

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

STRATEGIE

Communauté de communes
Xaintrie Val'Dordogne

2025



SOMMAIRE

1

DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE

p. 4

2

STRATEGIE RETENUE

p. 9

3

LA QUESTION DU VERSEMENT MOBILITE

p. 17

4

LA SUITE DE LA DEMARCHE

p. 21

1

La Communauté de communes Xaintrie Val'Dordogne (CCXVD) a pris la compétence mobilité en 2021. La Région a conservé la compétence sur le transport scolaire et les transports interurbains.

2

Jusqu'en 2023, plusieurs services ont été développés par le biais de la Convention Territoriale Globale – avec par exemple, un service de transport à destination des personnes âgées et/ou handicapées et de portage de repas.

3

En 2024, le contrat d'objectif territorial avec l'ADEME permet d'accélérer l'action de la CC sur la mobilité avec :

4

- Le recrutement d'un chargé de mission développement durable qui traite de la question mobilité au quotidien ;
- Le financement d'une étude « démarche mobilité ».

En Avril 2025, la communauté de communes lance donc cette démarche avec l'objectif politique assumé de préparer la future mandature en :

- ayant une vision structurée et complète de la question des mobilités sur le territoire ;
- définissant une stratégie qui identifie des axes d'actions à 10 ans.

L'étude mobilité a cherché à intégrer les enjeux :

- à plusieurs échelles : depuis les cœurs de bourgs (la question des déplacements courts, de l'apaisement des cœurs de bourgs...) aux déplacements de plus longues distances (au-delà du ressort territorial).
- pour plusieurs publics : mobilités quotidiennes pour le travail, mobilités touristiques...

Avant de rentrer dans le contenu du diagnostic, un bref point méthodologique sur sa construction, et la manière dont elle a associé les différents publics du territoire.

▲ Temps de concertation pour le diagnostic :

- 1 atelier élus « La mobilité aujourd'hui et dans 10 ans » en Avril 2025
- Une dizaine d'entretiens réalisés avec les acteurs locaux ou partenaires du territoire (synthèses des entretiens dans le présent document; comptes-rendus complets en annexe) :
 - La Région Nouvelle-Aquitaine
 - Le Département de la Corrèze
 - Un entretien groupé : office du tourisme, PETR, CC Causse Vallée de la Dordogne, CC Midi-Corrézien / qui travaille sur la thématique tourisme de manière groupée.
 - Les autres EPCI voisines (entretiens 1:1 ou sollicitations par mails)
 - Les entreprises du territoire (par le biais d'un questionnaire en ligne, puis, si demandé, des entretiens)
 - Les établissements en charge de la solidarité sur le territoire (2 entretiens groupés)
 - Quelques communes de la CCXVD, sur demande (entretien groupé)
- 1 enquête en ligne diffusée du 22 avril au XX mai 2025 à destination des habitants, des étudiants, des travailleurs du territoire.

▲ Temps de concertation pour la stratégie :

- 1 atelier citoyen – élus « Achète tes actions » en Juin 2025, pour prioriser les actions qui seront à déployer sur le territoire

1 - DU DIAGNOSTIC A LA STRATEGIE



1

2

3

4



UN TERRITOIRE QUI FONCTIONNE PRINCIPALEMENT EN INTERNE / L'ÉTÉ UN CHANGEMENT DANS LES USAGES :

11 000 habitants, tournés surtout vers les centralités principales du territoire : Argentat et Saint-Privat.

70% des flux domicile-travail restent dans la CCXVD (et notamment, vers Argentat). Les services de santé, éducation, et administration, sont concentrés sur Argentat et St-Privat.

Certains services nécessaires pour le quotidien se trouvent à l'extérieur du territoire, notamment à Tulle et Brive : lycées, gares, hôpitaux, et certains emplois.

Le territoire voit sa population multipliée par 2 ou 3 l'été, les touristes profitent de la qualité environnementale et culturelle du territoire.

LE DÉPLOIEMENT DE SOLUTIONS À L'OPPORTUNITÉ, PORTÉES PAR DE NOMBREUX ACTEURS

Services de TC., Voies Vertes Pales, TAD du CIAS...plusieurs alternatives à la voiture individuelle existent aujourd'hui. Ces solutions sont déployées par de nombreux acteurs (Région, Département, Communes...) par différentes compétences (tourisme, solidarité, mobilité...), à l'opportunité. Souvent elles ne sont pas pensées de manière globale au niveau du territoire.

La mobilité des jeunes : un angle mort de la mobilité du territoire. Des actions sur le logement initié, mais une demande mobilité à traiter.

Entre les acteurs ces services sont peu connus. Une stratégie cohérente, avec des actions précises reste à construire.

Sur le territoire, des acteurs (notamment famille rurale) prêts à s'emparer du sujet pour améliorer la mobilité sur le territoire.



UN MANQUE DE CLARTE ET D'ANIMATION DES SERVICES, QUI LIMITE L'IMPACT DES SOLUTIONS EXISTANTES

La communication sur les différents services de mobilité est non centralisée ce qui limite son impact au quotidien. 1/4 de la population qui a répondu à l'enquête ne connaît aucun service mobilité existant sur le territoire.

Aujourd'hui, il y a peu d'animations pour faire vivre les services existants et attirer des nouveaux usagers.



AU TRAVERS D'ATELIERS, LES ENJEUX & OBJECTIFS VUS PAR LES ELUS

1

LE VELO, LE COVOITURAGE, ET LE TC - LES SOUHAITS DES ELUS

Le 16 Avril, un atelier de diagnostic a permis à 8 participants (élus des communes) de partager leur vision quant aux services à développer sur le territoire.

Les principales actions portées par les participants sont :

- Liens cyclables sécurisés sur le territoire
- Du covoiturage formalisé
- Du transport (TAD ou Navette interne)

2

3

4



Voiture autonome sur le territoire

Voiture en libre-service sur le territoire



Un transport d'utilité social



Autre

Des services en itinérance sur le territoire

Une passerelle entre les écoles et l'EHPAD à Argentat (évacuation en cas d'inondation)



Plus de covoiturage, par exemple avec l'aide d'une plateforme (Bla Bla Car ?)



Une navette régulière en interne



Un TAD, interne et externe



Pistes cyclables sécurisées parcourant le territoire

Nombre de participants ayant identifié le besoin

1

2

3

4

1

Une enquête diffusée vers entreprises de plus de 11 salariés du territoire.

Objectif : Identifier les besoins, les pratiques déjà en place, et les attentes vis-à-vis de la CCXVD.

2

Au total, 11 réponses.

3

LES ENTREPRISES :

7 entreprises sur Argentat.

4

2 entreprises de 100+ salariés (Etablissement Public Départemental Autonome (Servières-le-Château) / EHPAD Lou Pastoral). La majorité des entreprises a entre 20 et 50 salariés.

La moitié des entreprises a des problèmes de recrutement liés à la mobilité (peu de T.C., ou de plus en plus d'actifs sans permis ou voiture).

LES PRATIQUES MOBILITE DANS LES ENTREPRISES :

Les salariés de **7 entreprises** pratiquent le **covoiturage** (dont les 3 entreprises avec le plus d'employés) :

- Les entreprises consultées estiment qu'entre 10% et 25% des salariés pratiquent du covoiturage régulièrement.
- Aucune n'a mis en place des aides spécifiques afin d'inciter à la pratique du covoiturage.

5 entreprises ayant initié des actions pour faciliter la mobilité de leurs employés : **Autorisation du télétravail (2) / Véhicule de service (1) / Stationnement vélo (1) / Forfait mobilité durable (1)**

LES ATTENTES DES ENTREPRISES :

- Développer les transports en commun sur le territoire (2)
- Aides pour faciliter à trouver un logement sur le territoire, et surtout à Argentat.
- Développer les liaisons cyclables (Argentat / Saint-Chamant)
- Aides financières pour les télétravailleurs / assurer le bon entretien des voiries.

UNE ENQUÊTE QUI MET EN PERSPECTIVE LES BESOINS DES CITOYENS

1

L'enquête citoyen menée sur le territoire au cours de la phase de diagnostic a permis de disposer du retour d'expérience des usagers et d'avoir la vision de leurs souhaits mobilité pour les années à venir.

2

Ci-contre, les résultats des réponses libres formulées par les répondants.

3

4

80 réponses

20% qui se déplacent autrement qu'en voiture
55% en transition (ont testé un autre mode ou envisagent)

25% des répondants ne connaissent aucun service
30% connaissent un service (surtout, le réseau de T.C.)

La majorité des répondants n'envisage **pas des changements** dans leurs habitudes

LES ATTENTES DES CITOYENS



LE BUS

PLUS DE FRÉQUENCE (service régulier ou Transport à la Demande)

(notamment vers Brive, suivi de Tulle et d'une navette interne à Xaintrie)



COMMUNICATION & SERVICES

De l'aide à l'achat d'un véhicule électrique (VAE compris)

Communiquer sur l'existant

Services déambulants (démobilité)

Un espace coworking



COVOITURAGE / AUTOPARTAGE

Faciliter le covoiturage spontané (notamment à travers RézoPouce et la matérialisation d'arrêts)

Une plateforme de covoiturage adaptée au territoire (avec matérialisation d'arrêts covoiturage)

&

Un dispositif d'autopartage sur le territoire



Des pistes cyclables sur le territoire (quotidien et tourisme)

Stationnement dans les lieux touristiques et services publics

2 – LA STRATEGIE RETENUE



LES OBJECTIFS QUI STRUCTURENT LA STRATEGIE

1

Les objectifs retenus permettent de mieux mettre en évidence la volonté de Xaintrie Val Dordogne de se concentrer sur les services mobilité à destination des habitants :

2



AMENER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES, INFORMER SUR LES SERVICES

3

4



UNE MOBILITE TRAVAILÉE POUR ET AVEC LES COMMUNES



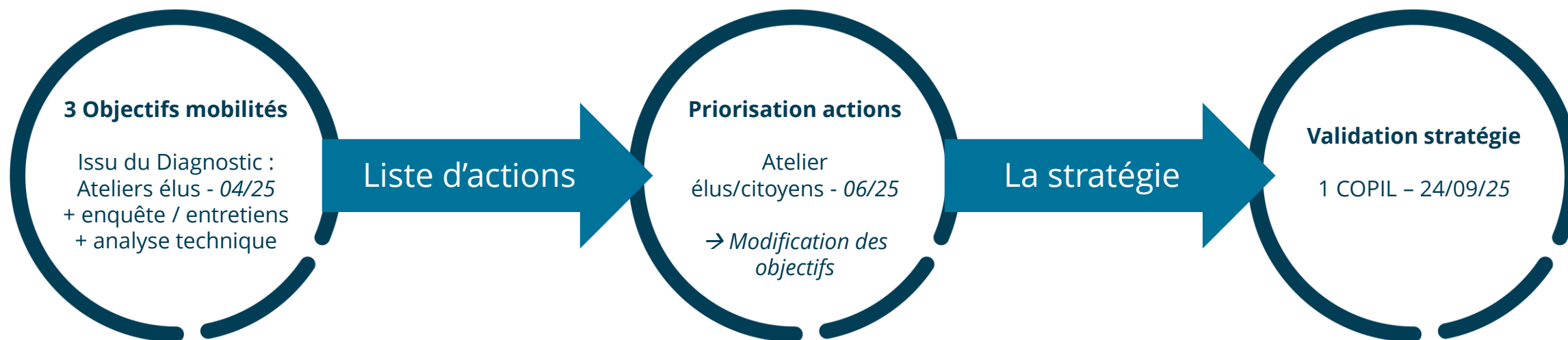
SE DEPLACER EN TRANSPORT EN COMMUN, EN INTERNE ET EN EXTERNE DU TERRITOIRE

1

Sur la base complétée des retours de la concertation citoyenne et des éléments techniques de diagnostic, sont élaborés des objectifs mobilités et une liste étendue d'actions, répondant à ces objectifs et aux enjeux identifiés. Cette liste a été proposée à un atelier de priorisation d'actions, visant à co-construire la stratégie.

2

3



LA LECTURE DES OBJECTIFS ET DES ACTIONS ASSOCIEES

1

Sur la base des objectifs retenus, a été établie une stratégie (liste d'actions cohérentes entre elles).

Les actions sont priorisées entre elles.

2

Au stade de la stratégie, il a été proposé de bâtir une « priorité fonctionnelle » par action, mémoire du niveau de réponse aux enjeux, et indépendante de la complexité, du coût, de l'action.

3

Dans le temps, la priorité fonctionnelle garde la mémoire du besoin, au-delà des limites de budget/faisabilité identifiées lors de la construction du Schéma des Mobilités, ce qui permet au porteur de projet de réadapter le déploiement dans le temps si le contexte local ou national évolue.

4

PRIO 1

Réponse forte
aux besoins,
attentes

PRIO 2

PRIO 3

PRIO 4

De moindre
priorité, mais
à considérer

Dans ces carrés bleus, les
décisions actées en COPIL

€€ ++

CHAQUE ACTION EST ENVIRONNEE

COUTS

	Ø	€	€€	€€€	€€€€
Inv.	< 3k€	< 20 k€	< 50 k€	< 100 k€	> 100 k€
	ET				OU
Fonc.	< 3k€/an	< 10k€/an	< 30k€/an	< 60k€/an	> 60k€/an

COMPLEXITE

	Ø	+	++	+++
Service	Pas de difficulté	Maîtrisé	Complexe / à environner	-
Travaux		Peu d'impact foncier	Intermédiaires	Complexes ou Question foncière
Environnement partenarial				Coordination forte

OBJECTIF 1 - AMENER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES, INFORMER SUR LES SERVICES

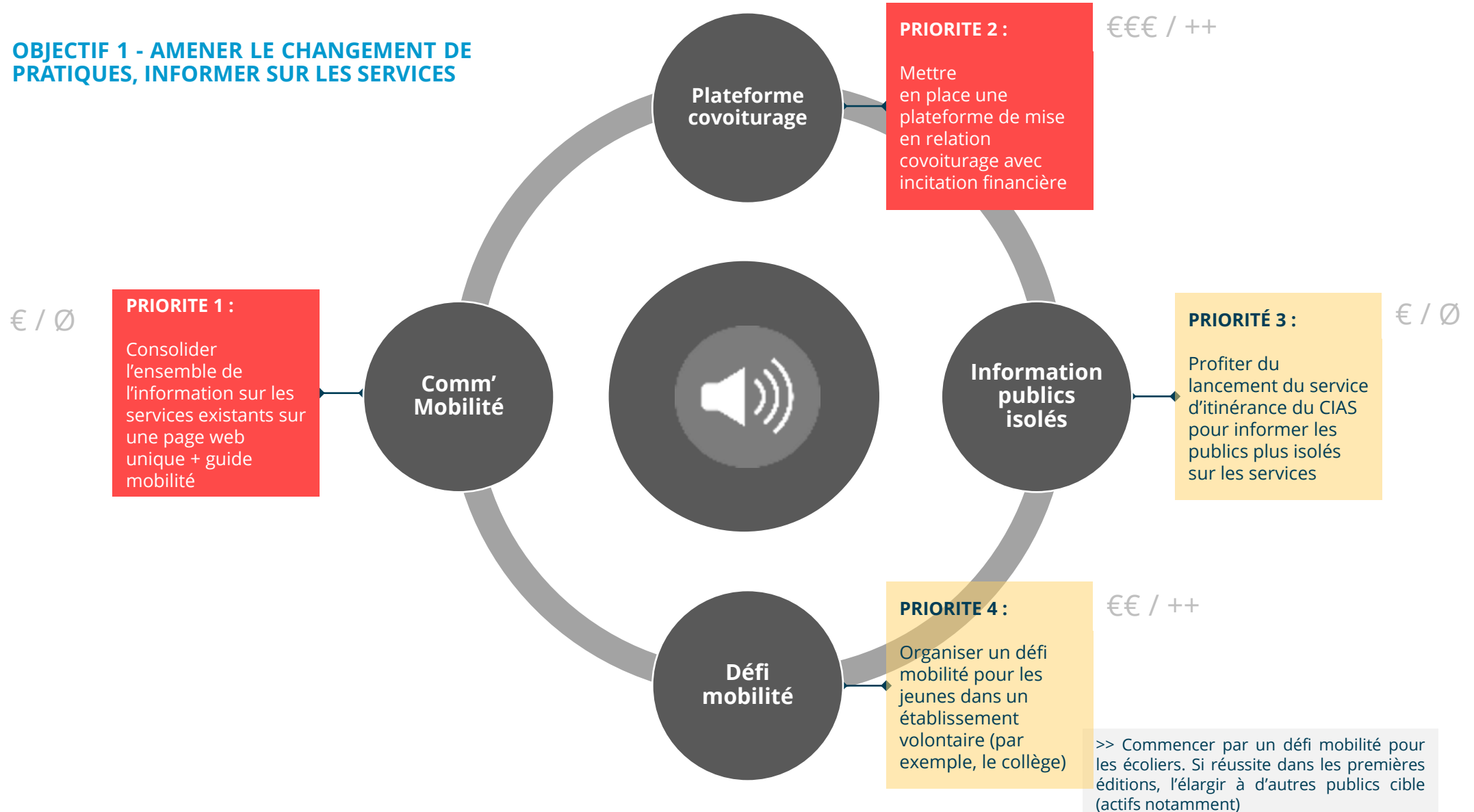
1

OBJECTIF 1 - AMENER LE CHANGEMENT DE PRATIQUES, INFORMER SUR LES SERVICES

2

3

4



OBJECTIF 2 - UNE MOBILITE TRAVAILLEE POUR ET AVEC LES COMMUNES

1

OBJECTIF 2 - UNE MOBILITE TRAVAILLEE POUR ET AVEC LES COMMUNES

2

3

4

BOUQUET DE SERVICE DANS LES COMMUNES DU TERRITOIRE

€/ +

€/€/ / ++

PRIORITE 1 :

Créer des petites zones de covoiturage sur toutes les communes pour inciter l'usage

PRIORITE 3 :

Accompagner techniquement (et financièrement) les initiatives locales de location VAE longue durée

PRIORITE 3 :

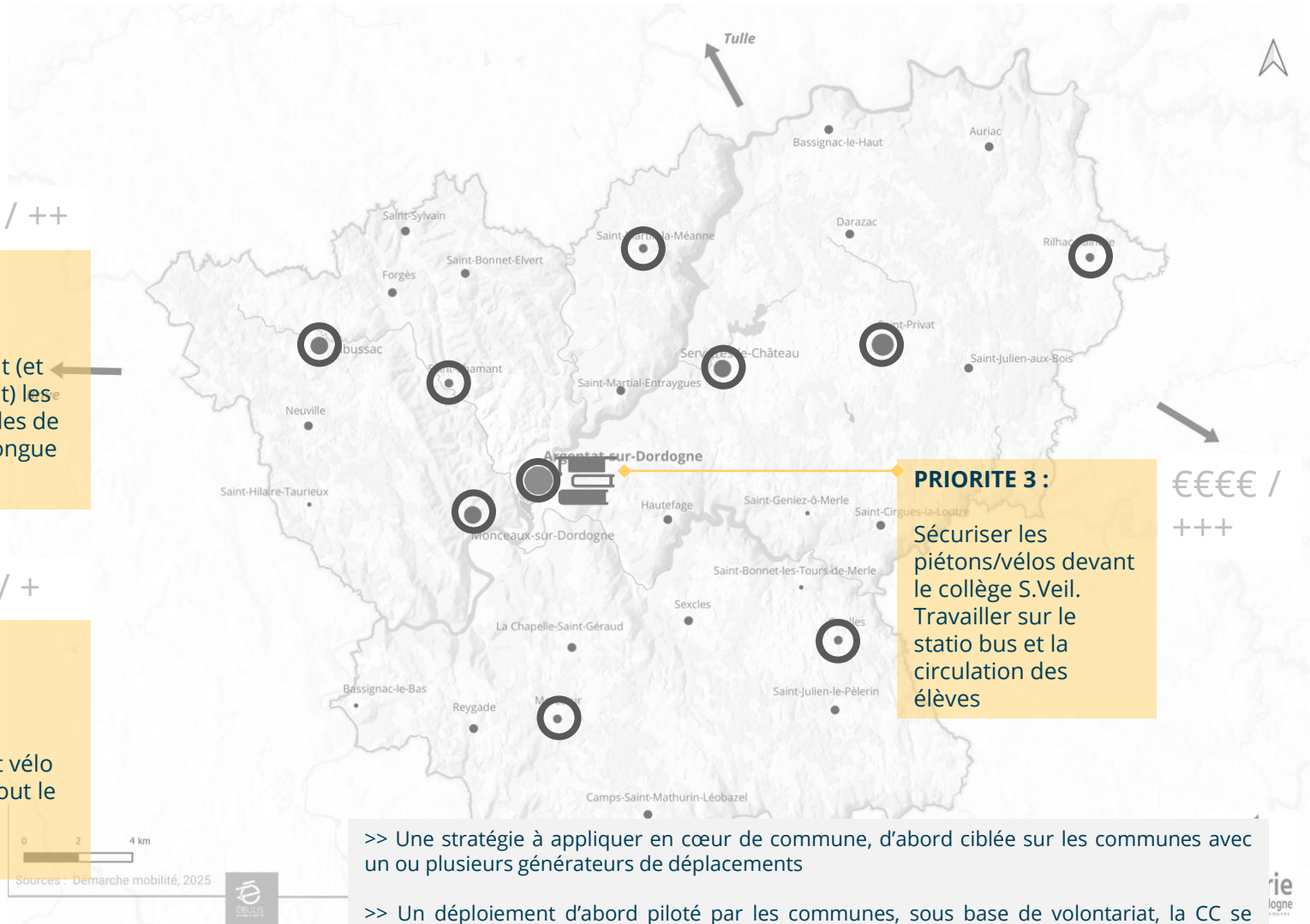
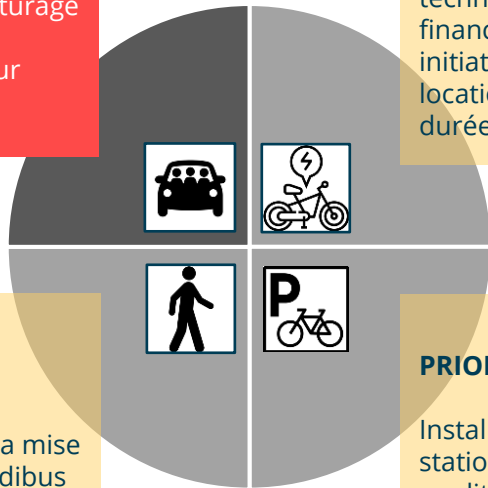
Encourager et accompagner la mise en place de pédibus dans les communes du territoire

PRIORITE 4 :

Installer du stationnement vélo qualitatif sur tout le territoire

€/ +

€/€/ +



PRIORITE 3 :

Sécuriser les piétons/vélos devant le collège S.Veil. Travailler sur le stationnement bus et la circulation des élèves

€/€/€/ / +++

>> Une stratégie à appliquer en cœur de commune, d'abord ciblée sur les communes avec un ou plusieurs générateurs de déplacements

>> Un déploiement d'abord piloté par les communes, sous base de volontariat, la CC se positionnant comme appui technique, et possiblement financier

OBJECTIF 3 - SE DEPLACER EN T.C., EN INTERNE ET EN EXTERNE DU TERRITOIRE

1

2

3

4

OBJECTIF 3 - SE DEPLACER EN T.C., EN INTERNE ET EN EXTERNE DU TERRITOIRE

PRIORITE 3 :

Pour le quotidien : 3 allers-retours par jour sur la ligne de bus Argentat - Tulle

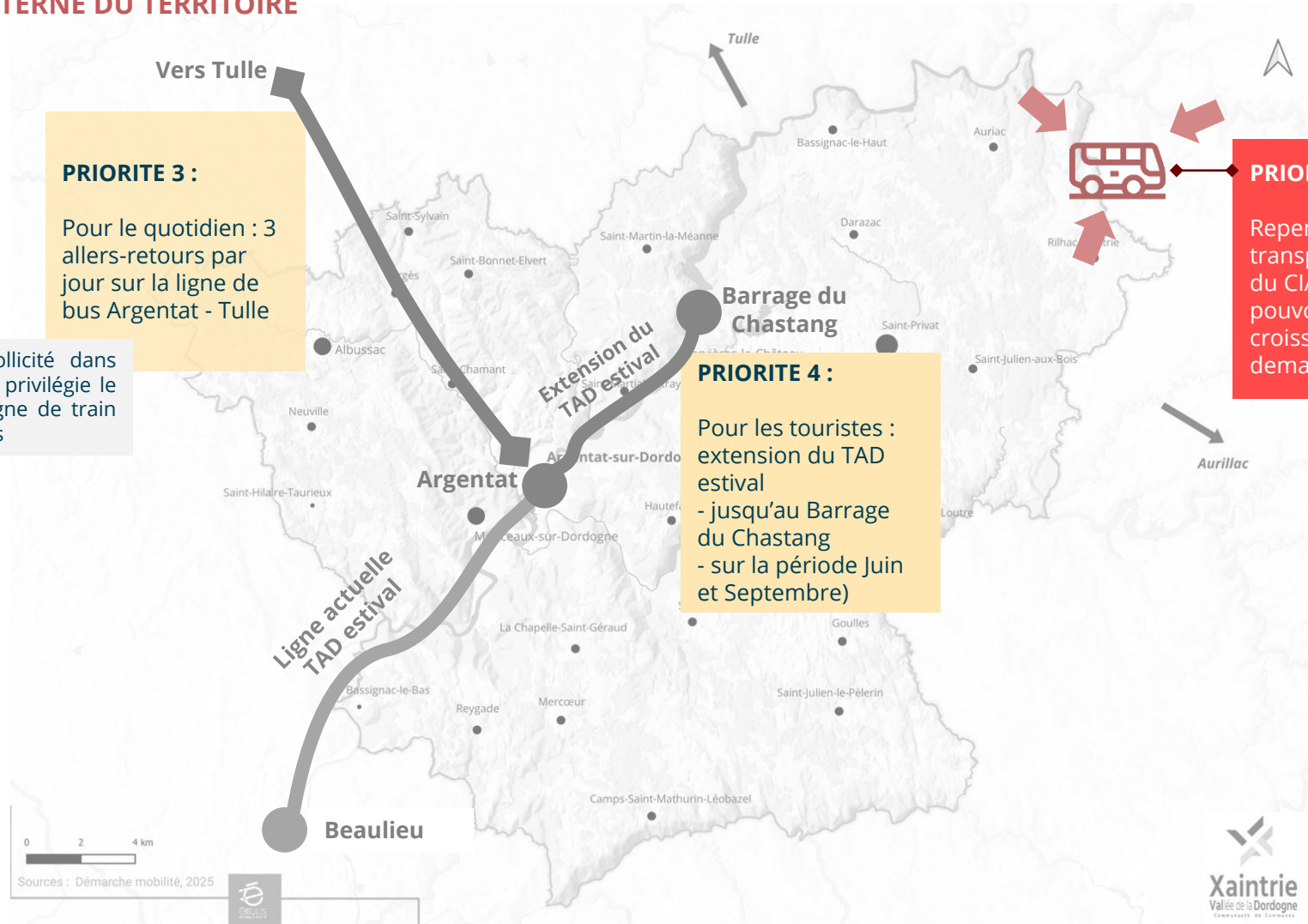
>> Lien vers Brive sollicité dans l'enquête – la stratégie privilégie le lien vers Tulle (et la ligne de train existante) pour les actifs

PRIORITE 2 :

Repenser le transport solidaire du CIAS pour pouvoir absorber la croissance des demandes

PRIORITE 4 :

Pour les touristes :
extension du TAD estival
- jusqu'au Barrage du Chastang
- sur la période Juin et Septembre)



3 – LA QUESTION DU VERSEMENT MOBILITE



LA QUESTION DU VERSEMENT MOBILITE (1/3)

1

LE VERSEMENT MOBILITE, UN OUTIL DE FINANCEMENT

Au travers la présente étude, la CCXVD a souhaité évaluer l'opportunité pour la collectivité de mettre en place le versement mobilité sur son territoire. L'objectif : une politique mobilité budgétisée, financée, programmée.

La LOM a introduit une évolution majeure en permettant aux AOM de proposer les services et solutions de mobilité les plus adaptés aux configurations territoriales et aux besoins des habitants.

A ce titre, les missions des AOM sont désormais libellées de manière plus lisible dans le code des transports (énumération non cumulative) :

1. Organisation de services réguliers de transport public
2. Organisation de services à la demande
3. Organisation de services relatifs aux mobilités actives ou contribution à leur développement
4. Organisation de services de covoiturage / autopartage ou contribution à leur développement
5. Organisation de services de mobilité solidaire ou contribution à leur développement, ou versement d'aides individuelles, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite

Socle législatif :

LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités [Art. L1231-1-1 Code des transports ; Art. L2333-64 à L2333-75 CGCT] :

Étendue de la compétence

Versement mobilité (condition d'institution, seuil d'assujétissement, assiette, etc.)

LOI n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale [Art. L1231-1 Code des transports] :

Transfert de la compétence Région >> Communautés de Communes (notamment)

LOI n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains [Art. L1231-5 Code des transports] :

Comité des partenaires (création, planification, consultation avant instauration ou évolution taux VM)

CONDITIONS D'INSTAURATION DU V.M.

Conditions d'instauration du Versement Mobilité :

1. Être constitué en AOM
2. Organiser au moins un service régulier de transport public (Art. L. 2333-66 CGCT).
 - À cet égard, une AOM ne serait pas obligée de créer une ligne régulière si elle concluait avec la Région une convention d'organisation partagée d'une ligne régionale desservant son territoire, sur le fondement de l'Art. L. 2333-68 du CGCT qui dispose « [...] le versement est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains exécutés dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et organisés par cette autorité et des autres services de transports publics qui, sans être effectués entièrement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité, concourent à la desserte du territoire dans le cadre d'un contrat passé avec l'autorité responsable de l'organisation de la mobilité. ». De la même manière la création d'un service de transport à la demande peut, sous certaines conditions (ligne(s) virtuelle(s) avec points d'arrêt et horaires prédéfinis), être considéré comme un service régulier.
3. Consulter le Comité des partenaires avant l'instauration du VM

« Prendre la compétence n'impose pas la mise en place de services réguliers de transport public de personnes (pas plus aujourd'hui qu'hier), en droit. »

LA QUESTION DU VERSEMENT MOBILITE (2/3)

1

LE POTENTIEL DE RECETTE

Le versement mobilité est un impôt, prélevé sur la masse salariale des employeurs publics et privés d'au moins 11 salariés qui se situent dans le ressort territorial de l'AOM concernée.

Le taux prélevé est fixé par l'AOM, dans la limite des plafonds fixés par l'État.

Pour la CCXVD, le taux peut être porté à 0,55%, avec la possibilité de rajouter 0,05% additionnel à la discrétion de la CCXVD, soit un taux maximum de 0,60%.

4

A noter : Aujourd'hui, la CC XVD n'a pas pour objectif de lever le versement.

Les simulations effectuées – ci-contre – montrent un potentiel de VM qui se situe autour de 200k€ pour un taux de 0,6% (hypothèse basse : 35k, hypothèse haute : 200k). Il faut bien noter que ces simulations restent théoriques, et que l'assiette réelle de perception du VM n'est confirmée qu'à date de perception, par l'URSSAF.

Remarques liminaires sur le calcul du VM :

- (1) L'URSSAF est légalement tenue de fournir aux collectivités des données globales sur les assiettes de salaires par commune ou par zone. La base légale, notamment le Code général des collectivités territoriales et le Code de la sécurité sociale, vise à garantir que les autorités organisatrices de la mobilité disposent d'informations suffisantes pour évaluer le produit du versement mobilité sur leur territoire.
- (2) A ce jour, les données sur les assiettes de salaires par commune ou par zone ne nous ont pas été transmises par l'URSSAF. Nous avons procédé à une estimation sur la base des données INSEE, à titre purement indicatif.

Pour rappel, la dotation fixée par la Région pour les EPCI non AOM : 4€ / habitant du territoire soit ~ 40 000€ pour la CC XVD si elle avait déléguée la compétence.

Estimation sur la base des données disponibles et à titre purement indicatif

Estimation basée sur les derniers chiffres agrégés INSEE disponibles (fin 2021) :

	Calcul Optimiste – Basée sur les données de l'INSEE (données à fin 2021)	Calcul redressé – à dire d'expert
Assiette Salariale	34 261 467 €	29 122 247 €
TAUX DE VERSEMENT MOBILITE APPLICABLE		
0,10%	34 261 €	29 122 €
0,20%	68 523 €	58 245 €
0,30%	102 784 €	87 367 €
0,40%	137 046 €	116 489 €
0,50%	171 307 €	145 611 €
0,60% (Taux Max légal Majoré)	205 569 €	174 734 €

A noter :

Les éléments présentés à gauche reprennent la définition réglementaire du VM.

La stabilité des effectifs entre en ligne de compte mais elle renvoie à un calcul complexe opéré par l'URSSAF qui tient notamment compte des erreurs déclaratives des entreprises, des dates d'imputation, des éventuelles filiales, etc. C'est pour ne pas alourdir la présentation que nous avons jugé pertinent de ne pas apporter cette précision. En tout état de cause, toutes les entreprises éligibles (11 salariés et plus) sont susceptibles de verser le VM.

LA QUESTION DU VERSEMENT MOBILITE (3/3)

1

LA DEMARCHE DE MISE OEUVRE

Pour rappel, la CCXVD ne souhaite pas aujourd'hui mettre en œuvre le VM sur le territoire.

2

Délibération d'instauration du VM :

La réglementation en vigueur ne prévoit pas de délai spécifique en cas d'instauration du VM.

Dès lors, le délai applicable est celui de la communication du (nouveau) taux de VM à l'URSSAF, soit avant le 1^{er} novembre 2025 pour une application au 1^{er} janvier 2026, soit avant le 1^{er} mai 2026 pour une application au 1^{er} juillet 2026

3

En tout état de cause, la levée du VM est conditionnée par la mise en place effective du (des) service(s) régulier(s) créé(s) par la CCXVD ainsi que par l'information préalable des employeurs concernés, ces deux conditions cumulatives entraînant un certain délai.

4

Le comité des partenaires doit également être consulté pour toute modification du taux de Versement Mobilité – et a fortiori pour sa création.

A noter :

Nous reprenons ici les termes de l'article L. 233366 du CGCT :

« Le versement destiné au financement des services de mobilité est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports, à savoir :

1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ; »

Toutefois, il est généralement admis qu'un service de TAD sur lignes virtuelles puisse être assimilé à un service régulier dans la mesure où les itinéraires, les points d'arrêt et les horaires sont connus du public.

AUTRES ALTERNATIVES DE FINANCEMENT

Il faut noter qu'au-delà du versement mobilité, d'autres sources de financement sont mobilisables, et notamment :

- **Fonds propres** (budget général)
- **Financements** – Programmes Européens, Nationaux, Régionaux, Départementaux...). Par exemple, FEDER, DETR / DSIL, AVELO, Fonds vert...

4 – LA SUITE DE LA DEMARCHE



LA SUITE DE LA DEMARCHE : L'APPROBATION DU SCHEMA

1

Approuver le Schéma Directeur à ce stade - sans fiches actions / Pourquoi ?

- Ancrer la vision mobilité des élus sur le territoire
- Permet de mettre en place le comité des partenaires

2

3

Une démarche avec des délais cadrés par la loi :

4

Un planning serré si le plan doit être approuvé avant les élections :

- Mi-octobre : arrêt du PDMS par la CC XVD
- Mi-octobre – Mi-janvier : consultation des partenaires institutionnels
- Fin janvier jusqu'au 15/02 : consultation du public et avis comité des partenaires
- Fin février : synthèse et arbitrage des avis et remarques recueillis
- Début mars : approbation définitive du Plan.

Nota : l'approbation devrait avoir lieu en Mai avec le nouveau Conseil communautaire.

Organe consulté pour donner son avis au moins 1 fois / semestre sur la politique mobilité :

- Niveau de l'offre / Renforcements de l'offre / développement des offres nouvelles
- La qualité des services / l'information des usagers
- Le taux de couverture des dépenses d'exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires,
- Le niveau de contribution financière des employeurs dans le cadre du versement mobilité (si existant),

Il est constitué de :

- Représentants organisations professionnelles d'employeurs (au moins 50 % des sièges)
- Représentants organisations syndicales de salariés,
- Représentants associations présentes sur le territoire (associations d'usagers ou d'habitants), ainsi que des habitants tirés au sort.

FIN DU DOCUMENT

Contact référent projet pour toute question :

CC XVD : Jean-Baptiste ESNAULT
jean-baptiste.esnault@xaintrie-val-dordogne.fr / 07.50.74.33.08

EBULIS : Julien DESCAMPS
julien.d@ebulis.com / 06.98.27.77.98

