l'élaboration de ce schéma. Nous avons demandé et obtenu que les représentants de la DDT19 fournissent et présentent une trame générale de schéma directeur cyclable (Annexe 1). Cette première réunion m'a permis de rencontrer une grande diversité d'acteurs : la DDT19, le PNR, des élus, le président de la commission tourisme et l'office de tourisme étaient représentés. La rencontre s'est donc structurée autour de la trame fournie par la DDT19. Au cours de cette présentation, des échanges avaient lieu et chacun donnait son avis sur le contenu. A partir de cette discussion, j'ai rédigé un compte rendu (Annexe 2) qui, après échanges avec Pierre Marsaleix, a été transmis à tous les participants.

A la suite de tous ces échanges, les objectifs ont été clairement définis. Le schéma directeur cyclable est un document cadre à l'échelle de la CCV2M visant à structurer la pratique cyclable sous toute ses formes (VTT, vélo route, VTC, VAE) afin de favoriser l'utilisation du vélo pour toute forme de mobilité (déplacements quotidiens professionnels ou non, pratique sportive, circuits touristiques…). Ainsi, ce schéma se propose de mettre en place des actions visant aussi bien les habitants que les touristes (dont les résidents secondaires). Il n'a pas pour vocation d'être figé dans le temps mais peut évoluer en fonction des orientations prises par la CCV2M. L'originalité du document vient de la caractéristique d'hyper ruralité du territoire. La mise en place d'une offre cyclable est souvent étudiée en milieu urbain avec la réflexion sur la location de vélos, sur l'intermodalité, la présence de lieux pour garer son vélo. Cependant, en milieu rural avec les fermetures des gares, la rareté des lignes de bus, les personnes deviennent dépendantes de la voiture. A l'heure où des questions économiques et écologiques liées à l'utilisation exclusive de l'automobile se font de plus en plus pressantes, des alternatives doivent être envisagées et trouvées. Sur un territoire de plus de 500km² et une densité inférieure à 9 hab/km², la question de la mobilité est donc essentielle et la grande distance entre les bourgs et parfois même entre les bourgs et les hameaux, sont des enjeux spécifiques jusqu'ici très peu traités. Proposer une offre spécifique au territoire ferait de la CCV2M un des premiers territoires ruraux à envisager le vélo comme un moyen de transport alternatif viable. Ensuite, l'aspect mobilité des touristes ne doit pas être oublié, notamment quand le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs souhaite faire de la Nouvelle-Aquitaine la première destination française du tourisme durable.

Trois phases sont prévues dans l'élaboration du document :

- L'élaboration d'un diagnostic afin de rendre compte de l'état actuel du territoire, de ses atouts, ses faiblesses, manques… suivi de la détermination des enjeux et de leur validation par le conseil communautaire.
- La réalisation et la validation par le conseil communautaire d'un plan d'action visant à créer un programme d'objectifs cohérents.
- La phase d'approbation du programme par le conseil communautaire de la CCV2M.

Articulation avec d'autres projets

Le schéma s'appliquera à l'échelle de la CCV2M. Cependant, il est important de prendre en considération les structures plus larges dans lesquelles elle est incluse. Cela explique l'importance d'organiser des réunions « mobilité douce » où sont présents des représentants des différentes échelles afin d'harmoniser les projets et documents de chacun. Les quatre projets présentés ci-dessous m'ont semblé les plus importants à intégrer dans le schéma directeur.

Le projet « du jus dans les pédales »

Ce programme (Figure 3), mis en place par le PNR de Millevaches en Limousin au cours de l'été 2015, vise à favoriser l'utilisation des VAE sur tout le territoire du PNR. Aujourd'hui, un parc de 23 vélos est destiné à la location. Les habitants ont donc la possibilité de se rendre à la maison du PNR à Millevaches afin de louer un VAE pour réaliser leurs déplacements quotidiens. L'objectif est donc de sensibiliser la population et lui proposer une première expérience en VAE, le but n'étant pas de devenir une agence de location mais de prouver les avantages du VAE sur un territoire de grande ruralité et de montagne. Les retours sont aujourd'hui très positifs : une file d'attente de 6 mois, des locataires qui deviennent acheteurs de VAE après essai. De plus, d'autres territoires de toute la France se montrent intéressés par le déploiement d'un programme similaire.

Aujourd'hui, le PNR souhaite permettre aux communes et EPCI membres de poursuivre ce programme. Intégrer ce projet dans le schéma directeur ferait de la CCV2M un pionnier dans la

sensibilisation aux VAE sur le territoire. L'expérience du PNR dans la communication, dans la gestion des locations, dans l'entretien des VAE serait bénéfique pour l'adaptation du projet sur le territoire de la CCV2M.

Figure 3: logo du programme "du jus dans les pédales", auteur : PNR de Millevaches en Limousin

Le projet « Bivouac » :

Ce projet lancé par IPAMAC (l'association des PNR du massif central) vise à favoriser l'itinérance sur le massif central. « Aujourd'hui, on peut parler d'itinérance lorsque le touriste a la possibilité de faire étape deux nuits consécutives dans deux endroits différents en étant mobile sur un itinéraire, quel que soit le mode de déplacement (à pied, à vélo, à moto, en voiture, à cheval...). Les itinéraires sont des parcours à la fois culturels, sportifs et naturels permettant des expériences porteuses de sens et de valeurs » (Cordero).

Pour débuter le projet, le PNR de Millevaches en Limousin s'est proposé et a été retenu. Le projet a alors pris la direction de la création d'un circuit d'itinérance le long duquel des aires de bivouac seront installées. Ces aires proposent des aménagements pour poser des tentes. Elles disposent de toilettes, d'un stock de bois abrité et d'un foyer. Elles s'adressent donc à des randonneurs novices dans le bivouac cherchant une expérience au cœur de la nature. La première aire a été inaugurée le 6 juin 2019 à Millevaches (Figure 4). Ravi d'être convié à l'inauguration, j'ai pu y participer. Lors de cette rencontre, le président du PNR a donné l'objectif d'accueillir 100 campeurs durant la haute saison 2019 sur le site de bivouac de Millevaches. Afin d'être prêt pour l'inauguration, le président du PNR a dû installer lui-même une grande partie de l'aire de bivouac. Cela m'a permis de voir certains des problèmes d'organisation du PNR.

Vu la richesse paysagère du territoire et l'espacement des villes, l'itinérance semble un bon moyen pour découvrir la région. L'itinérance peut permettre un maillage du territoire et une synergie entre les différents acteurs. De plus, l'image sport nature du territoire s'adapte parfaitement à l'itinérance. La commune de Tarnac (appartenant à la CCV2M) s'est portée volontaire et devrait accueillir une aire de bivouac le long du premier circuit.

Figure 4 : première aire de bivouac, Millevaches (photo : Marie Mazurier, PNR Millevaches en Limousin)

Le projet « Rando Millevaches » :

En 2011, le parc national des Ecrins, du Mercantour et le Parco Naturale Alpi Marittime ont la volonté de créer, ensemble, un « portail de randonnée ». Ce portail doit permettre aux randonneurs de trouver toute l'offre sur un seul site. Après trois ans de co-conception avec la société Makina Corpus, une suite logicielle libre nommée Géotrek (Monchicourt & Navizet, 2014) et le site internet « Rando Ecrins » voient le jour. Fonctionnant sur la base d'un Système d'Information Géographique (SIG), Géotrek est composé de trois produits : Géotrek admin (pour les gestionnaires), Géotrek Rando (site tout public), Géotrek Mobile (application pour smartphones). Au-delà d'être un outil de recensement de l'offre existante, Géotrek permet de structurer la gestion de ses itinéraires de randonnée. En effet, grâce à la base de données associée et au découpage des itinéraires en tronçons, il est possible de noter l'état des tronçons, les travaux nécessaires et leur avancée. Les randonneurs ont aussi la possibilité de faire remonter l'état des itinéraires.

Au fil des années, de plus en plus de territoires souhaitent faire appel à Makina Corpus afin de développer leur propre site internet et application mobile. C'est le cas du PNR de Millevaches en Limousin qui a décidé d'appeler le projet, et par la suite le site internet, « Rando Millevaches ». Ce projet (Figure 5) a débuté en Septembre 2018 suite à la signature d'une convention entre 15 structures *(le PNR de Millevaches en Limousin, le Pays Monts et Barrages, les communautés de communes de Briance-Combade, de Noblat, des Portes de Vassivière, de Haute-Corrèze Communauté, de Ventadour-Égletons-Monédières, de Vézère-Monédières-Millesources, de Creuse Grand Sud, de Creuse Sud-Ouest, de Marche et Combraille en Aquitaine, du Pays d'Uzerche, les communes du Lonzac et de Saint-Augustin ainsi que le Syndicat mixte le Lac de Vassivière*) ayant un but en commun : structurer la randonnée sous toutes ses formes sur un large territoire afin de favoriser le tourisme sport-nature. Une des plus-values de cet outil vient de sa licence libre. En effet, tout le monde peut avoir accès au code source de Géotrek et le modifier afin d'améliorer le site. Si une modification est apportée, toutes les structures utilisant l'outil bénéficieront de cette avancée (Géotrek, s.d.).

Figure 5: logo Rando Millevaches, auteur : PNR de Millevaches en Limousin

Bien que coordonné par le PNR, ce projet s'étend sur un territoire plus large que celui du parc. L'idée était de créer une destination touristique cohérente la plus large possible. 278 communes sont regroupées sur une surface de 6 650km² ce qui représente le plus large territoire géré par Géotrek. L'animatrice du projet au PNR est Juliette Primpier, elle a pour mission de coordonner le travail de chaque structure. Elle est référente sur l'utilisation du site métier et assure la cohérence des itinéraires saisis. Un document de rédaction a été rédigé afin que toutes les structures aient les mêmes consignes et que le site soit cohérent. De plus, sa présence offre une certaine flexibilité. Les structures ont le choix de saisir les informations directement sur le site métier grâce à leur identifiant personnel ou de remplir un document papier à envoyer à Juliette Primpier qui se charge de mettre en ligne l'itinéraire. Cette phase de saisie a débuté en janvier 2019 et depuis le 6 juin 2019 (Figure 6), le site est ouvert au public.

Figure 6 : inauguration du site grand public Rando Millevaches, Mairie de Millevaches (photo : Marie mazurier, PNR Millevaches en Limousin)

Ce site a l'ambition de rassembler et présenter toute l'offre de randonnée notamment pour les cyclistes. Actuellement, seuls les circuits VTT peuvent être recensés mais la volonté d'ajouter la pratique du vélo de route devrait compléter l'offre. La CCV2M est totalement incluse dans le périmètre Rando Millevaches d'où l'importance de prendre en considération l'existence de ce site internet. Ce projet représente une mission annexe de mon stage. J'avais en effet le rôle de faire la saisie des circuits communautaires VTT sur le site métier Rando Millevaches ce qui nécessite la collecte et la validation des informations des circuits VTT.

Le projet de valorisation touristique du VTT :

La CCV2M a souhaité structurer son offre VTT grâce au prestataire PIC Bois qui est spécialisé dans la signalétique et le mobilier touristique. Chaque commune a défini les circuits qu'elle souhaitait promouvoir, le but étant que chaque bourg dispose d'un panneau recto-verso présentant la carte générale du réseau et la carte des circuits présents sur la commune. Ajouté aux cartes, le balisage a été actualisé et des documents de communication sont prévus.

Ce travail récent permet d'avoir un réseau officiel sur lequel se baser pour l'offre VTT à mettre en avant dans le schéma directeur cyclable. Cependant, ce projet n'est pas finalisé et a été source de nouvelles missions au cours de mon stage. J'ai ici eu un rôle de correcteur des 20 cartes, de lien entre la CCV2M et l'office de tourisme et d'actualisation des statuts des sentiers VTT (qui n'avaient pas été mis à jour après le renouvellement des circuits communautaires balisés).

La réalisation des missions

Les réunions

Les réunions « mobilité douce » (Figure 7) ont pour but de recadrer le travail. Elles permettent un retour de chacun afin que le schéma soit le plus cohérent possible à toutes les échelles. A chaque fin de réunion, la date de la suivante est définie en fonction des disponibilités de chacun (le but étant d'avoir le maximum de participants à chaque fois). Nous essayons d'avoir au minimum une date par mois, cela permet d'avoir au moins 4 réunions pendant mon stage et ainsi, plusieurs retours tout au long du projet et non un unique retour final qui pourrait remettre tout le travail en question. Cela permet de recentrer son travail et de vérifier sa cohérence. Jusqu'à présent, les dates des réunions ont été : 7 mai 2019, 28 mai 2019, 21 juin 2019. Un compte rendu (Annexe 2, 3 et 4), complété par Pierre Marsaleix, est rédigé et envoyé par mes soins à tous les membres afin que chacun puisse avoir une trace écrite de la rencontre.

Figure 7 : réunion mobilité cyclable 28/05/19, Mairie de Tarnac (photo : Pierre Marsaleix)

Plus régulièrement, au moins une fois par semaine, j'échange avec Pierre Marsaleix soit en me rendant à la mairie de Tarnac soit par téléphone. Cela permet d'avoir un retour plus régulier sur le schéma et son avancée.

Les acteurs

Pour faire avancer ma réflexion sur le sujet, je me suis renseigné sur des projets et j'ai rencontré divers acteurs. Dans un premier temps, j'ai cherché à grande échelle en cherchant grâce à internet. Mais, rapidement, il a fallu chercher d'autres sources. Ainsi, j'ai pu me rendre à un colloque organisé, le 16 mai 2019, par le syndicat mixte des transports clermontois (SMTC) à Lempdes sur les mobilités en zones peu denses dans le massif central (Figure 8). Ce colloque, qui m'a été porté à connaissance par Violette Janet, membre de la réunion « mobilité douce », m'a permis de comprendre plus précisément les problèmes de mobilité en milieux ruraux et hyper-ruraux et de voir quelles actions étaient possibles pour y faire face. La matinée était dédiée aux solutions face à l'autosolisme (correspond aux conducteurs seuls dans leur véhicule). Etaient alors développés les concepts de covoiturage et d'autopartage. « Le covoiturage est l'utilisation commune d'un véhicule par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers, dans le but d'effectuer tout ou partie d'un trajet commun » (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2016) et « l'autopartage est un service de mise à disposition de voitures pour une courte durée (de quelques minutes à quelques jours, 24 heures sur 24) » (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, 2017). Des acteurs évoluant dans le massif central présentaient leurs projets et réalisations. L'après-midi était dédiée à l'innovation. Plusieurs intervenants ont présenté leur projet, en particulier le train léger à hydrogène.

Figure 8 : colloque mobilités en zone peu dense, campus agronomique, Lempdes. Photo : SMTC

Je me suis également rendu diverses fois à la maison du PNR afin de rencontrer des personnes travaillant sur les projets « Rando Millevaches » et « du jus dans les pédales ». Cela permet à la fois de s'approprier le projet en question et de prendre des idées pour le plan d'actions du schéma directeur cyclable mais aussi, à travers les discussions, de faire évoluer sa réflexion sur les enjeux du territoire.

Spécifiquement pour le projet Rando Millevaches, j'ai rencontré Juliette Primpier qui m'a formé à l'utilisation du site métier afin de réaliser une de mes missions annexes : la saisie d'itinéraires VTT. Pour avoir les informations à saisir, dans un premier temps, j'ai été mis en relation avec l'agent

spécialisé VTT de la commune de Chamberet. Ce dernier, à travers une convention entre la CCV2M et Chamberet, avait à charge le balisage et la promotion des sentiers VTT de la CCV2M. Ensuite, après avoir recherché des informations sur les itinéraires de mon côté, j'ai rencontré l'agent chargé du sport-nature de la communauté de communes voisine, Haute Corrèze Communauté. Cet agent travaillait anciennement sur l'ex communauté de communes Bugeat-Sornac sur la thématique des randonnées. Sa connaissance très poussée du territoire a été très utile.

Le questionnaire

Lors de la réunion mobilité douce du 28 mai 2019, l'idée d'un questionnaire a été émise (Annexe 3). Il a pour vocation, d'une part de préciser le diagnostic du schéma directeur cyclable en analysant les habitudes et envies des habitants et d'autre part de débuter le changement de mentalité des personnes face à la mobilité en leur faisant prendre conscience qu'il existe des alternatives à la voiture.

J'ai rédigé ce questionnaire qui a été présenté et débattu lors de la commission tourisme du 20 juin 2019 et de la réunion « mobilité douce » du 21 juin 2019. Des critiques, émises par les participants notamment sur les formulations des questions, la structure du questionnaire, ont permis de perfectionner l'enquête. Il a abouti à sa finalisation fin juin et est disponible en Annexe 5. Le premier test a eu lieu le mercredi 26 juin 2019 lors du conseil communautaire. Cela a pour but de sensibiliser les conseillers, qu'ils le transmettent autour d'eux et de voir quelles questions posent problèmes.

Ensuite, je vais le diffuser et recueillir le plus de réponses possibles. Un représentant du conseil départemental mentionnait l'objectif de recueillir 500 réponses (soit 10% de la population). La diffusion sera assurée à travers les bulletins municipaux, les sites internet des mairies (celles qui en possèdent), de la CCV2M, de l'office de tourisme. Je note le fait que les délais sont très réduits. Il est donc indispensable d'avancer le schéma directeur en parallèle et d'y inclure plus tard les résultats du sondage.

Compétences mises en œuvre

Afin d'avancer dans mes missions, j'ai dû utiliser des compétences développées lors de ma formation. Premièrement, au niveau rédactionnel, les rapports écrits tout au long de mes études m'ont aidé à fournir des documents clairs et précis. L'utilisation des outils de bureautique étaient également essentiels à maitriser. Des outils plus poussés, comme la cartographie, ont été utilisés dans diverses missions sous différentes formes. J'ai ainsi créé des cartes en assemblant des données mais aussi saisi dans le SIG Géotrek. Je me suis également appuyé sur les exercices de présentation orale dispensés à l'école afin de m'exprimer clairement en public mais aussi sur la préparation de ces exercices. Enfin, la formation visant à faire avancer notre réflexion sur la vision globale du monde, m'a été très utile pour être force de proposition dans les missions prévues.

Finalement, le cursus pédagogique nous donne des outils et méthodes qu'il faut savoir réemployer dans diverses situations. Ainsi, notre capacité à s'adapter devient primordiale pour mener à bien les missions.

Suivi de l'avancement et projections

Afin de suivre l'évolution du projet, j'ai mis en place un document Excel afin de synthétiser l'avancement des parties constituant le schéma directeur (Tableau 1). Au fil du temps, le plan du

schéma évoluait avec un agencement différent et ces évolutions étaient aussitôt répercutées dans le fichier Excel.

A la remise de ce rapport, il reste 6 semaines avant la fin du stage. Je souhaite finir le schéma directeur cyclable pour le 9 août en suivant le calendrier prévisionnel présenté au Tableau 3. L'urgence vient du questionnaire. En effet, il permettra de finaliser le diagnostic et de voir les actions prioritaires à mettre en place pour répondre à la demande des habitants. Cependant avant de débuter réellement la diffusion, une modification est nécessaire. Après le test en conseil communautaire le 26 juin 2019 des observations ont été faites : la distinction actif, inactif est souvent source de confusion. Dans l'esprit des sondés, les termes inactif, retraité sont connotés négativement. Pour les élus, parfois, actif et retraité étaient cochés ou alors un commentaire était ajouté.

Concernant les impressions de cartes pour l'office de tourisme, j'ai tenu à jour un tableau permettant de situer l'avancée de ce projet (Tableau 4). Ces impressions n'ont pas été aisées à réaliser. Au départ, les fichiers PDF contenants les cartes étaient très volumineux. Ouvrir les fichiers était très long et lancer l'impression l'était tout autant. Nous devions, avec la directrice de la CCV2M qui possède un ordinateur puissant, travailler ensemble afin qu'elle lance les impressions et que je vérifie ces impressions. Ensuite, nous avons eu les cartes compressées. Malgré cela, nous avons continué à travailler à deux sur ce projet car mon ordinateur n'était toujours pas assez puissant. Au 26 juin 2019, toutes les impressions ont été transmises à l'office de tourisme.

Pour le projet Rando Millevaches, je souhaite finir de saisir les circuits placés sur les 8 communes de l'ex communauté de communes Bugeat-Sornac. Pour cela, je dois prendre rendez-vous avec les maires de ces communes afin qu'ils confirment mon travail ou qu'ils apportent leurs critiques.

Enfin, pour l'actualisation des statuts, le président de la CCV2M a émis la volonté de préciser le kilométrage des itinéraires VTT commun avec la voirie communale, les circuits pédestres. Cela permettra de voir le restant à entretenir par commune. La mise à jour des statuts est prévue le 22 juillet. Pour cette date, je dois, grâce au cadastre, identifier les voies empruntées par les itinéraires et proposer une convention afin que l'entretien, payé par la CCV2M, soit géré par les communes.

Intro		
Le mot des élus	Fait par Pierre Marsaleix	
Le PNR	A faire	demande au PNR
Pourquoi un schéma directeur cyclable ?		
Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?	Fait par la DDT	
Pourquoi favoriser la pratique cyclable	Fait	
Cohérence avec les documents cadres	Fait	
La démarche d'élaboration	En cours	Fin
Un schéma pour qui ?	En cours	Enquête
Le diagnostic		
Un territoire rural vieillissant centré autour de la voiture	En cours	Enquête
Les trajets locaux en recherche de nouveaux modes de transport	En cours	Enquête
Des mentalités qui évoluent	En cours	Enquête
Une offre éparpillée en cours de structuration	Fait	
L'itinérance	En cours	Recouper les informations trouvées + intégrer cartes
Les résidents secondaires	En cours	Enquête
Actions		
développer l'intermodalité	En cours	
Réaliser des aménagements cyclables continus, sécurisés et entretenus	En cours	
Développer des services associés	En cours	
Développer l'offre de stationnement vélo / bornes de recharge pour vélos électriques	En cours	
Structurer l'offre en fonction des demandeurs (résidents, touristes, résidents secondaires)	En cours	
Informer, communiquer, sensibiliser	En cours	
Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions en faveur du vélo	En cours	

Tableau 1: avancement du schéma directeur cyclable au 14/06/2019

réunion	à faire	fait
09-mai		trame DDT
28-mai	Questionnaire	mise en relation avec les documents cadres
	Revoir cartographie	cartographie de l'existant
		projets à articuler avec le schéma
21-juin		Questionnaire
		Cartographie de l'existant
		Première rédaction

Tableau 2 : objectifs pour la prochaine réunion

Date	Prévision
21/06/2019	Réunion mobilité
semaine du 24 juin	cartes Office de Tourisme
Semaine du 24 juin	Test questionnaire
Semaine du 1 juillet	Diffusion questionnaire + rédaction 1ere actions
Semaine du 15 juillet	Etude questionnaire+Fin diagnostic+rédaction 1ere actions
Semaines 22 + 29 juillet	Rédaction actions
Semaine du 5 août	Relecture

Tableau 3 : prévisions fin stage au 19/06/2019

Ville	Circuit	Avancée
Affieux	Le rocher des folles	Transmis à l'office de tourisme
Bonnefond	Forêt de Larfeuil	Transmis à l'office de tourisme
Chamberet	Saint Dulcet	1 impression
	Soudaine	1 impression
	Le Mont Ceix	1 impression
	Les Fayes	Transmis à l'office de tourisme
	Les roches de Scoeux	Transmis à l'office de tourisme
	Le Bois du cochon	1 impression
	La combe d'Enval	Transmis à l'office de tourisme
Gourdon-Murat	Salamanière	Transmis à l'office de tourisme
Grandsaigne	Clédat	Transmis à l'office de tourisme
Lacelle	La Turgotière	Impression Ok
L'Eglise-aux-Bois	Le Puy Mamoulaud	Impression Ok
Lestards	Vers les Monédières	Impression Ok
Madranges	Le circuit des deux clochers	Impression Ok
Peyrissac	Le balcon sur la Vézère	Impression Ok
Pradines	Sources de la Corrèze	Impression Ok
Rilhac-Treignac	Bradascoux	Impression Ok
Soudaine-Lavinadière	Bois d'Anjou	Impression Ok
Tarnac	Moulins et rochers + Histoire et patrimoine	Impression Ok
Toy-Viam	Le Bois du tempêtiez	Impression Ok
Treignac	La pierre des druides	1 impression
	Géant Vert	1 impression
	Puy de la Nouaille	1 impression
	Les Bariousses	1 impression
Veix	Le Puy d'Orliac	A faire
Viam	Le tour du lac	Impression Ok

Tableau 4 : avancement des impressions de cartes pour l'office de tourisme au 24/06/2019

IV. Résultats et discussion

Le stage n'étant pas fini, les résultats ne sont pas encore totalement consolidés. Je ne présenterai ici que les résultats obtenus jusqu'à aujourd'hui aussi bien dans le cadre de ma mission principale que dans celui de mes missions annexes.

Le schéma directeur cyclable

Rendus

Dans le cadre du schéma directeur cyclable, un recensement de tous les itinéraires VTT et vélo route passant sur le territoire de la CCV2M a été réalisé. Pour faire cela, j'ai fait le choix de le visualiser sous forme cartographique. Cela permet d'une part un recensement relativement rapide étant donné que la plupart des itinéraires sont téléchargeables en .GPX (lisible depuis un logiciel de cartographie tel que Qgis) et d'autre part de créer un dossier de fichiers pour la CCV2M. Cette dernière disposera donc maintenant d'une base SIG recensant toute l'offre passant sur son territoire avec la structure compétente. A chaque tronçon est associé le circuit (et ses descriptions), la structure compétente et la commune dans laquelle il se trouve. De plus, dans l'hypothèse où Rando Millevaches s'intéresse au vélo de route, le recensement sera déjà effectué. J'ai donc croisé les informations de différentes échelles afin de tout recenser (Tableau 5). Cette recherche m'a permis de me rendre compte de l'éparpillement des informations liées au vélo.

J'ai ensuite réalisé un travail de mise en page pour créer une carte à présenter lors de la réunion mobilité. Des critiques concernant les tracés, les éléments présentés ont été émises sur ces cartes que j'ai donc modifiées. L'évolution des cartes est disponible à l'Annexe 6

Echelle/pratique	Vélo de route	VTT
National	V87	
Départemental	Corrèze tourisme	Corrèze tourisme
EPCI	CCV2M	CCV2M
	PETR Vézère Auvezère	Haute Corrèze Communauté
Commune	Espace cyclosportif de Chamberet	

Tableau 5 : structures proposant une offre cyclable

Tout ce travail m'a finalement permis de commencer la rédaction du schéma directeur cyclable. Le résultat actuel est consultable en Annexe 7.

Apprentissages

Travailler sur un schéma directeur cyclable m'a permis de toucher à beaucoup de compétences. En effet, il faut arriver à associer compétences sociales, intellectuelles, et techniques.

Vouloir créer un schéma cohérent implique de travailler à plusieurs échelles. Les réunions avaient pour but de regrouper ces échelles et de créer un rendu commun au service de tous. Dans ces situations, le savoir être et le respect sont indispensables pour être attentif (ouvert) aux attentes de chacun. Ensuite, mon rôle était de faire le lien entre toutes les structures. J'avais donc à convoquer tous les partenaires et diriger la réunion sur l'avancement du projet. Pouvoir et savoir parler en public est donc un atout et ces réunions « mobilité douce » m'ont offert l'opportunité de prendre de l'assurance en public. De plus, tous les participants n'étaient pas spécialistes. Il faut donc avoir un discours compréhensible par tous. Ces rencontres d'acteurs m'ont également aidé à comprendre le rôle des différentes échelles dans lesquelles est incluse le CCV2M.

Une fois les réunions terminées, il faut être capable de structurer toutes les idées et de les compléter par des réflexions personnelles et des propositions adaptées. Avoir un esprit structuré et synthétique est important toujours dans un but d'être compris par tous. Il faut garder à l'esprit que le travail est destiné aux élus qui ne sont pas forcément des spécialistes de la mobilité douce.

Enfin, pour produire un document final, des compétences plus techniques sont nécessaires. Les outils de bureautiques doivent être maîtrisés. J'ai notamment appris à utiliser un nouveau logiciel de cartographie que je n'avais jamais pris en main. Durant la formation d'ingénieur, des cours de cartographie avec le logiciel Arc Gis ont été dispensés. Cependant, la CCV2M ne possède pas ce logiciel (qui est payant). Je me suis alors tourné vers Qgis, un logiciel libre et gratuit que la formation m'a permis de prendre en main rapidement.

Cette mission m'a également permis de découvrir de nombreux projets et parfois d'en rencontrer les gérants (« du jus dans les pédales » par exemple). De plus, j'ai eu l'opportunité de participer à mon premier colloque et d'en voir le fonctionnement. Cela permet également de prendre du recul par rapport à son projet en cours. En effet, la thématique discutée était plus générale que la pratique cyclable. Cette vision plus globale permet d'ancrer son projet dans un contexte plus grand et de le situer au milieu d'autres projets existants.

Evolutions futures

Durant la période de mon stage, je ne pourrai pas voir tous les impacts de ce schéma directeur cyclable notamment son application. Cependant, un suivi sera nécessaire afin de dresser un bilan et d'ajuster les actions à mener. Nous espérons que ce document permette la mise en place d'actions qui changeront les mentalités liées aux mobilités sur la CCV2M. Associée à cela, cette structuration de la pratique cyclable devrait permettre l'arrivée de subventions, via des appels à projet ou appels à manifestation d'intérêt, sur le territoire. A plus grande échelle, temporelle ou spatiale, étant donnée la rareté des schémas directeurs cyclables en milieu rural, la DDT souhaite s'inspirer de ce schéma afin de proposer un exemple à d'autres territoires ruraux français. Un des objectifs est bien que la CCV2M devienne pionnière dans le secteur de la mobilité douce en territoire rural.

Ensuite, ce projet est un réel projet de territoire. En souhaitant créer de l'itinérance, le but de lier habitants et touristes est clairement affiché. En effet, créer de l'itinérance vise à mettre en réseaux les acteurs des territoires impliqués dans le secteur du vélo, de l'hébergement, de la restauration, de la production de nourriture. Si cette mise en réseau est réussie, les touristes pourront consommer sur le territoire et favoriser les circuits courts. Dans un contexte d'hyper-ruralité avec des communes

vieillissantes et en perte de population, l'itinérance est un enjeu à long terme permettant de combattre le dépeuplement des espaces ruraux.

Ces objectifs ne pourront être atteints que si un emploi est créé sur la CCV2M. Cet emploi vise à reprendre et animer le schéma directeur cyclable. Si personne ne s'approprie et ne fait vivre un tel schéma, l'utilité de ce document risque d'être faible et son impact sur le territoire assez réduit. Dans ce but, un nouveau dossier LEADER est en cours de composition. L'objectif est d'obtenir des subventions pour un chargé de mission « animation de VAE ». Cet emploi permettra aussi de maintenir à jour le schéma directeur cyclable. En effet, le document est un document « vivant » qui peut être modifié en fonction des évolutions politiques. De plus, il a été décidé de voir les enjeux sur la période 2020-26. Une fois cette date atteinte, il devra être révisé et un agent devra s'en occuper.

Projet de structuration de l'offre VTT de la CCV2M

Rendus

Afin de recenser l'offre VTT, je me suis appuyé sur le projet de structuration de cette même offre à l'échelle de la CCV2M. Lors de l'analyse de ces itinéraires, je me suis rendu compte des erreurs présentées dans le Tableau 6. J'ai donc fait remonter cela à ma tutrice qui a pu faire corriger les erreurs juste avant l'envoi des bons à tirer pour l'impression. J'avais donc un rôle de vérificateur entre la CCV2M, l'imprimeur et le graphiste. Les cartes corrigées sont en Annexe 8.

Carte	Nom circuit	Commune de départ	Numéro circuit	Erreurs
Commune	Sources de la Corrèze	Grandsaigne	18	-Sur la carte de la commune le numéro indiqué est 16. -Le vrai nom du circuit est « Clédat » -Le gour du Farandou n'est pas placé au bon endroit sur la carte
Commune	Clédat	Pradines	19	Le vrai nom du circuit est « Sources de la Corrèze ».
CCV2M				Les noms « Sources de la Corrèze » et « Clédat » sont inversés
Commune	Bradascoux	Rilhac-Treignac	17	les curiosités indiquées en légende n'apparaissent pas sur la carte

Tableau 6 : erreurs repérés sur les cartes VTT de la CCV2M

Ensuite, en comparant les circuits renseignés sur ces cartes par rapport aux statuts de la CCV2M, j'ai observé que certains circuits n'apparaissaient pas dans les statuts et inversement. Grâce aux données cartographiques que j'avais regroupées dans le cadre du schéma directeur cyclable, j'ai pu proposer une modification des statuts. Les statuts recensent les compétences détenues par la communauté de communes. Dans le cadre des sentiers VTT, la CCV2M a recensé des itinéraires qu'elle doit créer, baliser et entretenir. La modification est prévue fin septembre au plus tard. Elle permettra de préciser la responsabilité de la CCV2M en fonction des itinéraires. Actuellement, si un accident arrive sur un sentier qui n'est plus entretenu (par exemple l'Etang de Mouno (Annexe 9)), la CCV2M pourrait être tenue pour responsable de l'accident à cause du non entretien. Mon travail est consultable en Annexe 10.

Enfin, au sein de ce projet de structuration de l'offre VTT sur la CCV2M, des documents de communication visant à aider le randonneur lors de ses sorties sont prévues. Cependant, aujourd'hui

aucun document n'a été sélectionné pour être imprimé. L'office de tourisme ne peut donc pas promouvoir ce nouveau réseau. Pour parler de ce problème, une réunion a été organisée entre le président et la directrice de l'office de tourisme, la directrice générale des services de la CCV2M et moi-même. Au cours de cette rencontre, la CCV2M s'est proposée pour imprimer des cartes pour l'office de tourisme afin de faire une transition en attendant les nouveaux documents. Ces cartes, recto-verso au format A3, sont les mêmes que celles destinés aux panneaux communaux (exemple en Annexe 8). Le recto présente le réseau et le verso une commune en particulier. Cependant, nous avons fait le constat que sur les communes de Treignac et Chamberet, le grand nombre de circuits affectait la lisibilité de la carte. Je me suis donc proposé pour, grâce à ma base SIG réalisée pour le schéma directeur, isoler les circuits en question. Ces derniers sont disponibles en Annexe 11.

Apprentissages

Mes missions liées à ce projet se sont ajoutées au fil du stage suite à des incohérences que j'avais détectées. Réaliser ces objectifs nécessite du temps et impacte nécessairement les autres missions. Je me suis parfois retrouvé en difficulté face à la diversité des missions et les dates limites de rendus de travaux. Cependant, je ne pouvais reléguer ces missions au second plan à la vue de l'urgence et de l'importance qu'elles avaient dans la structuration de l'offre cyclable de la CCV2M. Au fil du stage, l'expérience permet de gérer de mieux en mieux ces missions annexes qui s'additionnent.

Ces missions avaient un réel lien avec le schéma directeur cyclable. En effet, elles m'ont apporté des informations à intégrer dans ma mission principale. De ces missions annexes, j'ai découvert de nombreux problèmes. Par exemple, sur le projet de structuration de l'offre VTT, la CCV2M avait signé une convention avec la commune de Chamberet afin que cette commune s'occupe entièrement du projet par le balisage, la promotion des itinéraires et la relation avec le prestataire Pic Bois. Cependant, des problèmes de communication, qui se sont répercutés sur le projet, ont eu lieu. L'agent de la commune de Chamberet assigné à la réalisation de cette convention a plusieurs fois affirmé avoir fait des tâches qui n'étaient pas reçues par la CCV2M. Également, la CCV2M et l'agent de Chamberet se rejetait certaines tâches qui ont finalement été réalisées par la CCV2M.

La CCV2M travaillait au coup par coup. Il n'était donc pas étonnant de voir des projets qui entrent en contradiction, qui prennent du retard. Les projets généraient donc des difficultés qui étaient corrigées par des actions qui généraient de nouvelles difficultés. Face à ces problèmes, le schéma directeur cyclable semble essentiel afin de structurer toutes ces actions liées au vélo et avoir une vision anticipatrice. Grâce à ce schéma, une vision globale devient possible.

Evolutions futures

A cours terme, le but est de finir l'installation des panneaux qui est prévus depuis une saison. Actuellement, le territoire se prive de vététistes à la recherche d'itinéraires à arpenter. Ensuite, le but est de créer et imprimer les documents de communication afin que l'office de tourisme puisse renseigner efficacement les visiteurs.

A plus long terme, il faut travailler, veiller et budgétiser l'entretien et la cohérence de ce réseau. En effet, si personne n'est assigné à l'entretien, certains circuits deviendront impraticables, les balisages seront cachés, illisibles, voire auront disparu. Si le réseau est indiqué et mis en avant par l'office de tourisme mais que sur le terrain, aucun n'est praticable, les visiteurs seront de moins en moins présents. Afin d'éviter cela, je pense qu'il faut changer la manière actuelle de travailler (le schéma directeur cyclable le précisera) au vu des problèmes et retards qui ont eu lieu lors de ce projet.

Le projet « Rando Millevaches »

Rendu

Toujours en parallèle du schéma, j'avais à saisir les itinéraires pour le site Rando Millevaches. Le but fixé par le PNR était que 100 itinéraires soient saisis fin mai. Cependant, la newsletter du PNR concernant le projet d'avril 2019 s'alarme sur le fait que seulement 42 itinéraires sont recensés. L'arrivée d'une stagiaire en mars à l'office de tourisme a permis d'avancer au niveau de la randonnée pédestre mais rien n'était prévu au niveau VTT. Mon arrivée a donc permis d'avancer de ce côté. Le premier objectif de la CCV2M était d'avoir 10 itinéraires VTT saisis pour le 6 juin, date d'inauguration du site grand public.

Finalement pour l'inauguration du 6 juin (Figure 6) 111 sentiers (dont 29 VTT) étaient publiés sur le site grand public (Figure 9). Sur les 111 itinéraires publiés, 20 l'étaient sur la CCV2M. Particulièrement sur les 29 itinéraires VTT 10 appartenaient à la CCV2M. Donc malgré une faible superficie (moins de 8% de la superficie totale du projet), la CCV2M présente une part importante des itinéraires publiés (essentiellement sur le VTT). Un exemple des fiches téléchargeables sur le site Rando Millevaches est disponible en Annexe 12.

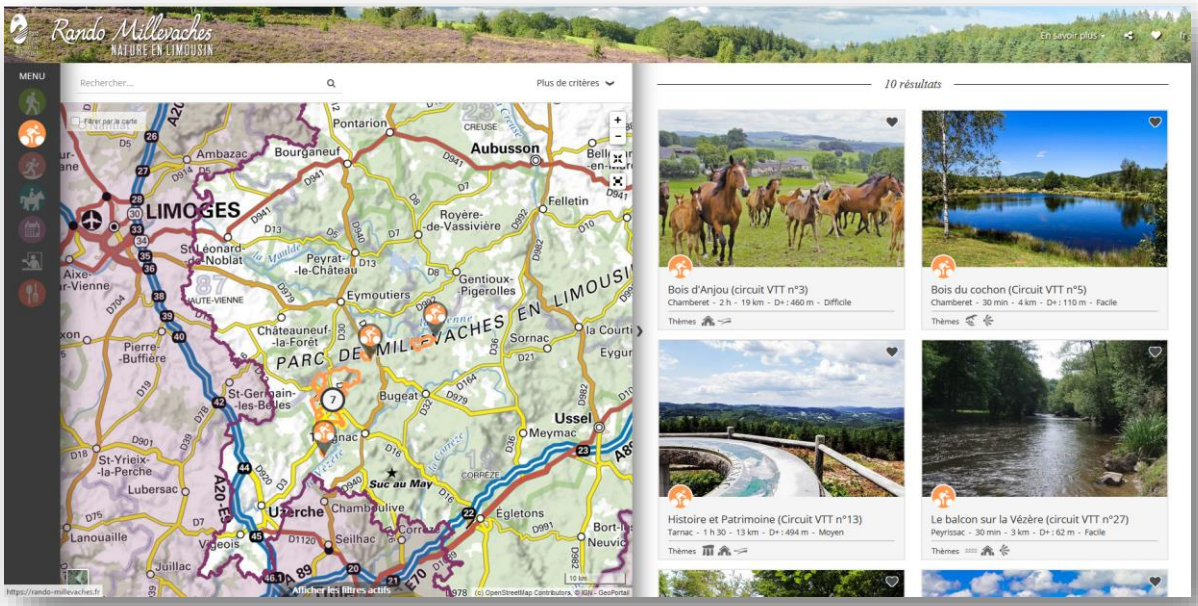


Figure 9: visuel du site Rando Millevaches filtré sur les circuits VTT de la CCV2M
https://rando-millevaches.fr/?categories=T1&structure=8

Apprentissages

Cette mission m'a offert la première opportunité de me rendre à la maison du parc et rencontrer un agent du PNR. Cette étape est importante car on se rend vite compte de l'importance de la création d'un réseau. Chaque acteur peut en conseiller un autre ce qui permet de travailler en bonne synergie.

Ensuite grâce à ce projet, j'ai appris à utiliser un nouvel outil : Géotrek. Grâce à ma formation j'ai su m'y adapter sans trop de difficultés. De plus à travers Rando-Millevaches j'ai eu l'occasion de voir la phase de préparation du projet et son ouverture au public. De cette ouverture, j'ai eu des

retours des utilisateurs qui étaient très satisfaits du site. Cela permet d'évaluer son travail et de se rendre compte de ses actions.

Cette mission entrait également dans l'élaboration du schéma directeur en participant à la structuration de l'offre cyclable. Ainsi, toutes mes missions étaient liées et m'ont permis d'avancer sur différents aspects du projet.

Evolutions futures

Bien qu'ouvert au public, le site Rando Millevaches n'est pas encore dans sa version finale. La saisie des itinéraires est toujours en cours. Et une fois tous les itinéraires saisis, le site devra continuer à être mis à jour. En effet, les propositions de nouveaux itinéraires devront être possibles afin de faire évoluer le territoire et son offre. De plus, toutes les pratiques de randonnées ne sont pas présentées sur le site. Les parties du site concernant le cyclotourisme (vélo de route) et l'itinérance pédestre ne sont actuellement pas encore ouvertes. Ce site sera donc en perpétuelle évolution afin de maintenir une offre à jour.

Pour l'instant, l'application mobile n'est pas encore publiée. Elle le sera au milieu du mois de juillet 2019. Déclinaison du site web sur les smartphone, elle permettra de s'adresser à un plus large public. En 2015, dans le parc national des Ecrins, preuve d'efficacité, l'application comptait 250 connexions par jour (mobnews, 2015). Les utilisateurs plus connectés auront la possibilité de pratiquer la randonnée sans difficulté. Ce confort devrait réduire fortement le risque de s'égarer lors des randonnées. Outre l'application, le projet Rando Millevaches devrait continuer d'évoluer positivement. En effet, de plus en plus de structures utilisent le prestataire Géotrek afin de recenser toute leur offre de randonnées. L'accès libre au code source par chacun et la coopération qu'offre ce prestataire devrait ainsi permettre des avancées futures sous peu.

Ensuite, un travail de communication est prévu. Des vidéos seront tournées sur différents sites du territoire. Ces vidéos ont pour vocation d'être intégrées sur la page d'accueil du site internet afin de le dynamiser. Pour le tournage, le prestataire Unity a été sélectionné. Par ailleurs, des actions restant à définir devront se consacrer à l'amélioration de référencement de « Rando Millevaches » que ce soit pour la version ordinateur ou sur smartphone. Enfin, le prestataire Adtrads participe au projet en ayant le rôle de traducteur du site et des fiches randonnées.

Il est à rappeler que ce projet n'est pas géré par la CCV2M mais par le PNR. Le grand nombre de structures participant au projet est, selon moi, une force et une faiblesse. En effet, aujourd'hui Rando Millevaches est le plus grand territoire géré par Géotrek. Cela permet d'avoir une très grande offre structurée. Cependant, Rando Millevaches ne peut fonctionner que si toutes les structures s'impliquent et disposent de ressources pour travailler sur cette thématique. Si une structure ne s'implique pas, inévitablement elle sera moins visible touristiquement sur site. Par ailleurs, la non mise à jour des informations pourrait impacter toute la zone de projet. Un utilisateur de Rando Millevaches ne retrouvant pas sur le terrain les informations qu'il a cherché sur l'application pourrait délaisser l'application. Il est donc essentiel de prévoir une veille de la part des structures. Pour la CCV2M, cet enjeu de suivi est très important car aujourd'hui personne n'est dédié à cette mission. L'évolution du schéma directeur devrait aider à créer cet emploi.

Difficultés rencontrées

Durant la réalisation de mes missions, j'ai été confronté à diverses difficultés. La première et plus grande difficulté que j'ai rencontrée est liée à l'appropriation des missions. Arriver sur un territoire qu'on ne connaît pas et se voir confier une mission en lien avec ce territoire demande un temps d'adaptation. La courte période de quatre mois du stage rend d'autant plus tendue ce temps d'adaptation qui doit être le plus réduit possible. Ensuite, cette courte durée additionnée à la multitude de compétences à mettre en place rend d'autant plus complexe cette adaptation. Par ailleurs, l'absence d'un agent actif sur le tourisme et les mobilités a rendu ma tâche compliquée. En effet, je pense que cela a joué dans la difficulté de définir l'objectif du stage.

Également, tout au long de mon stage, je me suis rendu compte de l'importance et de la difficulté de gérer son temps. Savoir attribuer une durée à une phase de projet est un exercice très complexe qui s'apprend au fil de l'expérience. Souvent, avec l'ajout de nouvelles missions, je me suis trouvé dans la situation de laisser ma mission principale de côté pour traiter d'un autre sujet. Respecter les délais devient alors difficile. Lors de la première réunion « mobilité douce », j'ai été pris de court par le fait que j'avais passé beaucoup de temps sur le projet Rando Millevaches. Mon avancée ne correspondait pas à celle prévue et du retard a été pris dans le projet.

La diversité des acteurs est également compliquée à prendre en considération. Ici aussi, le temps d'adaptation est essentiel. Cela est d'autant plus vrai en communauté de communes où il faut travailler avec tous les représentants desdites communes. Contacter tous ces acteurs peut rapidement devenir chronophage. Avec l'expérience et la connaissance du territoire, je pense que ce facteur devient de plus en plus facile à gérer.

Travailler sous les décisions d'élus n'est également pas toujours facile. En effet, cela implique le fait d'être toujours informé des décisions des conseils communautaires et des orientations politiques que prend la communauté de communes. Un projet peut alors prendre une nouvelle direction en fonction de ces orientations qui peuvent évoluer dans le temps. Par ailleurs, ces décisions ne sont pas toujours aisées à comprendre d'autant plus en cas de conflit, elles peuvent vite évoluer. Dans ces cas, il faut également être capable de prendre du recul face à ces décisions politiques et garder son rôle d'agent de communauté de commune qui est très différent de celui d'élu. Il faut pouvoir travailler pour des personnes avec des orientations politiques parfois différentes des siennes et savoir repérer en amont les points qui risquent d'être sources de conflits ou générateurs de retards.

V. Conclusion

Ce stage m'a offert l'opportunité de m'intégrer une première fois, en tant qu'ingénieur, dans le monde professionnel. De plus, j'ai pu me rendre compte que, bien que ne possédant pas le diplôme d'ingénieur, il y a une réelle attente de résultats du fait de l'image de l'ingénieur dans la société. En effet, quand j'étais présenté, il était souvent précisé mon école d'origine et ma formation

Ensuite, cette expérience m'a réellement permis de comprendre en profondeur le fonctionnement d'une communauté de communes. Cette compréhension passe aussi par l'analyse des différentes échelles que représentent les différents acteurs et les articulations existantes entre eux. Au-delà du niveau professionnel, cet apport personnel permet de mieux appréhender son rôle de citoyen.

Une des premiers aspects m'ayant marqué est la complexité du fonctionnement d'une communauté de communes. Dès mon arrivée, avec les décisions politiques remettant en question les missions de mon stage, j'ai commencé à entrevoir la difficulté et la position inconfortable de travailler à la frontière des citoyens et des élus. Cette situation d'entre-deux m'a semblé d'autant plus délicate dans une communauté de communes comme la CCV2M. En effet, le nombre réduit d'employés travaillant pour la CCV2M, territoire d'hyper ruralité, a pour conséquence que les salariés sont connus par la plupart des acteurs et habitants du territoire. Ce faible effectif induit également, chez ces salariés, une grande capacité d'adaptation et des compétences très diverses. Il faut pouvoir et savoir travailler sur des dossiers traitant de thématiques différentes.

Au travers des missions que j'ai réalisées, j'ai appris beaucoup grâce aux échanges informels avec les autres salariés de la communauté de communes particulièrement à l'occasion de pauses. En effet, ces discussions informelles permettent de prendre du recul sur le projet qu'on réalise afin de mieux le recentrer plus tard.

Durant ce stage, j'ai pu améliorer voire acquérir bon nombre de compétences. Premièrement, la relation avec les acteurs dans les réunions m'a permis d'apprendre à piloter et structurer une réunion, de m'adresser à un groupe en tenant compte du niveau d'information de mes interlocuteurs. Ensuite, j'ai développé des compétences d'adaptation. En effet, j'ai utilisé des outils (logiciels essentiellement) que je n'avais jamais utilisés auparavant. J'ai donc dû apprendre à utiliser ces logiciels dans le temps le plus court possible. Cela a été possible en adaptant ce que je savais sur des outils quasi-similaires. Enfin, en intervenant en tant qu'ingénieur dans différents contextes (réunions mobilités, commission tourisme…), j'ai pu être force de proposition pour rendre le projet le plus abouti possible, le but étant que le rendu soit utile à la CCV2M.

Cette expérience professionnelle a donc été et continue d'être très enrichissante malgré le fait que mes missions aient beaucoup évolué. En arrivant dans cette structure, je ne pensais pas réaliser ces projets. Je pensais passer plus de temps sur le terrain et travailler plus au niveau de la randonnée pédestre. Cependant, les missions qui m'ont été affectées ont été très intéressantes et porteuses de réflexion. Par ailleurs, travailler sur la mobilité en milieu rural est passionnant au vu des enjeux actuels. Des acteurs travaillant sur ces problématiques sont réellement nécessaires. La mobilité rurale est d'autant plus intéressante qu'elle touche bon nombre de thématiques. En effet, les enjeux sont

économiques, sociaux et environnementaux. Participer à apporter des solutions innovantes sur ces territoires est très gratifiant. Avant ce stage, je n'étais pas sensibilisé aux thèmes liés à la mobilité. Cette expérience m'a ouvert l'esprit sur tous les enjeux que ces thèmes recoupent. Je retiens aussi les controverses liées à ces enjeux et les visions différentes de chacun sur ces sujets. Passer à une mobilité douce et active nécessite des efforts de chacun et un réel changement de mentalité.

Enfin, cette expérience me sera utile dans la suite de ma formation, et à plus long terme dans ma vie professionnelle. Pour l'année de formation restante, le stage m'aura apporté de la compréhension face à la théorie, aux exercices pratiques et plus largement au but du cursus pédagogique. Par ailleurs, j'aurai moins de difficultés à appréhender et débuter le stage de fin d'étude au semestre 10 d'une durée de six mois. Concernant mon futur professionnel, même si je ne travaille pas en communauté de communes, cette expérience sera utile. En effet, je me suis rendu compte que les collectivités locales sont en relation avec un grand nombre d'acteurs. Ainsi, il existe de fortes probabilités pour que je travaille avec ce type de structure.

Bibliographie

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. *Le covoiturage* [en ligne]. [ref du 2 février 2016]. Disponible sur : < https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/faciliter-usages-partages-voiture/covoiturage > (consulté le 23/06/2019)

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. *L'Autopatage*. [ref du 4 mai 2017]. Disponible sur : < https://www.ademe.fr/collectivites-secteur-public/integrer-lenvironnement-domaines-dintervention/mobilite-transports/dossier/faciliter-usages-partages-voiture/lautopartage > (consulté le 23/06/2019)

Bertrand, A. *Hyper-ruralité. Un pacte national en 6 mesures et 4 recommandations pour restaurer l'égalité républicaine.* Rapport au sénat. 2014. 74 p. Disponible sur : < https://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000475.pdf > ((consulté le 24/06/2019)

Cordero, G. *Guide méthodologique du tourisme itinérant.* Move your Alps.

Didier, M. *Les conséquences de la loi NOTRe sur la compétence tourisme*. *AMF - Département du Conseil Juridique*.

Europe en Nouvelle-Aquitaine. *FEADER LEADER* [en ligne]. Disponible sur : < https://www.europe-en-nouvelle-aquitaine.eu/fr/fonds-europeen/feader-leader.html# > (consulté le 23/06/2019).

Géotrek. *La genèse du projet Géotrek* [en ligne]. Disponible sur : < http://geotrek.fr/apropos.html > (consulté le 23/06/2019)

Loi constitutionnelle n°2003-276 du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République [en ligne]. Journal officiel, n°75 du 29 mars 2003; Disponible sur : < https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000601882&categorieLien=id > (consulté le 20/06/2019)

LOI n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République [en ligne]. Journal officiel, n°0182 du 8 août 2015. Disponilbe sur : < https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPubliee.do?idDocument=JORFDOLE000029101338&type=general&legislature=14 > (consulté le 20/06/2019)

mobnews. *Rando Ecrins, l'app qui vous amène en rando dans le Parc des Ecrins* [en ligne]. [ref du 15 septembre 2015).Disponible sur : < http://www.mobnews.fr/rando-ecrins-lapp-qui-vous-amene-en-rando-dans-le-parc-des-ecrins > (consulté le 25/06/2019)

Monchicourt, C., & Navizet, P. Géotrek : tout sur les seniters... en ligne. *Espaces naturels* [en ligne]. octobre 2014, n°48, p.42-43. Disponible sur : < http://www.espaces-naturels.info/espaces-naturels-48 >. (consulté le 22/06/2019)

Plan vélo et mobilités actives [en ligne]. Le Gouvernement de la république française. 14 Septembre 2018. Disponible sur : <

https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/document/document/2018/09/dossier_de_presse_-_plan_velo_-_vendredi_14_septembre_2018.pdf >. (consulté le 21/06/2019)

Prefet de la Corrèze, 2016a. *Arrêté actant la dissolution et fixant les modalités de liquidation de la communauté de communes Bugeat -Sornac-Millevaches en cœur*, 30 décembre 2016

Prefet de la Corrèze, 2016b. *Arrêté actant la dissolution et fixant les modalités de liquidation de la communauté de communes Vézère-Monédières*, 28 décembre 2016

Prefet de la Corrèze, 2016c. *Arrêté actant la dissolution et fixant les modalités de liquidation le syndicat intercommunal de ramassage et de traitement des ordures ménagères,* 28 décembre 2016

Prefet de la Corrèze, 2016d. *Arrêté portant création d'un établissement de coopération intercommunal à ficalité propre*, 15 septembre 2019.

Razemon, O. (2018, 09 24). *Réunis en congrès, les maires ruraux sifflent le « plan vélo »* [en ligne]. [ref. du 24 spetembre 2018]. Disponible sur : < http://transports.blog.lemonde.fr/2018/09/24/maires-ruraux-sifflent-le-velo/ > (Consulté le 25/06/2019)

Vie publique. (2018). *La libre administration des collectivités territoriales : principes et limites*. [ref. du 30 juin 2018]. Disponible sur : < https://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/institutions/approfondissements/libre-administration-collectivites-territoriales-principes-limites.html > (consulté le 23/06/2019)

Annexes

Annexe 1. Trame de rédaction du schéma directeur cyclable

Exemple de trame de schéma directeur cyclable

Introduction (mot des élus)

I – Pourquoi un schéma directeur cyclable ?

1 – Les enjeux de la pratique cyclable

Ccv2m (AOT) = compétence pour aménagements cyclables, compétence partagée + conformité avec objectifs loi Loti 1982, loi Laure et loi SRU	
Plan vélo (cf. 5 avantages du vélo)	DDT
CTE en cours de signature (fiche action n°)	DDT
Territoire TEPOS (PNR) => cohérence avec programme d'actions déplacements-mobilité du TEPOS	PNR

2 – la démarche d'élaboration

Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ? Définition : le SDC est un document cadre à long terme sur la politique cyclable du territoire. Il contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo en développant notamment un réseau d'itinéraires sécurisés permettant de donner une place aux cyclistes. Schéma qui donne une cohérence à la politique de développement du vélo à l'échelle de la communauté de communes V2M : relier les aménagements cyclables déjà réalisés, définir des itinéraires cyclables à mettre en œuvre, donner des conseils en matière d'aménagement. Le SDC est un document « vivant », qui s'adapte en fonction de l'évolution du territoire et de l'évaluation de la politique cyclable. Il s'agit donc d'un document modifiable et adaptable dans le temps.	
Déroulement de l'élaboration du SDC : diagnostic / réalisation plan d'actions et rédaction du SDC / approbation par ccv2m	

Delphine Fouillade – Réunion n°1 CCV2M schéma directeur cyclable– Mardi 7 mai 2019

3 – Le diagnostic :

Le territoire de la CCV2M : Nombre de communes / superficie / démographie / densité de population Trafic / offres de mobilités existantes (bus, train, aires de covoiturage …) / statistiques accidentologie piétons et vélo Territoire totalement inclut dans le PNR Millevaches (Tepos ; étude « mobilité durable en milieu rural - 2013 »)	ccv2m DDT PNR
Les enjeux du territoire : lister les **pôles structurants (centre des communes, ZAC, départs des circuits pédestres/VTT, lieux touristiques)** Activités économiques, culturelles, commerces (alimentaires, hôtellerie etc ...) Services publics (mairies, écoles, services de santé etc...) Sports loisirs, potentiel touristique (PNR, sites et espaces naturels…) => *carte de synthèse des enjeux ou pôles structurants du territoire*	ccv2m Communes OT PNR CD19
Le réseau cyclable actuel (km de voies réservées aux cyclistes, de voies partagées ; cartes des itinéraires existants , offre de stationnement cyclable ; offre de location vélo existante) Constat des problématiques rencontrées	CD19 PNR ccv2m
Types d'usages existants / à favoriser : Déplacements quotidiens (ou utilitaires) : école, travail, achats Déplacements sportifs (sortie VTT sport) Déplacements récréatifs ((familial, circuit touristique, se rendre à un espace de loisirs en empruntant la voie cyclable)	

4 – la finalité du schéma directeur cyclable

En fonction des évolutions du territoire (développement des secteurs, évolution des comportements en termes de déplacements, nouveaux aménagements …) et des études plus détaillées à mener sur certains secteurs, les propositions pourront évoluer dans le temps. En outre le suivi de la politique cyclable permettra d'évaluer l'impact des mesures mises en place afin d'ajuster au mieux les décisions de réalisations.

Volonté de la collectivité : répondre à la demande locale et touristique dans une démarche de développement durable en développant les modes de déplacement doux (déplacements utilitaires/domicile travail/scolaire) et favoriser les déplacements à vocation touristique et de loisirs ; proposer à la population locale et touristique une alternative au tout voiture.

- Les objectifs du schéma (exemples)

Améliorer et développer les liaisons intercommunales à l'échelle du territoire.	

Relier les pôles générateurs de déplacement de cyclistes	
Améliorer la prise en compte d'aménagements cyclables dans les projets du territoire de CCC2M (PLU / autorisations d'urbanisme)	
Développer les liaisons cyclables aménagées et connectées à celles existantes en dehors du territoire	
Développer des actions en faveurs de la communication / sensibiliser à la pratique du vélo (scolaire…) / sécuriser la pratique	

II – Le plan d'actions (exemples)

Axe 1 – développer l'intermodalité

Action 1.1 : développer aménagements et stationnements cyclables à proximité des pôles d'échange

Action 1.2 : développer services de location et stationnements sécurisés près des pôles d'échange

Axe 2 – Réaliser des aménagements cyclables continus, sécurisés et entretenus (=> *schéma de principe/ou précis* d'itinéraires cyclables, avec échelle de priorité des itinéraires)

Action 2.1 : réalisation des aménagements cyclables définis dans le schéma directeur

Action 2.2 : assurer la continuité des itinéraires et la lisibilité du réseau (jalonnement, panneaux

Axe 3 – Développer des services associés

Action 3.1 :

Action 3.2 : élaborer un guide de bonne pratique du vélo

Axe 4 – Développer l'offre de stationnement vélo / bornes de recharge pour vélos électriques

Action 4.1 : développer une offre de stationnement sécurisé

Action 4.2 : développer une offre de bornes de recharge sur les pôles structurants

Axe 5 – Informer, communiquer, sensibiliser

Action 5.1 : informer sur les aménagements et itinéraires (diffusion plan cyclable)

Action 5.2 : actions de communication en faveur du vélo (tout public, ou ciblé « jeunesse »)

Axe 6 – Suivre et évaluer la mise en œuvre des actions en faveur du vélo

Action 6.1 : enquêtes de satisfaction / comptage location etc ….

Annexe 2. Compte rendu de la « réunion mobilité » douce du 07/05/2019

CR - GROUPE MOBILITE DOUCE ET VAE - V2M

7 mai 2019 - Tarnac

Présents :
Pierre Marsaleix - V2m/commission promotion touristique, culturelle et sports nature/mairie de Tarnac - pierre.marsaleix@wanadoo.fr
Delphine Fouillade - DDT19/unité mise en œuvre du développement durable- delphine.fouillade@correze.gouv.fr
Philippe MOULINOUX – DDT19 - philippe.moulinoux@correze.gouv.fr
Violette JANET-WIOLAND - PNR de Millevaches en Limousin - v.janet-wioland@pnr-millevaches.fr
Manon CAMPENET – PNR de Millevaches en Limousin – tepos@pnr-millevaches.fr
Célestin BONNARD – V2m/stagiaire - celestin-bonnard@orange.fr

Objet de la réunion

- Rédaction du schéma directeur cyclable de la CCV2M

Situation actuelle

- Dépôt d'un dossier LEADER pour l'achat de 30 VAE supplémentaires, 1 remorque pour transporter les vélos ainsi qu'une aide à la mise en place d'un poste d'animateur pendant 2 ans.
- Mise en place de circuits VTT sur le territoire de la communauté de communes.
- Création d'une « échappée » de la voie vélo route V87
- Faire de CCV2M un territoire exemplaire sur la mobilité douce

Présentation trame DDT

- La DDT a préparé une trame de schéma directeur cyclable (pièce jointe) pouvant servir de support à la rédaction
- Chaque point est accompagné de l'organisme pouvant disposer des données nécessaires à la rédaction desdits points.
- Chacun des partenaires devra transmettre les éléments dont il dispose pour compléter cette trame notamment pour la partie diagnostic.
- Ce schéma directeur n'est pas figé dans le temps.

Remarques :

- La notion de pôles structurants est trop large à l'échelle de la CCV2M. Il faut réaliser une analyse plus fine en s'éloignant de la définition stricte de pôle structurant.
- La CCV2M peut être à la fois considérée comme zone rurale et zone de montagne. Cela doit être pris en compte dans la rédaction.
- Le schéma doit prendre en compte à la fois les problématiques de mobilité douce des habitants, des usagers des résidences secondaires et des touristes.
- Le schéma cyclable doit s'ouvrir vers les autres types de mobilités douces. En ce sens nous pourrions nous orienter vers un schéma des mobilités douces.

Informations

- La base de travail sera la trame proposée par la DDT. Cette trame n'est pas figée. Au fil des modifications, la version finale sera envoyée par mail à tout le groupe. Vous adresserez vos contributions et ajouts à Célestin Bonnard qui en assurera la diffusion.
- Prochaine rencontre prévue le 28 mai 2019 à 14h à la mairie de Tarnac.

Annexe 3. Compte rendu de la réunion « mobilité douce » du 28/05/2019

CR - GROUPE MOBILITE DOUCE ET VAE - V2M

28 mai 2019 - Tarnac

Présents :
Pierre Marsaleix - V2m/commission promotion touristique, culturelle et sports nature/mairie de Tarnac - pierre.marsaleix@wanadoo.fr
Alain Bordes - DDT19/unité mise en œuvre du développement durable - alain.bordes@correze.gouv.fr
Manon CAMPENET – PNR de Millevaches en Limousin – tepos@pnr-millevaches.fr
Cécile Coste - chef de projet sur le secteur CD19 - ccoste@correze.fr
Stéphane MILGRAM - Chargé des sports- Direction de la Jeunesse, des Sports et de la Culture CD19 - smilgram@correze.fr
René Langin - V2m/mairie de Madranges - rene.langin@orange.fr
Michel Courteix - V2m/commission promotion touristique, culturelle et sports nature - michel.courteix337@orange.fr
Célestin BONNARD – V2m/stagiaire - celestin-bonnard@orange.fr

Objet de la réunion

- Mise au point sur l'avancée du Schéma directeur cyclable

Situation actuelle

- Dépôt d'un dossier LEADER pour l'achat de 30 VAE supplémentaires, 1 remorque pour transporter les vélos ainsi qu'une aide à la mise en place d'un poste d'animateur pendant 2 ans.
- Mise en place de circuits VTT sur le territoire de la communauté de communes.
- Création d'une « échappée » de la voie vélo route V87
- Faire de la CCV2M un territoire exemplaire sur la mobilité douce

Intégration du schéma avec les documents cadres

- La future LOM : incite les communautés de communes à prendre la compétence mobilité
- Le Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs de Nouvelle Aquitaine : accord avec les chantiers 5, 6, 8 et 13
- La chartre du PNR : accord avec les mesures 25, 26, 31, 32 et 36
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires de Nouvelle Aquitaine
- Les Objectifs de Développement Durable de l'ONU

La cartographie

- Une cartographie a été réalisée afin de recenser l'offre cyclable sur la CCV2M. Des critiques ont été émises afin d'améliorer la représentation.

Un travail en lien direct avec le PNR

- Pierre Marsaleix a mis l'accent sur le fait que ce schéma ne doit pas uniquement s'appuyer sur les documents existants du PNR mais qu'il doit permettre à la CCV2M de devenir un territoire exemplaire du Parc. Ce schéma doit être élaboré en partenariat avec le PNR.

La création d'un questionnaire

- Le schéma vise trois cibles : les habitants permanents, les touristes et les résidents secondaires. Pour comprendre leurs attentes, leurs visions du vélo sous toutes ses formes, l'idée de la mise en place d'un questionnaire a été proposée. La DDT dispose d'une trame de questionnaire pouvant servir de base de travail. Lauriane Roux, de Corrèze-Tourisme, pourra également être sollicitée.

Les voies vertes

- Dans la proposition de création d'itinéraires cyclables est venue l'idée des voies vertes. Dans cette réflexion les exemples des cols réservés dans les Hautes-Alpes et de la route des Hêtres à Meymac ont été cités.

Cyclotourisme

- Le département a réalisé un document présentant les services et curiosités présents le long de la V87. Le dépliant est téléchargeable via le lien suivant :
  https://www.correzerando.com/Grands-itineraires/La-veloroute-Correze
- Le travail sur le projet d'échappée de la V87 réalisé par la commission tourisme est joint dans le mail.

Informations

- La base de travail sera la trame proposée par la DDT. Cette trame n'est pas figée. Au fil des modifications, la version finale sera envoyée par mail à tout le groupe. Vous adresserez vos contributions et ajouts à Célestin Bonnard qui en assurera la diffusion.
- Prochaine rencontre prévue le vendredi 21 juin 2019 à 9h30 à la mairie de Tarnac.
- Pièces jointes :
    - Comptes rendus, groupe de travail circuits additionnels cyclotourisme
    - Guide méthodologique du tourisme itinérant

Annexe 4. Compte rendu réunion « mobilité douce » du 21/06/2019

CR - GROUPE MOBILITE DOUCE ET VAE - V2M

21 juin 2019 - Tarnac

Présents :
Pierre MARSALEIX - V2m/commission promotion touristique, culturelle et sports nature/mairie de Tarnac - pierre.marsaleix@wanadoo.fr
Alain BORDES - DDT19/unité mise en œuvre du développement durable - alain.bordes@correze.gouv.fr
Manon CAMPENET – PNR de Millevaches en Limousin – tepos@pnr-millevaches.fr
Stéphane MILGRAM - Chargé des sports- Direction de la Jeunesse, des Sports et de la Culture CD19 - smilgram@correze.fr
Philippe MOULINOUX – DDT19 - philippe.moulinoux@correze.gouv.fr
Tony OPPENHEIM - commission promotion touristique, culturelle et sports nature – Lesvergersdeveix@wanadoo.fr
Didier BOURDARIAS – président de l'office de tourisme Vézère-Monédières-Millesources - Hotedulac@sft.fr
Célestin BONNARD – V2m/stagiaire - celestin-bonnard@orange.fr

Objet de la réunion

- Critiques du questionnaire
- Mise au point sur l'avancée du Schéma directeur cyclable

Situation actuelle

- Dépôt d'un dossier LEADER pour l'achat de 30 VAE supplémentaires, 1 remorque pour transporter les vélos ainsi qu'une aide à la mise en place d'un poste d'animateur pendant 2 ans.
- Mise en place de circuits VTT sur le territoire de la communauté de communes.
- Création d'une « échappée » de la voie vélo route V87
- Faire de la CCV2M un territoire exemplaire sur la mobilité douce

Questionnaire

- Le questionnaire rédigé par Pierre Marsaleix et Célestin Bonnard a été discuté lors de la commission tourisme le 20/06/2019. Cela a généré des modifications
- Le questionnaire ainsi modifié a été représenté. Des critiques ont été émises notamment concernant l'utilisation des résultats qui seront obtenus. Il a donc été décidé de reprendre la structure du questionnaire :
    - La différenciation habitant, résident secondaire sera moins visible. Jugé trop important, le nombre de questions sera donc réduit.
    - Certaines questions ont été reformulées afin de faciliter la compréhension
    - Certaines questions redondantes ont été supprimées
    - Pour plus de clarté et dans un souci d'analyse simplifiée des réponses, la structure du questionnaire se fait maintenant sur la base des motifs des trajets et non plus sur la base des fréquences et durées des trajets.
- Le questionnaire sera testé le 26/06/2019 lors du conseil communautaire de la CCV2M. Ensuite la diffusion se fera par les sites internet de la CCV2M, de l'office de tourisme et par les bulletins municipaux.

L'éducation des enfants

- Des remarques ont souligné l'importance de prendre en considération les enfants dans le schéma. Le changement des mentalités passe par l'éducation des plus jeunes.

La cartographie

- Une cartographie a été réalisée afin de recenser l'offre cyclable sur la CCV2M. Des critiques ont été émises afin d'améliorer la représentation :
    - Le terme variante à la V87 n'est pas correct. Il s'agirait d'une échappée à la V87.
    - Il manque de repères géographiques (villes).

Les statuts

- Une mise à jour des statuts de la CCV2M a été proposée par Célestin Bonnard. M. Alain Bordes met en garde sur les impacts des changements de statuts. Il faut être prudent sur les transferts de compétences liés.

Rédaction du schéma directeur cyclable

-Célestin Bonnard a présenté le début de la rédaction du diagnostic. Un exemplaire a été distribué aux membres présents. Après lecture, ils transmettront leurs critiques.

-Stéphane Milgram a remarqué que le schéma n'était pas défini dans le temps. Une première suggestion évoquait l'idée de prévoir le schéma pour une durée de 6 ans : 2020-2026

Informations

- La base de travail sera la trame proposée par la DDT. Cette trame n'est pas figée. Au fil des modifications, la version finale sera envoyée par mail à tout le groupe. Vous adresserez vos contributions et ajouts à Célestin Bonnard qui en assurera la diffusion.

Annexe 5. questionnaire déplacements locaux et vélo

Questionnaire :

Vos déplacements habituels, vos modes de mobilité

Se déplacer est un enjeu qui nous concerne tous. A l'heure des problématiques économiques et écologiques liées à la voiture, des alternatives doivent être envisagées. Dans cet objectif de recherche, la communauté de communes s'intéresse à l'utilisation du vélo (VTT, vélo de route, Vélo à Assistance Electrique…) sous toutes ses formes que ce soit pour vos déplacements quotidiens, vos loisirs, vos pratiques sportives… Pour parvenir à cela, nous avons besoin connaitre vos rapports à la mobilité et vos attentes dans le futur.

Ce questionnaire, qui peut être complété en quelques minutes, s'adresse aussi bien aux habitants permanents qu'aux résidents secondaires. Sauf indication contraire, ne cocher qu'un seul choix. Pour les résidents secondaires vous devez baser vos réponses en rapport avec votre habitation dans la Communauté de Communes Vézère-Monédières-Millesources.

Juin 2019

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
VÉZÈRE MONÉDIÈRES MILLESOURCES

I. Mieux vous connaître

1-Vous êtes :

☐ Habitant

☐ Résident secondaire

2-Année de naissance :

_____

3-Etes-vous ?

☐Actif ☐Etudiant

☐Retraité ☐Autre

4-Quel est votre sexe ?

☐M

☐F

5-Vous habitez :

☐Dans un bourg

☐Dans un Hameau

Commune de résidence :

_____

Si vous êtes habitant permanent passez à la section II.

6-Combien de fois par an venez-vous dans votre résidence secondaire ?

☐1 fois

☐Plusieurs fois

7-En moyenne, combien de temps y restez-vous par séjour ?

☐Moins de 1 semaine

☐1 à 2 semaines

☐2 à 3 semaines

☐3 à 5 semaines

☐Plus de 5 semaines

Si vous n'êtes pas concernés par certains types de trajets, passez à la section suivante

II. Trajet domicile-travail

8-Dans quelle commune se situe votre lieu de travail ?

_____

9-Quelle est la distance entre votre domicile et votre lieu de travail ?

☐Je travaille chez moi ☐de 5 à 10km

☐Moins de 2km ☐de 10 à 20km

☐de 2 à 5 km ☐plus de 20 km

10-En général, comment effectuez-vous ce trajet ?

☐A pieds ☐En bus

☐En vélo ☐En train

☐En voiture

☐j'utilise plusieurs moyens de transport. Précisez :

_____

_____

_____

III. Trajet domicile-commerces

11-Vers quelle commune se font la plupart de vos déplacements fréquents domicile-commerces ?

_____

12-Quelle est distance représente ce trajet ?

☐Moins de 2km ☐ de 10 à 20 km

☐de 2 à 5 km ☐plus de 20 km

☐de 5 à 10 km

13-En général, comment effectuez-vous ce trajet ?

☐A pieds ☐En bus

☐En vélo ☐En train

☐En voiture

☐j'utilise plusieurs moyens de transport. Précisez :

_____

_____

_____

IV. Autres type de trajet

14-Vous effectuez fréquemment un trajet qui n'entre pas dans les sections précédentes ? Quel est le motif de ce trajet ?

_____

15-Quelle distance représente ce trajet ?

_____

16-En général, comment effectuez-vous ce trajet ?

☐A pieds ☐En bus

☐En vélo ☐En train

☐En voiture

☐j'utilise plusieurs moyens de transport. Précisez :

_____

_____

_____

V. Votre relation au vélo

17-Vous possédez un vélo (plusieurs choix possibles) :

☐VTC ☐Vélo de route

☐VTT ☐Je ne possède pas de vélo

☐Vélo à Assistance Electrique (VAE)

18-Vous louez un vélo :

☐VTC ☐Vélo de route

☐VTT ☐Je ne loue pas de vélo

☐Vélo à Assistance Electrique (VAE)

19-Vous pratiquez du vélo :

☐Au moins 1 fois par jour

☐Au moins 1 fois par semaine

☐Au moins 1 fois par mois

☐Au moins 1 fois par an

☐Jamais

Si vous avez répondu « jamais », passez à la question 21

20-Pour quelles) activité(s) (plusieurs choix possibles) ?

☐Pratique sportive, loisir

☐Santé

☐Moyen de déplacement pratique et peu couteux

21-Connaissez-vous les Vélos à Assistance Electrique (VAE) ?

☐Oui ☐Non

22-Avez-vous déjà essayé le VAE ?

☐Oui ☐Non

23-Connaissez-vous les avantages des VAE ?

☐Oui ☐Non

24-Savez-vous que le PNR de Millevaches loue des VAE aux habitants ?

☐Oui ☐Non

25-Trouveriez-vous intéressant que votre communauté de communes loue des VAE, dans un rayon de 15 km autour de chez vous?

☐Oui ☐Non

26-Pour quelle(s) raison(s) n'utilisez pas ou plus le vélo (plusieurs choix possibles) ?

☐Trop dur physiquement

☐Distances trop grandes

☐Routes pas adaptées, trop dangereuses

☐Pas de vélo à disposition

27-La pratique vous serait-elle envisageable avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE) ?

☐Oui ☐Non

28-Si oui, vous seriez prêt (plusieurs choix possibles) :

☐ A essayer un VAE

☐ A louer un VAE

☐ A acheter un VAE

29-Quel usage du VAE vous attire le plus (plusieurs choix possibles) ?

☐ Pour aller sur des chemins

☐ Pour me déplacer sur des routes goudronnées

VI. Votre Famille

30-Les membres de votre famille font-ils du vélo ?

☐Oui ☐Non

31-Si oui :

☐Vous les accompagnez

☐Vous seriez content de les accompagner

☐Vous ne les accompagnez pas

32-Si vous souhaitez être informés des résultats de l'enquête vous pouvez indiquer votre adresse mail :

_____

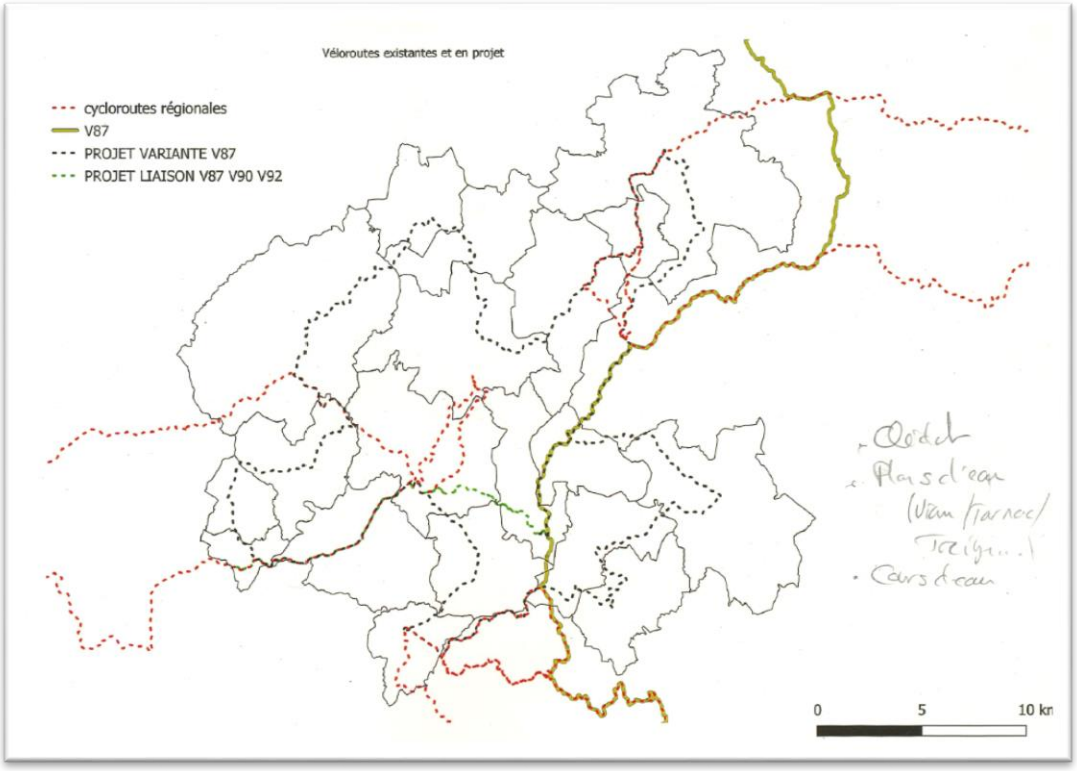
_____

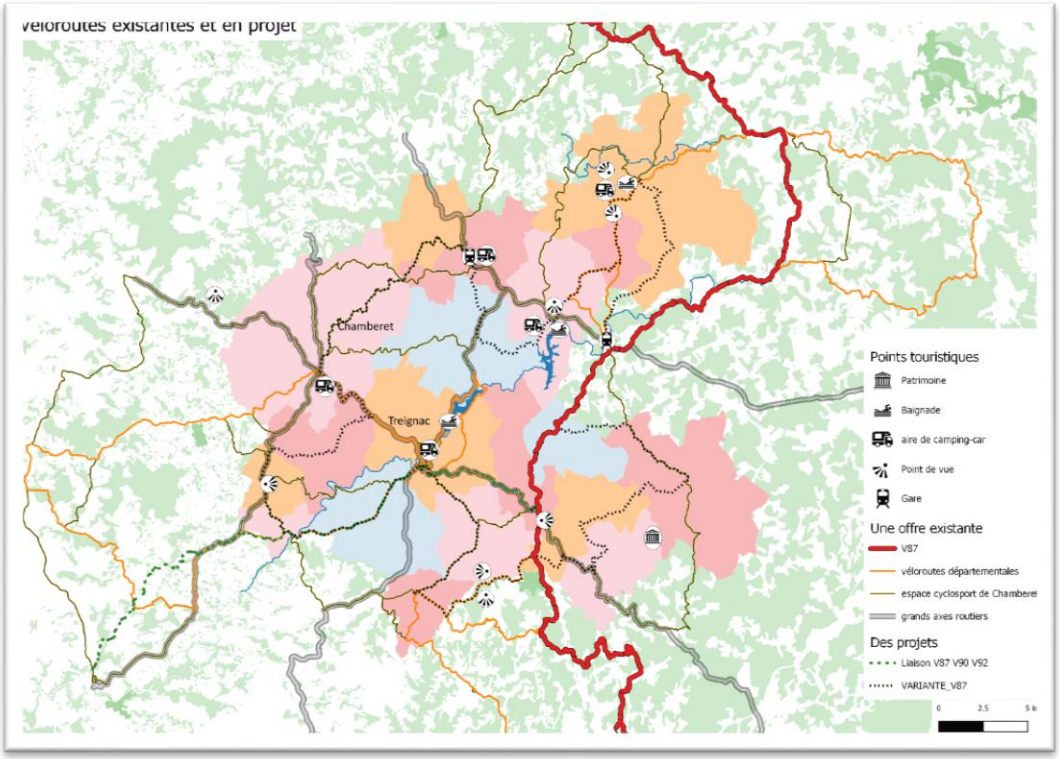
33-Remarques :

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Merci de votre participation.

Annexe 6. Evolution chronologique des cartes présentant l'offre cyclotouristique





Annexe 7. Diagnostic du schéma directeur cyclable au 25/06/2019

Schéma Directeur Cyclable de la Communauté de Communes Vézère Monédières Millesources

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
VÉZÈRE MONÉDIÈRES MILLESOURCES

Juillet 2019

Table des matières

Introduction : le mot des élus 2

Le mot du PNR 3

I – Pourquoi un schéma directeur cyclable ? 4

- Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ? 4
- Pourquoi favoriser la pratique cyclable 4
- La pratique cyclable, une pratique en cohérence avec des objectifs fixés à plus grande échelle 5
  - A l'échelle mondiale 5
  - A l'échelle nationale 5
  - A l'échelle régionale 5
  - Le PNR 6
- La démarche d'élaboration 6
- Un schéma pour qui ? 6

II - Le diagnostic 7

- Un territoire rural dépendant de la voiture 7
- Des mentalités qui évoluent 10
- La génération future, une éducation environnementale 11
- Une offre éparpillée en cours de structuration 12
  - Un projet VTT pour mettre à jour l'offre 12
  - Cyclotourisme 13
  - Le projet Rando Millevaches 14
- Touristes et vélo 15
  - L'itinérance : une pratique exigeante 15
- Les Pôles 21

III - Actions 22

Introduction : le mot des élus

« La communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources a l'ambition de devenir un territoire exemplaire du PNR de Millevaches en termes de mobilité douce dans ce territoire de montagnes en se préoccupant dans une même démarche des problématiques de mobilité des habitants dans leurs trajets quotidiens, des habitants des résidences secondaires et des touristes.

L'élaboration du schéma directeur cyclable devrait nous permettre de poursuivre et amplifier le programme du PNR « du jus dans les pédales » car le bilan de l'action « du jus dans les pédales » incite à amplifier les actions de communication permettant d''amener les habitants vers des pratiques de mobilité douce, de répondre à la demande grandissante qui nécessite de plus en plus de matériel disponible et de trouver des solutions à la fois du point de vue de la logistique.

Depuis la communauté de communes s'est portée volontaire dans le cadre du projet « Territoire à Energie Positive » du PNR pour faciliter la mobilité sur le territoire et développer la pratique du vélo à assistance électrique qui, au regard du relief de montagne, permet à chaque habitant d'envisager des pratiques de mobilité douce. »

Pierre Marsaleix, Conseiller communautaire, président de la commission tourisme

Revoir certaines phrases

Le mot du PNR

I – Pourquoi un schéma directeur cyclable ?

Qu'est-ce qu'un schéma directeur cyclable ?

Un schéma directeur cyclable est un document cadre à long terme sur la politique cyclable du territoire. Il contribue à promouvoir de manière concertée l'usage du vélo en développant notamment un réseau d'itinéraires sécurisés permettant de donner une place aux cyclistes. Schéma qui donne une cohérence à la politique de développement du vélo à l'échelle de la communauté de communes Vézère Monédières Millesources (CCV2M): relier les aménagements cyclables déjà réalisés, définir des itinéraires cyclables à mettre en œuvre, donner des conseils en matière d'aménagement. Le schéma directeur cyclable est un document « vivant », qui s'adapte en fonction de l'évolution du territoire et de l'évaluation de la politique cyclable. Il s'agit donc d'un document modifiable et adaptable dans le temps.

Pourquoi favoriser la pratique cyclable

La pratique régulière du vélo montre des bénéfices concrets. Sur le territoire de la CCV2M, trois points ont été relevés comme avantages potentiels :

- Premièrement, l'utilisation régulière du vélo est bénéfique pour la santé. Elle permet d'accroitre l'endurance du cycliste et de le muscler. Ensuite elle impacte sur le bien-être mental en offrant relaxation et libération de l'esprit. Plus que cela, la pratique cyclable permet de lutter contre les maladies : 30 minutes de vélo par jour permettent de diminuer le risque de maladies cardio-vasculaires, de cancer, d'obésité et donc d'augmenter l'espérance de vie[1]. Ainsi, le risque de mortalité serait réduit de 28% grâce à la pratique cyclable sur les trajets domicile-travail[2].
- Deuxièmement, le cycliste peut réaliser des économies : sur une année, un déplacement quotidien à vélo de 10km revient à 210€ contre 2070€ pour une voiture[1]. De plus, en moyenne, 4 pleins d'essence sur une voiture permettent l'achat d'un vélo neuf[3].
- Troisièmement, la pratique cyclable s'inscrit parfaitement dans la transition écologique et énergétique. Pour un trajet quotidien de 2km sur 1 an, le passage de la voiture au vélo permet une économie de 110 kg de CO_2 émis[3]. La pollution sonore s'en trouve aussi réduite.

[1] PRAZNOCZY, Corinne. *Les bénéfices et les risques de la pratique du vélo.* Observatoire régional de santé d'Île-de-France , 2012.

[2] ANDERSEN L.B. et al, All-cause Mortality Assiciated with Physical Activity During Leisure Time, Work, Sports, and Cycling to Work, Arch. Intern. Med., Vol. 160, June 12, 2000, p.1621.

[3] ADEME

La pratique cyclable, une pratique en cohérence avec des objectifs fixés à plus grande échelle

Ce schéma doit répondre à des objectifs fixés à plus grande échelle. Les documents retenus sont les orientations de développement durable de l'ONU, la future loi LOM, le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoire et le Schéma Régional de Développement du Tourisme et des Loisirs de la région Nouvelle Aquitaine et enfin la charte du Parc Naturel Régional Millevaches en Limousin.

A l'échelle mondiale

Publié en 2018, le rapport sur les objectifs de développement durable de l'ONU s'alerte notamment sur les enjeux liés au changement climatique. Parmi eux, la problématique de la qualité de l'air et les risques sanitaires associés sont évoqués. Proposer des alternatives à l'utilisation systématique de la voiture peut diminuer significativement les particules rejetées dans l'air.

A l'échelle nationale

La loi d'orientation pour les mobilités, actuellement en phase de lecture à l'assemblé nationale et au sénat concerne particulièrement les EPCI. Aujourd'hui, 70% du territoire ne dispose pas d'AOT, un des buts de cette loi est de couvrir tout le territoire d'autorités organisatrices du transport. Pour atteindre cet objectif, il est prévu d'inciter les EPCI à se doter de la compétence mobilité. Ainsi, l'élaboration d'un schéma directeur cyclable permet de commencer la structure d'un plan de mobilité à l'échelle de la CCV2M. Si la communauté de communes souhaite par la suite adopter cette compétence, ce schéma fournira un cadre existant et exploitable.

A l'échelle régionale

Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) :

Publié en avril 2019, le SRADDET[4] reprend et développe des objectifs de l'Agenda 2030. La préoccupation du changement climatique est fortement présente. Dans cette urgence de lutte, les transports sont particulièrement étudiés. Ainsi les objectifs 43, 44 et 45 s'intéressent aux émissions de Gaz à effet de serre, à la qualité de l'air et, par conséquent, à la recherche d'alternatives à l'autosolisme. Parmi ces alternatives, les moyens de déplacements nécessitant uniquement l'énergie humaine appelés modes actifs sont envisagés et doivent être développés. Cela aura un impact d'un point de vue écologique mais aussi sanitaire. Mais plus que cela, les modes actifs présentent, par leur simple pratique, des bénéfices pour la santé (voir les enjeux de la pratique cyclable et objectif 72 du SRADDET).

Ensuite, le tourisme est le support de plusieurs objectifs. En mettant l'accent sur la volonté de faire de la Nouvelle Aquitaine la première destination touristique durable française, les objectifs 7, 8, 9 et 10 renvoient à un schéma spécifique : le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL).

[4] https://concertations.nouvelle-aquitaine.fr/processes/SRADDET/f/146/

Le schéma régional de développement du tourisme et des loisirs (SRDTL) :

En fixant des objectifs à favoriser, ce schéma construit la volonté, pour la Nouvelle-Aquitaine, de devenir la première destination touristique durable de France. Pour cela une grande place est faite à l'expérimentation et au développement des mobilités douces (chantiers 6, 8 et 13). Les nouvelles formes de tourisme (slow tourisme) doivent donc être prises en compte et les impacts négatifs du tourisme sur l'environnement doivent être réduits au maximum.

Le PNR

A travers le schéma de la CCV2M diverses mesures de la charte 2018-2033 peuvent être mises en avant. Premièrement, au niveau touristique, ce document doit permettre de développer un tourisme durable et de mettre en avant les atouts patrimoniaux. Ensuite, il doit participer au développement de l'économie sociale et solidaire. Au niveau écologique, le PNR s'engage dans un programme de territoire à énergie positive (TEPOS) et la valorisation de la pratique cyclable s'inscrit parfaitement dans cet enjeu. Enfin, deux mesures nous concernent au niveau des actions à mettre en œuvre : la mise en place d'un programme éducatif territorial et l'organisation de la communication.

La communauté de communes Vézère Monédières Millesources est totalement incluse dans le périmètre du PNR. Cette situation peut être mise en avant afin de devenir un territoire exemplaire du PNR.

La démarche d'élaboration

Ce schéma a été élaboré suivant trois étapes : un diagnostic, la formulation d'actions permettant de répondre aux enjeux soulevés par le diagnostic et l'approbation du schéma.

Le schéma a été construit grâce à la concertation d'acteurs de structures différentes. Ainsi des réunions ont été réalisées entre la DDT de Corrèze, le conseil départemental de Corrèze, le PNR de Millevaches en Limousin, des élus et salariés de la CCV2M et l'office de tourisme Vézère-Monédières-Millesources. Ces rassemblements réguliers ont permis d'assurer une cohérence à différentes échelles et ainsi de produire un schéma adapté au territoire.

Un schéma pour qui ?

Ce schéma d'abord souhaité par la commission tourisme et loisir de la CCV2M visait à structurer l'offre cyclable touristique. Cependant, cette même commission tient à élargir ce schéma aux habitants. Touristes et résidents sont liés et chacun peut montrer l'exemple à l'autre. Ce schéma vise donc les touristes, les habitats et les résidents secondaires.

Un territoire rural dépendant de la voiture

Les espaces ruraux représentent 90% du territoire national et regroupent 35% des habitants. Structurer et agir sur les mobilités est donc primordial. Cela est confirmé par le fait que les ruraux ont tendance à être moins mobiles que les urbains. 4 ruraux sur 5 sont mobiles contre plus de 9 sur 10 chez les urbains. Ajouté à cela que la pratique du vélo est en baisse en milieu rural. Cela met donc en avant l'importance de désenclaver ces territoires notamment par un retour à la pratique du vélo. Aujourd'hui, la voiture est le moyen privilégié pour réaliser les grandes distances induites par les territoires ruraux : selon l'enquête nationale transports et déplacements, plus de 70% des trajets locaux réalisés dans les milieux ruraux l'étaient en voiture. Cette dépendance à la voiture implique donc un rejet de CO_2 dans l'atmosphère important : 1 500 kg/habitant sur 1 an pour les territoires ruraux[5].

Concernant les déplacements domicile-travail, la Corrèze fait partie des départements les plus dépendants de l'automobile avec plus de 85% des salariés utilisant la voiture. Bien que la CCV2M présente un pourcentage inférieur (77%, Figure 1), ce chiffre reste important et peut être largement diminué. De plus, la place des deux-roues (motorisés et non motorisé) est très faible (1.1%, Figure 1) ce qui laisse une grande marge d'augmentation. La CCV2M est donc particulièrement concerné par ces problématiques rurales. Elle rassemble 19 communes sur 508.38 km² pour 5 042 habitants[6]. La très faible densité (inférieure à 9 hab/km²) associée à la taille de la communauté de communes implique la nécessité de parcourir de grandes distances pour se rendre d'un bourg à l'autre. Ensuite, les 19 communes sont situées en zone montagne. Le dénivelé devient alors une contrainte qui s'ajoute à la distance. En effet, 593 mètres séparent le point culminant (924 mètres à Bonnefond) du point le plus bas (331 mètres à Peyrissac).

[5] Enquête nationale transports et déplacements, 2008
[6] Ithéa conseil

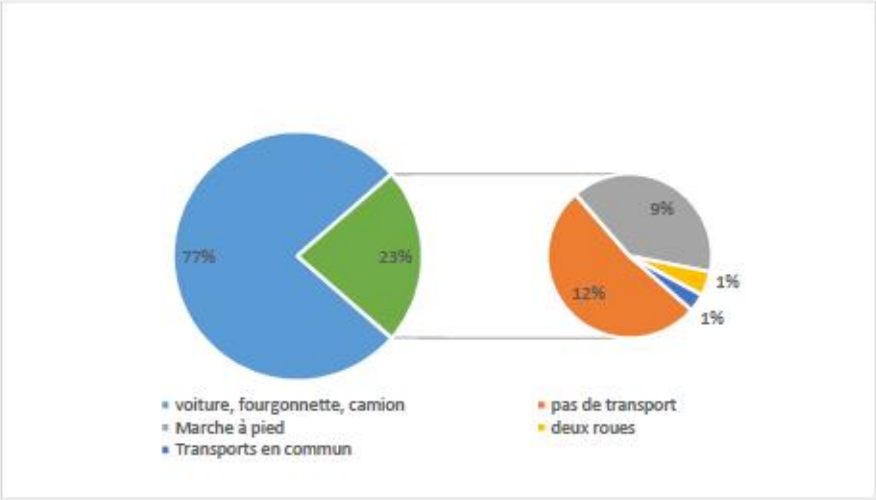


Figure 1 : Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail par les habitants de la CCV2M (données : INSEE)

Dans le but de réduire l'auto dépendance et proposer des moyens de transport alternatifs, le PNR a mis en place le programme « du jus dans les pédales » (Figure 2) s'adressant aux résidents du Parc souhaitant faire leurs déplacements locaux, notamment domicile travail, grâce à un vélo à assistance électrique (VAE). Les résultats sont aujourd'hui positifs avec notamment une attente de 6 mois pour une flotte de 21 vélos en location.

Figure 2 : logo du programme "du jus dans les pédales" (auteur : PNR de Millevaches en Limousin)

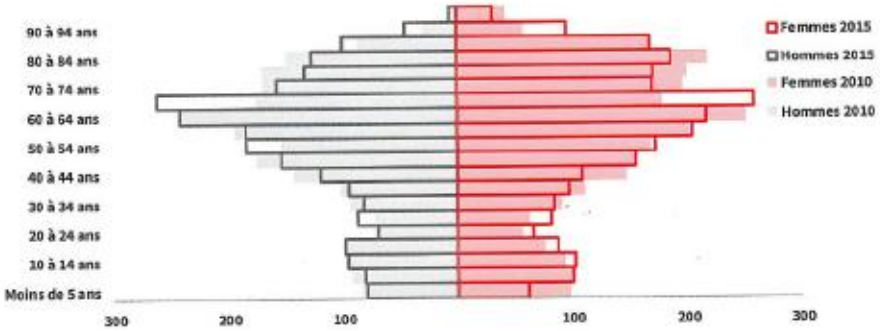


Figure 3 : pyramide des âges entre 2010 et 2015 sur la CCV2M (données : INSEE ; auteur : ithéa conseil)

Les retours montrent que l'éloignement du point de location situé à Millevaches joue sur le nombre de locations (Figure 4). Plus on s'en éloigne moins il y a de locataires. Pour contrer cela, le PNR réserve 3 vélos afin de les prêter aux communes. Le but du PNR est à terme, par ce moyen, de transmettre ce projet aux communes ou aux communautés de communes. La CCV2M pourrait devenir un acteur majeur du programme en devenant la première EPCI porteuse de du « jus dans les pédales ». De plus, ce programme est déjà connu sur les territoires (réponse questionnaire ?) et reconnu à plus grande échelle. Le PNR de Millevaches en Limousin est sollicité de territoires sur toute la France pour développer un projet semblable.

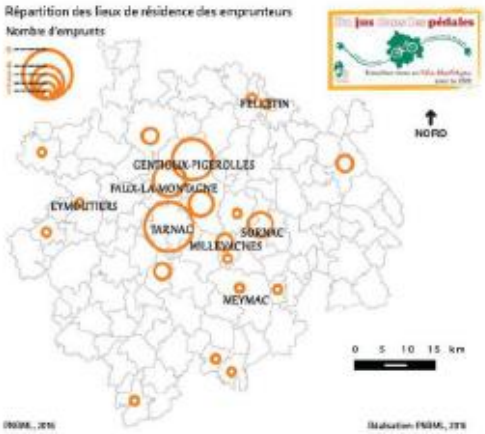


Figure 4 : Lieu de résidence des utilisateurs de "du jus dans les pédales" en 2016 (auteur : PNR de Millevaches en Limousin)

Pour la CCV2M il serait possible de se baser sur la communication, l'expérience et l'expertise du PNR pour adapter le programme au territoire. De plus le nom « du jus dans les pédales » pourrait être élargi à d'autres champs que le trajet domicile-travail.

Les suivies réalisés sur les deux premières années permettent de se rendre compte que la grande majorité des trajets parcourent des distances comprises entre 5 et 15 km ce qui correspond à un temps compris entre 5 et 40 minutes environ (Figure 5).

Le Tiers-lieu de Tarnac

Les nouveaux pôles de santé

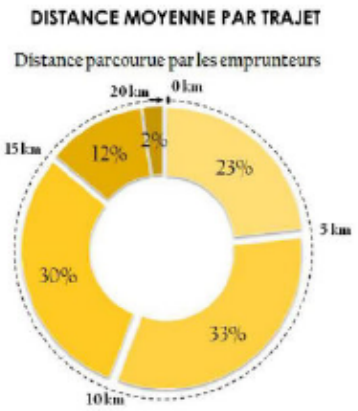


Figure 5 : distance moyenne parcouru par les utilisateurs de "du jus dans les pédales" en 2016 (auteur : PNR de Millevaches en limousin)

Enjeux :	Réduire les émissions dues à l'auto dépendance
	Rendre praticable les distances et le dénivelé pour tous
	Promouvoir, poursuivre, développer les actions du programme du jus dans les pédales

Des mentalités qui évoluent

Les enjeux liés aux transports concernent de plus en plus les usagers.

Premièrement, au niveau économique les automobilistes se sentent bloqués entre le prix de l'essence qui ne cesse d'augmenter et l'absence de propositions d'alternatives. Aujourd'hui avec les actions de protestation actuelle, il devient urgent de proposer ces alternatives. Sur le territoire du PNR, l'étude mobilité menée en 2013 (menée par le PNR) montre que 45% des actifs sont prêts à s'orienter vers de nouveaux moyens de déplacements si les prix du carburant continuent d'augmenter. Chez les retraités, ce chiffre est certes plus faible mais reste de 35%. Les habitants ne sont donc pas fermés à l'idée de changement. De plus, 40% des actifs seraient tentés de moins se déplacer. Il y a donc une réelle nécessité de proposer une offre alternative afin de continuer à favoriser la mobilité par cette offre. Ensuite, les habitants de la CCV2M bénéficient d'un faible revenu. En moyenne il est de 19 618€ par foyer fiscal (contre 23 269€ sur toute la Corrèze)[7]. Certes les prix liés aux logements sont moins élevé mais si on ajoute les dépenses liées au transport on arrive à des dépenses comparables à celle des villes. Un réel travail de sensibilisation est donc à faire afin de prouver les réels gains financiers liés à l'utilisation fréquente du vélo.

[7] Données : ithéa conseil

Deuxièmement, grâce à l'accès toujours plus facile vers les VAE, la plupart des personnes peuvent prétendre à faire du vélo régulièrement. Selon le retour d'expérience du PNR sur le projet du jus dans les pédales La première année, 20% des utilisateurs avaient plus de 60 ans et la deuxième année ils étaient 25%. Ce constat est d'autant plus intéressant sur territoire de la CCV2M où plus de 45% de la population à plus de 60 ans, plus de 20% de la population a plus de 75 ans et 48% est à la retraite[8]. Un vieillissement de la population est observé (Figure 3) mettant donc l'enjeu de la pratique cyclable pour les personnes âgées à une place prioritaire. Ce constat montre aussi l'importance de parler de trajets locaux plus que de déplacements domicile-travail.

Enfin, il semble essentiel de parler des Néo-ruraux. Ils sont définis comme les « populations, pour la plupart jeunes, diplômées, d'origine urbaine qui, entre la fin des années 1960 et les années 1970, s'installent dans des espaces ruraux, notamment dans la moitié sud de la France (parmi les territoires investis, l'arrière- pays provençal, les Cévennes, le Plateau de Millevaches). Leur installation, parfois en communauté, est marquée par une volonté d'expérimentation de nouvelles formes sociales et un esprit utopique.»[9] Cette définition prouve la volonté de cette population de changer son mode de vie et, pourquoi pas, ses modes de déplacements. Aujourd'hui, cette définition peut être étendue aux populations qui continuent de quitter la ville pour la campagne. Proposer une mobilité innovante, basé sur une mentalité nouvelle, pourrait attirer cette population en recherche de reconnexion avec la nature et permettre de lutter contre la chute démographique.

Enjeux :	Prouver l'apport économique de l'utilisation fréquente du vélo.
	Adapter l'offre cyclable aux personnes âgées
	Attirer de nouveaux habitants sur le territoire

La génération future, une éducation environnementale

Plus de 350 élèves sur 3 écoles et 1 collège

Pour créer un réel changement de mentalité chez les générations futures, il faut inculquer le vélo et sa pratique chez l'enfant. Il peut ensuite en parler autour de lui

Des projets pédagogiques sur l'apprentissage du vélo existent en France et peuvent être sources d'inspiration. Un des projets majeurs est la traversée de la Drôme à vélo. Participer à un tel projet est la finalité d'un apprentissage sur l'année.

Voir les programmes et les changements d'avril 2019 avec l'apprentissage du vélo obligatoire ?

Au-delà de l'apprentissage des enfants, il faut rappeler que tout le monde n'a pas reçu une éducation sur le savoir rouler à vélo. Ainsi, il faut penser à inculquer les bonnes conduites à tout le monde, peu importe l'âge.

---

[8] Données de l'INSEE

[9] Greta Tommasi, « La gentrification rurale, un regard critique sur les évolutions des campagnes françaises », *Géoconfluences*, avril 2018.
URL : http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/france-espaces-ruraux-periurbains/articles-scientifiques/gentrification-rurale

Une offre éparpillée en cours de structuration

Actuellement, l'offre sport nature concernant le vélo est peu lisible sur la communauté de communes. La diversité d'acteurs proposant des circuits, implique une diversité de communication. La recherche de l'offre devient alors très fastidieuse.

Un projet VTT pour mettre à jour l'offre

Un projet VTT est actuellement en cours. Ce dernier vise à baliser les sentiers et mettre en place des outils de communication.

Le balisage a été fait cependant des retours négatifs de la part de cyclistes sont notés par l'office de tourisme de Treignac. En effet, les panneaux relatifs aux anciens balisages seraient encore présents sur le territoire. Les usagers se trouvent face à différents panneaux sans savoir lequel suivre. Un travail est donc à faire sur la lisibilité des circuits. Ensuite les flèches sont de couleur orange (circuits courts FFC) cependant la FFC et la fédération des parcs naturels régionaux ont signé une convention créant un nouveau balisage de couleur marron spécifiques aux circuits locaux dans les PNR. Cela permet de différencier le réseau de la CCV2M de celui de la haute Corrèze. Mais ne pas utiliser ce balisage pourrait handicaper le territoire par rapport à ses voisins. Montrer que la CCV2M fait partie du PNR peut être un argument de communication envers les vététistes.

Divers outils de communication sont prévus. Premièrement dans les bourgs des 19 communes de la CCV2M des panneaux de 150*100 cm seront implantés. Les cartes sont finalisées et l'impression lancée. Ensuite 10 000 dépliants cartographiques et 10 000 dépliants de présentation de l'offre VTT seront tirés. La charte graphique et les informations ne sont pas encore définies. Ce travail sera fait en partenariat entre l'office de tourisme et l'imprimeur : Pic Bois. Ces documents sont essentiels dans la promotion de l'offre et beaucoup de demandes de cartes VTT sont faites à l'office de tourisme.

Ce projet regroupe 28 circuits et 13 liaisons VTT de la CCV2M. Cela ne correspond pas aux statuts actuels de la communauté de communes. Actuellement les statuts recensent 26 itinéraires sur 452.56 km. Une actualisation est donc à faire. Les figures X et X présentent le réseau VTT tel qu'il est réellement. Ainsi 447.2 km de circuits sont balisés sous quatre niveaux (découverte, facile, moyen, difficile). Ces tracés ont été mis en réseau grâce à 13 liaisons afin de pouvoir passer d'un circuit à un autre sans quitter son vélo. Cette possibilité est intéressante mais doit être travaillée : la présence de circuits balisés reliés ne suffit pas à créer de l'itinérance, il faut penser aux besoins du cycliste (hébergements, ravitaillement, bagages, retour au point de départ…).

Il faut noter que le circuit n°14 (Bois du Tempêtier) appartient à la CCV2M mais aussi à HCC (Haute Corrèze Communauté) et est donc balisé 2 fois. Sachant que HCC ne retirera pas son balisage, il faudrait peut-être penser à une meilleure gestion du balisage pour éviter les redondances et ainsi améliorer la lisibilité du circuit.

Ensuite, pour conserver ces sentiers il faut les entretenir et actuellement rien n'est prévu. Un mode d'entretien doit être adopté. De plus, plus de 40 km du réseau se trouvent hors du périmètre de la CCV2M. Ainsi, 7 communes et 4 communautés de communes accueillent des itinéraires CCV2M. Pour l'entretien des sentiers des accords sont à créer avec ces communes afin d'avoir le droit de travailler sur leurs territoires.

Enjeux :	Améliorer la lisibilité des circuits
	Mettre à jour les statuts
	Favoriser l'itinérance VTT
	Pérenniser les sentiers VTT que ce soit sur le territoire de la CCV2M ou non

Cyclotourisme

Le territoire semble idéal pour le vélo de route : des points de paysages, des routes très peu fréquentées, du dénivelé, la présence du bol d'or des Monédières, d'anciennes étapes du tour de France. Cependant l'exploitation qui en est faite est très faible.

Tous les circuits décrits par la suite sont répertoriés sur la Figure 6.

A l'échelle nationale la V87 traverse la CCV2M sur 11km. Un projet mené par Jean-Paul Gracias dans le cadre du nouveau PETR Vézère-Auvezère vise à relier V87, V90 et V92. Ce projet pourrait placer Gourdon-Murat à l'intersection de la liaison et de la V87. En parallèle, la commission tourisme a travaillé sur le tracé d'une échappée à la V87 de 145 km sur la CCV2M. Une réflexion commune à ces deux projets pourrait être utile afin d'avoir une cohérence.

A l'échelle départemental, des circuits « la Corrèze à vélo » sont présents sur le territoire corrézien. Ils sont classés par difficulté et les circuits sportifs sont différenciés des circuits familiaux. Cependant des manques de signalisation sont notés : Le circuit au cœur de Millevaches n'est pas balisé dans la commune de Tarnac.

A l'échelle de la CCV2M, seul la commune de Chamberet, avec son espace Cyclosport, propose des circuits. Un dépliant a été réalisé cependant aucun balisage n'est présent le long des itinéraires. Cela ne favorise donc pas la pratique cyclable par les touristes et il semble difficile de faire un itinéraire non balisé sans connaître le territoire.

Une réflexion entre les différentes échelles est essentielle afin d'avoir un réseau de cyclosport cohérent

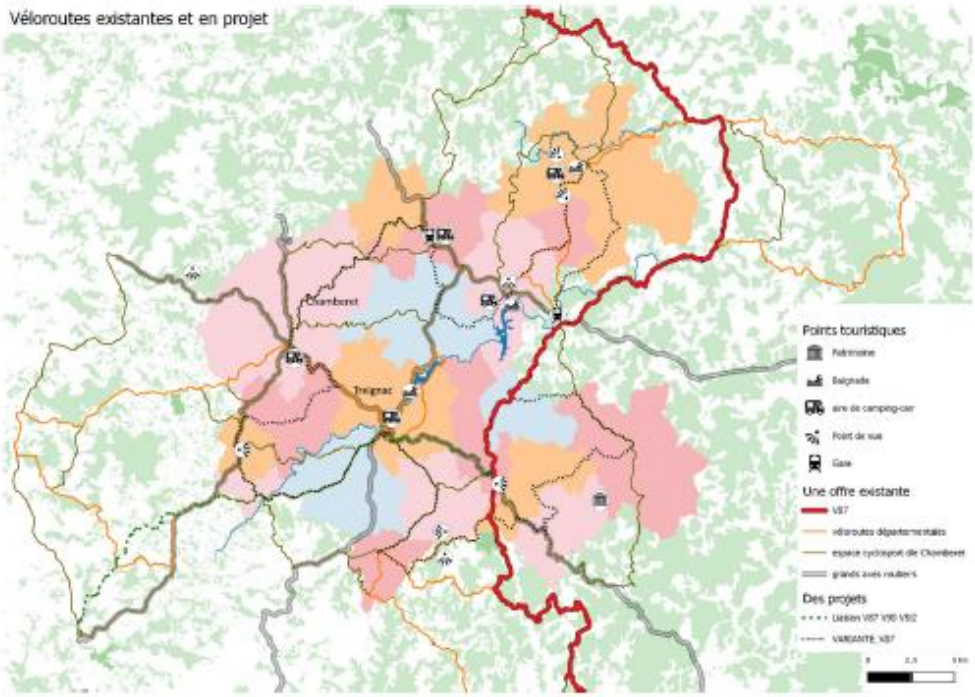


Figure 6 : circuits cyclo touristiques passant sur la CCV2M (auteur : Célestin Bonnard)

Enjeux :	Travailler sur la communication pour inciter la pratique cyclosportive Penser les projets sur plusieurs échelles

Le projet Rando Millevaches

Mené par le PNR le projet Rando Millevaches vise à regrouper une grande part de l'offre touristique sport-nature sur 6650 km² (508 km² CCV2M soit 7.5% du territoire). Le territoire concerné est ainsi plus étendu que le PNR de Millevaches en limousin. Au 6 juin 2019, date d'ouverture du site grand public, le site rassemblait 111 itinéraires (20 CCV2M soit 18%) dont 29 VTT (10 CCV2M soit 34%). La CCV2M, malgré une faible superficie possède une part importante des itinéraires totaux. Il faut donc continuer d'être actif sur la saisie des itinéraires afin d'avoir une certaine visibilité (au moins les premières années du lancement).

Aujourd'hui seuls les itinéraires VTT, pédestres, trail et équestres peuvent être saisies. Il est également renseigné les évènements touristiques, les hébergements, restaurants et les points de renseignement (sur la base LEI des offices de tourisme). Malgré cet outil la communauté de communes doit jouer un rôle dans la structuration de son offre : il ne suffit pas de montrer son offre, il faut qu'elle soit travaillée.

Ensuite, le cyclotourisme n'est pas encore mis en place et l'itinérance vélo pas envisagée. La proposition d'un travail sur cette itinérance avec le PNR doit être faite.

Un travail sur la communication du site est important. Aujourd'hui le référencement du site internet est loin d'être optimal.

Enjeux :	Continuer et finir la saisie sur Rando Millevaches
	Qualifier l'offre hébergement, restauration
	Ne pas attendre le développement du site pour travailler le cyclotourisme
	Parler de l'itinérance vélo avec le PNR pour développer une offre cohérente sur le territoire Rando Millevaches

Touristes et vélo

L'itinérance : une pratique exigeante

L'itinérance, qu'est-ce que c'est ?

« Aujourd'hui, on peut parler d'itinérance lorsque le touriste à la possibilité de faire étape deux nuits consécutives dans deux endroits différents en étant mobile sur un itinéraire, quel que soit le mode de déplacement (à pied, à vélo, à moto, en voiture, à cheval…). Les itinéraires sont des parcours à la fois culturels, sportifs et naturels permettant des expériences porteuses de sens et de valeurs »[10].

Il existe différents types d'itinérants. La Figure 7 présente ces touristes en fonction de leur âge et de leur pratique. On peut alors voir que l'itinérance peut attirer des pratiquants très différents à la recherche de diverses sensations. Cela prouve l'importance de proposer une offre diversifiée.

[10] Guide méthodologique du tourisme itinérant, Move your Alps

Figure 7 : portrait des différents types de touristes itinérants (source : Guide méthodologique du tourisme itinérant, Move your Alps)

Pourquoi favoriser l'itinérance

L'itinérance offre de grands bénéfices pour le territoire sur lequel elle s'implante :

Premièrement, elle permet de développer les circuits courts et de relier les acteurs du territoire. Ainsi, par exemple, deux hébergeurs proposant une offre similaire pourront accueillir le même touriste un jour différent. La coopération et le bon maillage du territoire est favorisé. De plus, chaque itinérant est différent et recherche une offre différente. Ainsi, les acteurs (campings, hôtels, chambres d'hôte, commerçants) ne sont pas en concurrence mais répondent à des attentes différentes.

Deuxièmement, les itinérants génèrent de fortes retombées économiques. Ils dépensent, en moyenne, entre 50 et 150 € par jour par personne[11]. Pour les cyclistes, les dépenses moyennes sont de 66€ par jour par itinérant soit 15€ de plus qu'un cycliste sédentaire[12].

Troisièmement, favoriser l'itinérance revient à allonger la saison touristique en augmentant le nombre de touristes sur les ailes de saison. Ajouté à cela, la clientèle itinérante est différente de la clientèle sédentaire. On peut ainsi développer cette filière sans impacter la filière actuelle.

Enfin, favoriser cette pratique peut favoriser les changements de mentalités. 31% des motards sont prêts à pratiquer le VAE[11]. Ensuite, le développement de la conscience écologique dans la société tend à faire évoluer les mobilités de manière à limiter les pollutions associées. Sur le territoire, ces personnes vont être associées aux néo-ruraux souhaitant renouer avec la campagne et plus largement la nature mais aussi aux touristes itinérants. L'étude menée par IPAMAC en 2017 sur les nouvelles formes d'itinérances montre que les itinérants les plus jeunes (donc ceux de demains) sont porteurs d'images liées à la reconnexion avec la nature. Ainsi ce sont eux qui pourraient apporter et démocratiser de nouvelles pratiques sur le territoire.

Le massif central : une volonté de développer l'itinérance

Ce projet lancé par IPAMAC (l'association des PNR du massif central) vise à favoriser l'itinérance sur le massif central. « Aujourd'hui, on peut parler d'itinérance lorsque le touriste à la possibilité de faire étape deux nuits consécutives dans deux endroits différents en étant mobile sur un itinéraire, quel que soit le mode de déplacement (à pied, à vélo, à moto, en voiture, à cheval…). Les itinéraires sont des parcours à la fois culturels, sportifs et naturels permettant des expériences porteuses de sens et de valeurs ». Pour débuter le projet, le PNR de Millevaches en Limousin s'est proposé et a été retenu. Le projet a alors pris la direction de la création d'un circuit d'itinérance le long duquel des aires de bivouac seront installées. Ces aires proposent des structures pour poser des tentes, des toilettes, un stock de bois abrité et un foyer. Elles s'adressent donc à des randonneurs novices dans le bivouac cherchant une expérience au cœur de la nature.

Vu la richesse paysagère du territoire, l'espacement des villes, l'itinérance semble un bon moyen pour découvrir la région. L'itinérance peut permettre un maillage du territoire et une articulation des différents acteurs. De plus l'image sport nature du territoire s'adapte parfaitement à

---

[11] Guide méthodologique du tourisme itinérant, Move your Alps

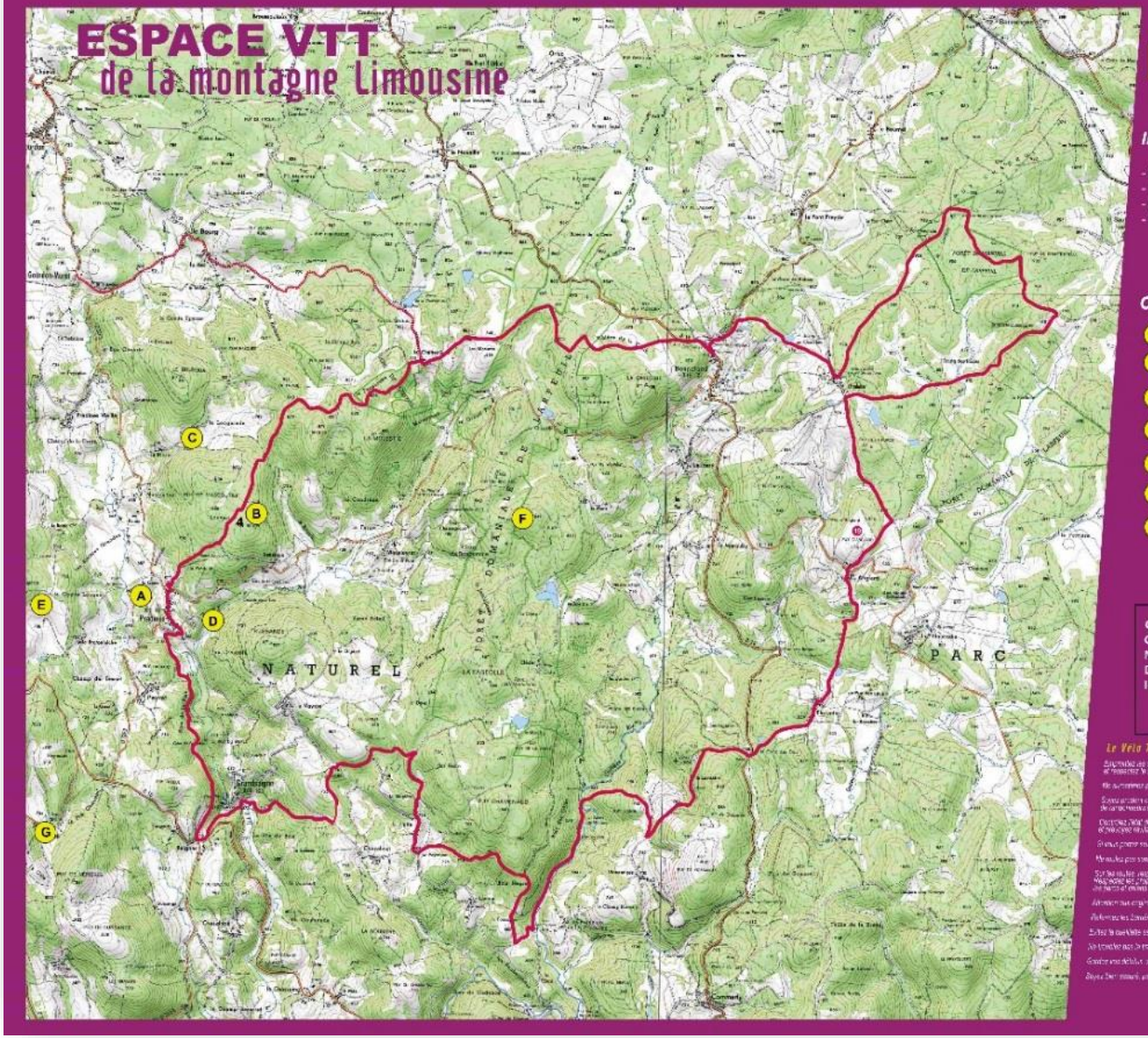
[12] Soutenir et accompagner l'étude, la définition et la création d'aires de bivouac écologiques, PNR de Millevaches en Limousin, http://www.pnr-millevaches.fr/L-itinerance-en-France

l'itinérance. La commune de Tarnac (appartenant à la CCV2M) est volontaire et devrait accueillir une aire de bivouac le long du premier circuit.

Figure 8 : première aire de bivouac, Millevaches (photo : Marie Mazurier, PNR Millevaches en Limousin)

Annexe 8. cartes originales suivies de leur correction

ESPACE VTT
de la montagne Limousine



PRADINES

Infos pratiques :

- Altitude moyenne : 661 m
- Habitants : Pradinois(es)
- Aire de pique-nique : devant l'église
- Ravitaillement :
  Auberge « le St Georges »
  05 55 94 00 51
  Le bourg, 19170 Pradines

Curiosités :

- **A - Eglise gothique** du XIIème Siècle
- **B - Le site des maquisards**
  (camp « Félix Cadras ») au Lonzac (830 mètres)
- **C - Tourbière de la Longérade**
- **D - Cascades de la Tine**
  (sentier d'interprétation « toute une vie autour de l'eau »)
- **E - Puy Messou** (907 mètres)
- **F - Rocher à cupules** « le Roc Bas »
  (893 mètres)
- **G - Vestiges gallo-romains des Jaillants (Fanum)**

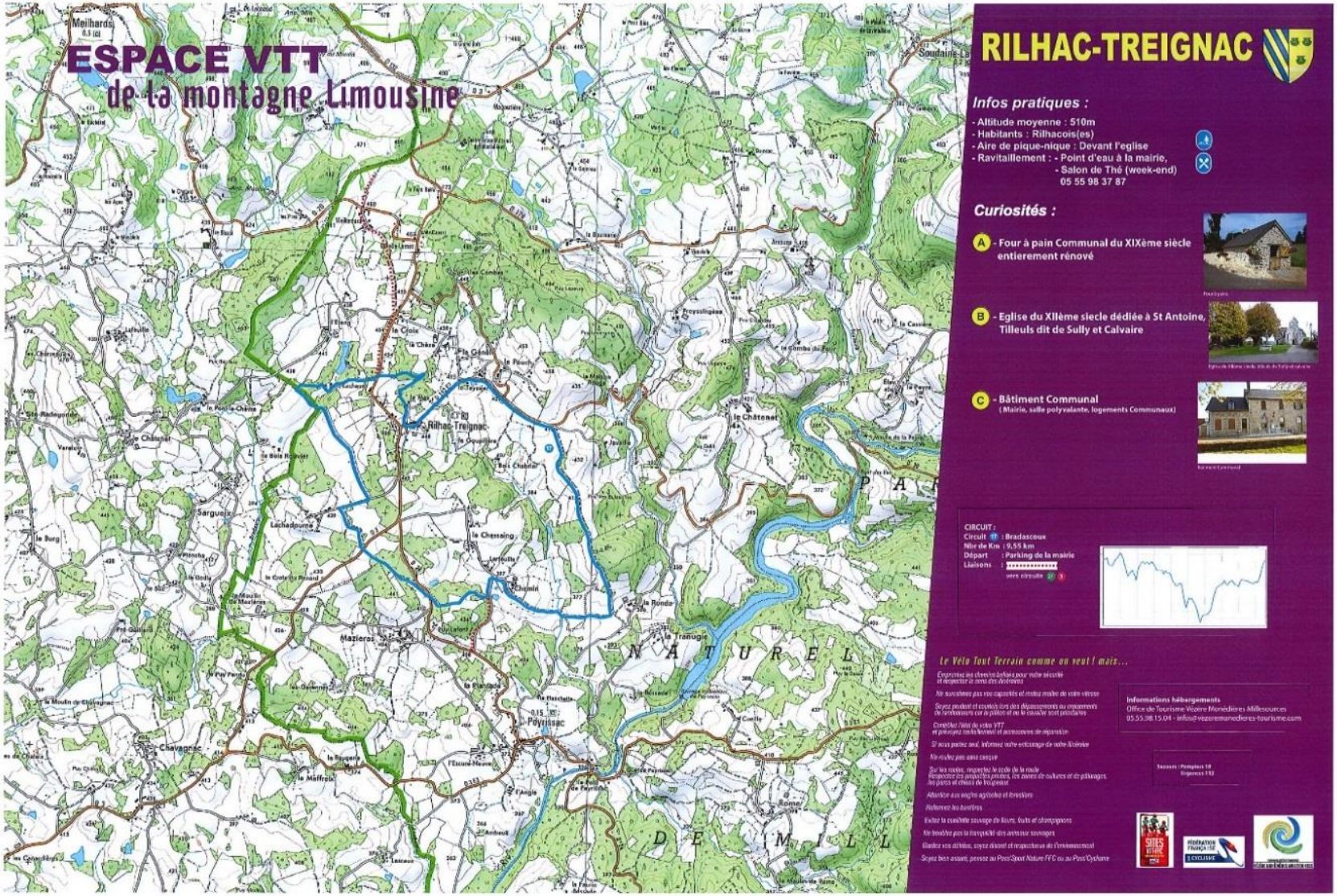
CIRCUIT :

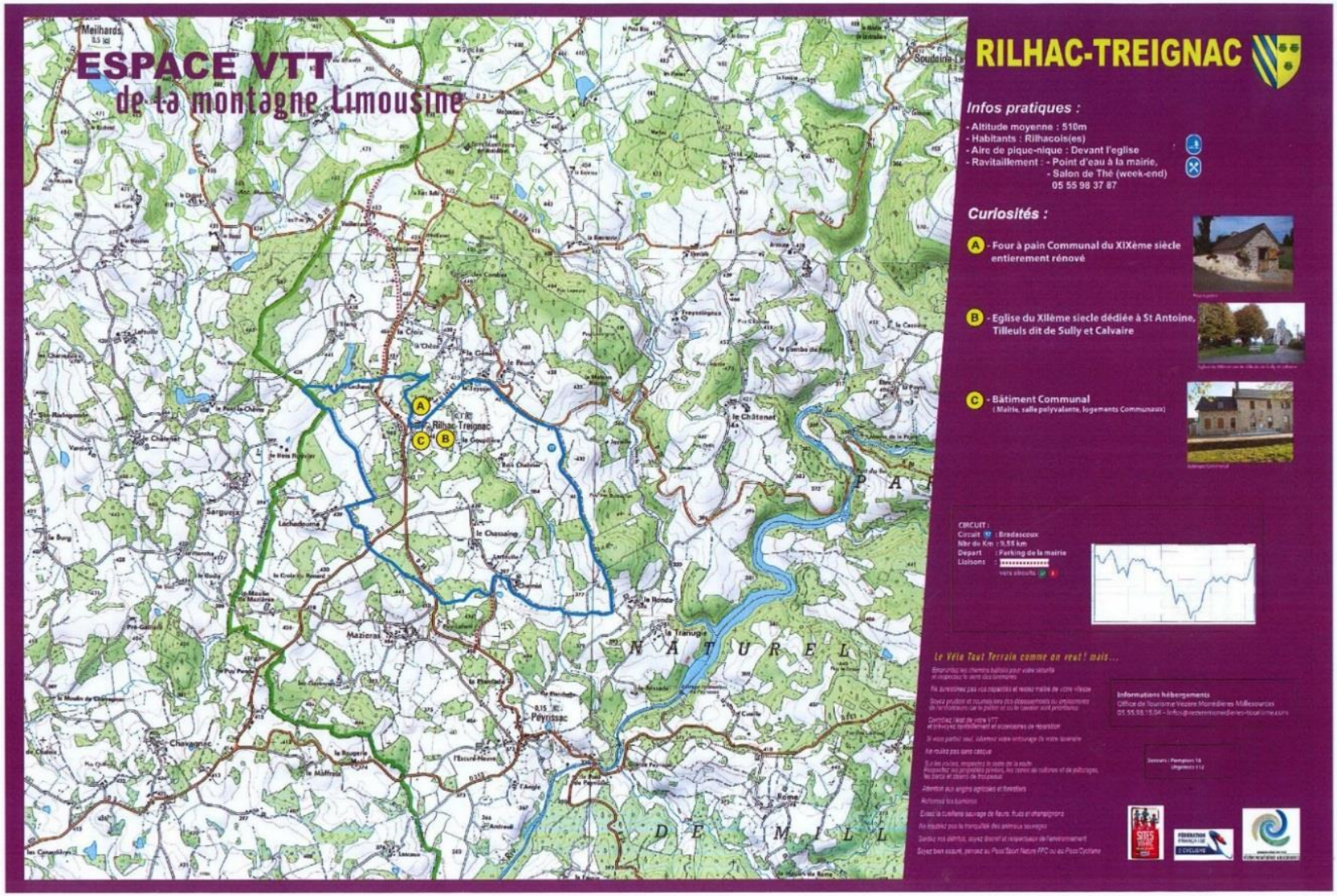
Circuit : **Source de la Corrèze**
Nbr de Km : **38,3 Km**
Départ : **face à la mairie**
liaison :

Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...

Informations hébergements
Office de Tourisme Vézère-Monédières-Millesources
05.55.98.15.04 - http://www.otvezeremonedieres-correze.com

Secours : Pompiers 18
Urgences 112


ESPACE VTT
de la montagne Limousine
RILHAC-TREIGNAC
Infos pratiques :
- Altitude moyenne : 510m
- Habitants : Rilhacois(es)
- Aire de pique-nique : Devant l'eglise
- Ravitaillement : - Point d'eau à la mairie,
- Salon de Thé (week-end)
05 55 98 37 87
Curiosités :
A - Four à pain Communal du XIXème siècle entierement rénové
B - Eglise du XIIème siecle dédiée à St Antoine, Tilleuls dit de Sully et Calvaire
C - Bâtiment Communal
(Mairie, salle polyvalante, logements Communaux)
CIRCUIT :
Circuit : Bradascoux
Nbr de Km : 9,55 km
Départ : Parking de la mairie
Liaisons :
vers circuits
Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...
Informations hébergements
Office de Tourisme Vezère Monédieres Millesources
05.55.98.15.04 - infos@vezeremonedieres-tourisme.com
Secours : Pompiers 18
Urgences 112
Rilhac-Treignac
Meilhards
Soudaine-La
Sarguesx
Lachadoume
Mazieras
Chavagnac
Pérrissac
Le Châtenet
Le Chesnaing
Le Ronde
La Tranugie
Le Maffreix
Rome
PARC NATUREL DE MILL


ESPACE VTT
de la montagne Limousine
RILHAC-TREIGNAC
Infos pratiques :
- Altitude moyenne : 510m
- Habitants : Rilhacois(es)
- Aire de pique-nique : Devant l'eglise
- Ravitaillement : - Point d'eau à la mairie,
- Salon de Thé (week-end)
05 55 98 37 87
Curiosités :
A - Four à pain Communal du XIXème siècle entierement rénové
B - Eglise du XIIème siecle dédiée à St Antoine, Tilleuls dit de Sully et Calvaire
C - Bâtiment Communal
(Mairie, salle polyvalente, logements Communaux)
CIRCUIT :
Circuit : Bradescoux
Nbr de Km : 9,55 km
Depart : Parking de la mairie
Liaisons :
Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...
Informations hébergements
Office de Tourisme Vezere Monédieres Millesources
05 55 98 15 04
Meilhards
Soudaine-Lavaud
Rilhac-Treignac
Le Châtenet
Sarguezes
Lachaudeaume
Le Chassaing
Mazieras
Le Ronde
Le Tranuge
Peyrissac
Chamagnac
Le Maffrais
Rome
N A T U R E L
D E M I L L

ESPACE VTT
de la montagne Limousine
GRANDSAIGNE
Infos pratiques :
- Altitude moyenne : 600 m
- Habitants : Grainsaignois(es)
- Aire de pique-nique : Village de Cledat
- Terroir : Pisciculture du Moulin 05 55 94 03 18
Curiosités :
A - Village restauré de Clédat et sa Chapelle
B - Gour du Farandou
C - Grandsaigne
CIRCUITS :
Circuit : Sources de la Corrèze
Nbr de Km : 23,3 km
Départ : cimetière de Grandsaigne
Le Vélo Tout Terrain comme on veut
Informations hébergements
Sécurité :
NATUREL
FORÊT DOMANIALE
LA FAGEOLLE
PUY CHAMENAUD
Grandsaigne
Pradines
Peyrat
Keignac
Chazelviel
Chazelsoel
Mazaleyrat
Clédat
Bois Noire
Bois de Cadouce

ESPACE VTT
de la montagne Limousine
GRANDSAIGNE
Infos pratiques :
- Altitude moyenne : 600 m
- Habitants : Grainsaignois(es)
- Aire de pique-nique : Village de Cledat
- Terroir : Pisciculture du Moulin 05 55 94 03 18
Curiosités :
A - Village restauré de Clédat et sa Chapelle
B - Gour du Farandou
C - Grandsaigne
CIRCUITS :
Circuit : Cledat
Nbr de Km : 23,3 km
Départ : cimetière de Grandsaigne
Le Vélo Tout Terrain comme on veut
Informations hébergements
NATUREL
FORÊT DOMANIALE
Pradines
Peyrat
Grandsaigne
Reignac
Chazelvieil
Masseyrat
Clédat
LA FAGEOLLE
PUY CHAMENAUD
Bois Negre
Le Chassaing
PUY DE VERIERES
PUY DE GUISSANCE
LA NOUSIERE

ESPACE VTT
de la montagne Limousine
Les circuits verts "pour la découverte"
Les circuits bleus "les balades faciles"
Les circuits rouges "pour l'effort"
Les circuits noirs "les itinéraires engagés"
Les liaisons
Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...
Départ
Balisage
Point de vue
Curiosités
Camping
Aire de pique-nique
Aire de camping car
Toilettes
Point d'eau
Portauxiliaire
Alimentation
Bar
Informations hébergements
Office de Tourisme Vezère Monédières Millevaches
ESPACE VTT FFC de la montagne Limousine

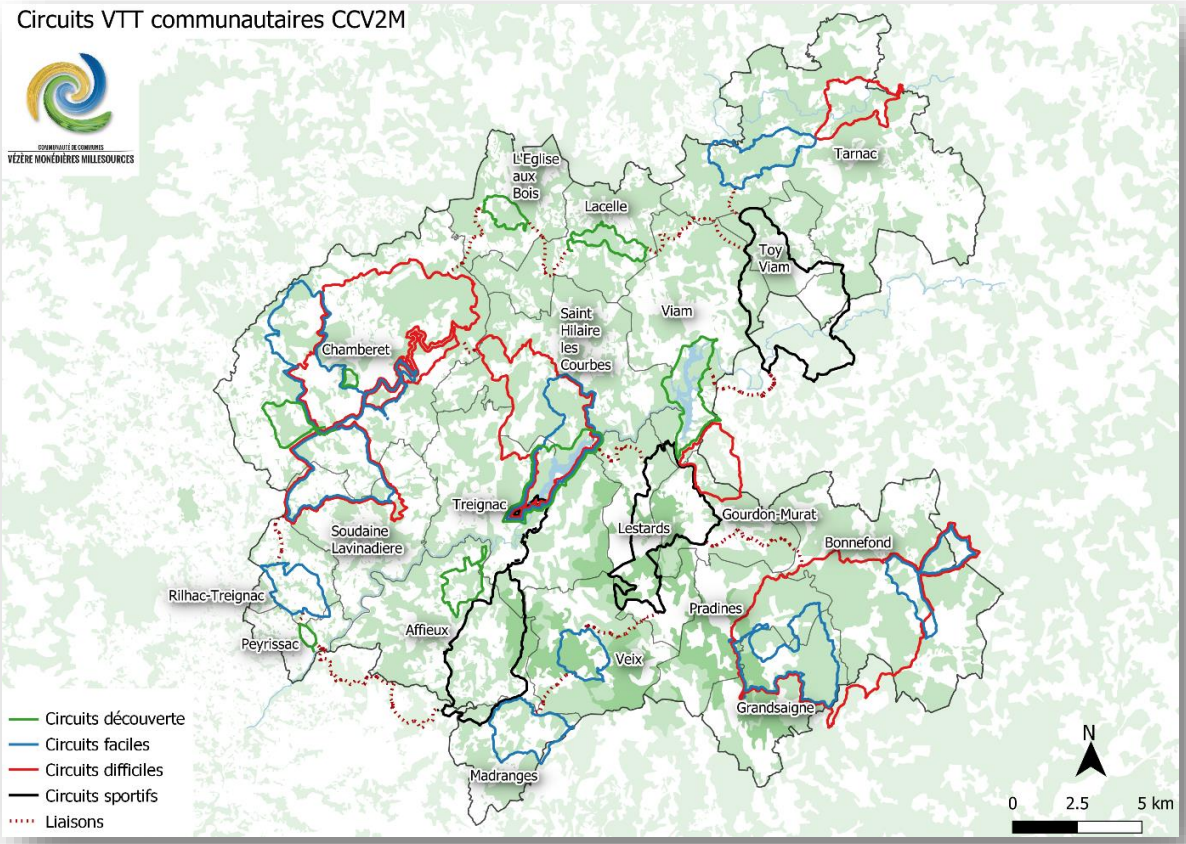
ESPACE VTT
de la montagne Limousine
Les circuits verts "pour la découverte"
Les circuits bleus "les balades faciles"
Les circuits rouges "pour l'effort"
Les circuits noirs "les itinéraires engagés"
Les liaisons
Le Vélo Tout Terrain comme on veut ! mais...
Départ
Balisage
Service réparation
Point de vue
Cyclisme
Toilettes
Aire de pique-nique
Point d'eau
Camping
Aire de camping car
Restauration
Toilettes
Alimentation
Jeu
Point vente
Information touristiques
Office de Tourisme de la Vallée d'Uzège et des Millevaches
05 55 95 12 24 - office@tourisme-vallee-de-uzege.com
Tarnac
Bugeat
Gourdon-Murat
Bonnefond
Meymac
Soudaine-Lavinadière
Ambeuil
Peyrelevade
Millevaches
Chamberet
Tout Vent
Viam
Saint-Hilaire-les-Courbes
Meymac
Kilbac-Treignac
Pompadour
Meymac
Bugeat
Tarnac
Chamberet
Tout Vent
Viam
Saint-Hilaire-les-Courbes
Soudaine-Lavinadière
Kilbac-Treignac
Ambeuil
Peyrelevade
Gourdon-Murat
Bonnefond
Millevaches

Annexe 9. extrait des statuts de la CCV2M.

C.1.2 : Création, entretien et balisage des **SENTIERS COMMUNAUTAIRES DE VTT LABELLISES FFC** (FEDERATION FRANÇAISE DE CYCLISME) **ET/OU FFCT** (FEDERATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME) ci-après référencés.

Nom et n° du circuit	Commune de départ	Kilométrage	Type de label	Autres communes concernées
Saint Dulcet (n°1)	CHAMBERET	8,6	FFC	
Soudaine Lavinadière (n°2)	CHAMBERET	16,2	FFC	SOUDAINE / RILHAC-TREIGNAC
Bois d'Anjou (n°3)	CHAMBERET	18,7	FFC	SOUDAINE / RILHAC-TREIGNAC
Mont Ceix (n°4)	CHAMBERET	32,2	FFC	
Bois du cochon (n°5)	CHAMBERET	3,9	FFC	
Les Fayes (n°6)	CHAMBERET	17	FFC	
Scoeux (n°7)	CHAMBERET	10,4	FFC	
Combe d'Enval (n°8)	CHAMBERET	18,7	FFC	
Les Bariousses (n°9)	TREIGNAC	9,3	FFC	SAINT-HILAIRE-LES-COURBES
Puy de la Nouaille (n°10)	TREIGNAC	17,1	FFC	SAINT-HILAIRE-LES-COURBES
Géant Vert (n°11)	TREIGNAC	25	FFC	SAINT-HILAIRE-LES-COURBES
Pierre des Druides (n°20)	TREIGNAC	24,12	FFC	AFFIEUX / LE LONZAC / MADRANGES / VEIX
Bradascou (n°17)	RILHAC-TREIGNAC	9	FFC	
Piste de Descente de la Monédière	VEIX	1,7	FFC	
Affieux (n°16)	AFFIEUX	7	FFC	TREIGNAC
Les Rochers de Servières (n°41)	BUGEAT	44	FFCT	VIAM / TOY-VIAM / TARNAC / PEYRELEVADE
Le Bois de Tempêtier (n°40)	BUGEAT	23	FFCT	VIAM / TOY-VIAM
Vers les Monédières (n°36)	BUGEAT	40	FFCT	VIAM / GOURDON-MURAT / LESTARDS
L'Etang de Mouno	BUGEAT	19	FFCT	VIAM / GOURDON-MURAT
Lac de Viam (n°34)	BUGEAT	14	FFCT	VIAM
Source de la Corrèze (n°32)	PRADINES	37	FFCT	BONNEFOND / PEROLS-SUR-VEZERE / SAINT-YRIEIX-LE-DEJALAT / GRANDSAIGNE
Clédat (n°31)	GRANDSAIGNE	23	FFCT	PRADINES / BONNEFOND
La Forêt de Larfeuil (n°30)	BONNEFOND	19	FFCT	AMBRUGEAT / PEROLS-SUR-VEZERE
Liaison N°19 (Peyrissac Madranges)	PEYRISSAC	13,34	FFC	LE LONZAC / RILHAC-TREIGNAC / CHAMBERET
Liaison 11 PML / 40 et 41	SAINT-HILAIRE-LES-COURBES	16	FFC et FFCT	LACELLE / VIAM / TARNAC
Liaison 09/10/11 PML et n°36 au départ de Lestards	LESTARDS	4	FFCT	
		452,56		

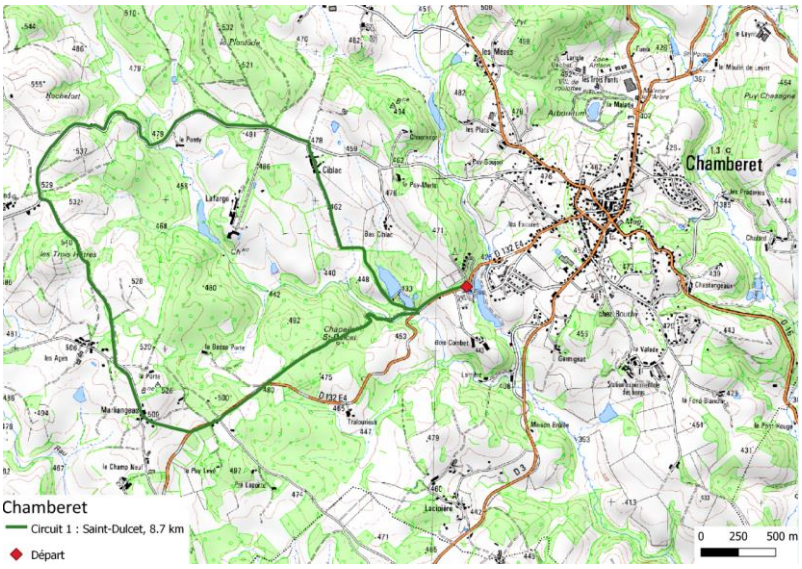
Annexe 10. Mise à jour des statuts des circuits communautaires de la CCV2M

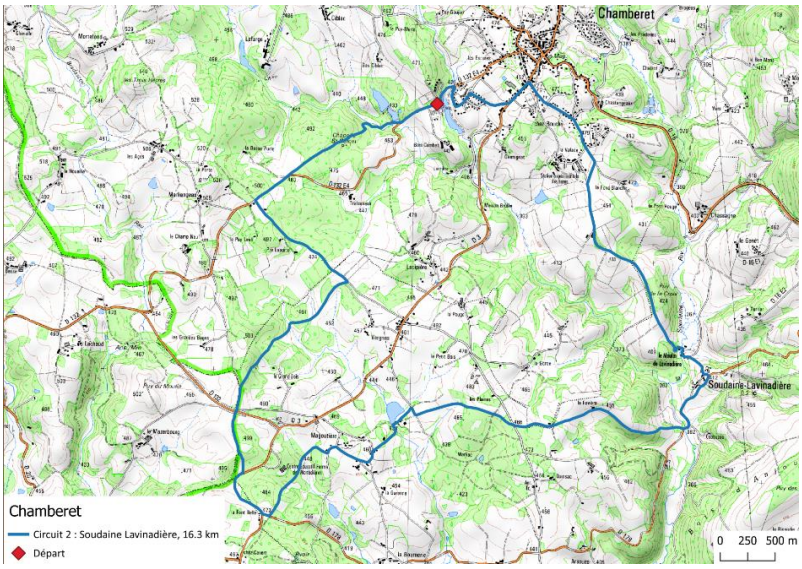


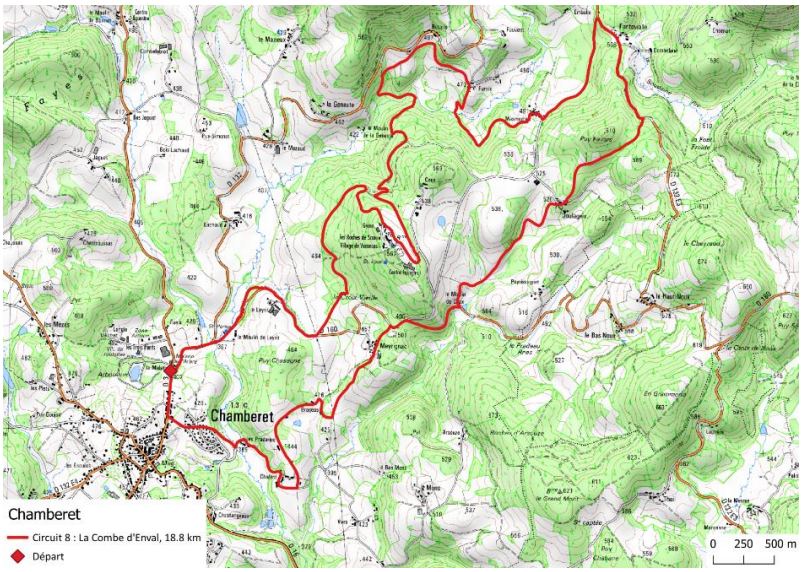
Commune	km circuits	km liaisons	total km	km circuits (sans doublon)	total km (sans doublon)	EPCI
Affieux	20	0	20	20	20	CCV2M
Bonnefond	28,5	0,7	29,2	20,9	21,6	CCV2M
Chamberet	107,1	1,8	108,9	66,1	67,9	CCV2M
Grandsaigne	22,7	0	22,7	16	16	CCV2M
Gourdon-Murat	10,8	4,5	15,3	8,9	13,4	CCV2M
Lacelle	9,1	3,8	12,9	9,1	12,9	CCV2M
L'Eglise-aux-Bois	5,8	3,7	9,5	5,8	9,5	CCV2M
Lestards	18,5	4,5	23	17,3	21,8	CCV2M
Madranges	10,8	0	10,8	10,8	10,8	CCV2M
Peyrissac	3,6	0,5	4,1	3,6	4,1	CCV2M
Pradines	13,2	0	13,2	11,9	11,9	CCV2M
Rilhac-Treignac	9,8	2,8	12,6	9,6	12,4	CCV2M
Saint-Hilaire-les-Courbes	27,5	0	27,5	23,6	23,6	CCV2M
Soudaine-Lavinadière	20,8	0,1	20,9	12,2	12,3	CCV2M
Tarnac	24,9	2,3	27,2	24,9	27,2	CCV2M
Toy-Viam	7,7	0,3	8	7,7	8	CCV2M
treignac	42,3	0	42,3	22,2	22,2	CCV2M
Veix	9,5	5,4	14,9	9,5	14,9	CCV2M
Viam	18,7	5,2	23,9	16,2	21,4	CCV2M
total CCV2M	411,3	35,6	446,9	316,3	351,9	
Bugeat	14	3,3	17,3	13,3	16,6	HCC
Le Lonzac	2,1	8,6	10,7	2,1	10,7	Communauté d'agglomération de Tulle
Pérols-sur-Vézère	8,8	0	8,8	5,4	5,4	HCC
Peyrlevade	2,4	0	2,4	2,4	2,4	HCC
Saint-Augustin	1,5	0	1,5	1,5	1,5	Communauté d'agglomération de Tulle
Saint-Yrieix-le-Dejalat	6	0	6	6	6	Communauté de communes de Ventadour - Égletons - Monédières
Rempnat	1,1	0	1,1	1,1	1,1	Communauté de communes des Portes de Vassivière
Total hors CCV2M	35,9	11,9	47,8	31,8	43,7	
Total	447,2	47,5	494,7	348,1	395,6	

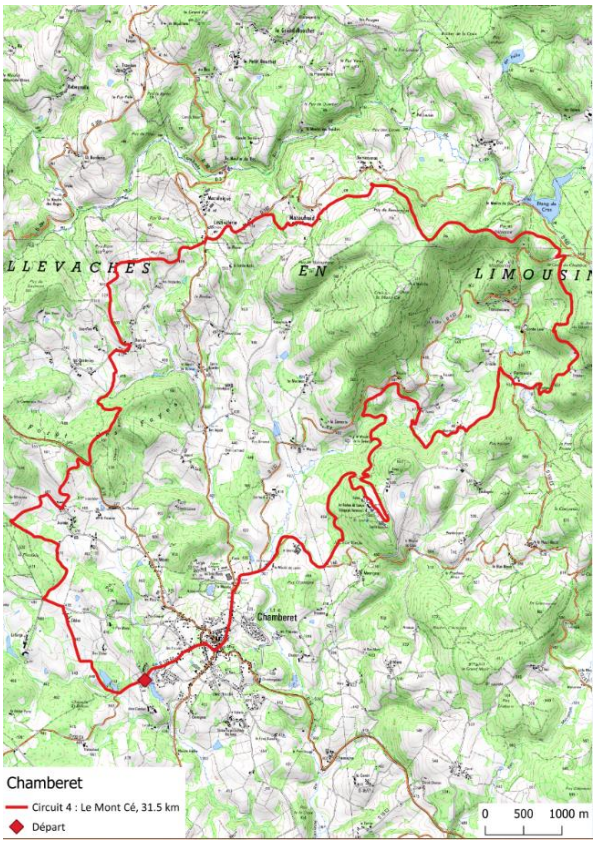
circuit	commune départ	km	autres communes concernées
Saint Dulcet (n°1)	Chamberet	8,2	
Soudaine-Lavinadière (n°2)	Chamberet	16,2	Soudaine-Lavinadière
Bois d'Anjou (n°3)	Soudaine-Lavinadière	18,7	Chamberet
Le Mont-Ceix (n°4)	Chamberet	32,6	
Le Bois du Cochon (n°5)	Chamberet	3,9	
Les Fayes (n°6)	Chamberet	20,4	
Les Roches de Scoeux (n°7)	Chamberet	10,1	
Combe d'Enval (n°8)	Chamberet	18,5	
Les bariousses (n°9)	Treignac	13,5	Lestards, Saint-Hilaire-les-Courbes
le Puy de la Nouaille (n°10)	Treignac	17,9	Lestards, Saint-Hilaire-les-Courbes
Géant Vert (n°11)	Treignac	27,2	Lestards, Saint-Hilaire-les-Courbes, Chamberet
Moulins et Rochers (n°12)	Tarnac	12,7	Peyrelevade
Histoire et Patrimoine (n°13)	Tarnac	13,1	Rempnat
Le Bois de Tempetier (n°14)	Toy-Viam	24,2	Tarnac, Viam, Bugeat, Perols-sur-Vézère
Tour du Lac (n°15)	Viam	14,4	Bugeat, Saint-Hilaire-les-Courbes
Salamanière (n°16)	Gourdon-Murat	10	Viam, Bugeat
Bradascoux (n°17)	Rilhac-Treignac	9,6	Peyrissac
Clédat (n°18)	Grandsaigne	23	Pradines
Source de la Corrèze (n°19)	Pradines	37,6	Bonnefond, Grandsaigne, Pérols-sur-Vézère, Saint-Yrieix-le-Déjalat
La Pierre des Druides (n°20)	Treignac	27,1	Affieux, Madranges, Le Lonzac
Forêt de larfeuil (n°21)	Bonnefond	16,6	Pérols-sur Vézère
La turgotière (n°22)	Lacelle	9,1	
Le Puy Mamoulaud (n°23)	L'Eglise-aux-Bois	5,7	
Le Puy d'orliac (n°24)	Veix	7,9	
Le cirucit des deux clochers (n°25)	Madranges	11,1	Saint-Augustin, Affieux
Le Rocher des Folles (n°26)	Affieux	9,7	Treignac
Le balcon sur la Vézère (n°27)	Peyrissac	2,9	
Vers les Monédières (n°28)	Lestards	25,3	Gourdon-Murat, Viam
Total circuits		447,2	
Liaison 14-13		1,6	Toy-Viam, Tarnac
Liaison 14-15		4	Bugeat, Viam
Liaison 3-17		2,3	Rilhac-Treignac
Liaison 14-22		5,9	Viam, Tarnac, Lacelle
Liaison 22-23		4,2	Lacelle, L'Eglise-aux-Bois
Liaison 17-27		0,5	Rilhac-Treignac
Liaison 8-11		1	Chamberet
Liaison 27-20		9,2	Le Lonzac, Peyrissac
Liaison 11-28		3,7	Lestards
Liaison 25-24		2,5	Veix
Liaison 24-28		3,7	Veix, Lestards
Liaison 19-28		5,2	Gourdon-Murat, Bonnefond
Liaison 4-23		3,7	Chamberet, L'Eglise-aux-Bois
Total liaisons		47,5	
Total		494,7	

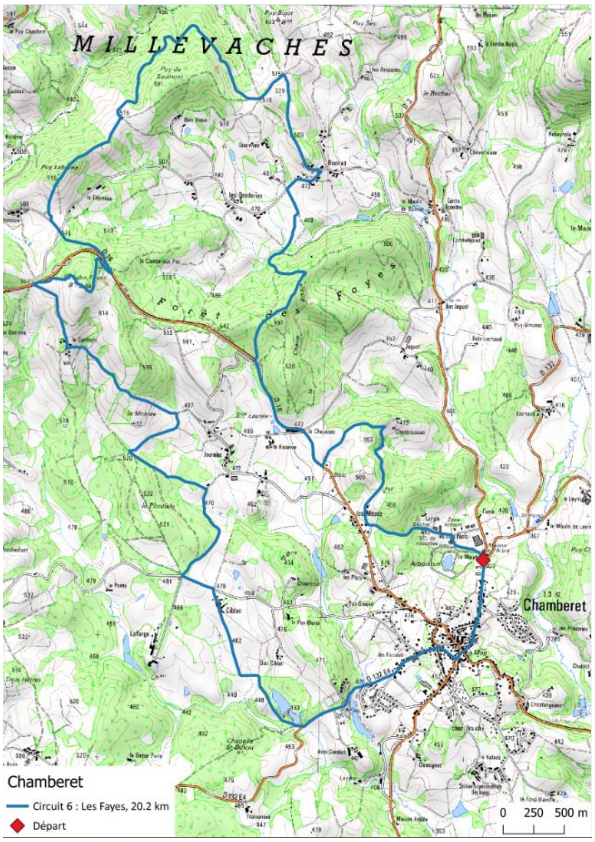
Annexe 11. circuits isolés sur les communes de Chamberet et Treignac

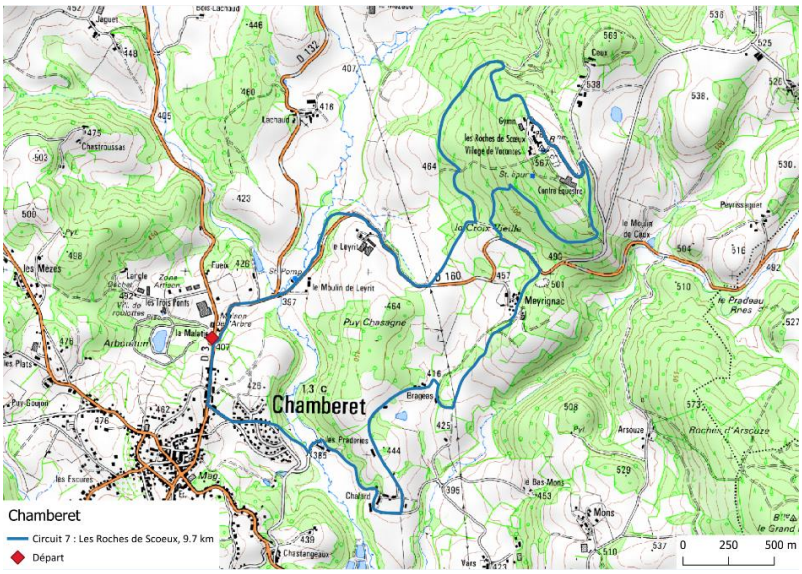


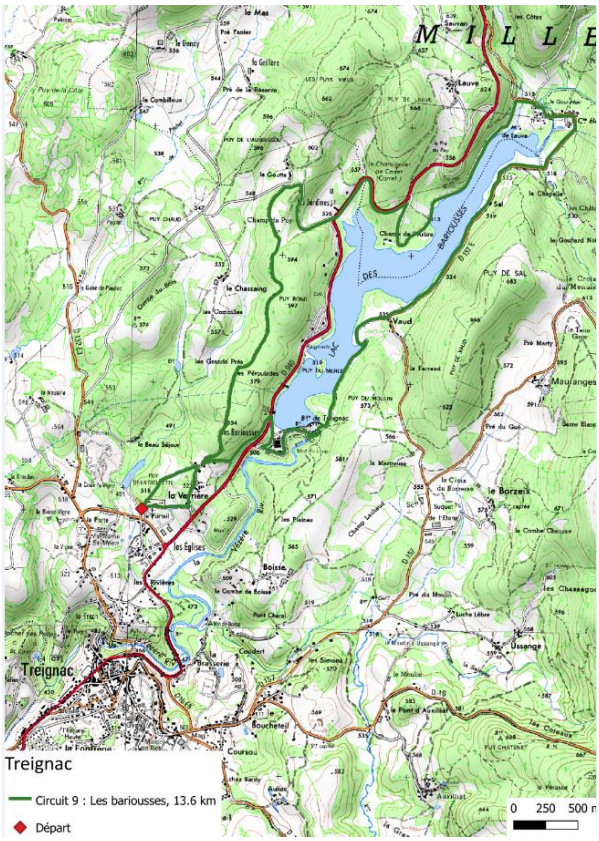


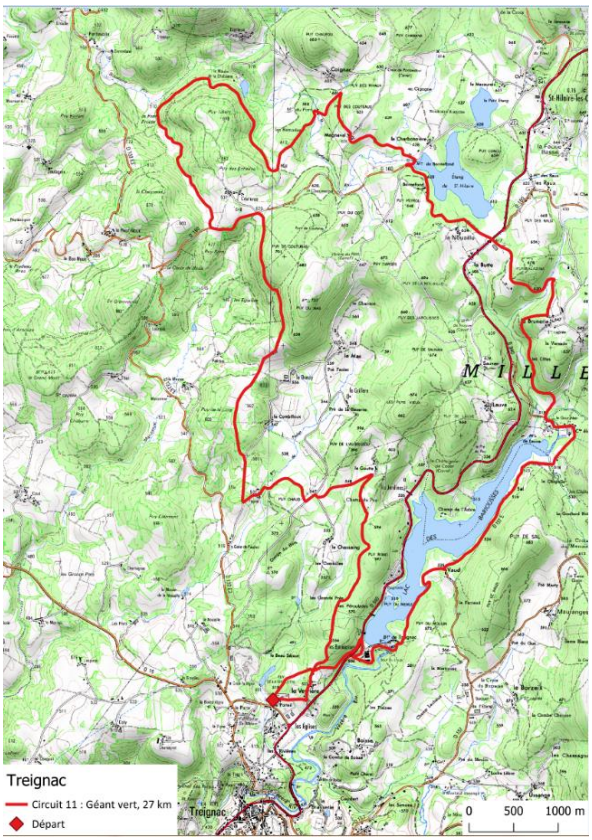


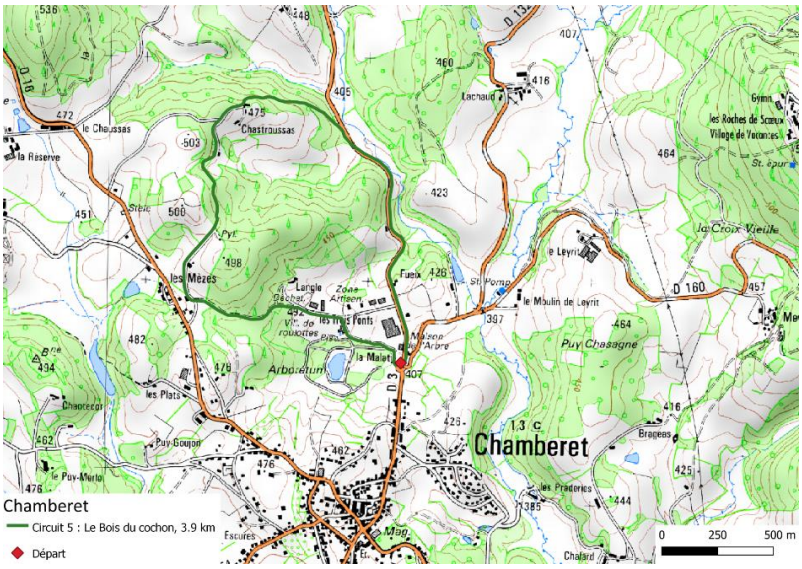

LLEVACHES
EN
LIMOUSIN
Chamberet
Chamberet
Circuit 4 : Le Mont Cé, 31.5 km
Départ
0 500 1000 m

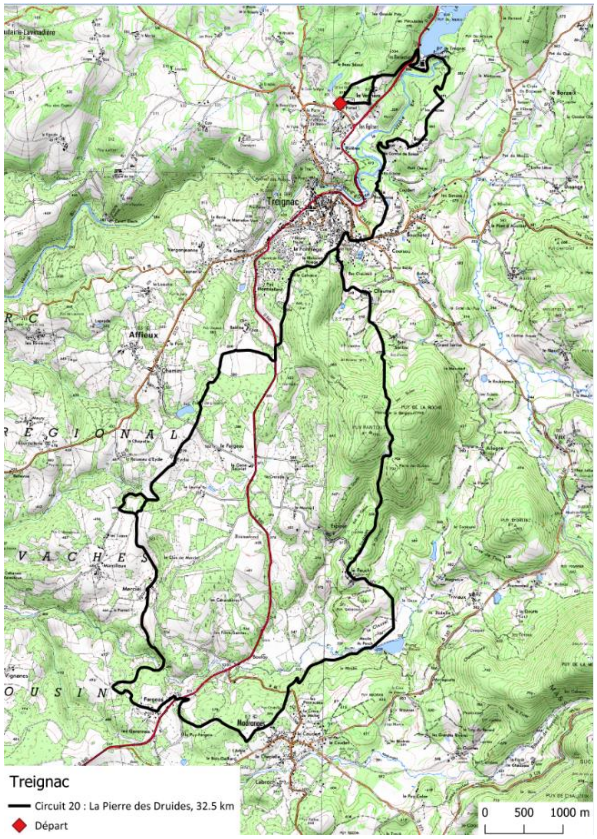

MILLEVACHES
Chamberet
Chamberet
Circuit 6 : Les Fayes, 20.2 km
Départ
0 250 500 m


Chamberet
Chamberet
Circuit 7 : Les Roches de Scoeux, 9.7 km
Départ
0 250 500 m


Treignac
Circuit 9 : Les bariousses, 13.6 km
Départ
0 250 500 m


Treignac
Circuit 11 : Géant vert, 27 km
Départ
0 500 1000 m


Chamberet
Circuit 5 : Le Bois du cochon, 3.9 km
Départ
0 250 500 m


Treignac
Affieux
Rosiers
Rabanesse
Treignac
Circuit 20 : La Pierre des Druides, 32.5 km
Départ
0 500 1000 m

Annexe 12. fiche Rando Millevaches téléchargeable sur le site grand public

https://rando-millevaches.fr
Propulsé par geotrek.fr

Bois d'Anjou (circuit VTT n°3)

Vallée de la Vézère – massif des Monédières - Chamberet

Les Haras Nationaux de Chamberet (Mairie Chamberet)

Partez à la découverte des ressources hydriques, du patrimoine équestre du territoire et remontez à l'époque des templiers.

L'eau fait partie intégrante des ressources de la commune. La Soudaine, principal cours d'eau de la commune, a comme affluent le ruisseau de Bonnat grossi de celui de Chaverivière. La commune est également arrosée par le ruisseau de Larrière formé du Ris Combet ou ruisseau de Jourgnac et du ruisseau de Saintt-Dulcet. Au nord, la Combade, grossie par le ruisseau du Bohême séparant Chamberet et Saint-Gilles les Forêts, sert de limite entre Chamberet et Domps.

Infos pratiques

- Pratique : VTT
- Durée : 2 h
- Longueur : 18.8 km
- Dénivelé positif : 460 m
- Difficulté : Difficile
- Type : Boucle
- Thèmes : Patrimoine et architecture, Paysage

Rando Millevaches
NATURE EN LIMOUSIN

18 juin 2019 • Bois d'Anjou (circuit VTT n°3) •

1/5

Itinéraire

Départ : Parking du parcours dans les arbres, Chamberet
Arrivée : Parking du parcours dans les arbres, Chamberet
Balisage : VTT

1. Passer devant le parcours dans les arbres et descendre la route départementale sur 400m. Tourner à droite dans un chemin pour monter jusqu'à la Chapelle de Saint-Dulcet. Continuer le chemin principal, de retour sur la route tourner à droite.
2. Au sommet de la montée tourner à gauche en direction du village le « Pré Laporte », puis 1Km plus loin tourner à droite sur une piste carrossable. Sur la route, tourner gauche à l'intersection de la route départementale, prendre en face sur le chemin.
3. De retour sur la route tourner à droite puis deux fois à gauche au lieu-dit « la Font-belle ». Tourner à droite sur la petite route. 300m plus loin prendre à gauche. Entre les maisons, tourner à droite sur la route qui descend. Après être passé sur la digue de l'étang tourner à droite sur une piste puis prendre la route en face qui descend fortement vers la Soudaine.
4. Passer sur le pont et tourner à droite en direction cabouzou. Suivre la piste qui longe la soudaine puis tourner à gauche sur une piste qui monte fortement. Au sommet prendre en face et redescendre vers le village de Soudaine.
5. Dans le village tourner à gauche, descendre au moulin, passer sur le pont et grimper sur la route à fort dénivelé.
6. Continuer sur la piste, passer devant la ferme des haras Nationaux. Tourner à gauche puis en face, tourner à gauche au stop puis prendre la première à droite. Traverser le lotissement et revenez en direction du parcours dans les arbres.

Sur votre chemin...

Chapelle Saint-Dulcet (A)
Fouilles archéologique (B)
Haras nationaux (C)

Rando Millevaches
NATURE EN LIMOUSIN

18 juin 2019 • Bois d'Anjou (circuit VTT n°3) •

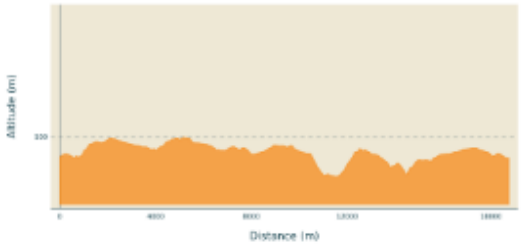
3/5

Toutes les infos pratiques

Recommandations

Empruntez uniquement les chemins balisés et respectez le sens des itinéraires.
Soyez prudent, si vous partez seul, informez votre entourage de votre itinéraire.
Ne surestimez pas votre niveau, prendre du matériel adapté et en bon état.
Respectez la nature et les propriétés privées.
En cas d'accident, appelez les secours 18 ou 15 ou 112.

Profil altimétrique



Altitude min 358 m
Altitude max 497 m

Accès routier

Prendre la D132E4 et suivre les panneaux parcours dans les arbres / complexe touristique la montagne limousine.

Parking conseillé

Parking du parcours dans les arbres, Chamberet

Lieux de renseignement

Maison de l'arbre et de la nature
(office de tourisme)
1 route de Schillingsfurst, 19370
Chamberet
maisondelarbre@orange.fr
Tel : 05 55 97 92 14
http://www.maison-de-larbre.com

Sur votre chemin...

Chapelle Saint-Dulcet (A)

La Chapelle Saint-Dulcet est un édifice religieux de confession catholique bâti sur la commune de Chamberet. La chapelle fut détruite mais il y reste une statuette en plein air protégée par un toit. De petits murets montrent encore l'entrée et les fondations de celle-ci.
Crédit photo : Mairie Chamberet

Fouilles archéologique (B)

Débutées en 2003, les fouilles archéologiques du prieuré de Saint-Sépulcre ont été nombreuses car poursuivies jusqu'en 2013. Les vestiges s'étendent sur plus de 0,5 ha autour de l'église. Les fouilles se sont étendues à la chapelle avec la découverte d'une croix templiers sur une des faces de la pierre de l'hôtel de l'église. Il s'agit des vestiges d'un prieuré de l'ordre du Saint-Sépulcre de Jérusalem.

Haras nationaux (C)

Située au coeur du Limousin sur 130 ha, la station expérimentale de Chamberet constitue un outil unique en Europe pour la recherche équine. Sur ce site, l'Institut français du cheval et de l'équitation accompagne les chercheurs des laboratoires privés et publics (INRA, CNRS, universités, etc) dans la mise en œuvre de protocoles expérimentaux. La station fournit des animaux et des modèles d'élevage de qualité pour aider les chercheurs à répondre aux questions de la filière.
Crédit photo : Mairie Chamberet

POLYTECH TOURS

35 ALLÉE FERDINAND DE LESSEPS
37200 TOURS

Rapport de stage individuel, 4ème année

élaboration d'un schéma directeur cyclable

Célestin Bonnard

2018-2019

Résumé : Dans le cadre de la formation de Polytech Tours en Aménagement et Environnement j'ai réalisé un stage dans la communauté de communes Vézère-Monédières-Millesources. Ce rapport présente les trois premiers mois de cette expérience pendant laquelle j'avais en charge l'élaboration d'un schéma directeur cyclable. La particularité de cette mission vient du fait que ce schéma doit s'appliquer sur un territoire hyper rural.

Je présente ici la méthodologie employé, les documents produits et mon ressenti sur cette première immersion dans le monde ingénieur professionnel.

Mots Clés : Schéma directeur cyclable, vélo, Géotrek, CCV2M, communauté de communes, mobilité, ruralité

CCV2M

15 avenue du Général de Gaulle, 19260, Treignac

Tuteur entreprise :

Laurence Coudert

Tuteur académique :

José Serrano

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
VÉZÈRE MONÉDIÈRES MILLESOURCES