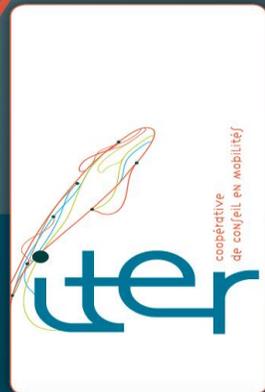




Réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Vallée de l'Homme

Diagnostic

CC Vallée de l'Homme – Diagnostic



2 rue d'Austerlitz
31000 Toulouse
T / 05 62 73 53 93

18/20 rue Claude Tillier
75012 Paris
T / 01 43 72 10 09

iternet@iternet.org
<http://www.iternet.org>

Vallée

RAPPEL DU CONTEXTE ET DES OBJECTIFS DE LA MISSION

de l'

Homme

Communauté de Communes

LES OBJECTIFS DU PROJET

La réalisation d'un schéma de mobilité pour :

- Harmoniser les services sur le territoire
- Développer et favoriser les mobilités partagées et actives

01

Une approche du territoire

Approfondir et compléter les différentes analyses des systèmes de transports et de déplacements, spatiales et urbaines du territoire

02

Une approche partenariale et de concertation

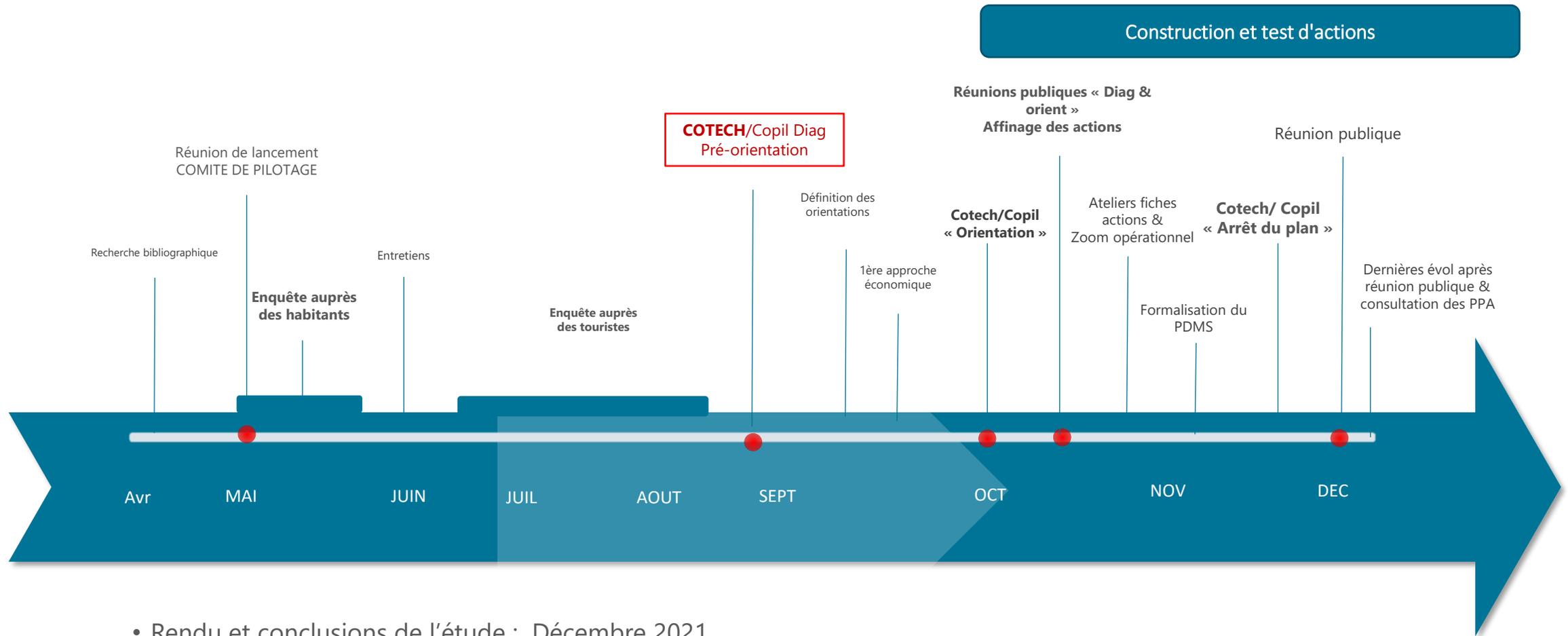
Aborder les attentes, les besoins, les projets et les enjeux propres à chaque acteur et prioriser avec eux les actions les plus efficaces (coûts/impacts)

03

Une approche opérationnelle

Identifier les caractéristiques techniques et financières permettant le choix et la validation des élus.

CALENDRIER DE LA DEMARCHE D'ETUDE



- Rendu et conclusions de l'étude : Décembre 2021
- Une **place importante allouée à la concertation** (enquête en ligne, entretiens, ateliers)

Sommaire

- 
- 1) STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITÉ
 - 2) L'OFFRE DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA VALLÉE DE L'HOMME
 - 3) LES ACTEURS DE L'ÉCOSYSTÈME DE MOBILITÉ : SYNTHÈSE DES ENTRETIENS
 - 4) LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS
 - 5) LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE AUPRÈS DES TOURISTES ET VISITEURS
 - 6) SYNTHÈSE AFOM DU DIAGNOSTIC
 - 7) CARTE DE SYNTHÈSE
 - 8) LES ENJEUX DE MOBILITÉ À L'ÉCHELLE DE LA VALLÉE DE L'HOMME

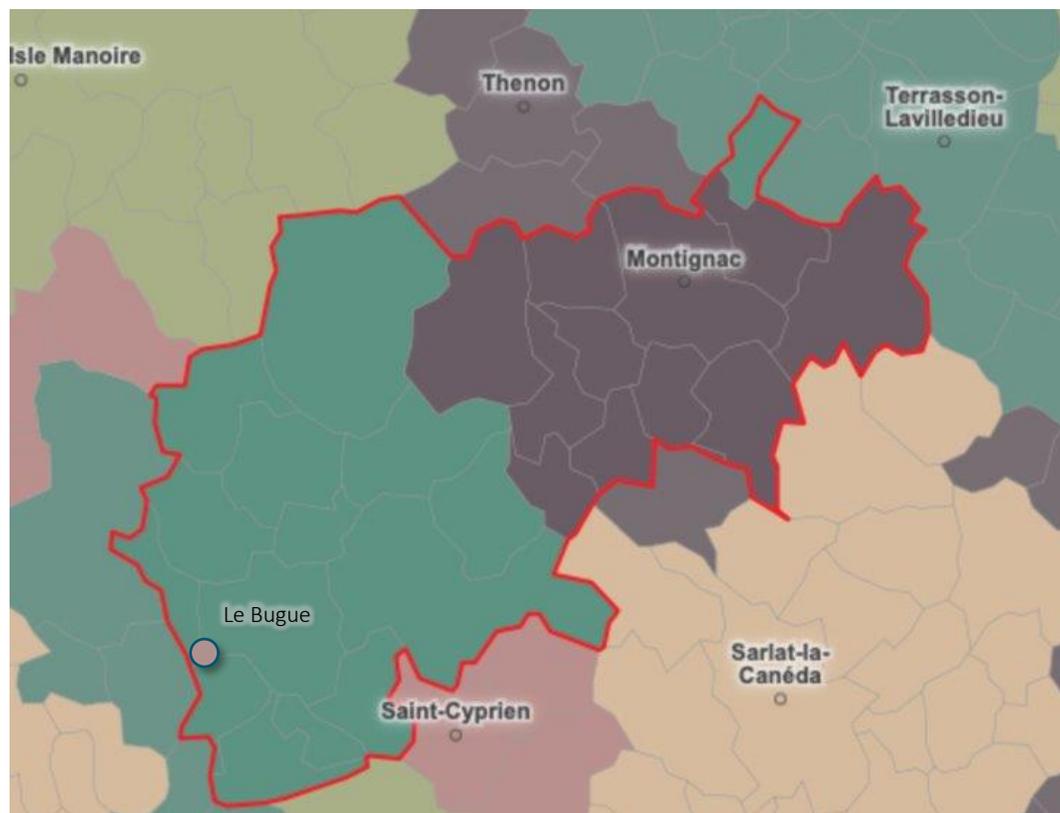
A large, light blue fingerprint graphic is centered on the page, serving as a background for the title. The fingerprint lines are clearly visible and spread across the entire width and height of the page.

1 - STRUCTURATION DU TERRITOIRE ET BESOINS DE MOBILITE

Vallée
de l'
Homme
Communauté de Communes

LES TERRITOIRES ET BASSINS DE VIE

Bassins de vie



Bassins de vie

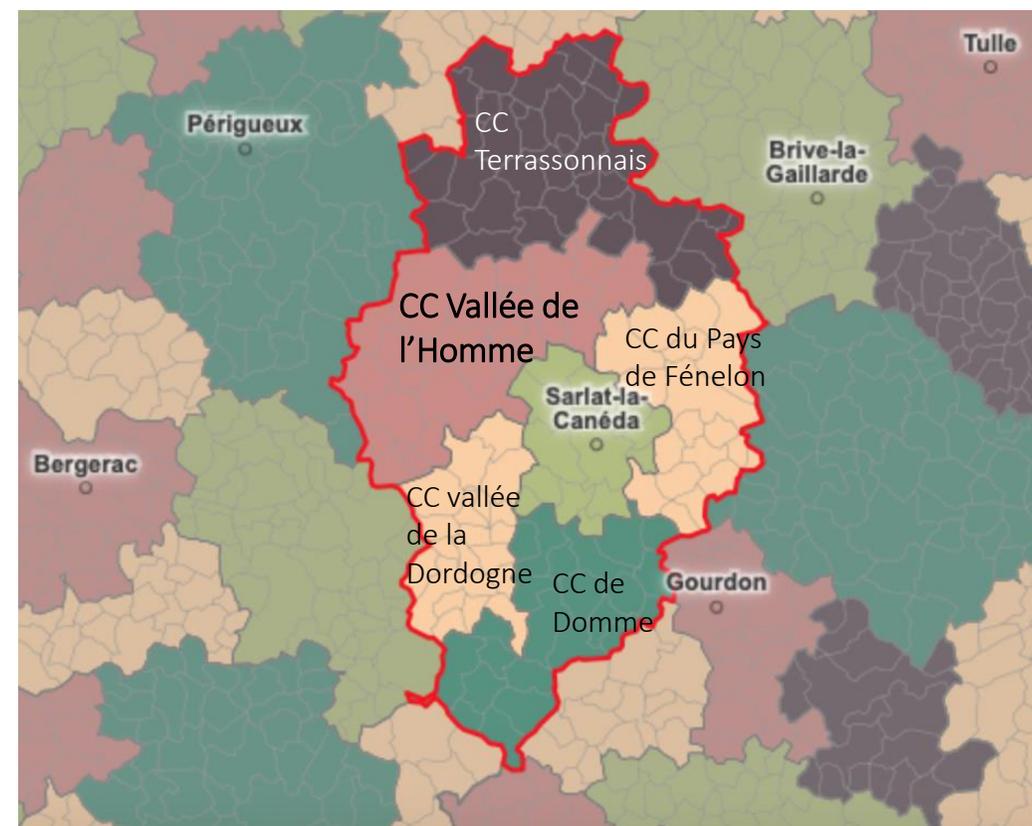


Périmètre de la Vallée de l'Homme



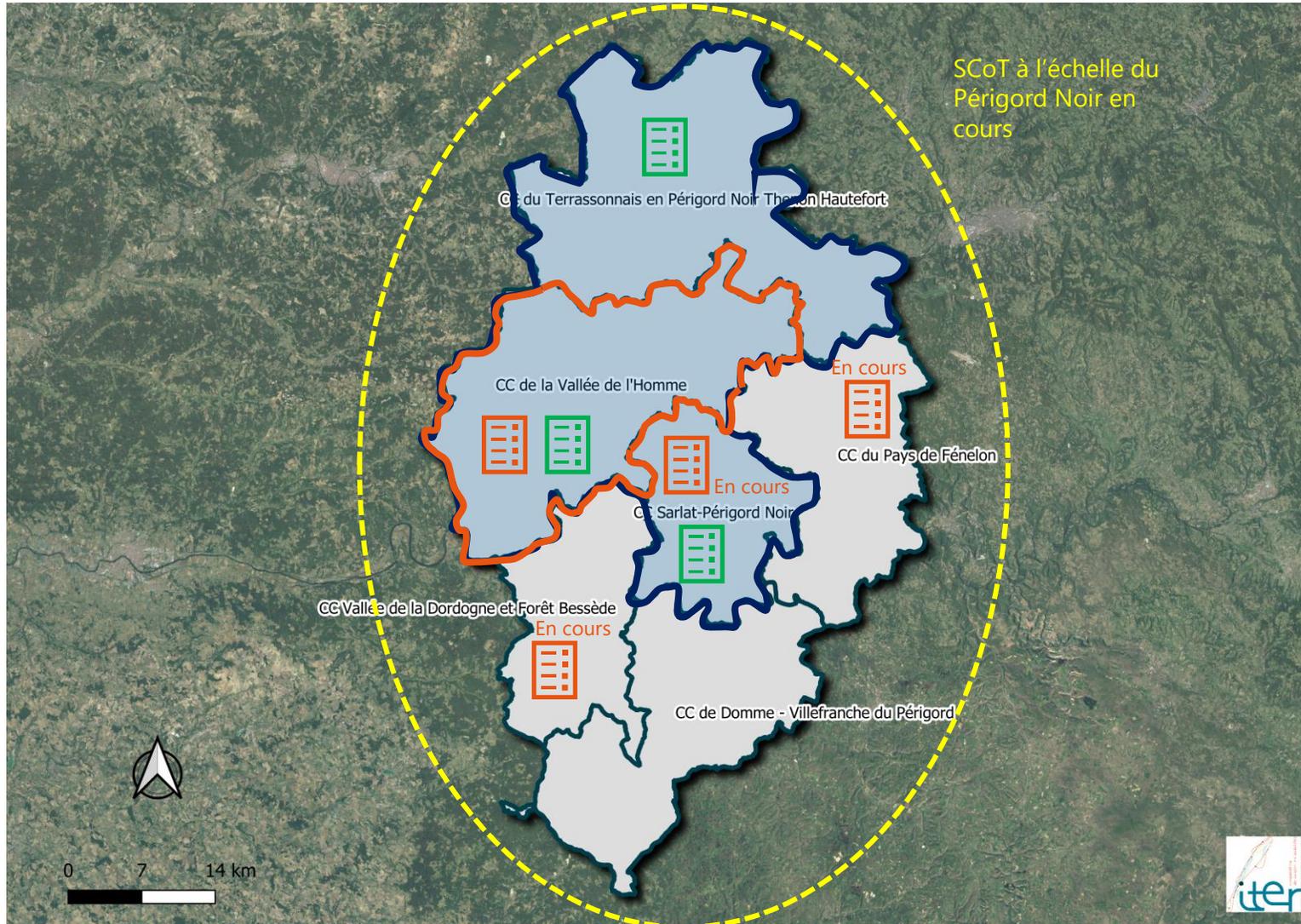
- Le territoire de la Vallée de l'Homme est constitué de 2 bassins de vie internes : Montignac et le Bugue
- Seule la commune de Les Farges appartient à un bassin de vie extérieur (Terrasson-Lavilledieu)

PETR du Pays du Périgord Noir



- La communauté de communes appartient au PÉTR du Pays du Périgord Noir, qui regroupe 6 EPCI

RAPPEL DU CADRE DE GOUVERNANCE ACTUEL



Un territoire qui a choisi d'être « chef de file » mobilité sur son territoire et qui a déjà engagé une réflexion et des actions mobilité à travers 2 documents de planification : le PLUI et le PCAET.

-  CC Vallée de l'Homme
-  CC AOM locale
-  PLUI
-  PCAET

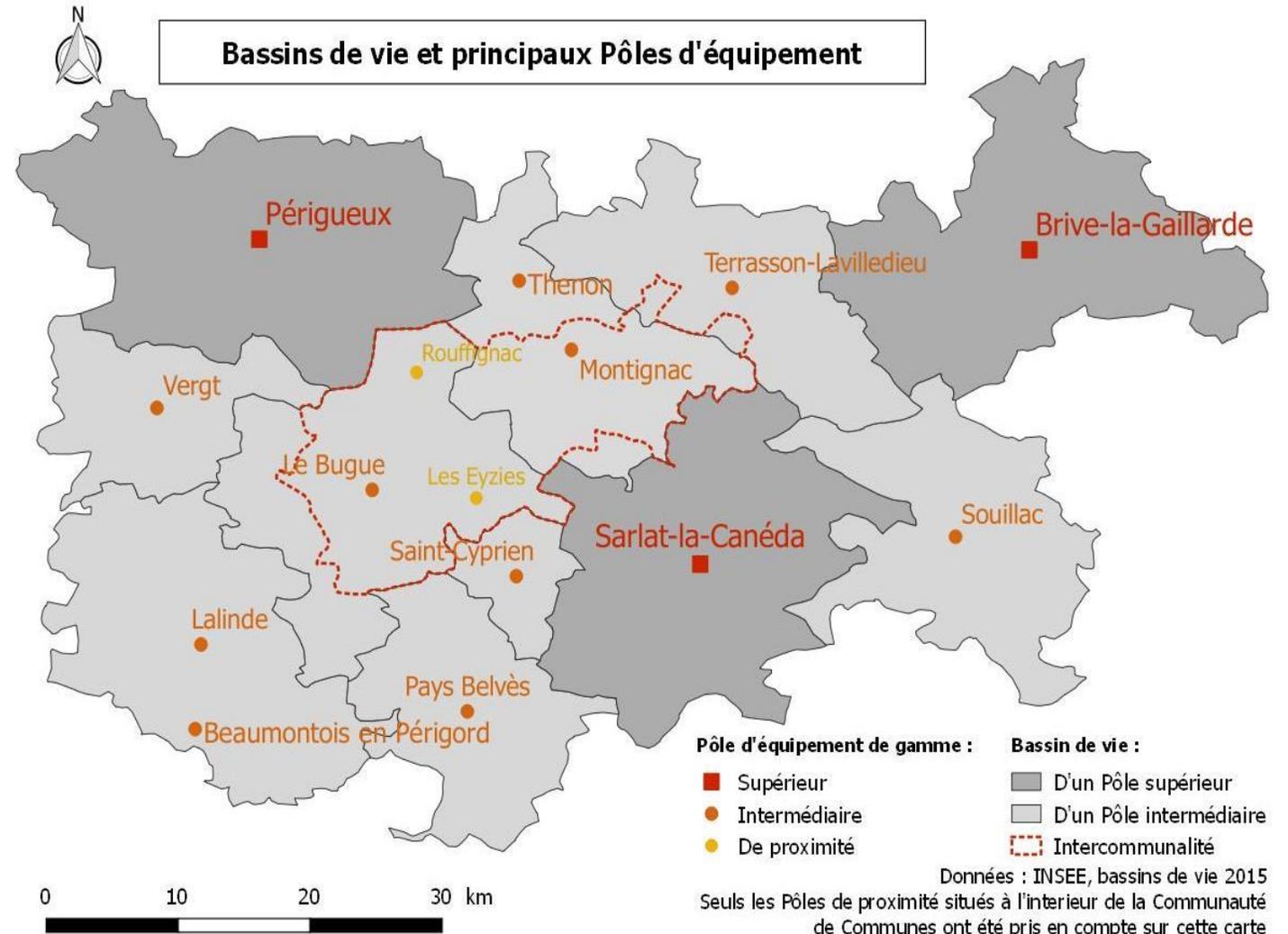
LES BASSINS DE VIE ET PÔLES D'ÉQUIPEMENTS

La Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme est principalement dotée de deux pôles structurants de catégorie « intermédiaire » : Montignac-Lascaux et Le Bugue

Les pôles supérieurs se trouvent en dehors de la Communauté de Communes (Sarlat-la-Canéda, Périgueux et Brive-la-Gaillarde)

La typologie des pôles est la suivante :

- Les pôles de services supérieurs (lycée, centre hospitalier, hypermarché, agence Pôle Emploi) : Périgueux, Brive-la-Gaillarde et Sarlat-La-Canéda.
- Les pôles de services intermédiaires (collège, cinéma, gymnase, centres de secours, médecins généralistes, supermarché, EPHAD, gendarmerie) : Montignac-Lascaux et Le Bugue
- Les pôles de services de proximité (école maternelle, pharmacie, boulangerie, bureau de poste) : Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac et Les Eyzies

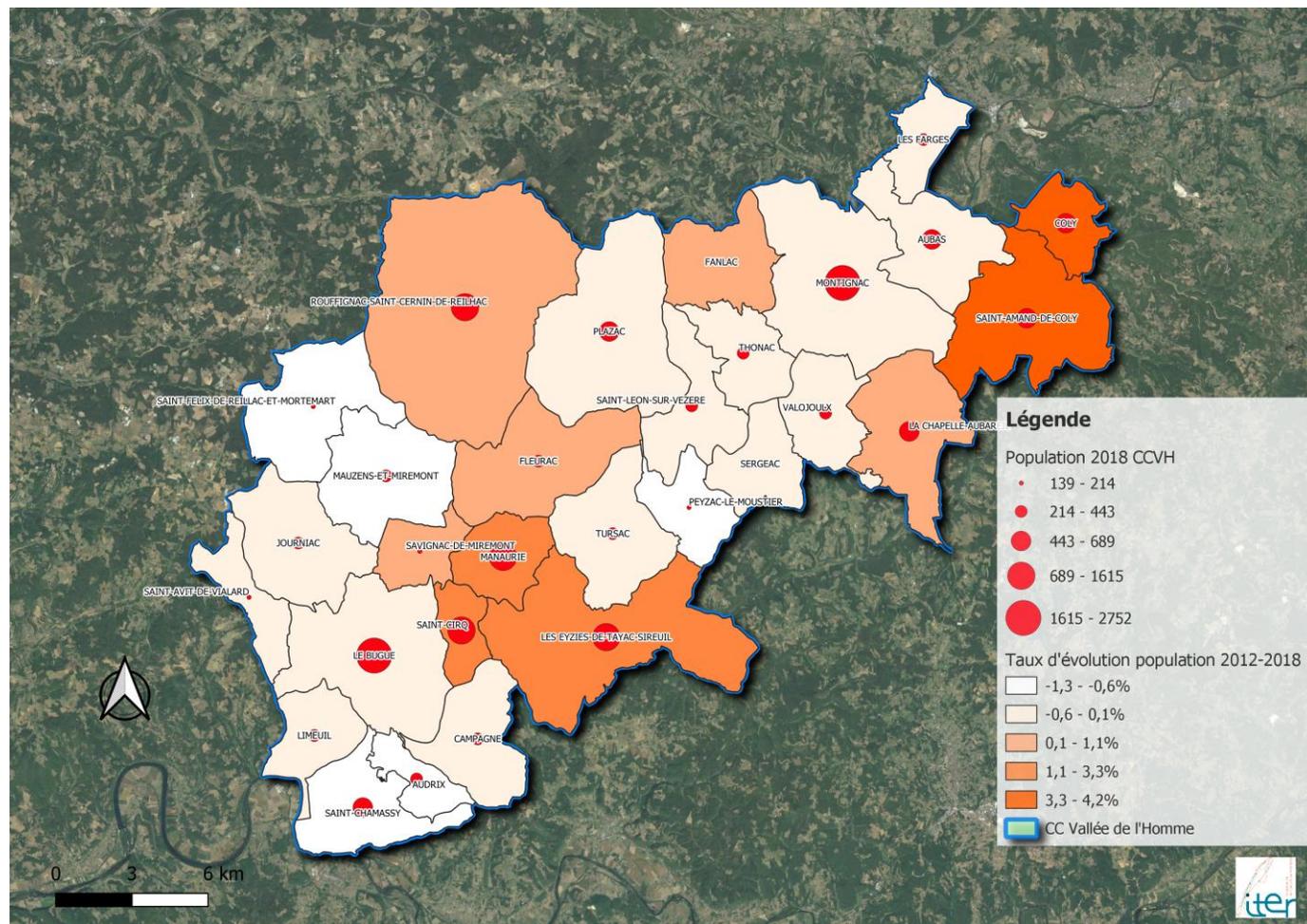


DEMOGRAPHIE DU TERRITOIRE

- Le territoire compte 15 630 habitants (2018) répartis inégalement sur le territoire.
- 5 communes regroupent plus de la moitié de la population.
- Les principales communes en termes de population sont Montignac-Lascaux (2 800 hab) et Le Bugue (2 620 hab)
- 19 communes perdent de la population depuis 2012, dont Montignac-Lascaux et Le Bugue
- A l'inverse les communes de Coly et Saint-Amand-de-Coly, situées à l'extrême Est du territoire ont connu un taux de variation de la population supérieur à 3% depuis 2012

Taux de variation de la population de la CCVH entre 2012 et 2018

Donnée INSEE



REPARTITION DE L'EMPLOI SUR LE TERRITOIRE

- Le territoire de la Vallée de l'Homme compte environ 4 300 entreprises, dont 5 qui possèdent plus de 50 salariés (2017, données Base SIRENE) :
 - EHPAD Felix Lobligeois (Le Bugue)
 - Maison de retraite de Montignac-Lascaux
 - Commune de Montignac-Lascaux
 - CC Vallée de l'Homme (Les Eyzies)
 - Entreprise MEDEA (Montignac)
- Une répartition de l'emploi déséquilibré sur l'ensemble du territoire avec des zones d'emplois autour des communes du Bugue (840 actifs), Montignac (1070 actifs) et les Eyzies (460 actifs)

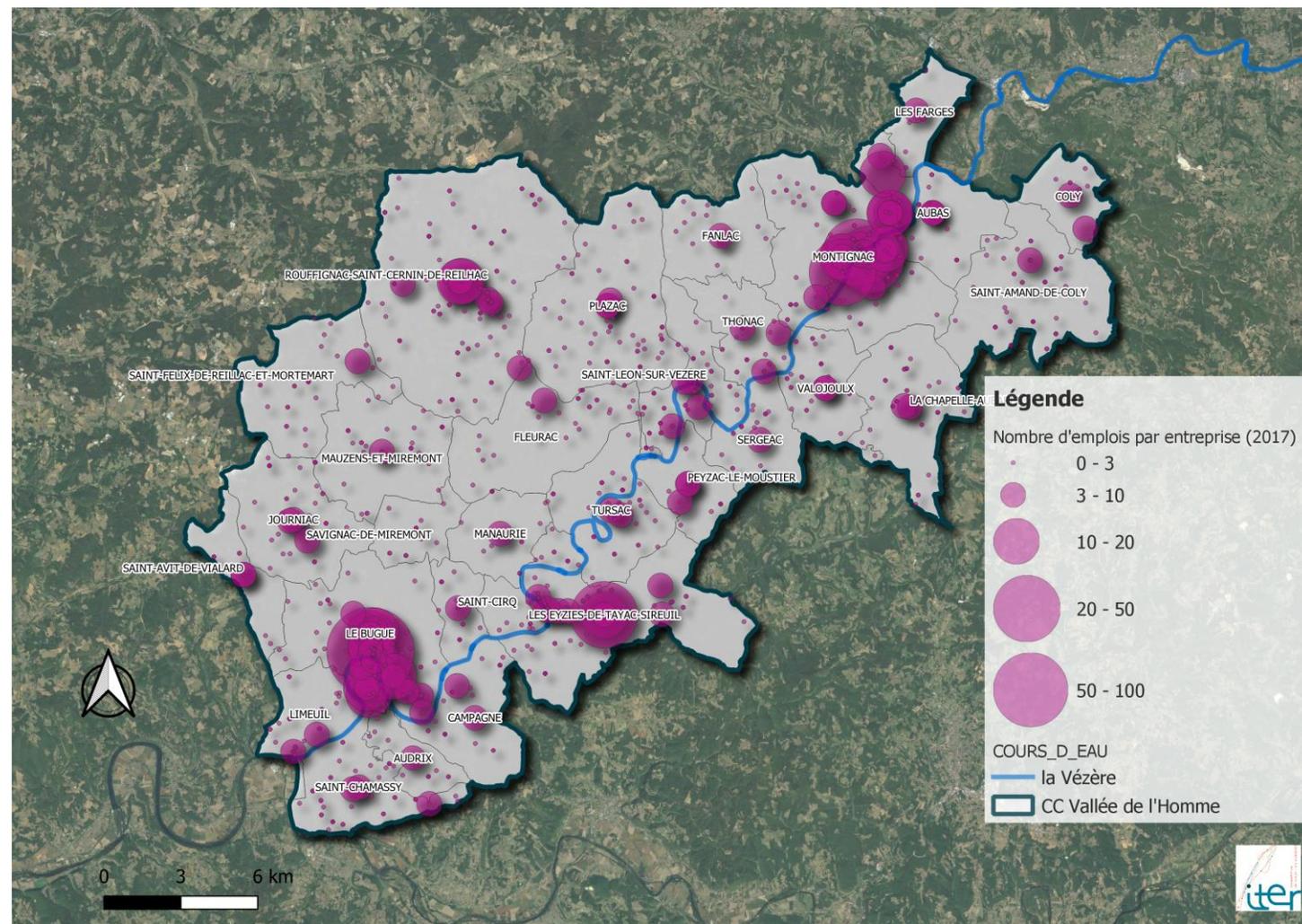


Point LOM

Les employeurs de plus de 11 salariés participent au Versement Mobilité (VM). Environ 80 établissements sont concernés sur le territoire de la Vallée de l'Homme (1,9%). Un montant de VM potentiel évalué entre 170 K€ et 250K€.

Nombre d'emplois par entreprises

Données Insee 2017

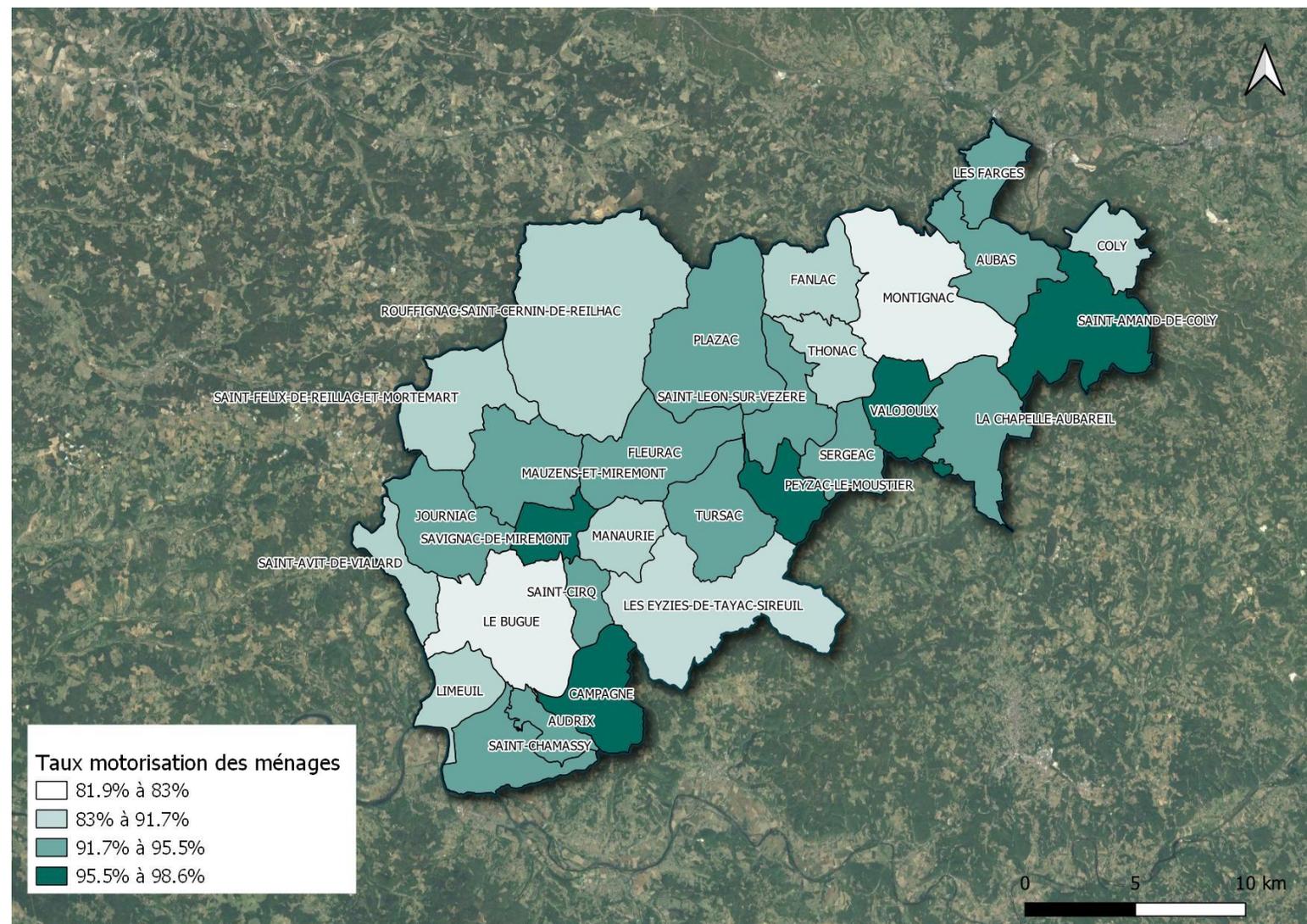


TAUX DE MOTORISATION DES MENAGES

- A l'échelle du territoire, plus de 90% des ménages sont motorisés, dont plus de 40% possèdent au moins 2 véhicules
- Les communes de Montignac et Le Bugue possèdent les taux de motorisation les plus faibles. Ceci peut s'expliquer par plusieurs facteurs :
 - Ces deux communes sont deux pôles intermédiaires. La densité de service influe sur la motorisation des ménages en réduisant les distances potentielles à parcourir et donc la nécessité de posséder un véhicule ;
 - La présence d'une population précaire non motorisée par souci financier. Cette population est dite captive des transports alternatifs à la voiture.
- 72% des personnes non motorisées sont des personnes âgées (INSEE, 2010).
- 75% des personnes âgées non motorisées sont localisés sur les communes de Le Bugue et de Montignac

Taux de motorisation des ménages

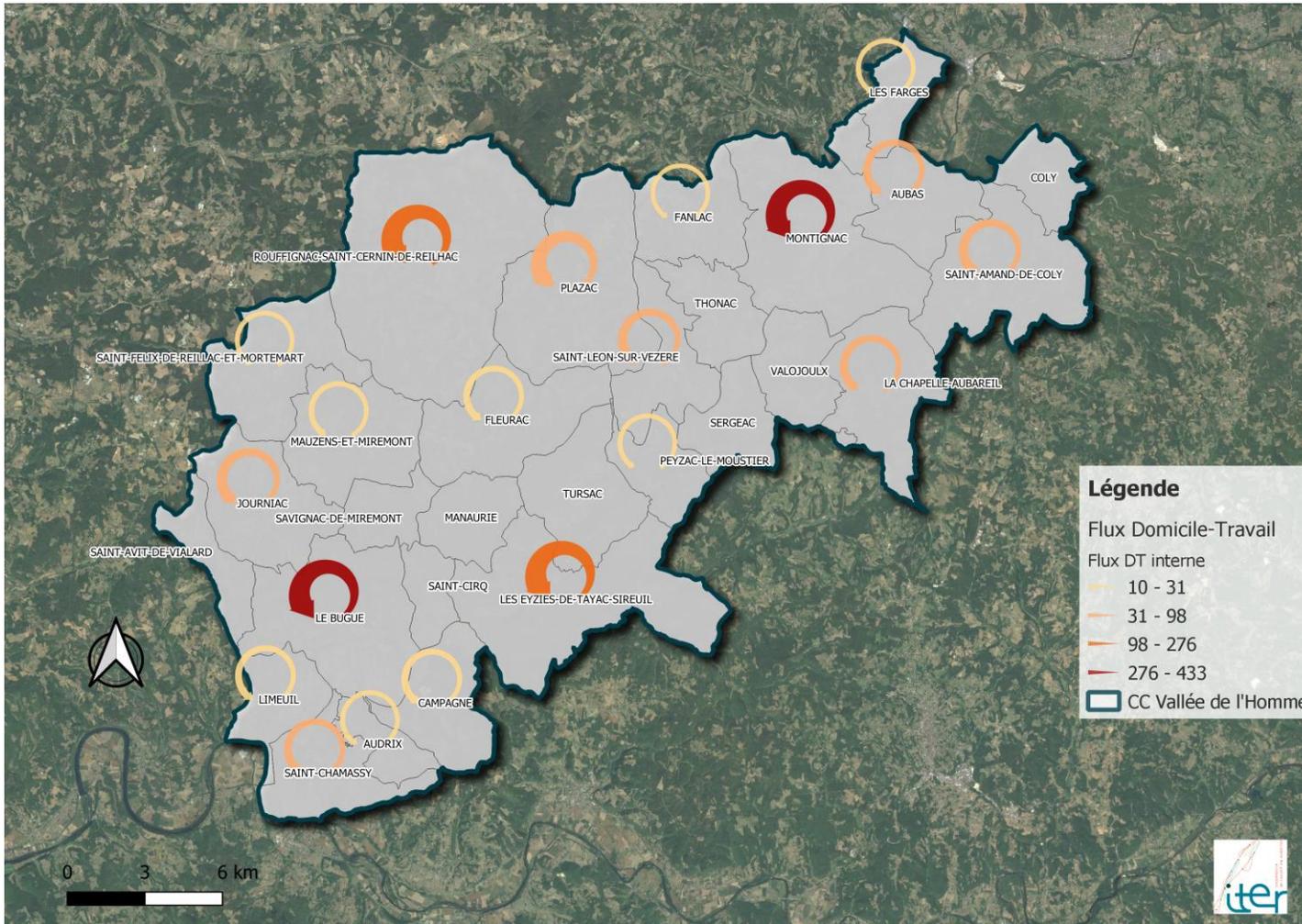
Donnée INSEE



FLUX DOMICILE-TRAVAIL INTERNES AUX COMMUNES

Principaux flux domicile-travail internes aux communes de la CCVH

Données Insee 2018

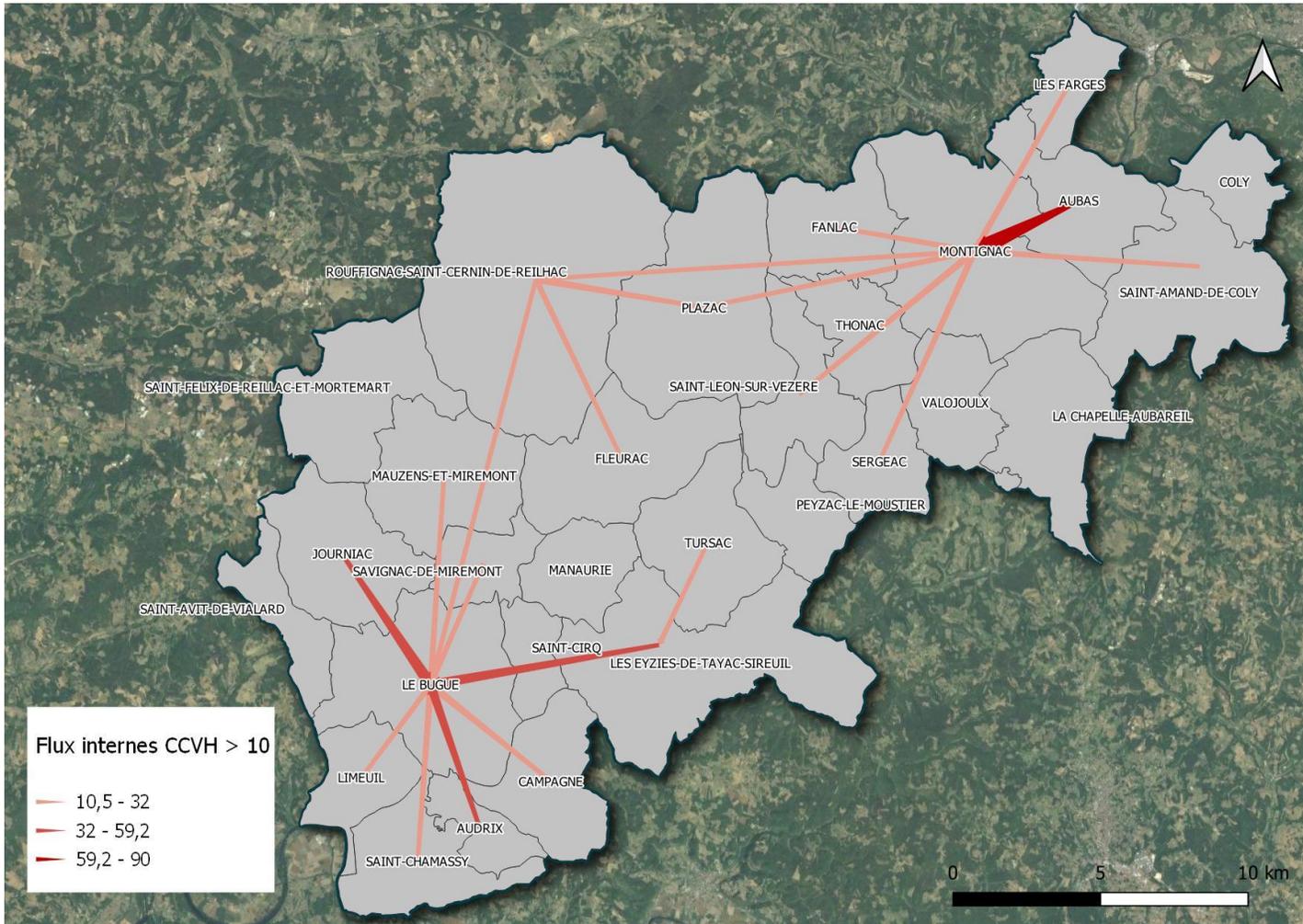


- Les flux domicile-travail internes aux communes sont corrélés à la densité de population et surtout d'emploi.
- En effet, environ 430 déplacements domicile-travail sont effectués quotidiennement au sein de la commune de Montignac-Lascaux, et 370 sur la commune de Le Bugue, lesquels regroupent la majorité des emplois du territoire.

FLUX DOMICILE-TRAVAIL ENTRE LES COMMUNES DU TERRITOIRE

Principaux flux domicile-travail internes entre les communes de la CCVH

Données Insee 2018



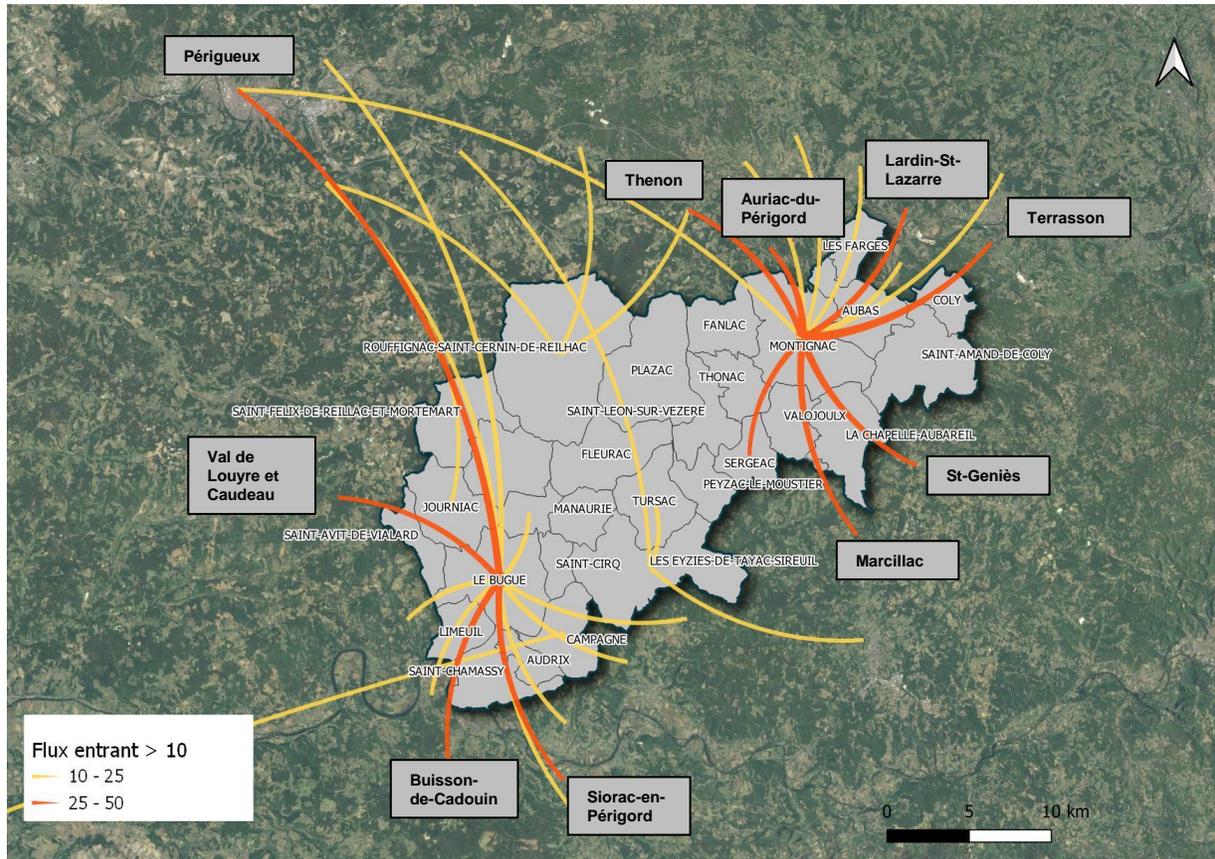
- La majorité des flux entre les communes du territoire sont en direction :
 - de la commune du Bugue (340 déplacements quotidiens)
 - de Montignac-Lascaux (280 déplacements quotidiens)
- Puis dans une moindre mesure :
 - Rouffignac (75 déplacements quotidiens)
 - Les Eyzies (70 déplacements quotidiens)

FLUX DOMICILE-TRAVAIL EXTERNES

Principaux flux domicile-travail entrants

Données Insee 2018

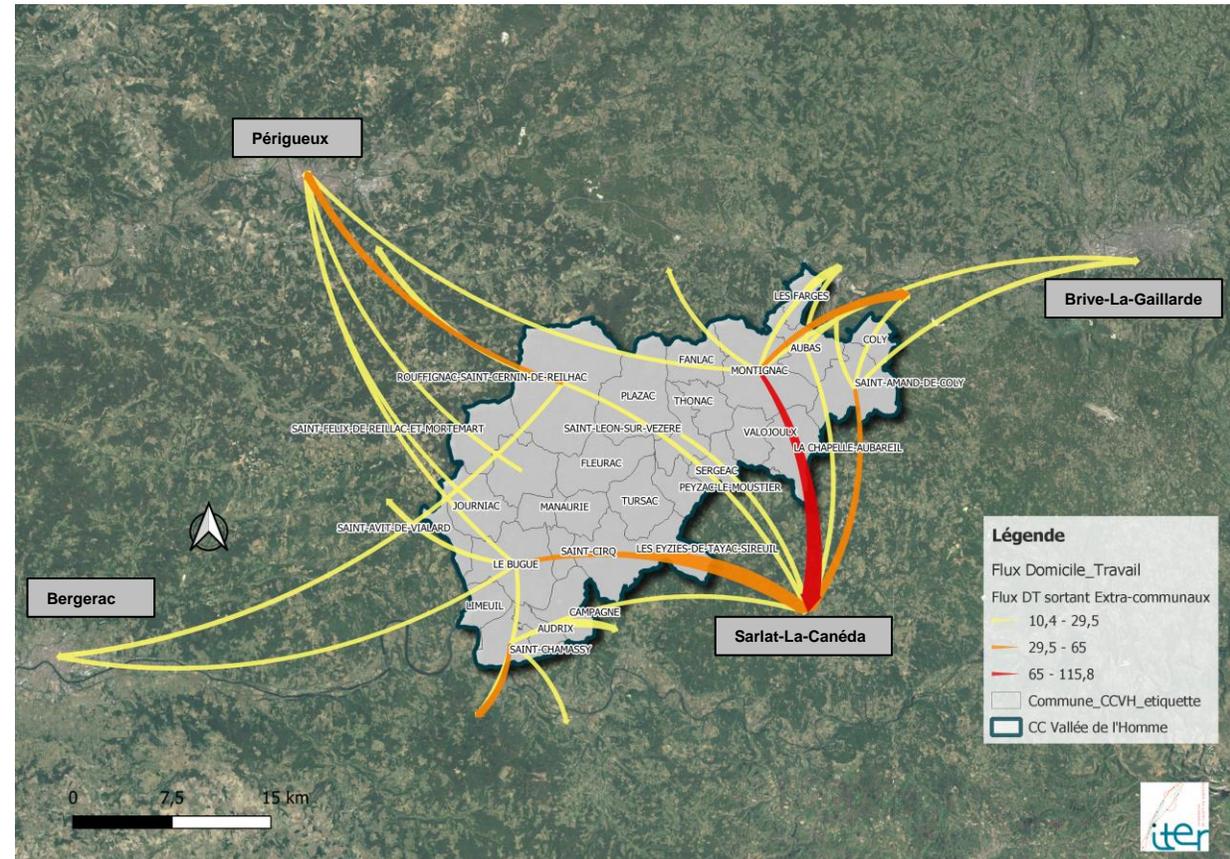
Les flux DT entrant sur le territoire proviennent majoritairement des communes à proximité immédiate de la CCVH et sont essentiellement en direction des communes de Montignac et Le Bugue. La localisation de ces flux viennent conforter la géographie des bassins de vie en scindant le territoire en deux.



Principaux flux domicile-travail sortants

Données Insee 2018

Plus de 400 flux domicile-travail quotidiens sortant sont en lien avec la communes de Sarlat-la-Canéda, à partir majoritairement de Montignac, Le Bugue et St-Amand-de-Coly. Le reste des flux sortants sont en lien avec Périgueux, Terrasson, Buisson-de-Cadouin, Brive-la-Gaillarde et Bergerac.

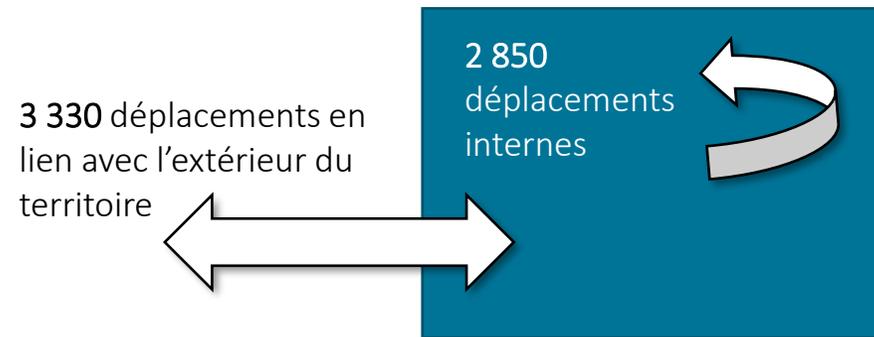


FLUS DOMICILE-TRAVAIL : SYNTHÈSE

Communauté de Communes de la Vallée de l'Homme	Flux internes		flux DT Intra-CCVH		flux DT Extra-CCVH		Total flux toutes catégories confondues sur le territoire
	Nbre	%	Nbre	%	Nbre	%	
<i>Montignac-Lascaux</i>	432	7,0%	310	5,0%	870	14,1%	1612
<i>Le Bugue</i>	370	6,0%	338	5,5%	630	10,2%	1338
<i>Rouffignac-Saint-Cernin-de-Reilhac</i>	275	4,4%	113	1,8%	328	5,3%	716
<i>Les Eyzies</i>	170	2,8%	130	2,1%	270	4,4%	570
4 pôles principaux	1247	20,2%	891	14,4%	2098	33,9%	4236
Autres communes de la CCVH	669	10,8%	42	0,7%	1233	20,0%	1944
Nombre total de flux DT par catégories (détaillées)	1916	31,0%	933	15,1%	3331	53,9%	6180

Tableau de synthèse des flux domicile-travail du territoire de la Vallée de l'Homme (donnée 2018)

- Les 4 pôles principaux représentent 69% des flux dont 50% en relation avec l'extérieur
- Les flux entres les communes du territoire ne représentent que 15% des flux totaux.



A large, light blue fingerprint graphic is centered on the page, serving as a background for the title. The fingerprint lines are clearly visible and spread across most of the slide's width and height.

2 - LES ECOSYSTEMES DE MOBILITES A L'ECHELLE DE LA VALLEE DE L'HOMME

Communauté de Communes

L'offre en transports collectifs



Ligne TER 34 (Périgueux – Agen/Sarlat) qui dessert les gares des Eyzies et de Le Bugue (horaires en semaine) :

- **Direction de Sarlat :**
 - Seulement 3 services permettent de se rendre à Sarlat depuis les deux gares, avec un 1^{er} départ à 8h46
 - **Rupture de charge en gare de Le Buisson**
 - Temps de trajet = 1h (25 min en voiture)
 - Un seul retour en après-midi depuis Sarlat à 17h30.
- **Direction Périgueux :**
 - 7 services, 1^{er} départ à 6h29 au Bugue et dernier retour à 19h50
 - Temps de trajet : 43 min (50 min en voiture)

Fréquentation en gare des Eyzies : 20 871 voyageurs en 2019. Elle était de 21 489 en 2017, soit une baisse de 3%

Fréquentation en gare du Bugue : 11 454 voyageurs en 2019. Elle était de 13 123 en 2017, soit une baisse de 12%



Lignes autocars régionaux:

- **Ligne 7 Sarlat-la-Canéda – Périgueux** qui dessert la commune de Montignac-Lascaux.
 - En direction de Sarlat-la-Canéda : 5 services, 1^{er} départ à 8h59 et dernier départ à 19h43 (en semaine, hors période de vacances scolaires)
 - En direction de Périgueux : 5 services, 1^{er} départ à 6h20 et dernier départ à 16h49 (en semaine, hors période de vacances scolaires)
- **Ligne 8 Montignac-Lascaux – Brive-la-Gaillarde** qui dessert les communes
 - d'Aubas
 - Direction de Brive : 2 services à 6h34 et 7h45
 - Direction de Montignac : 4 services, 1^{er} départ à 14h30 et dernier départ à 20h23
 - Montignac-Lascaux
 - Direction de Brive : 4 services, 1^{er} départ 6h15 et dernier départ à 17h34
 - Direction de Montignac : 6 services, 1^{er} départ à 9h25 et dernier départ à 20h26
 - Thonac
 - Direction de Brive : 1 service à 7h20
 - Direction de Montignac : 1 service à 17h57
 - St-Leon-sur-Vézère
 - Direction de Brive : 1 service à 7h15
 - Direction de Montignac : 1 service à 18h02

- Une desserte de Sarlat-la-Canéda inadaptée pour des trajets quotidiens domicile-travail, que ce soit en train ou en bus :
 - Offre insuffisante
 - Horaires inadaptés
 - Des ruptures de charge en TER qui rendent le trajet non compétitif face à la voiture individuelle
- Alors que Sarlat est la principale polarité extérieure en terme d'emploi
- Des gares du territoire qui perdent en attractivité

L'offre en transports collectifs – Les possibilités de séjours obligés et non obligés



POSSIBILITES DE SEJOURS POUR MOTIFS DE VIE QUOTIDIENNE (achats, démarches administratives, loisirs...)				
OFFRE AUTOCARS ET FERROVIAIRES				
ORIGINE	Commune	PERIGUEUX	BRIVE	SARLAT
	Le Bugue	Train L34 - Agen - Périgueux		Train L34 - Agen - Périgueux (corr Le Buisson)
	Les Eyzies			
	Montignac	Ligne régionale routière n° 7 - Sarlat-Montignac- Périgueux	Ligne routière régionale n° 8 - Montignac-Brive	Ligne régionale routière n° 7 - Sarlat-Montignac- Périgueux

1	Offre inexistante
2	Offre hors créneaux horaires = arrivée après 9h et/ou départ avant 17h00 ou après 19h00
3	Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre =1 AR
4	Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h) avec offre >= 2AR

POSSIBILITES DE SEJOURS A L'ANNEE POUR MOTIFS DE VIE QUOTIDIENNE (achats, démarches administratives, loisirs...)					
OFFRE AUTOCARS ET FERROVIAIRES					
ORIGINE	Commune	MONTIGNAC	PERIGUEUX	BRIVE	SARLAT
	Aubas	Ligne routière régionale n° 8 - Montignac-Brive		Ligne routière régionale n° 8 - Montignac-Brive	
	Le Bugue		Train L34 - Agen - Périgueux		Train L34 - Agen - Périgueux (corr au Buisson)
	Les Eyzies				
	Montignac		Ligne régionale routière n° 7 - Sarlat-Montignac- Périgueux	Ligne routière régionale n° 8 - Montignac-Brive	Ligne régionale routière n° 7 - Sarlat-Montignac- Périgueux

	Offre inexistante
	Offre inadaptée (pas d'aller ou de retour, départ trop tôt ou départ trop tardif..)
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours pour des motifs de déplacements pendulaires (départ avant 9h et retour avant 19h) vers les 3 pôles urbains externes que sont Périgueux, Brive et Sarlat.

- La ligne ferroviaire Périgueux-Agen offre 2 AR toute l'année vers Périgueux depuis les 2 gares des Eyzies et du Bugue,
- Depuis Montignac, les offres des 2 lignes routières 7 et 8 ne sont pas adaptées pour desservir les pôles externes de Brive et Périgueux car elle ne permet qu'un seul AR et un départ tardif à 18h35 (ligne 7) et 19h (ligne 8).
- Les possibilités de se déplacer pour le motif travail à destination de Sarlat sont également inadaptées (arrivée après 9h00)

Le tableau ci-contre présente les possibilités de séjours pour des motifs de la vie quotidienne à l'année (départ après 9h et retour avant 19h) vers le pôle interne de Montignac et vers les 3 pôles urbains externes que sont Périgueux, Brive et Sarlat.

- La ligne ferroviaire Périgueux-Agen et la ligne routière n°7 Sarlat-Périgueux offre des possibilités de séjours à la ½ journée ou à la journée à destination de Périgueux et de Sarlat pour les pôles urbains de la vallée de la Vézère,
- Les configurations horaires de l'offre routière n°8 Montignac ne permettent d'effectuer des possibilités de séjours à destination de Brive ou de Montignac

L'offre en transports collectifs – Les lignes « estivales »



2 lignes estivales ont été mises en place entre le 7 juillet et le 31 août :

- Ligne 13 au départ et à l'arrivée de Sarlat qui permet de desservir les Eyzies
- Ligne 15 entre Montignac-Lascaux et Le Bugue et dessert Campagne, Les Eyzies, Tursac, Peyzac-le-Moustier, St-Léon-sur-Vézère, Thonac et Montignac-Lascaux

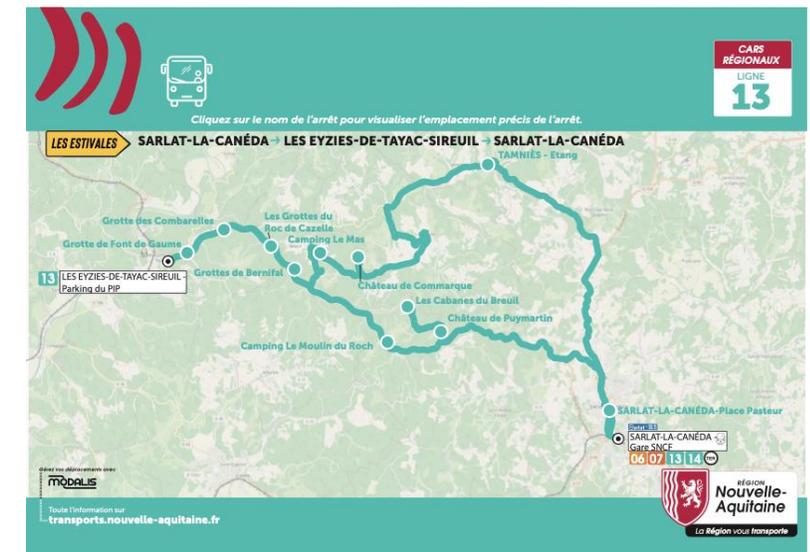
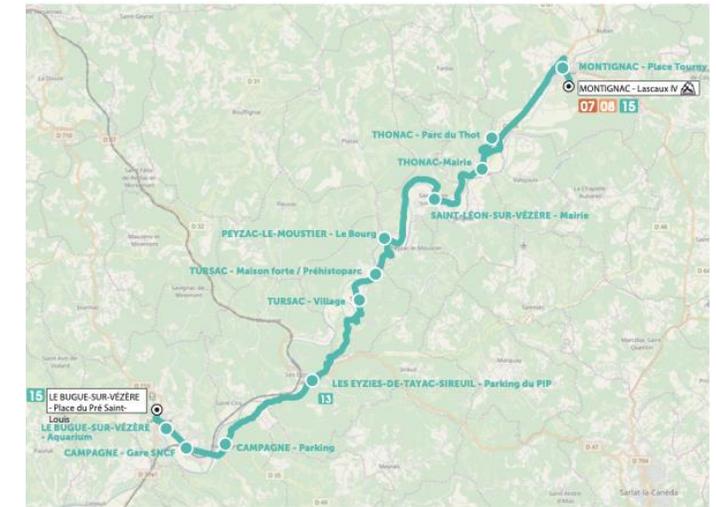
POSSIBILITES DE SEJOURS EN PERIODE ESTIVALE POUR MOTIFS DE VIE QUOTIDIENNE (achats, démarches administratives, loisirs...)					
OFFRE AUTOCARS L13 et L15					
ORIGINE	Commune	LE BUGUE	LES EYZIES	MONTIGNAC	SARLAT
ORIGINE	Le Bugue		Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère		
	Campagne	Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère		Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère	
	Les Eyzies			Ligne n°13 - Sarlat - Les Eyzies - Sarlat	
	Montignac	Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère			
	Peyzac-le-Moustier		Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère		
	Saint-Léon-sur-Vézère			Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère	
	Thonac			Ligne estival n°15- Vallée de la Vézère	
	Tursac				

	Offre inexistante
	Offre inadaptée (pas d'aller ou de retour, départ trop tôt ou départ trop tardif..)
	Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (1/2 journée)
	Possibilité de séjour de 2 à 4h maximum (2 fois une 1/2 journée)

→ Des possibilités de séjours à la journée et la ½ journée dans les 3 pôles locaux de la CCVH et le pôle extérieur de Sarlat à 8 communes situées dans la vallée de la Vézère.



LES ESTIVALES VALLÉE DE LA VÉZÈRE



LES ESTIVALES SARLAT-LA-CANÉDA → LES EYZIES-DE-TAYAC-SIREUIL → SARLAT-LA-CANÉDA





Part modale du vélo pour se rendre au travail à l'échelle du territoire : 0,6%
(5,1% pour la marche)

Des services de location sont présents sur le territoire :

- **VAE en libre service** : 18 vélos à assistance électrique en libre service sont disponibles au Bugue, aux Eyzies, à Rouffignac et à Montignac. Les 30 premières minutes sont gratuites, puis 2 à 3 euros de l'heure. Les habitants ont la possibilité d'obtenir un Pass permettant une pratique gratuite les 3 premières heures.
- **VAE en location longue durée** : la CCVH met en location des vélos à assistance électrique :
 - 20€ pour 15 jours (plein tarif)
 - 30€ pour 1 mois (plein tarif)
 - 70€ pour 3 mois (plein tarif)

- 495 utilisateurs en 2020
- Une utilisation essentiellement par des touristes / visiteurs pour une pratique de loisir.
- Un service globalement apprécié des utilisateurs

Données : enquête réalisée en 2020

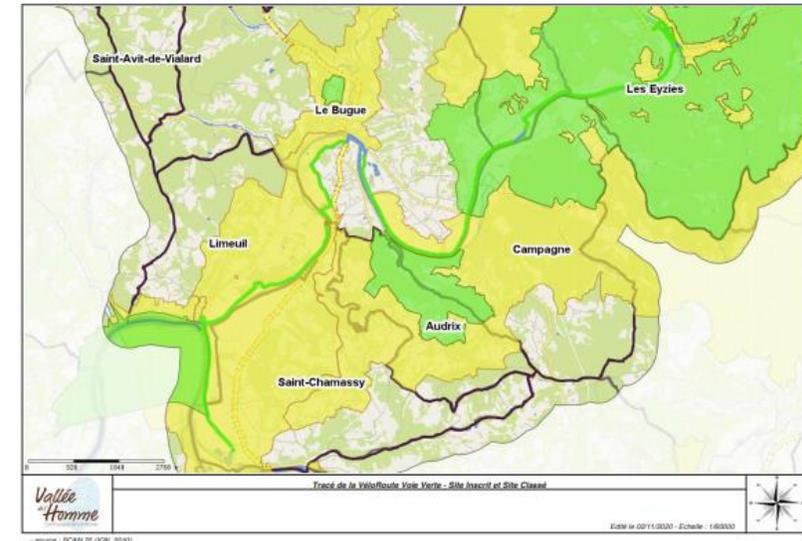
Aide à l'achat de VAE à hauteur de 200€

200 km d'itinéraires vélos balisés via des routes secondaires identifiés, mais absence d'aménagements sécurisés sur le territoire.

Un seul réparateur de vélo (VTT) à Coly-Saint-Amand

Un projet de Véloroute voie verte approuvé en 2018, entre le Bugue et les Eyzies. Une enquête public est en cours. A terme, la Véloroute rejoindra Limeuil à Aubas, soit une distance de 60 km.

Véloroute Voie verte en projet



Notice paysagère, 2020

Covoiturage



- 2 « aires » de covoiturage sont présentes à Montignac-Lascaux et Le Bugue
 - Peu de places sont disponibles (4 par aires)
 - Les aires de stationnements sont enclavés, non visibles depuis la route principale et ne sont pas signalées, ce qui entraîne la création d'aires informelles
- Le territoire ne dispose pas de plateforme de covoiturage locale ou de dispositif de covoiturage/ autostop organisé

Aire de covoiturage située à Montignac-Lascaux



Places de covoiturage mixées
avec des places pour personnes
handicapées ?

Transport à la demande



- Service de transport accompagné assuré par le CIAS en direction des bénéficiaires
- TAD social mise en place sur la commune de Montignac-Lascaux : un agent de la mairie est mis à contribution par la mairie pour transporter les personnes fragiles afin de les conduire vers des endroits de première nécessité.

→ Absence d'un Transport à la demande ouvert à tous les public à l'échelle de la CC



- Une maison France Service est présente sur la commune de Montignac-Lascaux (et bientôt au Bugue). Les MFS permettent de rapprocher les services publics des usagers et donc d'éviter des déplacements pour un motif administratif
- Un espace de Coworking « La Tuyauterie » est également présent à Montignac-Lascaux. Les espaces de coworking ont une double fonction :
 - Ils permettent la pratique du télétravail de manière confortable à proximité du lieu de domicile ;
 - Il favorise l'implantation d'activité en permettant de domicilier des entreprises
- **Des services condensés sur la commune de Montignac-Lascaux**

La notion de démobilité encourage à penser des modes de vie moins dépendants de la voiture et prône une organisation de la ville et du quotidien visant à réduire, éviter, effacer, supprimer les déplacements subis, non désirés.

Le développement du télétravail nécessite une connexion haut débit sur l'ensemble du territoire. Actuellement, seule la commune de Montignac-Lascaux est couverte (à 20%) par un réseau fibre.



Source : ARCEP

Vallée

3 - LES ACTEURS DE L'ECOSYSTEME DE MOBILITE

de l'

Homme

Communauté de Communes

LES ENTRETIENS REALISES

INSTITUTIONS SUPRA-TERRITORIALES



PETR du
Périgord Noir



DDT 24



NAM



La Région

ACTEURS TOURISTIQUES

Office de tourisme
de la Vézère



Lascaux - Dordogne
Vallée Vézère
Office de Tourisme

Grand site de
France



15 entretiens menés
avec des acteurs
diversifiés intervenant
sur le territoire



Association Le Pieds
Allez Triez



Mission Locale du
Périgord Noir



Ader Mobilité



Association
AIB Espace de
Coworking « La
Tuyauterie »



Commune de Le
Bugue



Le Bugue
site officiel

Les Eyzies



Commune Des Eyzies

Commune de Montignac-
Lascaux



ACTEURS LOCAUX

COMMUNES « POLES »

Acteurs

Principaux constats



Les réflexions en cours



**Direction des
Transports
Ferroviaires de
Voyageurs (DTFV)**

- La ligne Agen <> Périgueux est une ligne en mauvais état avec des sections qui sont proches de la fin de vie, avec actuellement la section Agen-Monsempron-Libos qui est interrompue en raison d'un éboulement.
- L'objectif est de revenir à des performances nominales, nécessitant la reprise de nombreux profils de courbes et de revoir la signalisation. Le projet de rénovation de la ligne est évalué aux alentours de 140 millions d'€.
- L'offre a évolué en décembre dernier dans le cadre de la convention d'exploitation TER 2019-2024 et de la démarche Optim'TER avec une remise à plat complète des horaires de TER pour améliorer l'offre : rajout d'1 AR avec pour objectif de créer une nouvelle liaison entre Périgueux et Sarlat.
- La gare de Mauzens-et-Miremont a été fermée fin 2020 du fait de sa faible fréquentation dans le cadre de la démarche Optim'Ter. Il a été décidé de mettre en place un système de transport à la demande et de se rabattre sur la gare des Versannes. Un système d'arrêt à la demande du train a été envisagé, mais selon les normes SNCF existantes, il est très difficile voir impossible de le mettre en place.
- La gare du Bugue n'est pas menacée même si les fréquentation reste faible car c'est un pôle touristique important. Il est dommage que la gare ne bénéficie pas d'un distributeur automatique de titres de transport
- Le guichet humanisé devrait être pérennisé en gare des Eyzies.
- Des études préliminaires de remise en état de la voie vont être lancées fin 2021 pour maintenir en toute sécurité la circulation des trains avec un horizon de réalisation compris entre 2028 et 2032.
- Le renforcement de l'offre passera nécessairement par une meilleure infrastructure.
- La Région incite les communes à mettre en place des aménagements en faveur des modes actifs (abris vélos) car elle (la région) peut les financer jusqu'à 70% avec un plafond de 70 000 €. La région prend aussi en charge 15 à 25% des investissements relatif à un pôle d'échange aux abords d'un point d'arrêt.
- Concernant l'intermodalité TER+CAR, et notamment avec les lignes estivales, cela reste à étudier avec les gares des Eyzies, même si les correspondances ne sont pas toujours faciles à mettre en place. C'est plutôt Sarlat qui a été ciblée dans la mesure où c'est une gare d'arrivée et qu'il y a d'autres lignes également en partance de cette gare.
- Sur le plan de la communication, ce n'est pas encore très efficace de combiner 2 modes (TER+ CAR) en termes de tarification. On est encore sur deux tarifications distinctes.

NB : l'ensemble des constats et réflexions en cours sont issus des personnes interviewées

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs institutionnels supra-territoriaux

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
  Direction des Transports Routiers de Voyageurs – Antenne de Périgueux	<ul style="list-style-type: none"> • La ligne 7 (Sarlat-Montignac-Périgueux), la ligne 8 (Montignac-Terrasson-Brive) et les 2 lignes estivales (13 et 15) ont été contractualisées en Délégation de Service Public (DSP) il y a moins d'un an pour une durée de 7 ans. Ce sont des lignes mixtes avec majoritairement du scolaire. • Peu d'évolution de la DSP par rapport à la précédente : 1) rajout des dessertes estivales – 2) rajout de bus au bio-GNV sur la ligne 7 • Une gamme tarifaire plus dense avec la création d'un AR et d'un titre hebdomadaire. • Très peu de fréquentation d'actifs et essentiellement sur la partie terminale des lignes. Les lignes sont très longues et la ligne 7 est orientée vers Périgueux pour offrir une desserte aux pendulaires et non vers Sarlat pour les actifs habitants Montignac. • Dans le cadre de la nouvelle politique régionale, l'objectif est de réaliser l'intermodalité entre le réseau routier régional et le réseau TER. • Le bilan de l'expérimentation des lignes estivales 13 (Sarlat – Les Eyzies – Sarlat) et 15 (Vallée de la Vézère) est à réaliser à la sortie de l'été avec la quasi certitude que la crise sanitaire ne nous permette de les évaluer de manière objective sur cette 1^{ère} année. 	<ul style="list-style-type: none"> • Il n'est pas prévu d'évolution sur les lignes car la DSP est récente (moins d'un an), mais il y aura certainement des ajustements dans les 2 / 3 dernières années du contrat. • L'objectif est de promouvoir les nouvelles dessertes axées sur le tourisme et d'avoir de la cohérence entre le volet routier et ferroviaire au niveau de la valorisation des gares, • Il est prévu prochainement un déploiement d'un système billettique léger sur les lignes avec l'opérateur Ubitransport.

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs institutionnels supra-territoriaux

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur du Périgord noir n'est pas ressorti de l'étude multimodale 2025-2030 du fait d'un faible report modal par rapport à d'autres bassins de mobilité proche d'agglomérations comme Périgueux, Limoges, Brive et Tulle. Le système d'information multimodale « Modalis » est intéressant à utiliser à condition qu'il puisse acquérir de la notoriété et puisse être diffusé au niveau des opérateurs économiques et touristiques. 	<ul style="list-style-type: none"> Dans le cadre de l'étude, il serait intéressant d'identifier une ligne qui pourrait répondre à des besoins locaux et notamment dans l'expression des besoins touristiques Le système d'information multimodal version 2 de « Modalis V2 » comprendra d'ici fin 2022/2023 un module du calcul d'itinéraire et un volet mobilité serviciel (Mobility As A Service) pour permettre également de la vente en ligne.
	<ul style="list-style-type: none"> Le PETR a mis en place le projet « Résidence Habitat Jeune » 16-30 ans en parcours pro (formation, CDD, Saisonnier, 1er emploi) car l'offre de location immobilière est faible, et ne correspond pas aux besoins des jeunes actifs/étudiants.. Ce dispositif permet à des jeunes de se rapprocher de leur lieu de travail ou d'études. 	<ul style="list-style-type: none"> Le PETR n'a pas d'actions réelles en lien avec la mobilité si ce n'est indirectement à travers le volet économique.
	<ul style="list-style-type: none"> Peu de territoires ont pris la compétence en Nouvelle-Aquitaine, mais dans le Périgord Noir, 3 CC sur 6 sont devenus AOM La CC Vallée de l'Homme est sans aucun doute la communauté de communes qui a le plus avancé sur les enjeux et préconisations liés aux changements climatiques 	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs pistes à explorer : <ul style="list-style-type: none"> la complémentarité train+vélo avec la possibilité de faciliter cette intermodalité en facilitant le transport du vélo dans le train et en lien avec la future vélo-route voie verte, La question des « démobilités » est aussi un levier important avec le développement du télétravail, des tiers-lieux, et de la manière dont les services peuvent se rapprocher des populations.

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs institutionnels locaux : les principaux pôles

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
	<ul style="list-style-type: none"> • Un manque de communication sur les lignes, leur fréquence, leurs dessertes etc.. ce qui explique en partie la faible fréquentation. • Le système d'information multimodale Modalis n'est pas connue • Une pratique informelle du covoiturage entre actifs et une aire de covoiturage présente à proximité de la salle des fêtes. • L'usage du vélo est assez complexe sur le territoire en raison d'une déclivité significative. Le vélo en libre-service ne fonctionne pas assez sachant que les habitants du territoire n'ont pas la culture du vélo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Le transport à la demande doit être encouragé et doit être développé via une plateforme dédiée. Si les lignes TC ne fonctionnent pas, il ne faut pas hésiter à les supprimer ou à les mettre en TAD, • La hausse significative du carburant pourrait conduire les individus à changer leur mode de déplacement ou favoriser le développement de voitures sans empreintes carbone (voiture à hydrogène par exemple) à condition de trouver le modèle économique. • Pas certain que le développement d'une ligne TC sur le corridor de la Vézère soit pertinent car les relations entre le Bugue/Les Eyzies et Montignac ne sont pas massifs.
	<ul style="list-style-type: none"> • Le problème avec la ligne « Les estivales » concerne la durée du trajet. Pour faire Montignac - le Bugue, il faut une bonne heure et il faut prendre en compte les embouteillages sur les axes principaux. • Le système d'information multimodale Modalis n'est pas connue • Pas de connaissance d'une aire de covoiturage informelle dans le centre-bourg. • Les personnes qui veulent covoiturer, stationnent leur véhicule devant la mairie ce qui génère du stationnement ventouse toute la journée sur un lieu fortement fréquenté • L'absence de culture vélo chez les habitants • Absence d'espaces de coworking d'où la réunion avec l'A.I.B pour étudier l'opportunité de créer un espace de coworking. Le Bugue ne manque pas d'espace mais le défi reste l'animation de ces espaces. 	<ul style="list-style-type: none"> • Au niveau ferroviaire, il serait opportun de continuer à développer ce service et de réétudier les horaires afin qu'elles correspondent davantage aux attentes des utilisateurs. • Le travail en cours au niveau de la voie verte doit être encore à améliorer notamment concernant les zones partagées. C'est un projet porteur, notamment pour rejoindre les campings. • En réflexion de pouvoir apaiser la circulation et proposer des solutions de stationnement. La vitesse de circulation de la rue de Paris est excessive et les panneaux et les coussins berlinois ne suffisent plus à modérer la vitesse de transit.

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs institutionnels locaux : les principaux pôles

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
 <p>Les Eyzies</p>	<ul style="list-style-type: none">• Les circuits des navettes « les estivales » sont une attente forte pour les territoires afin de sortir des lignes interurbaines longues qui présentent leurs limites sur le plan local. Il serait opportun de réaliser une enquête pour identifier le profil des usagers, leur tarification et leur opinion sur l’offre.• Le système d’information multimodale Modalis n’est pas connu• Il y a une forte volonté de structurer les aires de covoiturage plutôt que de laisser se développer du covoiturage informel avec un réel intérêt des habitants.• Il n’existe pas d’aires de covoiturages aménagées.• Les parents déposent toujours leurs enfants en voiture. Il y a la volonté aux abords des écoles de mettre en place des parkings vélo avec des arceaux.• Le vandalisme peut être un frein à l’usage du vélo	<ul style="list-style-type: none">• Il y a une forte volonté de structurer les aires de covoiturage plutôt que de laisser se développer du covoiturage informel et cela répond également aux objectifs du PCAET• La communauté de communes s’est fortement engagée dans la réalisation de la voie verte avec le balisage en cours d’itinéraires bis pour éviter les voies principales. La voie verte passera derrière la gare d’où l’enjeu de bien la desservir.• Le vélo à assistance électrique est un axe intéressant à promouvoir car la voie verte va inciter les gens à se déplacer sur des distances plus longues, ce qui aura probablement un effet de levier sur la pratique à vocation de loisirs mais aussi quotidienne.• Il existe une réflexion sur la location de véhicule électrique sur les aires de camping-cars ou pour les touristes qui arrivent à la gare.

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs institutionnels locaux – Le Tourisme

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
 <p>Grand site de France</p>	<ul style="list-style-type: none"> Sur le plan de la fréquentation touristique, on ne note pas une sur-fréquentation, contrairement à d'autres Grands Sites France, Le Périgord Noir est le produit d'appel en tant que destination touristique à l'échelle nationale et européenne et non pas la vallée de la Vézère. On note quelques congestions de trafic en Août à l'exemple de l'entrée à Sarlat. 37% des touristes sont étrangers et le panier moyen par jour d'un touriste est de 64€, ce qui est 2 fois supérieurs au panier moyen d'un touriste (35€/jour) 	<ul style="list-style-type: none"> En mai 2021, le réseau des Grand Sites de France a publié un cahier technique sur « Comment développer une offre sans voiture dans les Grands Sites de France ? ». On peut ainsi se référer à la création de séjours packagés écomobiles, sur le Grand Site de France du Cirque de Navacelle. Le principe est d'identifier des possibilités d'intermodalité, ce qui implique d'associer tous les prestataires de tourisme et d'appréhender leurs besoins et moyens dédiés (loueurs de canoé, centre équestre, transporteurs, velocistes...) Sensibiliser certains publics comme les campings-caristes en les incitant à utiliser le vélo pour se déplacer. L'initiative de Monsieur Gé Kusters, gérant du camping paradis a été rappelé en ayant mis en place des solutions de covoiturage auprès de sa clientèle.
 <p>Office de Tourisme de la Vallée de la Vézère</p>	<ul style="list-style-type: none"> La fréquentation touristique à l'année est d'environ 1 Millions de visiteurs. La majorité des touristes viennent en voiture et en camping-car et très peu en transport collectif. La communication sur les lignes régionales estivales a été compliquée avec des supports communicants qui sont arrivés tardivement. Peu de promotion auprès des prestataires de tourisme du Pass Escapade proposée sur le TER en été, Pour les campings-caristes, beaucoup d'entre eux sont équipés en vélos mais c'est encore loin d'être la majorité, mais on note le développement de Vélo à Assistance Electrique (VAE) chez ces publics depuis l'année dernière. Au niveau des offices touristiques, on ne note pas beaucoup de réclamations sur le thème de la mobilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Un vrai plan de communication serait opportun pour valoriser la ligne TER et notamment les gares du territoire des Eyzies et du Bugue ainsi que l'ensemble des offres qu'elles soient cyclables ou en transport collectif. On peut noter que des exigences en matière de mobilité touristique apparaissent avec le temps, plutôt en milieu urbain et moins en milieu rural. La réalisation de la vélo route-voie verte peut être un levier fort pour attirer une clientèle touristique d'itinérance. L'itinérance vélo doit s'accompagner d'autres services comme des points d'accueil, points d'eau, de réparation vélo, de consignes...et aussi être mis en cohérence avec la politique vélo de la Région et de la SNCF (accueil des vélos dans les trains ou dans les autocars équipés de porte-vélos)

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs privés locaux

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
	<ul style="list-style-type: none"> • Près de 1100-1200 jeunes de 16 à 25 ans accompagnés à l'échelle du Périgord Noir et environ une quarantaine dans la CCVH • A l'échelle du Périgord Noir, 60% des jeunes déclarent ne pas être mobile au-delà de leur commune ou canton de résidence., 45% n'ont aucun moyen de transport.(même pas un vélo), 10% se déplacent à vélo et en cyclo et seulement 3% utilisent exclusivement les transports en commun. • 44% des jeunes ont le permis, ce qui rend les autres dépendant d'un tiers ou de devoir utiliser des modes alternatifs. • La Mission Locale utilise les aides du Fond Social du Travail Temporaire (FASTT) pour les jeunes qui sont en intérim. Le FASTT proposent des locations de véhicule pour les personnes en intérim et elle d'intérim ou sont réguliers sur certaines missions. A titre expérimentale la ML propose des aides pour le permis à destination des jeunes. • Elle réalise régulièrement des ateliers mobilités auprès des jeunes. L'idée étant de voir avec eux ce que recouvre la notion de mobilité physique et psychologique. 	<ul style="list-style-type: none"> • Avoir accès à un transport collectif de type scolaire en articulation avec les acteurs du territoire et le besoin des populations. • Ce n'est pas seulement l'outil qui fait la mobilité, donc il est intéressant d'avoir des partenaires qui puissent faire l'accompagnement après prescription. • Pour le covoiturage, il serait pertinent d'organiser des lignes de covoiturage dynamiques (avec des arrêts de bus qui pourraient être mutualisés) pour être plus efficaces que les transports collectifs. • De mettre en place des partenariats entre jeunes et seniors pour des services (faire les courses en échange du prêt de la voiture du sénior) • Travailler en partenariat avec les entreprises, avec la mise en place du covoiturage ou des solutions partagés entre salariés, apprentis et personnes en formation.
	<ul style="list-style-type: none"> • A l'échelle de la structure, environ 700 personnes bénéficient de leur aide • 4 volets d'intervention : <ul style="list-style-type: none"> • Le développement vers mobilité autonome et de la sensibilisation au transport collectif, • La gestion et animation d'une auto-école sociale avec une E-car, • La location de véhicule, • La location de vélo (7-8) présent dans la résidence habitat jeune à Sarlat, • Un service formation (entretien, collectivité). 	<ul style="list-style-type: none"> • A noter l'expérience en Corrèze du dispositif Ecosyst'M qui a aidé à redynamiser le commerce local. Le principe étant de proposer un covoiturage à prix réduit (5 cts/km) pour les personnes les plus fragiles via une monnaie locale à réutiliser sur le territoire. • Des convention d'autopartage entre seniors et actifs (de nombreux seniors utilisent peu leur voiture) • la promotion des transports collectifs et d'une plateforme d'information et de mise en relation sur les mobilités alternatives.

Les grands enseignements des entretiens – Les acteurs privés locaux

Acteurs	Principaux constats 	Les réflexions en cours 
	<ul style="list-style-type: none">• Le développement économique sur le secteur est très orienté sur le secteur touristique, en favorisant plus les activités touristiques que les commerces : en termes de signalétique, on indique bien la localisation 200 mètres en amont de l'aquarium du Périgord Noire mais en aucune manière le cœur de bourg du Bugue.• Difficultés de stationnement dans le bourg du Bugue à proximité des commerces avec de nombreuses voitures ventouses et le manque de rotation devant les commerces et services,• Difficulté d'accès au territoire en transport collectif qui bénéficie de peu d'offres et dont les grilles horaires sont compliquées à comprendre.• Manque de communication sur le covoiturage et il n'a pas connaissance d'une aire de covoiturage située avenue de la Libération.	<ul style="list-style-type: none">• Manque des aménagements cyclables et de nombreux chemins intéressants pour la randonnée ne sont pas accessibles car privés. Il serait pertinent d'identifier les chemins privés en demandant des autorisation de passage, ce qui permettrait de créer des continuités cyclables
	<ul style="list-style-type: none">• À Montignac, il est difficile de faire du vélo car il n'y a eu aucune politique en ce sens (infrastructures et tracés).• Un sondage a été réalisé auprès de nos adhérents et les 1ers résultat mettent en exergue un souhait de pouvoir se déplacer en ville pour des petits déplacements de moins de 3 mn en voiture. Il manque une dynamique locale pour favoriser une politique cyclable notamment en matière d'aménagement (pistes cyclables, espaces protégés...).	<ul style="list-style-type: none">• Nous avons l'idée de créer des ateliers d'autoréparation où les gens peuvent réparer leur vélo, accompagnés de professionnels si besoin. Les adhésions se feraient à l'année.• Nous avons la volonté de supprimer les petits déplacements en voiture et de favoriser le vélo ainsi que la pratique du covoiturage.

Synthèse des entretiens : focus sur les constats et enjeux par publics



SENIOR

- Sur Montignac, un agent de la mairie est mis à contribution par la mairie pour transporter les personnes fragiles afin de les conduire vers des endroits de première nécessité.
- Le CIAS ne répond qu'à une partie des attentes sur le territoire au travers de ces bénéficiaires actuels : manque de visibilité et de communication du dispositif.
- Réflexion sur la création d'une plateforme de mise en relation Jeunes/Séniors permettant aux publics de s'inscrire et d'être récupérés chez eux 1 à 2 fois dans la semaine pour se rendre dans les principaux pôles d'activités du territoire.



JEUNE

- L'accès au permis de conduire est nécessaire car la voiture reste le mode privilégié (autonomie),
- Le réseau ferré est très utilisé chez les jeunes pour les déplacements liés aux études sur la ligne Périgueux-Agen,
- Une méconnaissance des publics jeunes des lignes de transports collectifs routiers : absence de communication dédiée et faible attractivité de l'offre.
- Le covoiturage longue distance est dynamique chez les jeunes mais reste peu pratiqué à l'échelle locale.



ACTIF

- Les actifs ont généralement 2-3 voitures et sont peu intéressés pour se reporter sur les modes alternatifs car ils ne sont pas adaptés à leurs besoins de déplacements pendulaires (absence d'offres en transport en commun dédié, absence d'infrastructure cyclable...)
- Le train est pas mal utilisé par les actifs entre les Eyzies et Périgueux (matin et soir).
- La principale difficulté est de relier la gare à leur lieu de travail (et inversement) d'où l'utilisation du vélo mais il n'existe pas de boxs sécurisés pour stationner son vélo à la gare ou alors il faut le transporter avec soi dans le train.
- Pour le covoiturage, il se fait de manière informelle à l'exemple du Pôle Préhistoire avec plutôt des liaisons dans l'axe Sarlat-Périgueux que Bergerac-Brive via Montignac.



PERSONNE PRECAIRE

- Pour les personnes en insertion il y a une action locale avec la Maison France Service qui est installée à Montignac et qui sera bientôt présente au Bugue.
- Le CIAS faisait auparavant des prêts de Mobylette, et la Mission Locale a une action en faveur du permis. Il n'est pas certain que l'ensemble des bénéficiaires éligibles connaissent les services du CIAS.
- Sur le Bugue, les Eyzies, Il n'existe pas de dispositif de prêts de mobylette/scooter à l'instar de ce que propose l'ADER à Terrasson



TOURISTE

- Les gares du Bugue et des Eyzies sont éloignées des centres-bourgs avec un cheminement qui n'est pas aménagé ce qui ne facilite pas l'attractivité de la gare pour les visiteurs non véhiculés.
- Les visiteurs en camping-cars prennent leur vélo ou prennent des vélos libre-service de la CCVH.
- L'objectif serait d'attirer une nouvelle clientèle avec des locations de voiture sur site et sur les pôles stratégiques depuis Condat-Sur-Vézère, à Périgueux

4 - LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE AUPRES DES HABITANTS

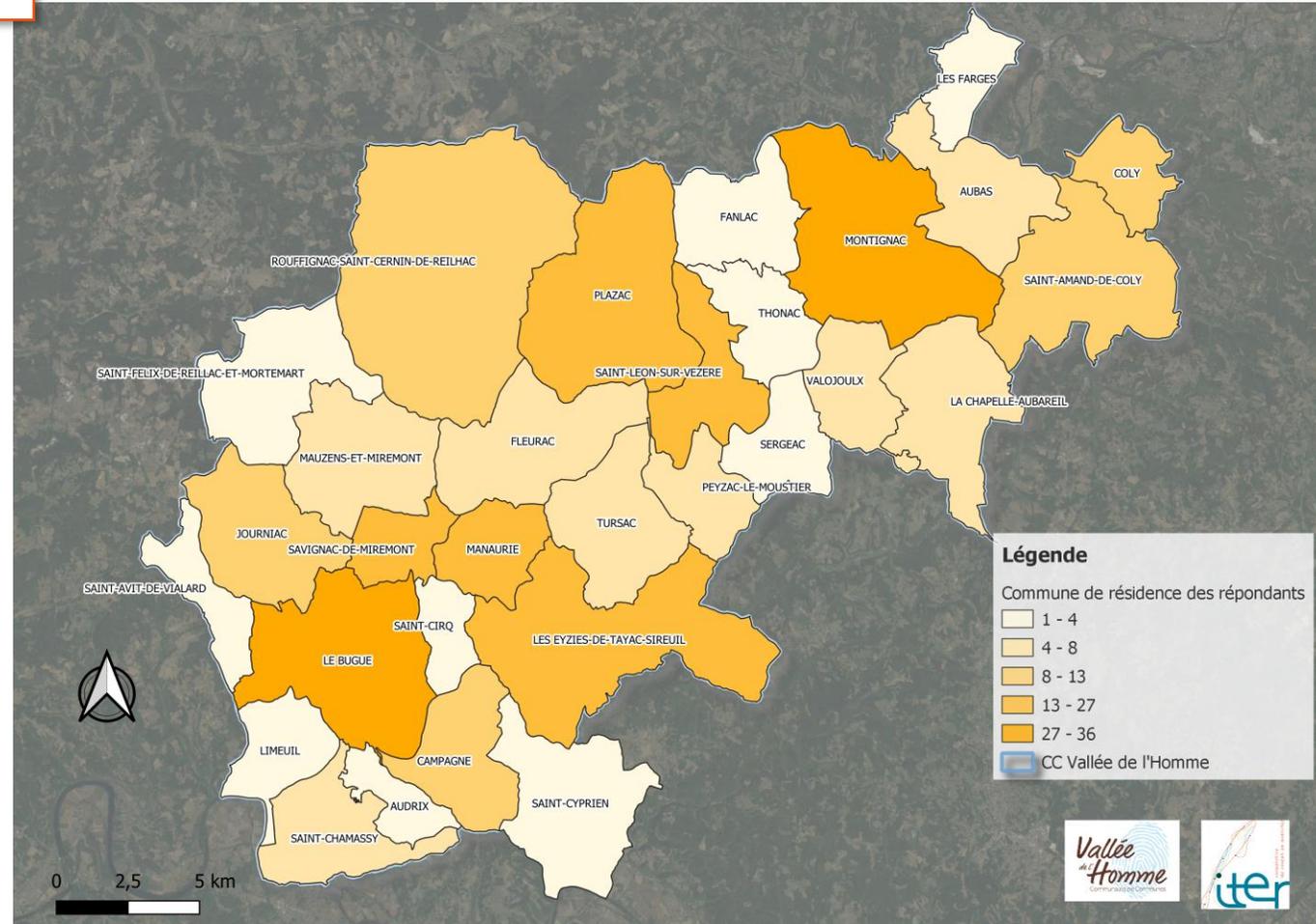
Profil des répondants : 262 réponses analysées

- 6 communes regroupent 56 % des répondants
- 13,7% des répondants résident au sein du Bugue
- Répartition assez hétérogène et en adéquation avec la démographie

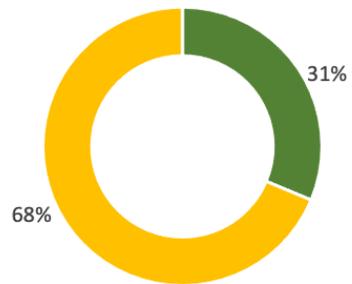
- Les répondants sont en majorité des salariés (40%), puis retraités (34%) et travailleurs indépendants (15%)
- Les répondants ont entre 45-59 ans (32,6%), suivi de près par les 60-74 ans (31,8%).
- Les personnes de moins de 30 ans, et en particulier les jeunes de moins de 18 ans sont très peu représentés.



Commune de résidence des répondants

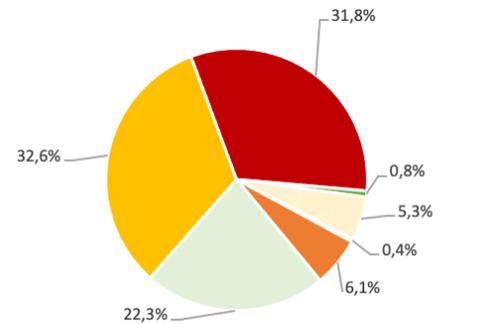


Vous êtes ?



■ Un homme ■ Une femme

Dans quelle catégorie d'âge vous situez-vous ?



■ De 16 à 18 ans ■ De 19 à 29 ans ■ De 30 à 44 ans ■ De 45 à 59 ans
■ De 60 à 74 ans ■ Moins de 15 ans ■ Plus de 75 ans

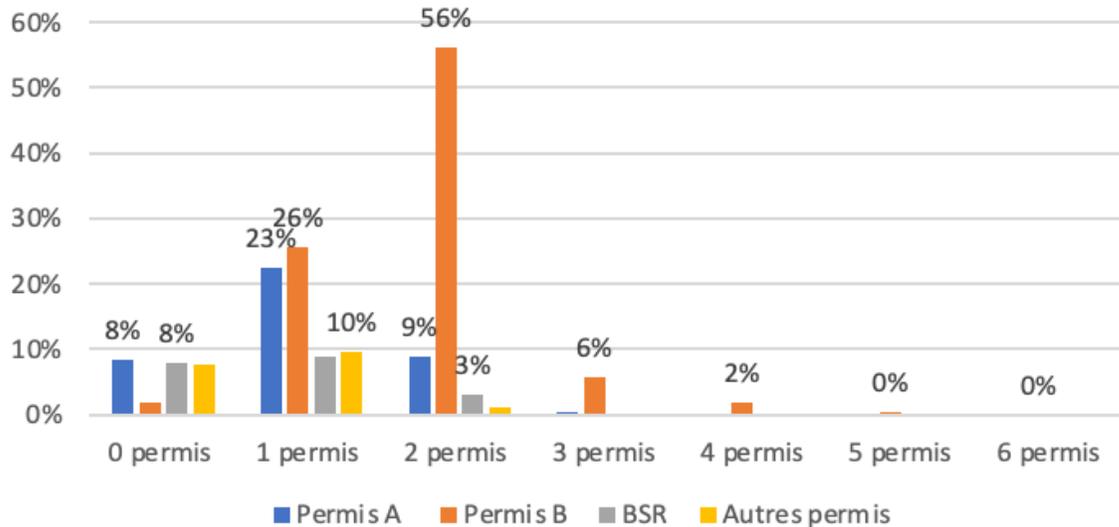
*Nombre de répondants

Profil des répondants : 262 réponses analysées

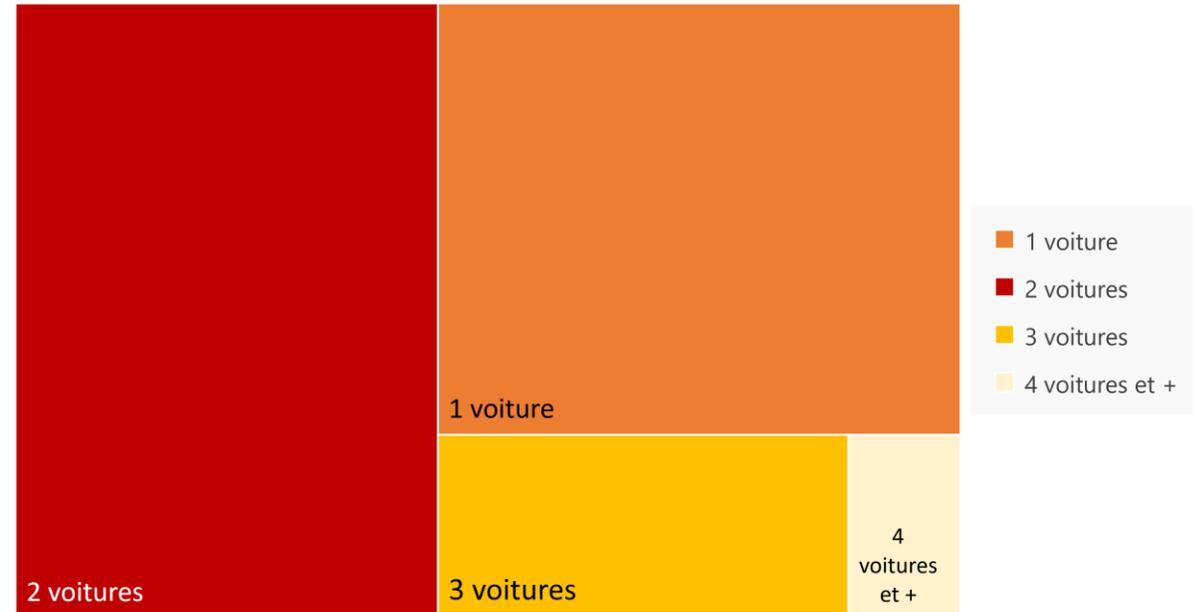


- 72,5 % des répondants vivent dans un ménage avec au moins un jeune de -18 ans.
- 98,5% vivent dans un ménage motorisé, dont 44% avec au moins deux voitures.
- Sur les 90% de répondants ayant déclaré avoir au moins un vélo, 35% d'entre eux possèdent deux vélos.

Combien de personnes possèdent un permis de conduire au sein votre ménage ?



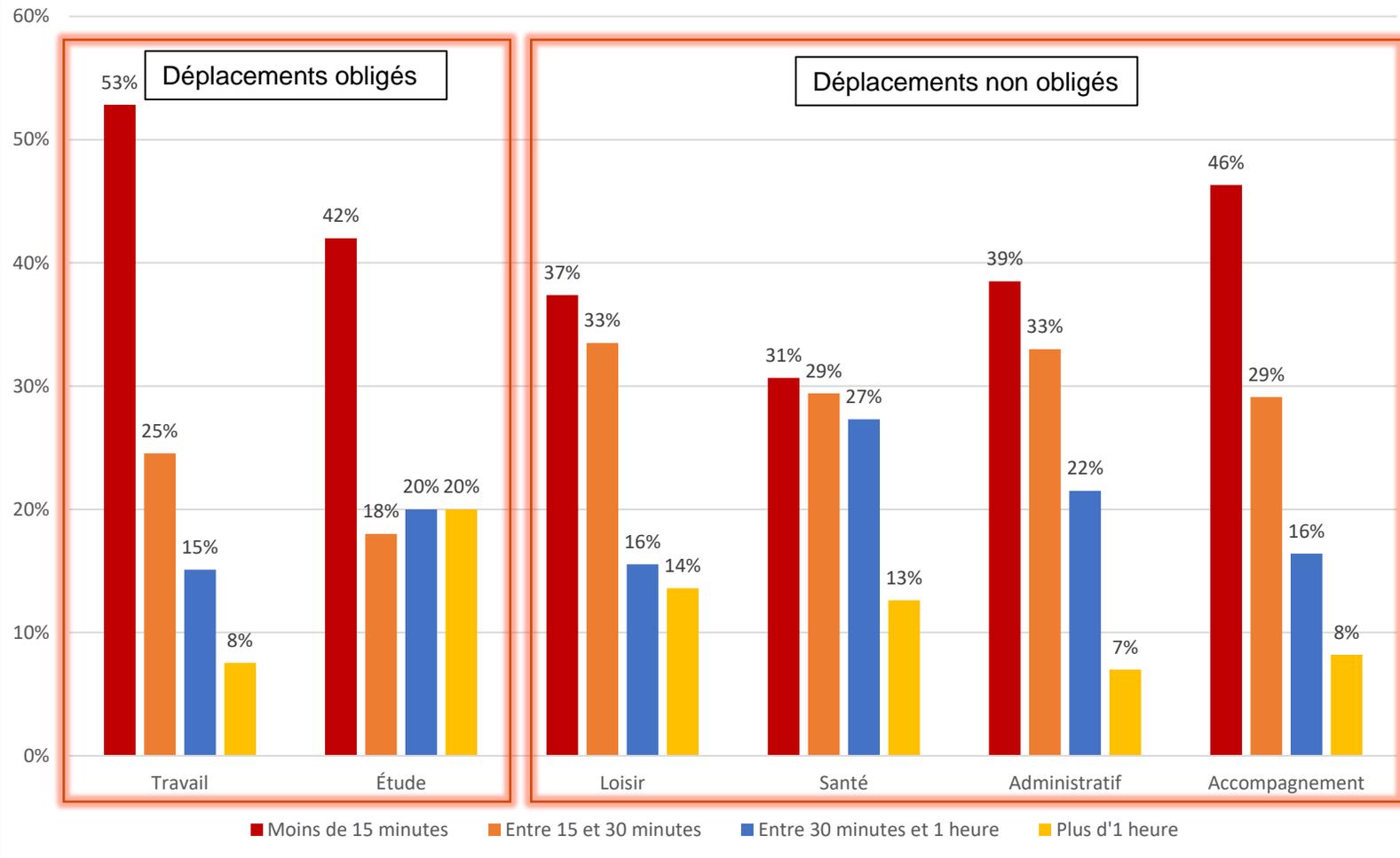
7. Combien de véhicules/moyens de déplacements avez-vous au sein votre ménage ? Voiture



- Sur les 98,1% des répondants déclarant avoir au moins un véhicule :
 - 38,1% possèdent 1 véhicule
 - 43,8% possèdent 2 véhicules
 - 12,7% possèdent 3 véhicules
 - 3,7% en possèdent 4 ou plus
- 60% des répondants sont donc multi-motorisés
- 1,9% des répondants n'ont pas de voiture et sont donc captifs des transports publics ou d'un tiers conducteur



Pouvez-vous nous préciser quels sont les temps moyens par trajet pour chaque motif de déplacement ?

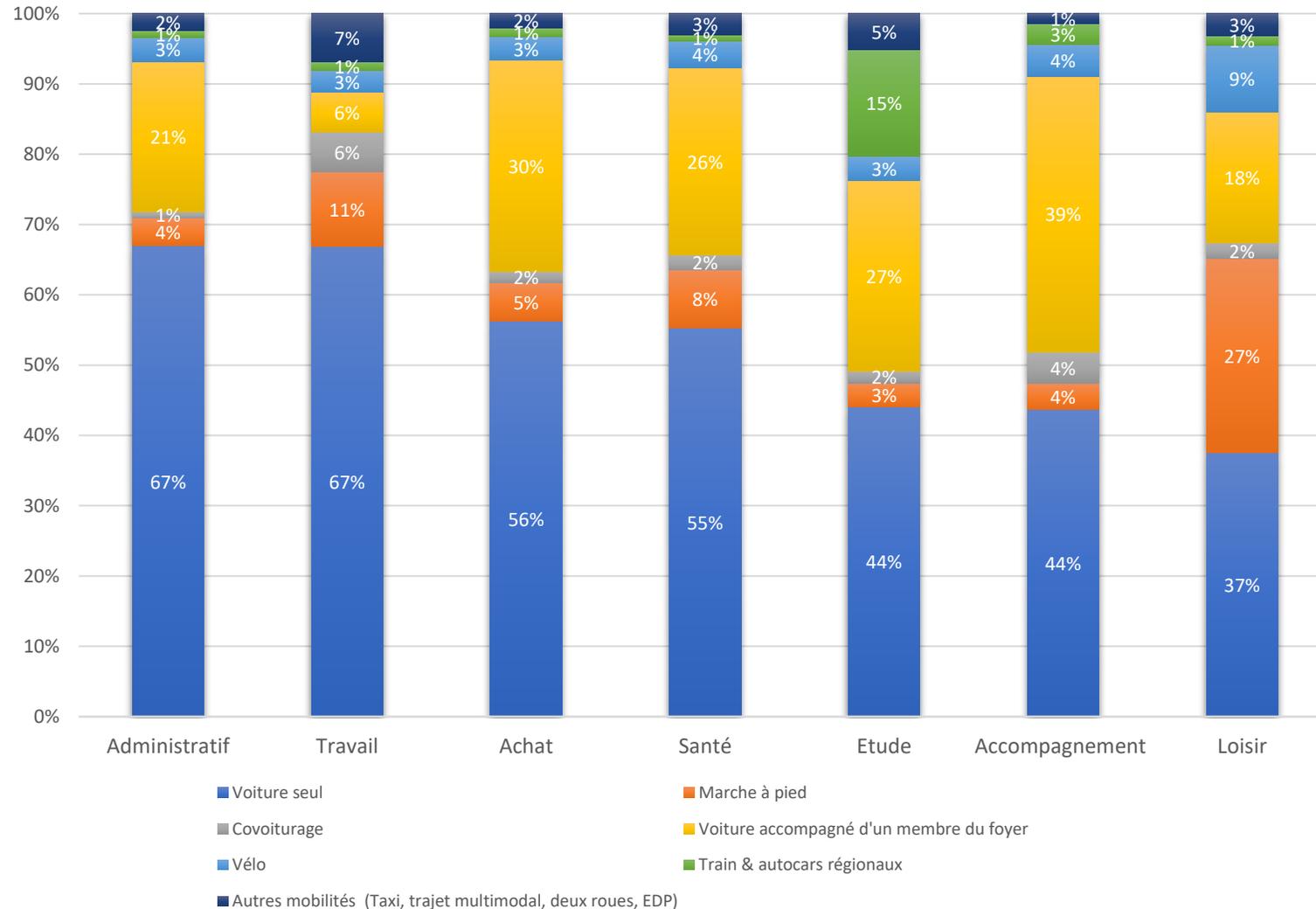


Temps de trajet :

- Tous motifs confondus, les déplacements de moins de 15 min sont majoritaires, en particulier pour le motif travail.
- Il existe donc un fort potentiel de report modal de la voiture individuelle vers les modes actifs.
- A l'opposée, 40% des trajets pour un motif étude et de santé font plus de 30 min

Pratique de déplacement : modes utilisés par motif

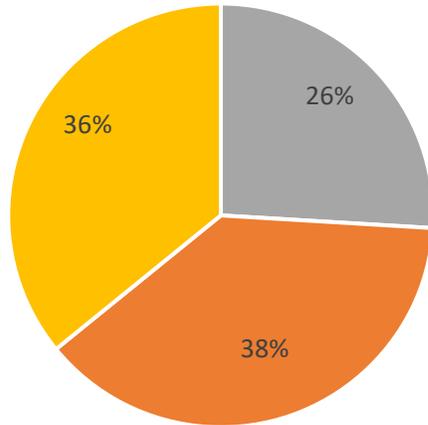
Quels modes de déplacements utilisez-vous le plus fréquemment pour les activités suivantes ?



- Pour le motif travail, 67% des répondants utilisent la voiture individuelle et 11% la marche à pied. A noter que 6% pratiquent le covoiturage (voir 12% si l'on intègre « voiture accompagnée d'un membre du foyer »)
- 36% des répondants se déplacent en vélo ou en marchant pour un motif loisir
- 61% des répondants usagers du train utilisent une gare en dehors de la CCVH, 23% des répondants prennent le train aux Eyzies et 16% au Bugue. Ces chiffres démontrent une faible attractivité des gares du territoire, qui peut s'expliquer par leur enclavement et leur niveau d'offre limitée.
- Peu de répondants sont intermodaux. Ceux qu'ils le sont enchainent la voiture individuelle avec le train

Pratique de déplacement : covoiturage

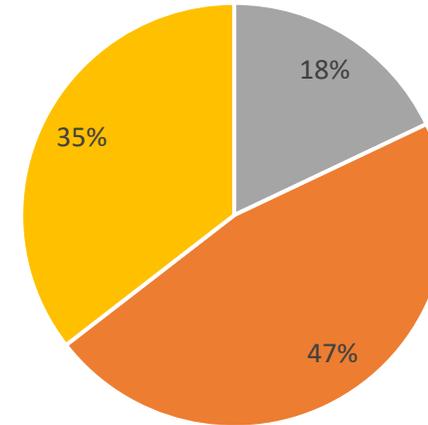
Connaissez-vous les sites internet de covoiturage pour les déplacements domicile-travail ?



■ sans réponse ■ Non ■ Oui



Avez-vous connaissance de l'existence d'aires de stationnement de covoiturage situées sur votre commune ou à ses abords ?

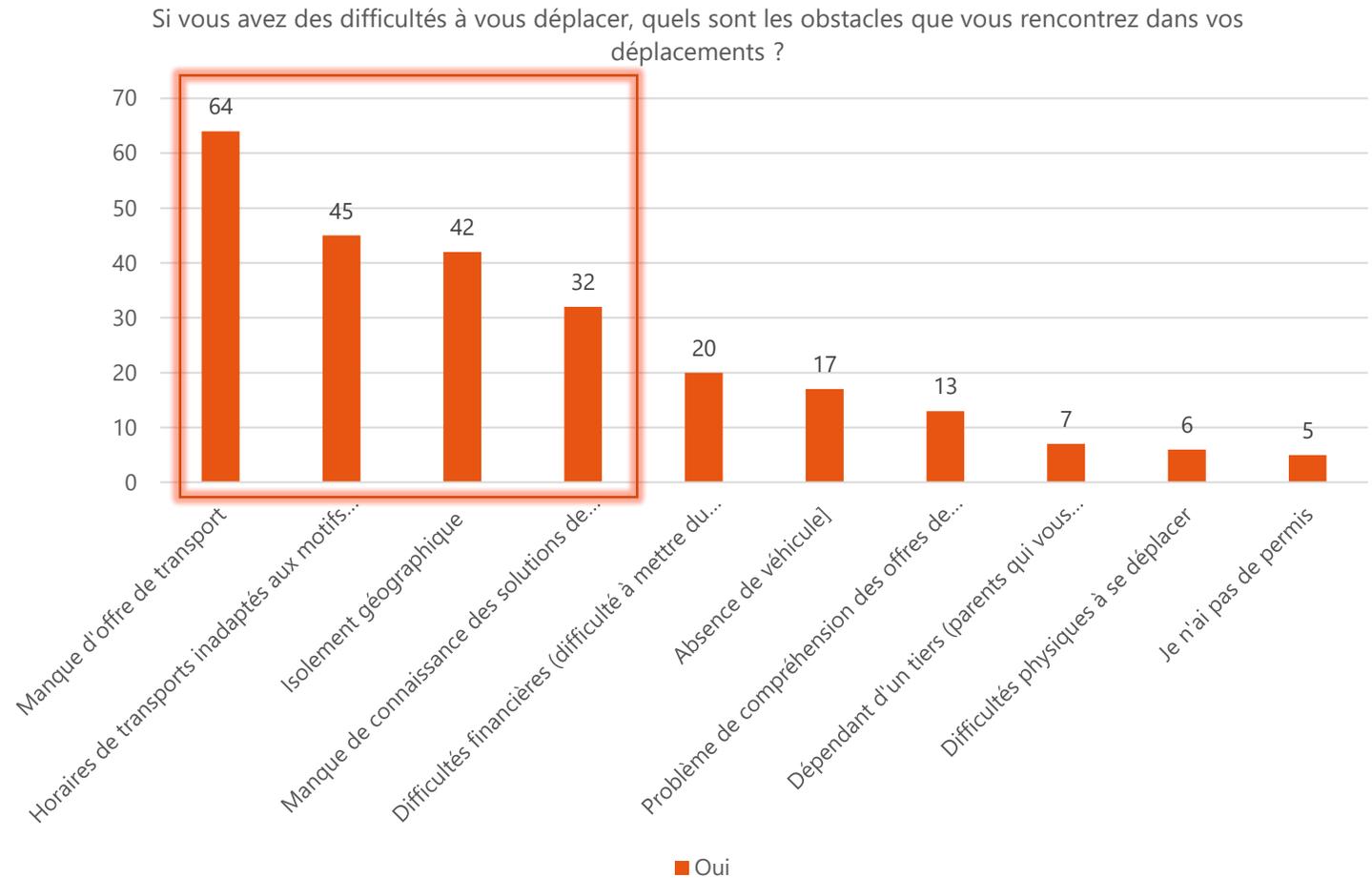


■ sans réponse ■ Non ■ Oui

- Près de 40% des répondants disent ne pas connaître les sites internet de covoiturage. Ce chiffre peut s'expliquer par la part importante des plus de 60 ans parmi les répondants, qui pratiquent peu le covoiturage organisé. En outre, le territoire ne possède pas de plateforme numérique locale de covoiturage.
- La moitié des répondants n'ont pas connaissance de l'existence des aires de covoiturage. Ce constat amène à repenser la visibilité des aires existantes et leur localisation.

Difficultés rencontrées

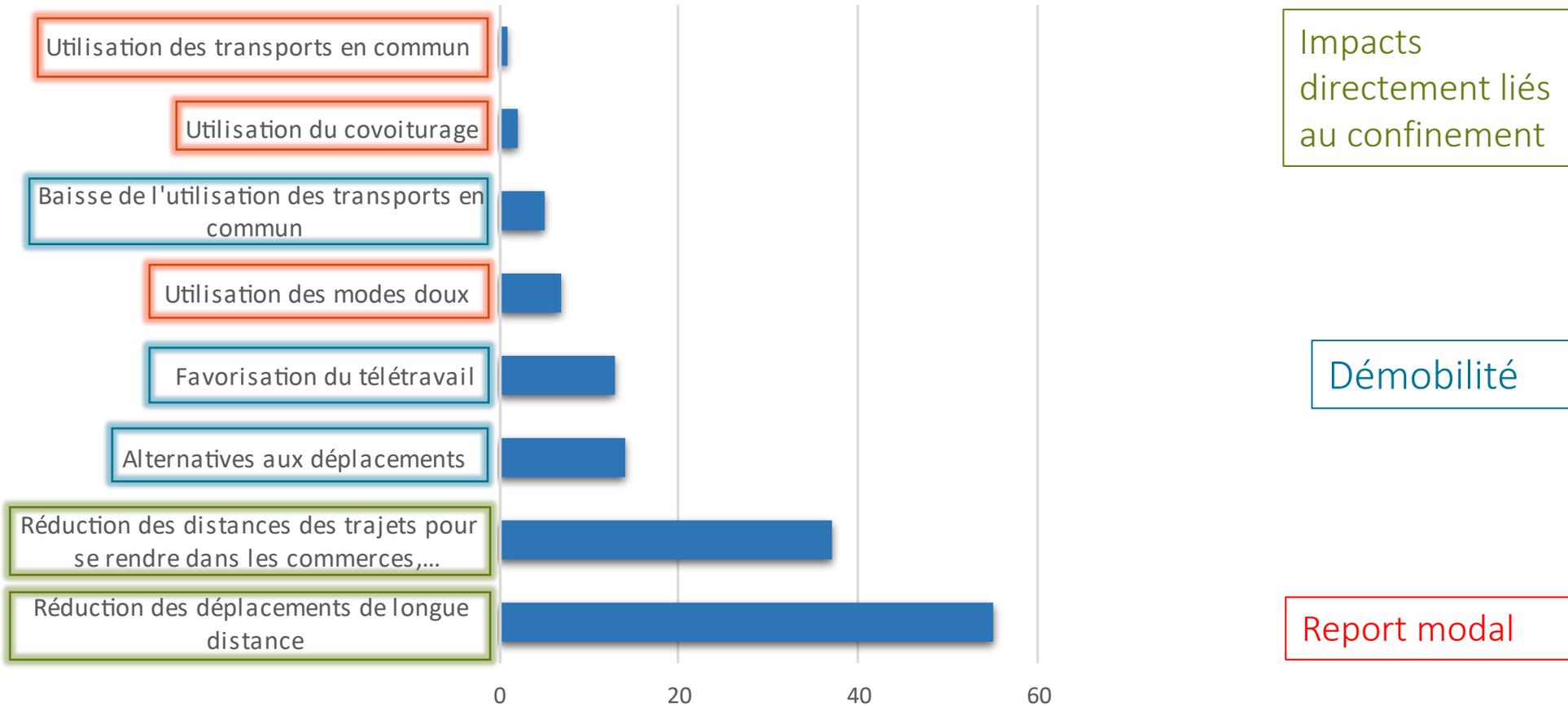
- Très peu de répondants (6%) déclarent avoir des difficultés à se déplacer sur le territoire, que ce soit en semaine, le week-end ou en période scolaire.
- Le COVID a eu un impact (léger) sur les déplacements : 11% (25 personnes) des répondants ont déclaré avoir des difficultés à se déplacer depuis la crise sanitaire.
- Le peu de difficultés rencontrées pour se déplacer peut s'expliquer par la **très grande majorité d'autosolistes** parmi les répondants.
- Néanmoins, les principales difficultés rencontrées pour se déplacer sur le territoire sont :
 - 1) Le manque d'offre de transport
 - 2) Les horaires de transport inadaptés aux motifs de déplacements
 - 3) Isolement géographique
 - 4) Manque de connaissance des solutions de déplacement sur le territoire



→ Un besoin affiché de développement d'alternatives à la voiture individuelle et de leur communication, et en particulier des transports publics

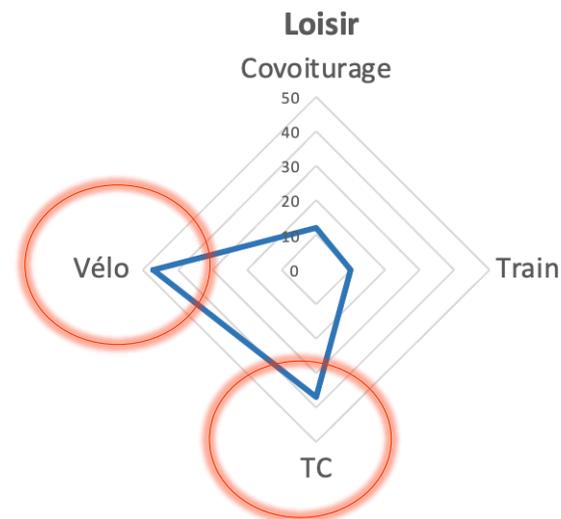
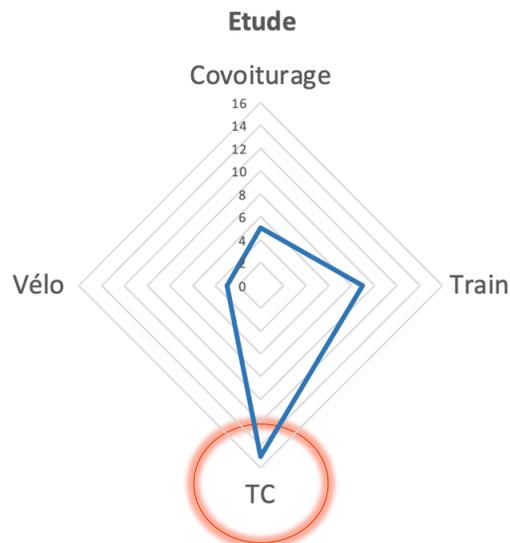
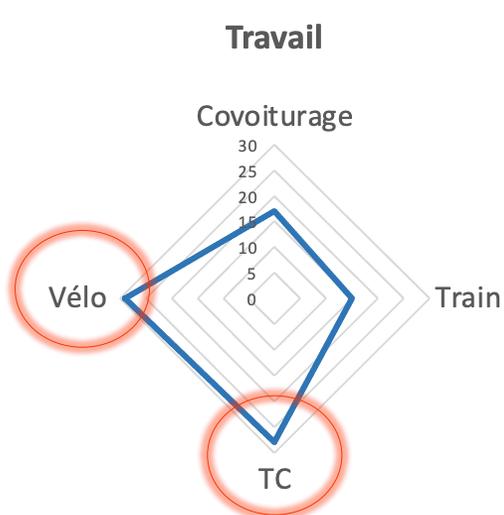
Impact de la crise sanitaire sur les déplacements

- 11% des répondants éprouvent des difficultés pour se déplacer depuis la crise sanitaire.
- 24% des répondants ont répondu avoir changé leurs manières de se déplacer suite à la crise sanitaire. Les changements évoqués sont :



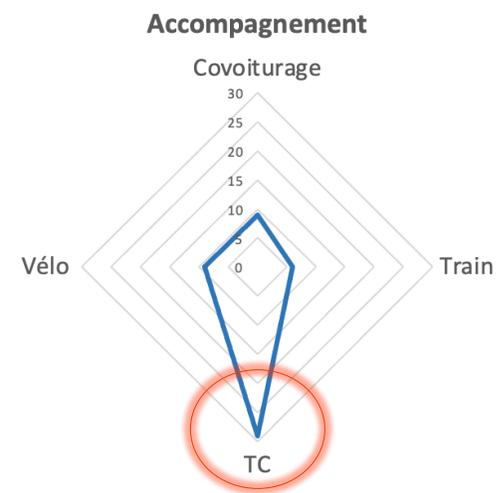
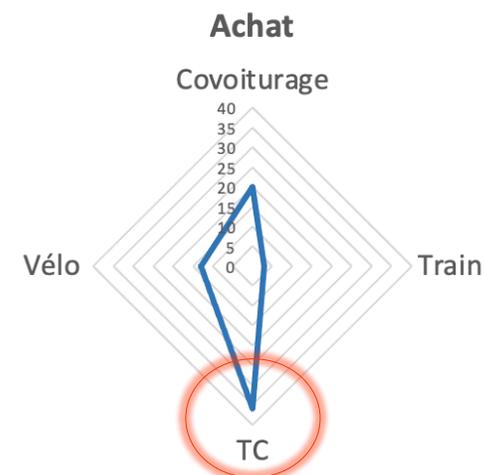
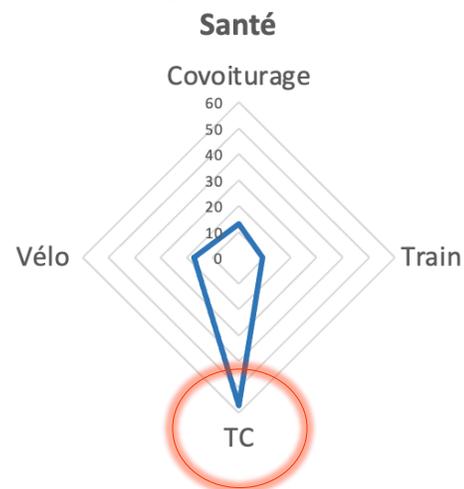
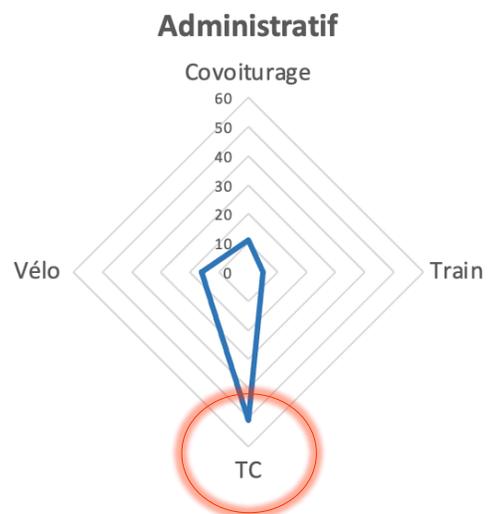
*En nombre de réponses

Mode de déplacement idéalement souhaité selon les motifs



Tous motifs confondus :

- Les TC sont revenus 271 fois
- Le vélo 147 fois
- Le train 65 fois et le covoiturage 94 fois



Les transports collectifs (lignes interurbaines, transport à la demande) sont plébiscités pour tous les motifs de déplacement

En nombre de réponses

Question ouverte

105 personnes ont émis des remarques et suggestions.



36 remarques pour **les transports en commun**, et en particulier un souhait d'étoffer l'offre existante (que ce soit en termes de cadencement ou de couverture) : « *Manque de transport en commun pratique et fréquent* ». « *Il serait vraiment super d'avoir une desserte de bus 3/4 fois par jour entre Brive et Sarlat en passant par nos communes .* »



29 remarques pour **l'amélioration et la sécurisation de la pratique des modes doux** sur le territoire, avec en particulier un souhait redondant de développer les aménagements cyclables : « *plus de chemins, voies vertes pour faire du vélo* ». « *Pour les cyclistes, la circulation sur des routes étroites, sinueuses, est dangereuse..* »



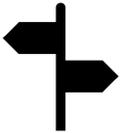
Une douzaine de suggestions pour **développer les mobilités partagées** sur le territoire (covoiturage et transport à la demande) : « *Plus d'aires de covoiturage et des applications adaptées (plus locale)* ». « *covoiturage ou auto stop partagé pour aller faire les courses ou se rendre dans la famille , chez des amis situés entre 30 et 50 km pour la 1/2 journée ou journée* »

Question ouverte - suite

- Mais aussi des remarques et suggestions :



- Pour la mise en place d'un **service de TAD** "*Pas assez de propositions de transports à la demande* "



- La **visibilité et l'accessibilité de l'information** demeure un point important quand à l'accès aux différents moyens de déplacement dans la Communauté de Communes.



- Pour optimiser les pratiques d'**intermodalité** « *Nécessité de coordonner l'ensemble des offres de transport, notamment autour des gares et du réseau de cars* ».



- Pour favoriser l'**électrification des modes de transport** : « *Augmenter les participations financières pour l'achat des VAE* ».

5 - LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS DE L'ENQUÊTE AUPRES DES TOURISTES ET VISITEURS

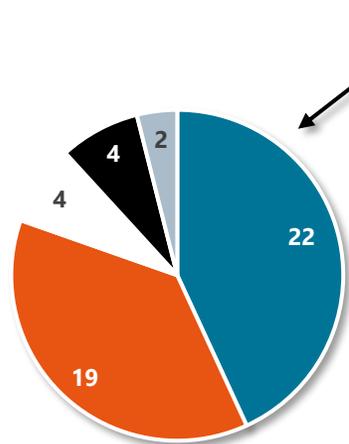
Profil des répondants touristes et visiteurs

→ 52 réponses ont pu être analysées. Le faible nombre de réponses amène à être modéré sur les analyses et conclusions de cette enquête.

Parmi les répondants :

- 23 étaient des femmes et 29 des hommes
- 4 étaient étrangers (Allemagne, Suisse et Belgique)
- 55% (29 personnes) venaient pour la première fois sur le territoire

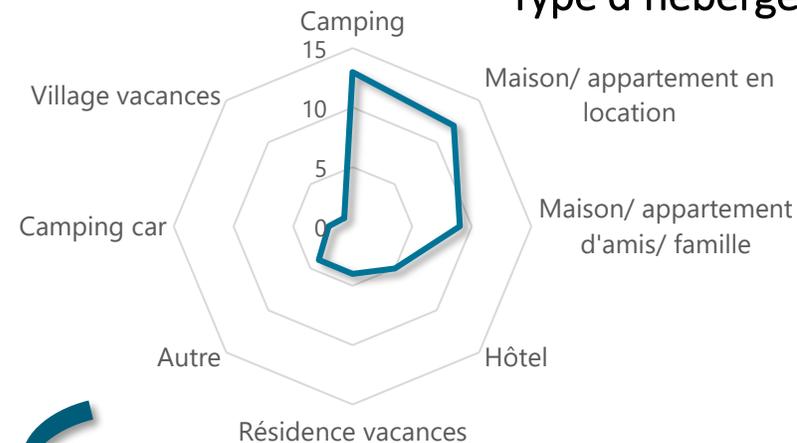
Vous êtes venu ?



- 39 personnes (78%) sont venu en voiture
- 5 en camping car
- 4 en intermodalité voiture + train
- 1 en intermodalité train + car
- 1 en intermodalité vélo + train

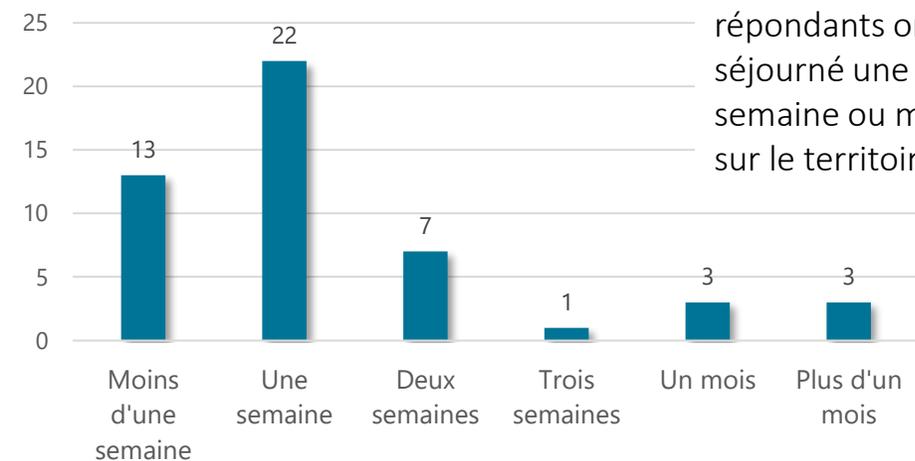
- En famille avec enfants Seul(e)
- En couple seulement
- Autre
- Entre amis

Type d'hébergement



Pour 88% des répondants (49 personnes) l'offre en transport public n'était pas un critère de choix du lieu d'hébergement

Durée du séjour

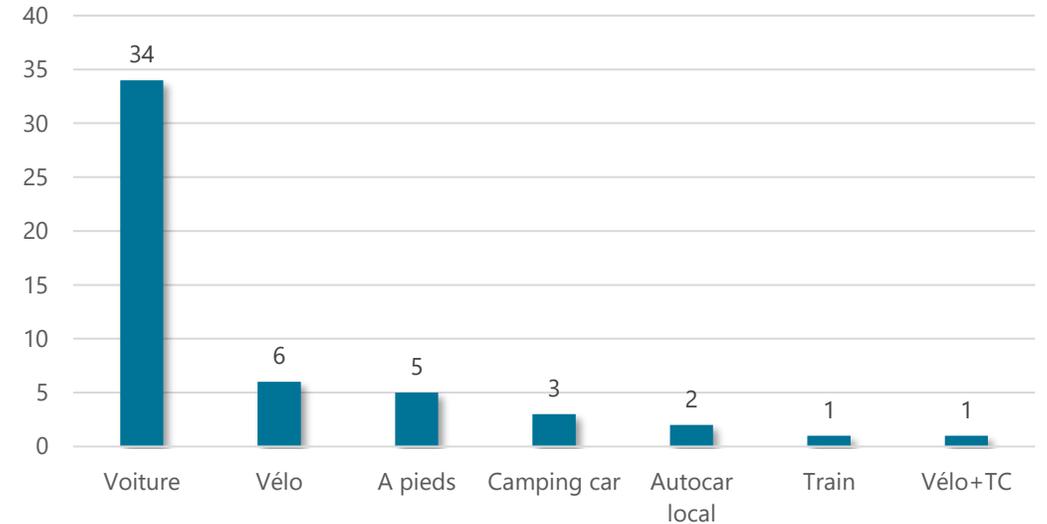


70% des répondants ont séjourné une semaine ou moins sur le territoire

Les déplacements sur le territoire

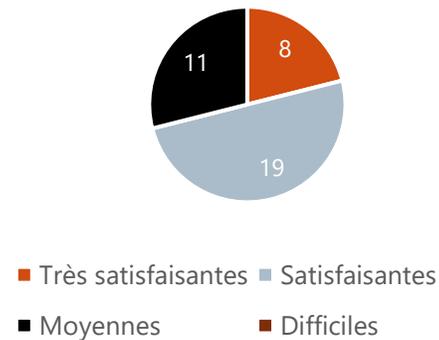
- 100% des répondants (49 réponses) se déplacent au moins tous les deux jours dont **70 % (31 personnes) se déplacent quotidiennement** sur le territoire pendant leur séjour
- **La voiture reste le mode de déplacement le plus utilisé** pour se déplacer sur le territoire (65%). A noter que **12 personnes (soit 25 % des répondants) utilisent les modes actifs pour se déplacer**
- Seulement 5 personnes ont déclaré se déplacer en camping car
- **70% des répondants (27 personnes) trouvent les conditions de circulation satisfaisantes et très satisfaisantes.** 30% (11 personnes) les jugent moyennes. Ce sont pour les deux cas en très grande majorité des automobilistes. A noter que les personnes qui se déplacent à pieds ont plutôt une vision positive des conditions de circulation.
- Cette vision change lorsqu'on se concentre sur les déplacements réalisés à vélo. **42% des répondants (8 réponses) jugent difficiles les conditions de circulation en vélo**, et seulement 1/4 (5 personnes) les jugent satisfaisantes ou très satisfaisantes.

Modes utilisés pour se déplacer sur le territoire



En nombre de réponses

Conditions de circulation tous modes



Conditions de circulation en vélo

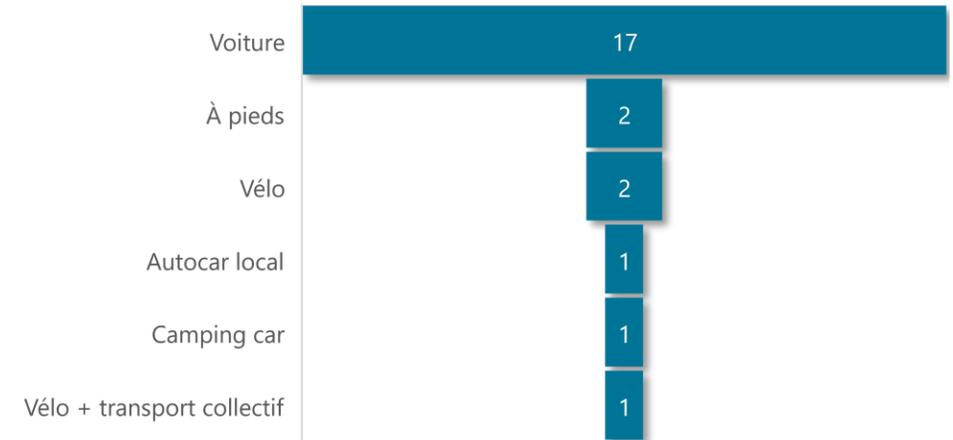


En nombre de réponses

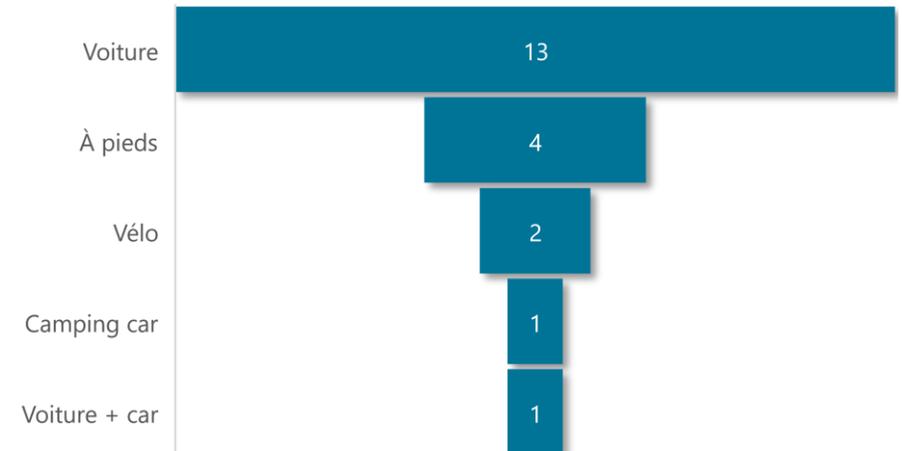
Les déplacements vers les lieux touristiques

- **La grotte de Lascaux** est ressortie 24 fois (25% des lieux de destination mentionnés) :
 - **La voiture représente 70% des déplacements**
 - 80% des répondants (18 personnes) jugent les conditions de déplacement satisfaisantes pour se rendre sur ce lieu. Ceux qui les jugent non satisfaisantes (5 personnes) mettent en avant le manque d'aménagements cyclables et la faible fréquence des autocars.
- **Les Eyzies** sont ressorties 21 fois (20% des lieux de destination mentionnés) :
 - **La voiture est un peu moins prédominante** que pour se rendre à Lascaux, elle a ici une part modale de 60%. Près **d'un tiers des répondants qui ont visité les Eyzies s'y sont rendu à pieds ou à vélo.**
 - 80% des répondants (15 personnes) jugent les conditions de déplacements satisfaisantes pour se rendre sur ce lieu. Ceux qui les jugent non satisfaisantes (4 personnes) mettent en avant la faible signalétique, le manque de sécurité routière, la vitesse excessive, le manque d'aménagements cyclables et la faible fréquence des autocars

Mode de déplacement utilisé pour se rendre aux grottes de Lascaux



Mode de déplacement utilisé pour se rendre aux Eyzies



En nombre de réponses

Les conditions de stationnement

Les répondants se rendant en voiture dans les bourg-centre stationnent :



Payant

30% dans des parking payant (18 personnes)



Gratuit

70% dans des parking gratuit (37 personnes)

50% d'entre eux dans des parking de surface

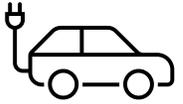
50% d'entre eux sur la voirie

55% d'entre eux dans des parking de surface

45% d'entre eux sur la voirie

Les conditions de stationnements sont de manière générale **plus positive concernant le stationnement dans les parkings de surface**, qu'ils soient gratuit ou payant.

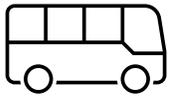
Connaissance des solutions disponibles alternatives à la voiture sur le territoire



- 11 personnes (20% des répondants) déclarent avoir connaissance des lieux de recharges électriques pour voiture et vélo



- 16 personnes (30% des répondants) déclarent avoir connaissance des stations de location de vélo du territoire

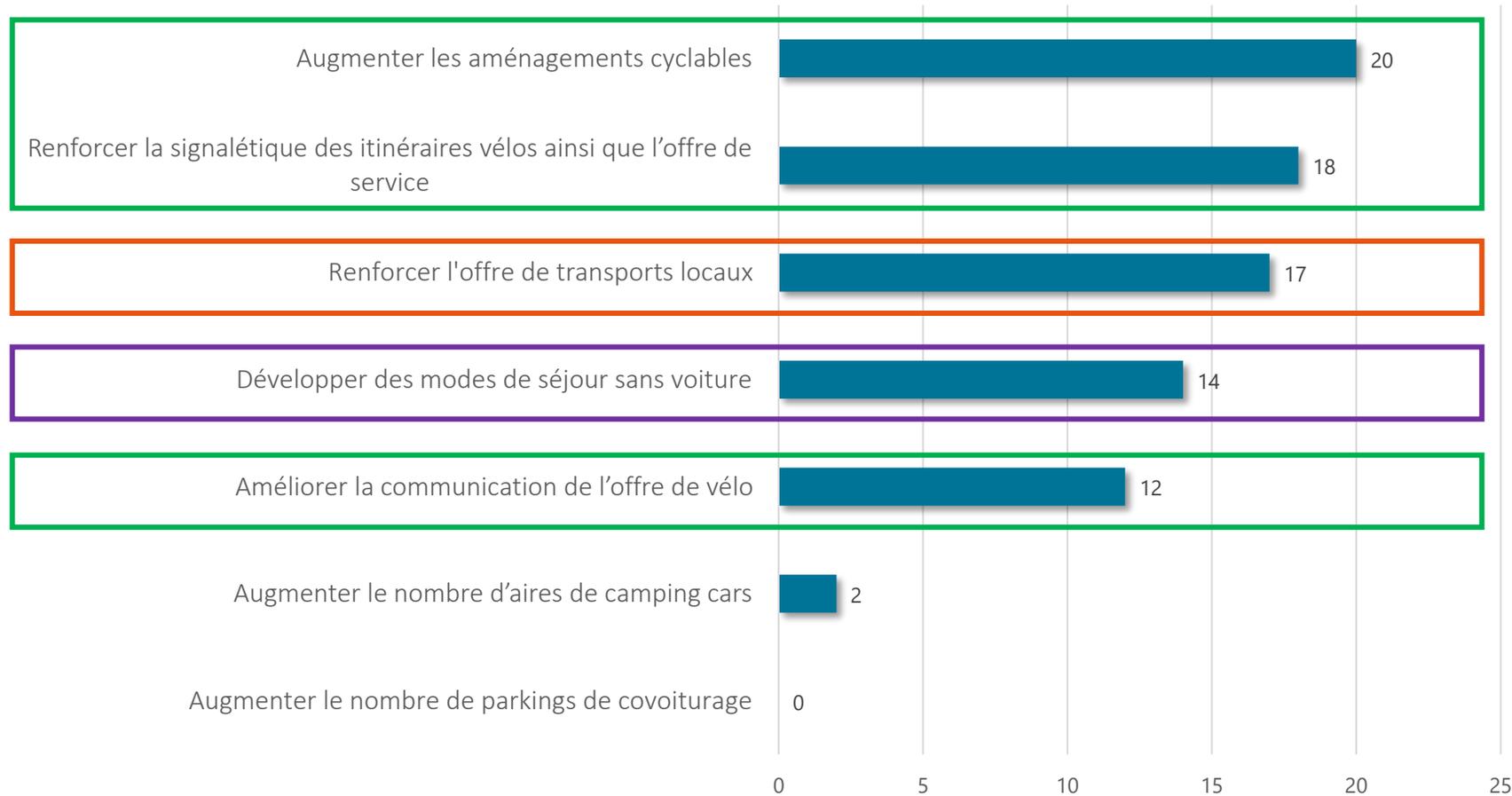


- Seulement 5 personnes (10% des répondants) déclarent connaître la nouvelle ligne d'autocar « Les Estivales », et à peine la moitié l'ont déjà utilisé (2 personnes)

➔ Manque de connaissance globale des solutions alternatives à la voiture individuelle présentent sur le territoire.

Les actions pour améliorer les conditions de déplacement dans la Vallée de la Vézère

Actions pour améliorer les conditions de déplacements



Une majorité de réponses visant à faciliter et promouvoir la pratique du vélo

Des attentes aussi pour améliorer les services de transports publics locaux

Une attente des touristes/visiteurs d'avoir la possibilité de laisser leur voiture pendant les vacances, ce qui sous-entend une attente de développement de modes alternatifs

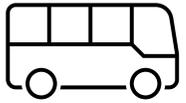
En nombre de réponses

Remarques et suggestions (question ouverte)

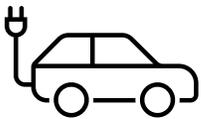
- Une quinzaine de remarques et suggestions ont été mentionnés :



- **Près de la moitié concerne la sécurisation de la pratique cyclable** par le développement d'aménagements sécurisés .
« L'été à vélo, avec des enfants, certaines routes sont dangereuses car étroites »
- Une remarque sur le dispositif de vélo en libre service où il manquerait des places libres *« si je veux me rendre de Rouffignac au Bugue et qu'aucun vélo "basé" au Bugue n'est utilisé, je ne peux stationner le mien. Il faut prévoir plus de places que de vélos mis à disposition »*



- **L'amélioration de la desserte des Transports en commun** est aussi ressortie à plusieurs reprises, ainsi **qu'une demande de pérenniser les lignes estivales tout au long de l'année.** *« Nous aimons bien venir à d'autres périodes de l'année (hiver/printemps) et serions ravis de voir ces lignes se développer en dehors de juillet/août »*



- Des remarques sur le développement des infrastructures de recharge pour les voitures et les vélos et sur le déploiement d'une station d'autopartage. *« L'idéal, pour réduire les embouteillages en même temps que la pollution, serait de venir en train depuis la Belgique et de pouvoir disposer d'un petit véhicule électrique le temps du séjour ».*

Vallée

6 - SYNTHÈSE A.F.O.M. DU DIAGNOSTIC

de l'

Homme

Communauté de Communes

Synthèse AFOM

A TOUTS



F AIBLESSES



O PPORTUNITES



M ENACES



+

-



- La présence de 2 gares SNCF dans les 2 pôles urbains des Eyzies et du Bugue et une ligne TER qui relie de grands bassins de vie (Sarlat, Périgueux, Brive et Agen). La présence d'un guichet en gare des Eyzies;
- 2 lignes d'autocars qui permettent de relier les polarités extérieures de Brive, Sarlat et Périgueux, mais qui sont majoritairement à vocation scolaire (85% des voyages);
- 2 nouvelles lignes routières les « Estivales » dont la configuration de l'offre « en cabotage » permet de desservir 8 communes de la vallée de la Vézère et de relier le pôle externe de Sarlat. Le contexte de crise sanitaire en cours peu favorable à l'utilisation des transports collectifs ne devrait cependant pas permettre d'en tirer des conclusions objectives à la fin de cet été;
- Un TAD social assuré par le CIAS qui demande à être moins confidentiel auprès des bénéficiaires potentiels ;
- Des pratiques de covoiturage informelles qui existent dans les sphères de relations familiales, amicales et professionnelles (exemple : pôle préhistoire),
- Une politique servicielle en faveur des vélos avec un dispositif de prêts de VAE (18 unités) en libre service (incluant des bornes de recharge) présents dans les 4 principaux pôles de la CCVH, 20 vélos en location longue durée et de l'aide à l'achat,
- Un projet de véloroute voie verte en cœur de la vallée approuvé en 2018, qui à terme reliera Limeuil à Aubas sur 60 km.



- Une forte dépendance à la voiture avec un taux de motorisation de 90% et également une part importante de personnes non véhiculées (majoritairement des personnes âgées donc beaucoup ne résident pas dans les pôles urbains);
- Sur les 26 communes de la CCVH, seulement 4 communes bénéficient d'une desserte en transport collectif a minima pour relier les principaux pôles urbains externes. Un dispositif TAD limité à certains publics et qui n'est pas ouvert à tous les publics à l'échelle de la collectivité;
- Sur les 26 communes de la CCVH, seulement 4 communes bénéficient d'une desserte en transport collectif a minima pour relier les principaux pôles urbains externes. Un dispositif TAD limité à certains publics et qui n'est pas ouvert à tous les publics à l'échelle de la collectivité;
- Un niveau d'offre et des possibilités de séjours vers les pôles internes et externes qui ne sont pas toujours adaptées (vers Sarlat, vers Brive, vers Montignac), en particulier pour des déplacements pendulaires;
- Une ligne Périgueux-Agen dont certaines sections sont en mauvais état ce qui réduit sa performance nominale;
- Peu de services et équipements en gare pour favoriser l'intermodalité : mobiliers vélos (arceaux, box vélo...), pas de distributeurs physiques de titres en gare du Bugue;
- Des gares (le Bugue est à 2 km et Les Eyzies à 900 mètres) qui sont éloignées des centralités et qui ne bénéficient pas de cheminements piétons ou cyclables dédiés;
- Un manque de visibilité et de communication sur les offres alternatives à la voiture et la faible notoriété du système régional d'information multimodale « Modalis » pour tous les publics cibles (jeunes, seniors, touristes...)
- Des aires de covoiturage excentrées qui ne sont pas aménagées et peu visibles (signalétique et jalonnement en amont);
- Un manque d'aménagement à destination de la pratique du vélo et une faible communication sur les vélos libre-service et longue durée.



- En tant qu'Autorité Organisatrices de Mobilité, la mise en œuvre de services de mobilité structurants suppose de mobiliser de la ressource. La levée du Versement Mobilité (VM) auprès des établissements est conditionnée à la mise en place d'une desserte en transport collectif régulier et de solliciter fiscalement des établissements (+ de 11 salariés), dont beaucoup d'entre eux dans le secteur du tourisme, sont ou vont être fragilisés pendant quelques temps ;
- Il n'est pas prévu d'évolution sur les lignes d'autocar d'ici la fin de la DSP; car celle-ci a moins d'un an, même si il y aura certainement des ajustements dans les 2 / 3 dernières années du contrat;
- La difficulté à rendre les transports routiers interurbains attractifs des lignes 7 et 8 dans les prochaines années (on est en début de DSP), alors qu'ils ont avant tout une vocation de desserte des établissements scolaires;
- Le mauvais « timing » lié au lancement de l'expérimentation des 2 lignes estivales et la désaffection conjoncturelle à utiliser les transports collectifs en période de Covid. Il est opportun de pérenniser l'expérience lors des prochains étés pour réussir à les objectiver.

Synthèse générale de l'écosystème de mobilité



- La Région avec la SNCF voyageurs s'est engagée dans une démarche de refonte horaire « OPTIM'TER » afin d'adapter l'offre depuis décembre 2020 et la ligne Périgueux-Agen doit faire l'objet d'une remise en état de son infrastructure dans le cadre du protocole d'accord sur l'avenir des lignes ferroviaires dans un horizon de réalisation compris entre 2028 et 2032. Le renforcement de l'offre étant lié à une meilleure infrastructure;
- Le développement du système d'information régionale Modalis (version 2) qui comprendra d'ici fin 2022/2023 un module du calcul d'itinéraire et un volet mobilité serviciel (Mobility As A Service) pour permettre de la vente en ligne;
- Le déploiement prochain d'un système billettique léger sur les lignes autocars interurbaines peut permettre d'avoir des données plus fines sur les typologies d'usage et de tarification des lignes (ce qui n'empêche pas de réaliser des enquêtes de satisfaction) et notamment les lignes estivales pour évaluer les possibilités de les annualiser ;
- Un potentiel touristique important (environ 1 million de touristes à l'année) et dont le panier moyen élevé peut faciliter le déploiement de solutions de mobilité (infrastructures, services) de qualité et labellisées;
- A l'instar de certaines initiatives portées par des acteurs privés (camping du paradis sur les mises en relation entre covoitureurs, de réflexions sur les entre-aides de mobilité intergénérationnelles portées par l'ADER ou les Pieds-Allez-L'Etrier...), la nécessité de s'appuyer sur les acteurs privés locaux pour œuvrer à une mobilité plus vertueuse;
- Le projet de véloroute voie verte en cœur de la vallée qui pourrait constituer une colonne vertébrale cyclable sur lequel il serait envisageable de porter une ambition de développement en faveur des vélos pour des pratiques de loisirs et de tourisme mais également de déplacements quotidiens;
- La crise sanitaire qui pourrait être à terme une opportunité pour favoriser le développement des modes actifs à condition de prioriser les aménagements sécurisés;
- La question des « démobilités » (télétravail, tiers-lieux, services nomades..) qui peut être un levier intéressant à utiliser pour rapprocher les habitants des périphéries avec les services et attirer des nouveaux profils d'actifs (plus qualifiés et plus facilement délocalisables par rapport à leur lieu de travail).

A large, light blue fingerprint graphic is centered on the page, serving as a background for the text.

Vallée

7 – CARTE DE SYNTHÈSE

de l'

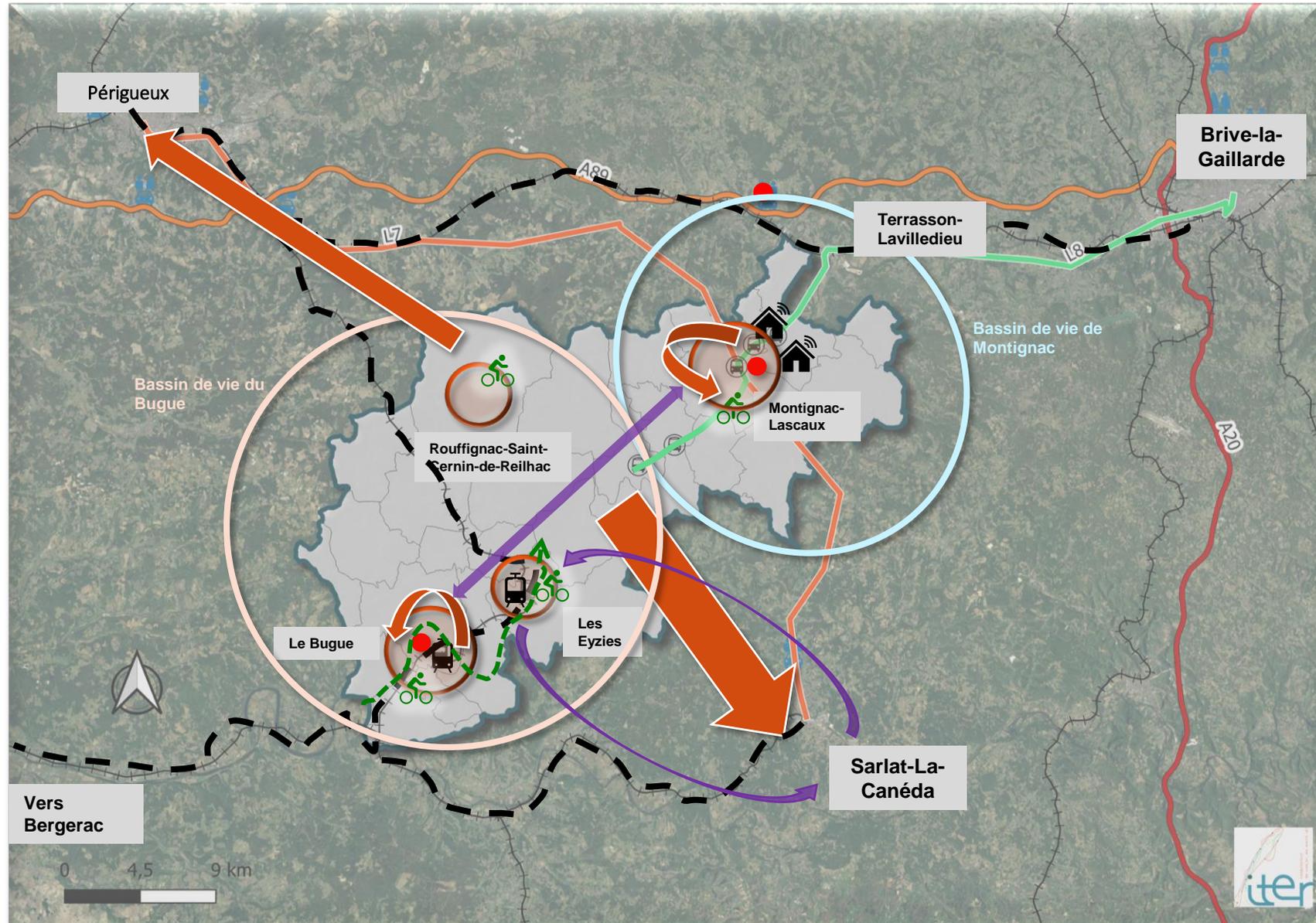
Homme

Communauté de Communes

Carte de synthèse de l'écosystème de mobilité et des enjeux

LEGENDE

-  Principales polarités internes
-  Bassin de vie de Le Bugue
-  Bassin de vie de Montignac-Lascaux
-  Principaux flux domicile-travail
-  Aires de covoiturage
-  Lignes ferroviaires
-  Gares SNCF
-  Ligne car régional 7
-  Ligne car régional 8
-  Lignes « Les Estivales »
-  Station VAE libre service
-  Le projet de VVV de la vallée de Vézère (1^{ère} partie)
-  MFS et espace de coworking



Vallée

8 - LES ENJEUX À L'ÉCHELLE DE LA VALLÉE DE L'HOMME

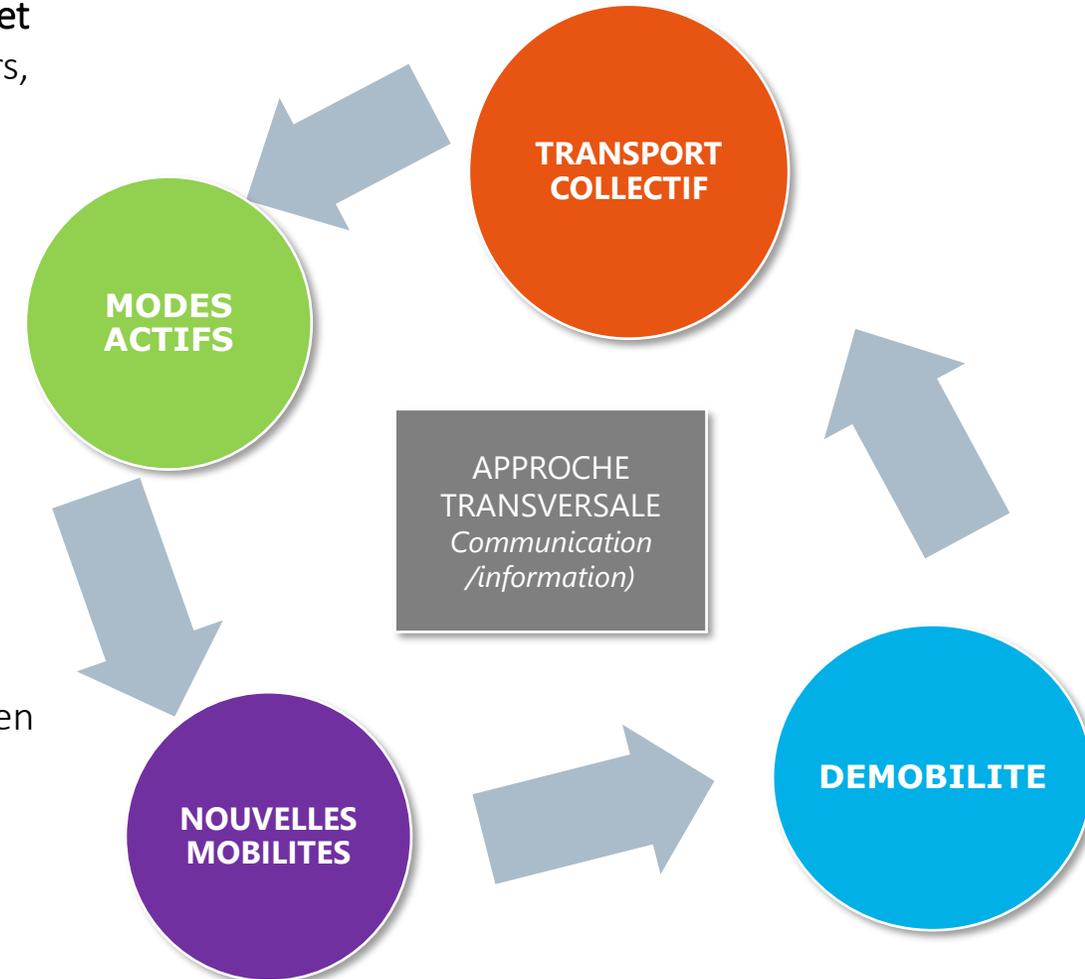
de l'
Homme

Communauté de Communes

Les principaux enjeux et leurs déclinaisons en axes stratégiques

- **Développer la communication** autour de l'usage des modes actifs, du covoiturage, et des offres de transport en commun;
- **Améliorer l'offre de la ligne TER 34**, en particulier avec la commune de Sarlat;
- **Mettre en place des « partenariats mobilités »** entre les publics jeunes / actifs et seniors et favoriser la solidarité « mobilité » à l'échelle locale (quartiers, hameaux..);
- **Favoriser l'intermodalité train/bus et vélo/train;**
- **Déployer un système de TAD** à l'échelle de la CCVH pour compléter les initiatives locales et les lignes interurbaines et permettre aux personnes âgées non motorisées de se déplacer;
- **Agir sur la mobilité des salariés;**
- **Développer un système vélo** sur le territoire en s'appuyant sur le projet de Véloroute voie verte ;
- **Développer le Covoiturage**
 - Nécessité d'améliorer la visibilité des aires de covoiturage actuelles et d'en créer de nouvelles;
 - Créer des lignes de covoiturage dynamique en direction de Sarlat;
- **Permettre la pratique du télétravail et réduire voire éviter les déplacements subis.**

Ces enjeux peuvent se décliner en axes stratégiques





Document élaboré par :

Jean-Jacques ROBIN et Thomas NOMBRET

Iternet, coopérative de conseil en mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T: 05 62 73 53 93

Jean-Jacques ROBIN

Iternet, coopérative de conseil en
mobilités

2 Rue d'Austerlitz, 31000 TOULOUSE

T: 07 84 93 54 30

Jeanjacques.robin@iternet.org