



SYNTHÈSE

Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de communes de Chavanon, Combrailles et Volcans

Synthèse du diagnostic :

Atouts :

- Quatre bourgs-centres structurants (Bourg-Lastic, Giat, Pontgibaud, Pontaumur) polarisant le territoire.
- Maillage territorial dense en commerces et services accessibles en moins de 15 minutes depuis chaque commune.
- Proximité avec la métropole clermontoise (à l'est) et les pôles secondaires d'Ussel et Riom.
- Territoire désenclavé par la route, avec 8 aires de covoiturage implantées à des points stratégiques.
- Quatre lignes de bus structurantes assurant la liaison avec la métropole clermontoise.
- Réseau de transport scolaire bien organisé et apprécié.
- Partenariat actif avec la Plateforme Mobilité 63 (accompagnement des publics fragiles).
- Présence du réseau de covoiturage solidaire « Tous Mobiles », dispositif efficace et reconnu.
- Expérimentation de dispositifs innovants : location solidaire « En roues libres » et autopartage électrique.
- Implication des habitants et communes (fort taux de participation aux enquêtes).
- Acteurs locaux et partenaires déjà mobilisés.
- Coopération interterritoriale déjà engagée avec les AOM voisines et les partenaires.

Opportunités :

- Prise de compétence mobilité par la communauté de communes depuis 2021.
- Coopération interterritoriale déjà engagée avec les AOM voisines et les partenaires institutionnels.
- Mise en œuvre du SERM Clermont-Auvergne, favorisant les connexions interterritoriales.
- Potentiel de réimplantation de la gare de Pontgibaud comme pôle d'échanges multimodal.
- Réouverture annoncée de la ligne ferroviaire Volvic – Le Mont-Dore – Ussel – Tulle.
- Développement du télétravail et des services de proximité, réduisant les déplacements contraints.
- Tourisme lié à la Chaîne des Puys/Faille de Limagne, générant de nouveaux besoins en mobilité
- Expérimentation et essor des dispositifs de mobilités solidaires (Plateforme Mobilité 63, autopartage, location solidaire).
- Dynamique citoyenne et initiatives locales favorisant l'entraide et le partage.
- Population ouverte aux nouveaux modes de déplacement.
- Accès possible à de nouveaux financements (Région, État, Europe)

Faiblesses :

- Un territoire rural de moyenne montagne, marqué par une faible densité et une dispersion de l'habitat, complexifiant l'organisation des mobilités.
- Un vieillissement marqué de la population, particulièrement à l'ouest du territoire.
- Une proportion importante de personnes de plus de 75 ans vivant seules dans certaines communes.
- Une vulnérabilité sociale et économique accrue pour certains publics
- Une forte dépendance aux grands pôles extérieurs (emploi, études, soins spécialisés).
- Absence de pôles d'emploi structurants et tissu économique éclaté, pour structurer les mobilités domicile-travail.
- L'éloignement de Clermont-Ferrand pour une grande partie du territoire (1 commune sur 3 à plus d'une heure de voiture).
- Une dépendance quasi exclusive à la voiture individuelle thermique, avec un autosolisme dominant.
- Peu de bornes de recharge et un parc de véhicules électriques très limité.
- Des lignes de bus parfois peu adaptées aux besoins et aux habitudes des habitants.
- Le cœur du territoire exclu des dessertes de transports en commun / Absence de navettes (TAD) entre les communes
- Pas d'offre de mobilité active structurée (vélo, marche, modes doux).
- Des habitants qui connaissent mal et s'approprient peu les services de mobilité existants.
- Un tissu économique peu dense en moyennes et grandes entreprises, limitant la capacité à mobiliser le versement mobilité.
- Moyens humains limités pour animer la politique mobilité.

Menaces :

- Augmentation du coût des déplacements, lié au coût de l'énergie
- Un accès incertain aux financements publics et privés
- La mise en place d'actions de mobilité qui n'intègrent pas l'ensemble des communes du territoire
- Un risque croissant d'exclusion pour certains publics fragiles face aux difficultés de mobilité
- Un affaiblissement du tissu local de commerces et services, entraînant des déplacements contraints vers des pôles plus éloignés
- Une diminution de l'engagement bénévole au sein du dispositif « Tous Mobiles », fragilisant la résilience du service
- Aggravement de la fracture numérique entravant l'accès équitable à l'information sur la mobilité
- Persistance de freins psychologiques freinant l'évolution des pratiques de mobilité

Les 10 enjeux qui émergent :

- 1) **L'accès pour tous les habitants aux centralités du territoire**, y compris dans les communes les plus éloignées
- 2) **Le maintien d'une offre de services, de commerces et d'équipements** sur le territoire
- 3) **Améliorer la fréquence et la régularité des lignes de bus structurantes**, tout en veillant à leur adéquation avec les besoins de mobilité quotidiens
- 4) **L'amélioration de la connexion avec Clermont-Ferrand** et les autres pôles secondaires de déplacement
- 5) **La valorisation du potentiel ferroviaire** et de la place du train dans les mobilités rurales
- 6) **Le développement de solutions de mobilité solidaire, durables et partagées** adaptées aux besoins locaux.
- 7) **L'émergence de la mobilité active** pour les trajets de proximité
- 8) **L'accès de tous et pour tous à une information claire et partagée** sur les services de mobilité
- 9) **L'inclusion des publics vulnérables** dans l'ensemble des solutions de mobilité
- 10) **La coordination et le travail partenarial** entre les acteurs locaux, régionaux et associatifs de la mobilité

Les 6 grands axes de la stratégie :

3 grands axes thématiques :

**Transports collectifs et
connexions entre les
territoires**

(Enjeux 3, 4 et 5)

**Mobilités partagées,
solidaires et durables**

(Enjeu 6)

**Mobilités actives et
déplacements de
proximité**

(Enjeu 7)

3 grands axes transversaux:

**Accessibilité et équité
territoriale**

(Enjeu 1, 2 et 9)

**Information, animation et
accompagnement des
publics**

(Enjeu 8)

**Gouvernance et
coordination des acteurs**

(Enjeu 10)

Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 1 – Transports collectifs et connexions entre les territoires	Objectif 1 : Améliorer l’offre de transports collectifs et les liaisons avec la métropole et les pôles secondaires.	Faciliter l’accès à la métropole clermontoise
		Renforcer les connexions en transport en commun avec les pôles secondaires de Riom et d’Ussel.
		Renforcer l’usage des lignes de bus existantes
		Soutenir et accompagner le projet de réouverture de la ligne ferroviaire <i>Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore -Ussel</i>
		Contribuer à l’amélioration continue des services de transports scolaires.

Transports collectifs et connexions entre les territoires

Objectif : Améliorer l'offre de transports collectifs et les liaisons avec la métropole et le pôles secondaires.

1 Faciliter l'accès à la métropole clermontoise

Constats du diagnostic :

- Clermont-Ferrand concentre la majorité des emplois, des soins spécialisés et des formations supérieures.
- 11 communes de l'est relèvent de son aire d'attraction, avec des flux pendulaires quotidiens.
- Les lignes Cars Région (P53, P52, P46) assurent la liaison, mais avec une offre insuffisante en fréquence.
- Seuls 4,7 % des habitants disposent d'un abonnement à un réseau de transport collectif.
- L'intermodalité reste très faible (0,8 % des trajets combinent plusieurs modes).
- Un tiers des communes se situent à plus d'une heure en voiture de Clermont-Ferrand.
- Les horaires actuels ne sont pas adaptés aux actifs, ce qui renforce la dépendance à la voiture.
- Pontgibaud constitue la porte d'entrée nord-est du territoire, située à proximité immédiate de Clermont-Ferrand

Actions cadres :

- Renforcer le dialogue et la coordination avec la Région et le SMTC pour assurer la lisibilité et la continuité de l'offre vers Clermont-Ferrand
- Promouvoir les parkings relais et les points de rabattement existants
- Étudier l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux sur le territoire, et notamment à Pontgibaud, en lien avec le potentiel déploiement du SERM Clermont-Auvergne

Actions à déployer :

- Échanger régulièrement avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour le suivi des lignes de bus vers Clermont-Ferrand et la remontée des besoins du territoire.
- Initier un espace de dialogue avec la Région Nouvelle-Aquitaine concernant la ligne de bus 259.
- Valoriser les parkings-relais situés à l'entrée de la métropole (Orcines, Durtol, Royat), dans le cadre du projet INSPIRe.
- Produire et diffuser une information claire et lisible sur le réseau de transports urbains clermontois et ses correspondances avec les lignes interurbaines.
- Organiser ponctuellement des sorties ou temps d'accompagnement encadrés pour la découverte du réseau urbain clermontois.
- Identifier et prioriser les sites à potentiel de connexion multimodale en fonction des flux structurants du territoire.
- Étudier la création d'un pôle d'échanges multimodal à Pontgibaud, porte d'entrée nord-est du territoire, en lien avec le SERM Clermont-Auvergne.

Partenaires à mobiliser :



Transports collectifs et connexions entre les territoires

Objectif : Améliorer l'offre de transports collectifs et les liaisons avec la métropole et le pôles secondaires.

2 Améliorer les connexions en transport en commun avec les pôles secondaires de Riom et d'Ussel.

Constats du diagnostic :

- Riom et Ussel constituent des pôles secondaires structurants pour les habitants du territoire, notamment en matière d'emploi, de services publics et de santé.
- Aucune liaison directe en transport collectif n'existe vers la sous-préfecture de Riom.
- Les connexions potentielles avec le réseau RLV Mobilités sont faiblement coordonnées et peu lisibles pour les usagers potentiels.
- Vers Ussel, seule la ligne P46 (qui passe par Bourg-Lastic) assure la liaison, mais avec des horaires inadaptés aux actifs
- L'essentiel des déplacements vers ces pôles s'effectue donc en voiture individuelle, faute d'alternative en bus crédible.

Actions cadres :

- Soutenir la création d'une liaison directe en bus entre le nord du territoire et Riom.
- Soutenir l'amélioration de la connexion entre le sud et l'ouest du territoire et le bassin d'Ussel

Actions à déployer :

- Appuyer techniquement la Région dans le cadre de l'ouverture potentielle d'une ligne de bus entre Pontgibaud, Riom et Clermont-Ferrand.
- Échanger avec la Région et RLV Mobilités afin d'améliorer la coordination des correspondances entre les lignes Cars Région et le réseau RLV Mobilités, aujourd'hui peu lisibles et peu efficaces sur l'axe Pontgibaud-Riom
- Rendre plus visibles et compréhensibles les correspondances possibles avec les réseaux voisins, afin d'en encourager l'usage
- Faire remonter les besoins locaux d'adaptation des horaires de la ligne P46 afin de mieux répondre aux déplacements vers Ussel (domicile-travail...)
- Étudier la création de navettes de rabattement des communes du sud et de l'ouest du territoire vers Bourg-Lastic, afin de faciliter la connexion par la ligne P46 en direction d'Ussel

Partenaires à mobiliser :



Transports collectifs et connexions entre les territoires

Objectif : Améliorer l’offre de transports collectifs et les liaisons avec la métropole et le pôles secondaires.

3 Renforcer l’usage des lignes de bus existantes

Constats du diagnostic :

- Seulement 4,7 % des habitants utilisent régulièrement une ligne de bus.
- Près de 80 % des déplacements domicile-travail s’effectuent en voiture individuelle.
- Les horaires sont parfois mal adaptés à certains types de déplacements, notamment les trajets domicile-travail hors Clermont-Ferrand ou les déplacements à la demi-journée (ex. depuis Giat).
- Certains arrêts ou tracés de lignes sont peu adaptés ou ne desservent pas certains pôles de vie et de services du territoire.
- Les correspondances entre lignes régionales restent insuffisantes, limitant les enchaînements possibles.
- Possibilité d’utiliser certaines lignes scolaires par le grand public, d’après le règlement des transports scolaires du Puy-de-Dôme
- La lisibilité de l’offre et son appropriation par les habitants demeurent faibles, faute d’information claire et de communication locale

Actions cadres :

- Poursuivre le dialogue avec les AOM régionales pour adapter l’offre de transport au territoire
- Améliorer la connaissance et la visibilité des lignes de bus existantes
- Adapter les horaires et la fréquence pour mieux répondre aux usages
- Optimiser les itinéraires et mieux articuler les différents services de transport

Actions à déployer :

- Tenir à jour un tableau de suivi de la fréquentation des lignes de bus du territoire.
- Tester, depuis différents points du territoire, les itinéraires, correspondances et temps de parcours en transports collectifs
- Mettre en place annuellement une remontée d’informations qualitatives via les communes pour identifier les freins d’usage des lignes régionales
- Évaluer les besoins d’ajustement des lignes Cars Région (horaires, itinéraires, arrêts) et les faire remonter aux AOM régionales.
- Renforcer la communication spécifique sur les lignes de bus du territoire, par des actions de proximité (stands mobilité, événements, relais locaux), et via les réseaux sociaux de la collectivité pour favoriser leur appropriation par les habitants.
- Produire et diffuser une carte synthétique des lignes de bus et de leurs correspondances (avec les autres réseaux)
- Étudier la faisabilité d’une ligne d’approche de la P53, reliant Herment à Pontgibaud, via la réutilisation d’une ligne scolaire sur son retour.

Partenaires à mobiliser :



Transports collectifs et connexions entre les territoires

Objectif : Améliorer l’offre de transports collectifs et les liaisons avec la métropole et le pôles secondaires.

4 Accompagner le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore -Ussel

Constats du diagnostic :

- La ligne ferroviaire Clermont-Ferrand – Le Mont-Dore – Ussel est ouverte au fret jusqu’au Mont-Dore, mais fermée au trafic voyageurs sur l’ensemble du tracé.
- Des associations locales, dont Agir pour la Réouverture de la ligne Clermont-Le Mont-Dore-Ussel-Tulle, militent auprès des deux Régions, de l’État et de la SNCF pour la réouverture de la ligne, avec le soutien de la communauté de communes.
- Des réflexions émergent dans le cadre du SERM sur la possibilité d’intégrer la gare de Pontgibaud dans son périmètre, ce qui impliquerait une réouverture partielle jusqu’à cette commune.
- En cas de réouverture, la réimplantation de la gare de Pontgibaud constituerait une opportunité majeure de créer un pôle d’échanges multimodal, à la porte d’entrée du territoire vers Clermont-Ferrand.

Actions cadres :

- Inscrire le suivi du projet de réouverture de la ligne ferroviaire dans une perspective de long terme (horizon 2040 et au-delà), en lien avec la Région et les acteurs concernés.
- Anticiper et consolider, à court terme, les connexions possibles autour de la gare de Pontgibaud, en cohérence avec son rôle potentiel de pôle d’échanges

Actions à déployer :

- Suivre et s’associer aux instances régionales et interrégionales liées au projet de réouverture de la ligne ferroviaire, afin de faire valoir les besoins du territoire et d’anticiper les impacts locaux, dans une temporalité longue.
- Identifier les potentiels de rabattement vers Pontgibaud et les lignes de bus qui y sont desservies, afin d’améliorer à court terme les correspondances.
- Anticiper les liaisons et les possibilités de rabattement vers la future gare de Pontgibaud, dans la perspective de son rôle de pôle d’échanges multimodal.
- Envisager la réimplantation de la gare de Pontgibaud sous la forme d’une halte ferroviaire intégrée à un pôle d’échanges multimodal structurant, à proximité de l’ancien cabinet vétérinaire.

Partenaires à mobiliser :



5

Contribuer à l’amélioration continue des services de transports scolaires

Constats du diagnostic :

- Le service de transport scolaire concerne 494 élèves répartis sur 53 lignes directes et 9 lignes de correspondance.
- Le maillage scolaire est jugé plutôt satisfaisant jusqu’au primaire par les familles, chaque village ou hameau avec des enfants en âge d’être scolarisés, peut disposer d’un arrêt à proximité selon le règlement défini par l’AOM régionale.
- Quelques situations ponctuelles d’ajustement sont nécessaires (horaires, création d’arrêts, dessertes peu utilisées).
- Le relais local entre la communauté de communes, les mairies et la Région assure une bonne réactivité mais nécessite une concertation continue pour répondre à l’évolution des besoins

Action cadre :

- Poursuivre la dynamique de concertation entre la Région, les établissements scolaires, les communes et les familles

Actions à déployer :

- Poursuivre l’accompagnement technique annuel des communes dans la structuration et la transmission de leurs demandes de création ou d’évolution d’arrêts de bus auprès de la Région.
- Participation au rendez-vous annuel avec l’AOM régionale, dans le cadre du suivi du transport scolaire.
- Relayer les informations pratiques de la Région en amont des rentrées scolaires (horaires, démarches, formulaires) via les supports de communication intercommunaux et communaux
- Familiariser les secrétaires de mairies à l’utilisation de la page web du Conseil Régional dédiée à la consultation des horaires des lignes de bus scolaires.

Partenaires à mobiliser :



Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 2 – Mobilités partagées, solidaires et durables	Objectif 1 : Favoriser les formes de mobilité partagée	Encourager la pratique du covoiturage.
		Développer des formes de mobilité partagée innovantes.
	Objectif 2 : Promouvoir des solutions de mobilité individuelle plus durables.	Favoriser l’essor progressif de la mobilité électrique sur le territoire.
		Expérimenter des dispositifs de location de véhicules électriques
	Objectif 3 : Renforcer la mobilité solidaire comme levier d’inclusion pour les publics les plus vulnérables	Renforcer et pérenniser le covoiturage solidaire sur le territoire
		Accompagner le développement de solutions de mobilité à des tarifs accessibles.

6 Encourager la pratique du covoiturage

Constats du diagnostic :

- Le territoire compte 8 aires de covoiturage, avec une 9^e en création à Bromont-Lamothe, réparties de manière cohérente sur les axes principaux.
- La fréquentation reste très modérée, à l’exception des aires de Pontgibaud et Pontaumur, les plus utilisées.
- Le covoiturage concerne majoritairement les trajets domicile-travail vers Clermont-Ferrand, Gerzat/Ladoux, Riom et Les Ancizes-Comps.
- Près de 96 % du covoiturage est informel, sans utilisation d’application dédiée, rendant la pratique difficile à mesurer.
- La communication et la sensibilisation autour du covoiturage restent à développer pour encourager la pratique.

Action cadre :

- Renforcer l’aménagement et la visibilité des aires et services de covoiturage
- Encourager la pratique du covoiturage domicile-travail
- Favoriser la pratique du covoiturage événementiel

Actions à déployer :

- Identifier et promouvoir des points de covoiturage complémentaires non aménagés (carrefours routiers, abords d’arrêts de bus, entrées de bourg), en s’appuyant sur les pratiques existantes et les besoins locaux
- Mettre en place une signalétique harmonisée et visible sur les aires existantes pour renforcer leur appropriation par les usagers.
- Encourager la pratique du covoiturage domicile-travail à travers des actions de sensibilisation locales (stands lors d’événements, communication de proximité, sensibilisation grand public...)
- Promouvoir une plateforme unique de covoiturage pour faciliter la mise en relation entre habitants et renforcer la lisibilité de l’offre.
- Sensibiliser les entreprises et structures locales à l’intégration du covoiturage dans leurs démarches internes (information et sensibilisation des salariés, facilitation des mises en relation, adaptation éventuelle des horaires).
- Travailler à la mise en relation de conducteurs et passagers à l’échelle des bassins de vie et d’emploi du territoire, notamment autour des bourgs-centres

Partenaires à mobiliser :



7 Faire émerger des nouvelles formes de mobilité partagée

Constats du diagnostic :

- 75 % des déplacements sont effectués seul dans sa voiture, illustrant une forte dépendance à la voiture individuelle.
- En dehors du covoiturage, il n’existe aucune offre structurée de mobilité partagée sur le territoire.
- Le caractère rural et dispersé du territoire limite le développement de services collectifs, mais favorise des solutions souples et mutualisées.
- Une volonté locale d’expérimenter de nouvelles formes de mobilité partagée se dégage à travers les échanges du diagnostic

Action cadre :

- Saisir les opportunités de développement de nouvelles formes de mobilité partagée

Actions à déployer :

- Assurer une veille active sur les initiatives de mobilité partagée développées sur d’autres territoires ruraux, afin d’identifier celles pouvant être adaptées localement.
- Examiner, sans engagement préalable, la pertinence et la transférabilité locale de certaines initiatives (autostop organisé, prêt de véhicules entre particuliers), au regard des besoins exprimés, des moyens disponibles et des opportunités de partenariat
- Expérimenter de nouvelles formes de mobilité partagée, telles que HALTÔSTOP ou le prêt de véhicules entre particuliers, pour diversifier les solutions accessibles aux habitants.

Partenaires à mobiliser :



8

Favoriser l'essor progressif de la mobilité électrique sur le territoire

Constats du diagnostic :

- Seuls 0,3 % des ménages (environ 30 foyers) possèdent un véhicule électrique, soit le taux le plus faible du département.
- Le territoire ne compte que deux bornes publiques à Bromont-Lamothé et à Giat, et trois bornes privées.
- Le maillage de recharge reste très limité, freinant l'usage local et l'accueil des visiteurs équipés de véhicules électriques.
- Le parc automobile demeure largement thermique, avec une part d'électriques encore marginale.
- Des incertitudes liées au coût, à l'autonomie et au manque de bornes freinent l'adoption du véhicule électrique.
- La compétence d'implantation et de gestion des bornes relève aujourd'hui des communes, mais pourrait être transférée à la communauté de communes pour renforcer la cohérence du réseau.

Action cadre :

- Promouvoir la mobilité électrique par la sensibilisation et la démonstration
- Suivre et appuyer les initiatives locales en matière de mobilité électrique

Actions à déployer :

- Rencontrer les communes de Giat et Bromont-Lamothé afin de recueillir des retours d'expérience sur l'installation et la gestion de leurs bornes de recharge.
- Échanger avec TE63 en lien avec le schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDRIVE).
- Réaliser un état des lieux de la mobilité électrique sur le territoire afin d'identifier, à partir de l'existant, les opportunités réalistes de développement de l'offre
- Recenser les poches de stationnement du territoire susceptibles d'entrer dans le cadre de l'article 118 de la loi Climat et Résilience, afin d'anticiper les obligations d'équipement en infrastructures de recharge pour véhicules électriques.
- Accompagner les communes volontaires dans leur réflexion sur l'installation de bornes, en facilitant l'appui technique et la mutualisation des démarches (ex. groupement de commandes)
- Organiser des actions de sensibilisation locales (stands lors d'événements, démonstrations de véhicules électriques, ateliers d'information) pour répondre aux incertitudes des habitants sur le coût, l'autonomie et la recharge.
- Diffuser une communication ciblée auprès des habitants, entreprises et acteurs locaux pour valoriser les avantages de la mobilité électrique et informer sur les aides / accompagnements disponibles.

Partenaires à mobiliser :



9

Expérimenter des dispositifs de location de véhicules électriques

Constats du diagnostic :

- Le faible nombre de véhicules électriques (voitures électriques, voitures électriques, scooter...) sur le territoire (0,3 % des ménages) traduit un retard d'usage, mais aussi un potentiel d'expérimentation locale pour tester de nouveaux modèles d'accès à la mobilité électrique.
- Les freins financiers et pratiques à l'achat limitent la diffusion du véhicule électrique, ce qui rend les dispositifs de location ou d'essai longue durée particulièrement adaptés pour initier la transition

Action cadre :

- Expérimenter l'autopartage de véhicules électriques en boucle sur le territoire
- Étudier la mise en place de nouveaux dispositifs de location véhicules électriques adaptés au territoire

Actions à déployer :

- Accompagner et appuyer les partenaires dans la mise en circulation de la station d'autopartage en boucle de Pontaurum
- Accompagner le lancement de la station d'autopartage par une communication dédiée, incluant un événement de lancement et une information ciblée auprès des habitants.
- Évaluer la station d'autopartage en boucle afin de mesurer les usages, d'identifier les freins et d'apprécier les conditions d'une éventuelle pérennisation du dispositif
- Examiner, en cas de résultats positifs, les conditions permettant d'envisager une extension très ciblée du maillage de l'autopartage à une autre commune, en lien avec la Plateforme Mobilité et les partenaires existants
- Effectuer un travail de veille sur d'autres dispositifs potentiels de location de véhicules électriques (en boucle, en libre-service ou via un prestataire), en identifiant les modèles les plus adaptés au contexte du territoire et les partenariats à mobiliser

Partenaires à mobiliser :



10 Renforcer et pérenniser le covoiturage solidaire sur le territoire

Constats du diagnostic :

- Le service de covoiturage solidaire “Tous Mobiles” constitue une réponse essentielle aux besoins de mobilité des habitants non motorisés, notamment les personnes âgées.
- En 2024, 1 421 trajets ont été réalisés pour environ 1 500 demandes, traduisant une forte montée en puissance du service.
- Les 41 bénévoles, véritable pilier du dispositif, assurent la continuité des trajets malgré une mobilisation parfois fragile.
- Des bénéficiaires qui ne conduisent plus dans la métropole clermontoise et qui mobilisent les bénévoles sur ces trajets longs.
- Le maintien du service repose sur la pérennité à la fois des financements publics et de l’engagement bénévole.

Action cadre :

- Accompagner l’évolution du service "Tous Mobiles" afin de renforcer son utilité et sa pérennité

Actions à déployer :

- Poursuivre la communication autour du service en l’orientant prioritairement vers la mobilisation de bénévoles (événements locaux, relais locaux...), afin de préserver l’équilibre du dispositif.
- Travailler avec la Plateforme Mobilité 63 à l’évolution du service « Tous Mobiles », notamment sur la tarification, les trajets autorisés et les modalités de réservation, afin de contribuer à l’équilibre et à la pérennité du dispositif
- Accompagner la Plateforme Mobilité 63 dans les réflexions portant sur l’évolution des financements et les perspectives de pérennisation du service « Tous Mobiles »
- Accompagner la PFM63 dans la mise en place des actions de reconnaissance pour valoriser l’engagement et la contribution des bénévoles.
- Accompagner la Plateforme Mobilité 63 dans la mise en place de sorties test à destination des publics dits « entre deux », afin de favoriser leur appropriation des lignes de bus et des réseaux de transports collectifs urbains, et de réduire le recours au bénévolat

Partenaires à mobiliser :



Les communes du territoire

11 Accompagner le développement de solutions de mobilité à des tarifs accessibles

Constats du diagnostic :

- Une partie des habitants, notamment les publics fragiles, rencontre encore des difficultés concrètes pour se déplacer au quotidien.
- Les freins financiers constituent un obstacle majeur à l’accès à la mobilité et accentuent les situations d’isolement.
- Le coût d’usage d’un véhicule personnel demeure un frein important pour de nombreux ménages.
- Certains publics, comme les jeunes ou les personnes en insertion, n’ont pas de solution individuelle de déplacement adaptée à leurs besoins.
- Le dispositif de location solidaire, en phase de lancement reste peu connu et sous utilisé.

Action cadre :

- Poursuivre, évaluer et ajuster le dispositif de location solidaire
- Assurer une veille sur les solutions de mobilité à faible coût adaptées au territoire.

Actions à déployer :

- Appuyer la Plateforme Mobilité 63, dans la mise en oeuvre d’une campagne de communication pour le lancement du dispositif de location solidaire “En Roues Libres”
- S’associer au Forum de l’Emploi local pour promouvoir le dispositif de location solidaire, aux prescripteurs entreprises et usagers potentiels.
- Organiser un événement de lancement location solidaire “En Roues Libres” et autopartage “On y va”
- Poursuivre, évaluer et ajuster le dispositif de location solidaire afin d’en renforcer l’efficacité et l’usage.
- Mettre en place une rencontre annuelle avec les structures sociales ou d’insertion afin de repérer les besoins non couverts et adapter progressivement l’offre.
- Assurer une veille sur les autres initiatives solidaires adaptées aux territoires ruraux, afin d’identifier, le cas échéant, celles susceptibles d’être adaptées localement, au regard du contexte et des capacités du territoire

Partenaires à mobiliser :



Autres prescripteurs



Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 3 – Mobilités actives et déplacements de proximité	Objectif 1 : Renforcer la place de la marche et du vélo pour certains trajets de proximité.	Renforcer et valoriser la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien
	Objectif 2 : Sécuriser les modes actifs vis-à-vis de la présence prédominante de la voiture.	Identifier et promouvoir des voies cyclables avec peu de voitures pour rejoindre les bourgs des communes du territoire.
		Repenser la place du piéton dans les déplacements du quotidien en centre-bourg.
	Objectif 3 : Envisager des itinéraires touristiques dédiés aux modes actifs.	Étudier la création de liaisons touristiques adaptées aux déplacements à pied ou à vélo

Objectif : Renforcer la place de la marche et du vélo pour certains trajets de proximité

12 Renforcer et valoriser la marche et le vélo comme modes de déplacement du quotidien

Constats du diagnostic :

- Les mobilités actives représentent 27 % des trajets, mais presque uniquement de courtes marches (870 m en moyenne) ; le vélo ne compte que pour 1,2 % des déplacements.
- Le vélo reste marginal : 77 % des habitants ne l'utilisent jamais, l'équipement moyen est de 1,15 vélo par ménage, et la moitié des foyers n'en possède aucun.
- Les aménagements cyclables sont inexistants (stationnements, cheminements dédiés), et il n'existe pas de service de location ou de loueur de vélos sur le territoire.
- Les bourgs-centres sont largement pensés pour la voiture, avec beaucoup de stationnements automobiles et peu de continuités piétonnes sécurisées.
- La promotion des modes actifs reste très faible, avec peu d'actions locales de sensibilisation ou de communication autour de la marche et du vélo au quotidien.

Action cadre :

- Développer des équipements et aménagements dédiés à la pratique des mobilités actives
- Promouvoir la marche et le vélo comme modes de déplacement de proximité
- Faciliter l'accès à des solutions adaptées de mobilité à vélo
- Renforcer la sensibilisation et l'apprentissage autour des mobilités actives

Actions à déployer :

- Identifier des sites pilotes et stratégiques pour l'implantation de stationnements vélos sécurisés, notamment dans les centres-bourgs principaux, à proximité des arrêts de bus et des parkings de covoiturage
- Mettre en place des stationnements vélos sécurisés sur les sites pilotes identifiés, afin de favoriser l'intermodalité
- Repenser la place du piéton dans les espaces publics, en prévoyant à terme plus de trottoirs et d'espaces dédiés à la marche.
- Inciter et accompagner l'installation de services de location de vélos ou de VAE, en lien avec des partenaires locaux.
- Sensibiliser à l'usage du vélo en proposant des tests de vélos électriques lors d'événements locaux.
- Accompagner la mise en place des dispositifs d'apprentissage et de sensibilisation aux mobilités actives, notamment pour les jeunes (SRV, ateliers, animations)

Objectif : Sécuriser les modes actifs vis-à-vis de la présence prédominante de la voiture

13 Identifier et promouvoir des itinéraires cyclables sécurisés vers les centres-bourgs du territoire

Constats du diagnostic :

- Les axes routiers du territoire sont exclusivement pensés pour le transport automobile, sans réelle prise en compte des mobilités actives.
- La cohabitation entre vélos et voitures demeure un frein majeur au développement de la pratique cyclable, pour des raisons de sécurité.
- Les voiries secondaires à faible trafic présentent un potentiel d'itinéraires cyclables sécurisés, mais elles ne sont pas encore identifiées ni valorisées.
- Le relief vallonné du territoire rend certains trajets peu adaptés à la pratique du vélo classique, mais le développement du VAE ouvre de nouvelles possibilités.
- Les aménagements cyclables sécurisés ou continus sont inexistants sur l'ensemble du territoire.

Action cadre :

- Identifier les itinéraires à faible trafic et expérimenter des liaisons cyclables sécurisées

Actions à déployer :

- Identifier et hiérarchiser de la voirie secondaire à faible trafic pouvant servir de base au développement du réseau cyclable plus sécurisé.
- Expérimenter un parcours sécurisé test reliant une petite commune à une centralité (ex : Fernoel - Giat ou Bromont-Lamothe - Pontgibaud)
- Mettre en place une signalétique directionnelle et homogène pour valoriser et rendre visibles les itinéraires en modes actifs empruntant les routes secondaires.
- Étudier la faisabilité d'aménagements légers (accotements élargis, marquages, zones partagées) sur certains axes stratégiques.
- Étudier les potentiels de financement pour appuyer les premières démarches et aménagements (dossier LEADER, Fonds verts...)

Partenaires à mobiliser :

14

Repenser la place du piéton dans les déplacements du quotidien en centre-bourgs

Constats du diagnostic :

- La marche représente 27 % des déplacements, correspondant principalement à des trajets courts à l’intérieur des bourgs, liés aux commerces, écoles ou services de proximité.
- Les aménagements piétons restent peu développés, avec des trottoirs souvent étroits, discontinus ou absents.
- Les centres-bourgs sont davantage pensés pour la voiture, avec une forte présence du stationnement et peu d’espaces partagés entre piétons et automobilistes.
- Le confort et la sécurité des déplacements à pied demeurent insuffisants, en particulier pour les personnes âgées, les enfants ou les familles nombreuses.

Action cadre :

- Intégrer la mobilité piétonne dans les projets d’aménagement des centres-bourgs

Actions à déployer :

- Veiller à prendre en compte les continuités piétonnes lors des futurs aménagements ou requalifications des centres-bourgs.
- Identifier les secteurs nécessitant des améliorations prioritaires pour la sécurité et le confort des piétons (proximité d’écoles, rues commerçantes...)
- Renforcer et harmoniser la signalétique piétonne dans les bourgs, notamment par l’installation de panneaux indiquant les temps d’accès à pied vers les commerces, écoles et équipements publics, afin de rendre les déplacements à pied plus visibles et attractifs au quotidien

Partenaires à mobiliser :



Les communes
du territoire

15

Étudier la création de liaisons touristiques adaptées aux déplacements à pied ou à vélo

Constats du diagnostic :

- Le territoire présente un potentiel touristique interne intéressant, fondé sur la pleine nature, les plans d’eau et le patrimoine local.
- La proximité de la Chaîne des Puys et de Vulcania constitue également un atout extérieur majeur, offrant des perspectives de liaisons touristiques interterritoriales.
- Il n’existe pas de cheminements piétons ou cyclistes sécurisés permettant de relier les principaux sites touristiques.
- Il n’existe pas d’alternative claire à la voiture individuelle pour se rendre sur les sites touristiques du territoire.
- La stratégie touristique locale vise à renforcer le maillage entre les sites et activités, dans une logique de développement durable et de prolongement de la durée de séjour.

Action cadre :

- Identifier les itinéraires à faible trafic et expérimenter des liaisons cyclables sécurisées

Actions à déployer :

- Échanger avec Combrailles Auvergne Tourisme et le service développement touristique du SMAD des Combrailles afin de partager une réflexion commune sur les liens entre développement touristique et mobilités actives
- Identifier des liaisons fortes à travailler entre bourgs-centres et sites touristiques du territoire (Giat - MAC ou Bromont-Lamothe - Plan d’eau d’Anshald...)
- Identifier, avec les partenaires concernés, des parcours touristiques existants (randonnée, VTT, chemins ruraux) reliant les bourgs à des sites touristiques, susceptibles d’être mobilisés ou adaptés pour des usages en mobilités actives (marche, vélo)
- Expérimentation d’une liaison réservé aux modes actifs vers un site touristique, en privilégiant des itinéraires adaptés à un large public.
- Étudier les connexions possibles avec les itinéraires cyclables ou de randonnée des territoires voisins (notamment vers Vulcania et la Chaîne des Puys).
- Étudier la mise en place d’une signalétique harmonisée indiquant les accès doux vers les sites touristiques les plus proches.

Partenaires à mobiliser :



Les communes
du territoire

Sites touristiques +
hébergeurs du territoire

Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 4 – Accessibilité et équité territoriale	Objectif 1 : Assurer un accès aux commerces, services et équipements du territoire pour tous les habitants.	Maintenir et renforcer le maillage territorial des services et des commerces locaux.
		Faciliter l'accès aux centralités pour l'ensemble des habitants du territoire.
	Objectif 2 : Assurer une cohérence territoriale dans le développement de l'offre de mobilité	Favoriser une répartition équilibrée et cohérente des services de mobilité selon les besoins du territoire

16 Maintenir et renforcer le maillage territorial des services et des commerces locaux

Constats du diagnostic :

- Les commerces et services de proximité sont regroupés dans les centres-bourgs et quelques bourgs intermédiaires, formant un maillage globalement cohérent.
- Chaque commune se situe à moins de 15 minutes d'un pôle de commerces et de services de proximité.
- Les centralités principales, Bourg-Lastic au sud, Giat à l'ouest, Pontgibaud à l'est et Pontaumur au nord structurent l'accès aux services du quotidien.
- Le territoire compte 5 Espaces France Services, assurant une présence de services publics de proximité.
- L'offre de commerces et services itinérants est floue et peu connue.
- La communauté de communes développe un réseau de tiers-lieux pour renforcer les possibilités de télétravail et la mise en réseau.

Action cadre :

- Soutenir le maintien et le développement des commerces et services de proximité dans les centralités
- Encourager le déploiement de commerces et services itinérants pour compléter l'offre locale

Actions à déployer :

- Poursuivre et consolider les dispositifs existants de soutien aux commerces et services de proximité dans les bourgs-centres structurants du territoire (accompagnement à la transmission, offres de reprise...)
- Faire l'état des lieux des commerces et services itinérants du territoire.
- Appuyer et valoriser les initiatives qui amènent les services dans les zones les plus isolées, notamment via des commerces ou services ambulants.
- Poursuivre le développement et l'expansion du réseau de tiers lieux local.
- Valoriser les commerces et services locaux à travers une communication simple et régulière (portrait d'entrepreneurs, Plateforme Vivre CCV...)

Partenaires à mobiliser :

Les communes du territoire

Commerçants et structures du territoire

Acteurs économiques et associatifs locaux

17 Faciliter l'accès aux centralités pour l'ensemble des habitants du territoire

Constats du diagnostic :

- Les centralités locales concentrent l'essentiel des commerces, services et équipements, mais l'accès reste majoritairement dépendant de la voiture individuelle.
- Les distances entre les villages et les pôles de services sont différents selon les parties du territoire, avec des temps d'accès plus longs pour les habitants les plus isolés.
- Il n'existe pas de navettes locales régulières hors axes structurants pour relier les centralités du territoire.
- Les horaires des lignes de bus structurantes ne sont pas adaptés aux besoins du quotidien (courses, rendez-vous, démarches), étant surtout calés sur les heures de pointe.
- Hormis le dispositif Tous Mobiles, utilisé de manière ponctuelle, il n'existe pas de réelle dynamique de mobilités partagées pour relier les centralités du territoire.

Action cadre :

- Intégrer les enjeux de mobilité dans les documents locaux d'urbanisme et de planification
- Renforcer les liens entre les petites communes et les bourgs exerçant une fonction de centralité

Actions à déployer :

- Veiller à intégrer systématiquement un regard « mobilité » dans les démarches de planification territoriale (PLU, SCoT), en formulant des avis et recommandations sur les projets communaux et intercommunaux
- Assurer une veille ciblée sur les solutions de mobilité adaptées aux territoires à faibles densités visant à relier les espaces peu ou mal desservis aux centralités locales et aux lignes de bus existantes.
- Examiner, le cas échéant, les conditions d'accompagnement ou de mise en œuvre de certaines solutions repérées, en fonction des opportunités de financement, de partenariat et de leur compatibilité avec le contexte local
- Tester ponctuellement un TAD événementiel à destination des foires, marchés ou événements locaux (Foire de Giat...)
- Identifier et relayer avec les communes, des trajets de covoiturage de proximité pouvant être organisés de manière régulière (hebdomadaire ou bimensuelle), notamment vers les bourgs-centres, les commerces et les services.

Partenaires à mobiliser :

Les communes du territoire

+ A DÉFINIR

Cerema

18

Favoriser une répartition équilibrée et cohérente des services de mobilité selon les besoins du territoire

- Constats du diagnostic :
- Les principales lignes de bus régionales se concentrent le long des axes structurants du territoire, notamment la D941 et la N89, reliant les communes les mieux desservies.
 - Les services de mobilité ponctuels, tels que l'autopartage à Pontaumur ou la location solidaire à Pontgibaud, sont localisés dans les centralités.
 - Quelques bornes de recharge électrique sont présentes à Bromont et Giat, mais leur répartition reste limitée à certaines communes.
 - Les zones les plus isolées, en particulier au cœur du territoire, demeurent éloignées de ces services, alors que les besoins de mobilité y sont plus marqués
- Action cadre :
- Formaliser une hiérarchisation des pôles de mobilité et des points d'arrêt structurants du territoire afin de prioriser les investissements
 - Veiller à une couverture homogène et cohérente du territoire par les services de mobilité
- Actions à déployer :
- Identifier et hiérarchiser les pôles de mobilité et points d'arrêt structurants en fonction des flux, des usages et des enjeux d'accessibilité territoriale.
 - Définir des niveaux de priorité d'investissement à partir de cette classification, afin d'orienter progressivement les décisions d'aménagement et de financement.
 - Mettre en place une remontée annuelle des besoins communaux en matière de mobilité, à l'aide d'une fiche simple, complétée le cas échéant par des échanges ciblés avec les communes concernées.
 - Adapter, dans la mesure du possible et de manière progressive, l'offre de mobilité existante afin de mieux répondre aux besoins des habitants des différents bassins du territoire
- Partenaires à mobiliser :

Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 5 – Information, animation et accompagnement des publics	Objectif 1 : Renforcer l'accessibilité et la clarté de l'information sur l'offre de mobilité	Proposer des supports de communication adaptés aux publics du territoire
		Structurer des relais d'information locaux en s'appuyant sur les partenaires du territoire
	Objectif 2 : Favoriser l'appropriation des solutions de mobilité par les habitants grâce à une animation de proximité.	Mettre en place des actions d'animation pour faire connaître et expérimenter les solutions de mobilité
	Objectif 3 : Sensibiliser à l'usage des mobilités alternatives à la voiture individuelle	Mobiliser les habitants et les acteurs locaux autour de la transition vers des mobilités durables
	Objectif 4 : Accompagner les publics et les acteurs locaux dans leurs démarches de mobilité	Favoriser l'accès de tous aux dispositifs d'accompagnement à la mobilité en renforçant leur visibilité et leur diffusion sur le territoire

Objectif : Renforcer l'accessibilité et la clarté de l'information sur l'offre de mobilité

19 Proposer des supports de communication adaptés aux publics du territoire

Constats du diagnostic :

- 2 habitants sur 5 estiment que le manque de connaissance de l'offre de mobilité constitue un frein à leurs déplacements.
- Les lignes de bus "Cars Région" restent méconnues par 22 % des habitants, le covoiturage solidaire "Tous Mobiles" par 42 %, et les applications de covoiturage par 26 %, traduisant une connaissance inégale des différents services de mobilité.
- L'accès à l'information reste difficile pour certains publics, notamment les personnes âgées ou éloignées du numérique.
- La communication autour de la mobilité manque de lisibilité et d'exhaustivité, sans support papier ni outil centralisé regroupant l'ensemble de l'offre à l'échelle du territoire

Action cadre :

- Structurer une communication claire et partagée sur la mobilité à l'échelle intercommunale
- Concevoir et diffuser des supports d'information accessibles à tous les publics
- Garantir la mise à jour régulière et la fiabilité des supports

Actions à déployer :

- Élaborer et suivre des plans de communication annuels pour relayer de manière claire et cohérente l'information sur la mobilité à l'échelle du territoire.
- Créer un guide papier de la mobilité pour 2027, recensant l'ensemble des offres et services du territoire ainsi que les informations pratiques associées, qui sera distribué à tous les habitants du territoire.
- Actualiser ce guide mobilité tous les deux à cinq ans en fonction des évolutions de l'offre de mobilité locale.
- Mettre à jour régulièrement les supports de communication et communiquer sur les évolutions des services de mobilité.
- Assurer la coordination entre les AOM régionales et les communes pour actualiser les horaires affichés dans les abris-bus.
- Encourager les communes à utiliser les arrêts de bus comme supports relais d'information sur les offres et services de mobilité du territoire.

Partenaires à mobiliser :

Les communes du territoire

Commerçants et structures du territoire

Acteurs économiques et associatifs locaux

Objectif : Renforcer l'accessibilité et la clarté de l'information sur l'offre de mobilité

20 Structurer des relais d'information locaux en s'appuyant sur les partenaires du territoire

Constats du diagnostic :

- 2 habitants sur 5 estiment que le manque de connaissance de l'offre de mobilité freine leurs déplacements.
- Les dispositifs sont mal identifiés : les lignes Cars Région restent méconnues par 22 % des habitants, Tous Mobiles par 42 %, et les applications de covoiturage par 26 %.
- Les horaires de bus ou le fonctionnement de certains services sont difficiles à comprendre, ce qui renforce le besoin d'une information claire et de proximité.
- L'accès à l'information reste compliqué pour les publics éloignés du numérique, notamment les personnes âgées.
- Les acteurs touristiques ou commerçants locaux connaissent et s'approprient mal les offres et services de mobilité ce qui limite leur rôle d'intermédiaire auprès du grand public.

Action cadre :

- Renforcer le rôle des relais locaux dans la diffusion de l'information mobilité

Actions à déployer :

- Former les agents de proximité (mairies, France Services) pour qu'ils puissent orienter les habitants et expliquer le fonctionnement des services de mobilité (horaires de bus, location solidaire, Tous Mobiles...)
- Mettre à disposition régulièrement, dans chaque mairie et France Services, des brochures simples : horaires de bus, mode d'emploi des dispositifs, carte des arrêts, informations pratiques sur la location solidaire...)
- Organiser des temps collectifs d'explication par secteur géographique, destinés aux relais locaux : mairies, offices de tourisme, hébergeurs, commerçants... pour leur permettre de mieux connaître l'offre et pouvoir l'expliquer aux publics.
- S'appuyer sur des canaux d'information partagés (PanneauPocket, panneaux lumineux, newsletters communales) pour relayer régulièrement les informations mobilité.

Partenaires à mobiliser :



Les communes du territoire



Commerçants et prestataires touristiques

Objectif : Favoriser l'appropriation des solutions de mobilité par les habitants grâce à une animation de proximité

21 Mettre en place des actions d'animation pour faire connaître et expérimenter les solutions de mobilité

Constats du diagnostic :

- Beaucoup d'habitants n'ont jamais testé les solutions alternatives (covoiturage solidaire, location solidaire, lignes de bus), faute de connaissance et d'accompagnement concret pour les utiliser.
- Les habitants expriment un besoin d'aide pratique : comment réserver, où trouver l'information, comment fonctionne chaque service.
- Les observations montrent qu'une démonstration ou un essai facilite réellement l'appropriation et encourage le passage à l'acte.
- Certains habitants seraient prêts à utiliser ces solutions s'ils sont accompagnés dans la prise en main.

Action cadre :

- Animer des actions locales pour faire connaître et tester les solutions de mobilité
- Favoriser une appropriation collective des services de mobilité par une animation de proximité
- Accompagner les habitants dans l'usage des outils et services de mobilité

Actions à déployer :

- Intervenir ponctuellement lors d'événements locaux ciblés (temps forts communaux, événements associatifs, marchés/foires...) pour présenter les solutions de mobilité existantes, les faire tester et répondre aux questions des habitants.
- Expérimenter des ateliers pratiques de mobilité, en petits groupes, afin d'accompagner les habitants dans l'usage des outils et services existants (horaires, offres, outils numériques), en fonction de l'intérêt local.
- Proposer des « sorties test » (prendre le bus en groupe, tester le covoiturage solidaire ou utiliser un réseau de transports collectifs urbains) pour faciliter la prise en main concrète des services de mobilité.
- Initier, si des besoins sont identifiés, des actions d'accompagnement ciblées à destination de publics jugés en difficulté (jeunes, personnes âgées, demandeurs d'emploi, nouveaux arrivants), sous forme d'actions ponctuelles ou expérimentales.

Partenaires à mobiliser :



Objectif : Sensibiliser à l'usage des mobilités alternatives à la voiture individuelle

22 Mobiliser les habitants et les acteurs locaux autour de la transition vers des mobilités durables

Constats du diagnostic :

- Plus de 80 % des déplacements se font en voiture individuelle, même pour de très courtes distances, révélant une forte dépendance à l'autosolisme.
- Les mobilités actives restent marginales : la marche représente 27 % des trajets (essentiellement très courts), et le vélo seulement 1 à 2 %.
- Les lignes de bus restent peu utilisées, malgré une offre existante sur une partie du territoire.
- Beaucoup d'habitants n'envisagent pas d'utiliser d'autres modes (vélo, bus...), faute d'habitude, de connaissance ou de perception d'intérêt.

Action cadre :

- Organiser des actions de sensibilisation aux mobilités durables lors d'événements locaux
- Impliquer les acteurs du territoire (entreprises, écoles...) comme relais de sensibilisation
- Valoriser et diffuser les initiatives locales exemplaires pour encourager le passage à l'action

Actions à déployer :

- Organiser au sein de la Communauté de Communes le Challenge Mobilité, et promouvoir sa mise en place dans d'autres structures du territoire
- Engager la collectivité dans une démarche d'exemplarité en matière de mobilités durables (réflexion sur les déplacements des agents, sensibilisation interne), afin d'en faire une force d'entraînement pour les acteurs du territoire.
- Accompagner les acteurs partenaires des Mobilités Fédérées dans la mise en place d'un village des mobilités sur le territoire.
- Participer ou organiser d'autres rassemblements locaux de sensibilisation aux enjeux de mobilité durable
- Animer des ateliers de sensibilisation lors d'événements locaux, pour expliquer simplement les bénéfices des alternatives à la voiture (bus, covoiturage, vélo...).
- Associer les entreprises du territoire comme relais de sensibilisation auprès de leurs salariés.
- Mettre en avant des initiatives locales exemplaires (habitants prenant le bus, salariés en covoiturage, trajets à vélo) pour montrer que ces solutions fonctionnent.

Partenaires à mobiliser :



+ A DÉFINIR

23

Consolider l'accompagnement des publics et des acteurs locaux dans leurs démarches de mobilité

Constats du diagnostic :

- Certains habitants rencontrent des difficultés d'accès à la mobilité : 3 % n'ont pas le permis et 5 % des ménages ne possèdent pas de véhicule.
- Les contraintes financières peuvent freiner la mobilité : le revenu médian annuel est relativement faible (20 870 €) et le territoire compte 660 demandeurs d'emploi.
- Les jeunes sont particulièrement concernés : 93 jeunes du territoire sont identifiés par l'INSEE sans emploi ni formation.
- Des dispositifs d'accompagnement existent localement (Plateforme Mobilités, accompagnement social, Mission Locale...)
- Certaines aides à la mobilité existent, mais ne sont pas clairement identifiées à l'échelle intercommunale, ce qui renforce le besoin d'une veille et d'une meilleure diffusion.
- Il ne reste qu'une seule auto-école sur le territoire, située à Pontaumur

Action cadre :

- Consolider l'accompagnement des publics en difficulté de mobilité
- Identifier, suivre et renseigner sur les dispositifs d'aide à la mobilité pour les habitants
- Encourager les entreprises et structures locales à développer des solutions de mobilité interne
- Soutenir la présence d'auto-écoles et de dispositifs de formation à la mobilité

Actions à déployer :

- Mettre en place une veille locale des dispositifs d'aide à la mobilité et diffuser régulièrement l'information auprès des communes, France Services et structures d'insertion.
- Créer un annuaire clair et actualisé des dispositifs d'aide à la mobilité, partagé avec les acteurs relais du territoire.
- Accompagner les entreprises locales dans la mise en place de solutions internes comme le partage de trajets entre salariés ou des horaires facilitant la mobilité.
- Rencontrer les auto-écoles locales et les syndicats d'auto-écoles pour comprendre les problématiques liées à la fermeture des auto-écoles sur le territoire
- Si nécessaire, accompagner l'installation de nouvelles auto-écoles ou d'antennes locales en facilitant l'accès à des locaux ou des partenariats.

Axes de la stratégie	Objectifs	Sous-objectif opérationnel
Axe 6 – Gouvernance et coordination des acteurs	Objectif 1 : Consolider la gouvernance locale et partenariale autour des enjeux de mobilité	Poursuivre et structurer la dynamique de gouvernance locale et partenariale autour des enjeux de mobilité.
		Poursuivre l'implication de l'AOM dans les divers réseaux.
	Objectif 2 : Assurer la cohérence et la complémentarité des politiques et réseaux de mobilité	Renforcer la coopération interterritoriale pour assurer la cohérence et la continuité des services de mobilité

24 Poursuivre et structurer la dynamique de gouvernance locale et partenariale autour des enjeux de mobilité

Constats du diagnostic :

- Plusieurs acteurs interviennent dans le champ de la mobilité, ce qui rend nécessaire une coordination et un travail partenarial à l'échelle du territoire.
- Les dynamiques engagées lors du Comité des partenaires Mobilité montrent un réel intérêt des acteurs pour coopérer et partager leurs besoins.
- 19 communes sur 20 interrogées considèrent la mobilité comme un enjeu majeur nécessitant un travail partagé et coordonné.
- Des partenaires locaux qui sont intéressés pour être associés à des échanges autour des enjeux de mobilité.
- Certains projets nécessitent une mise en cohérence partenariale (ex : étude conjointe pour l'ouverture d'une ligne de bus), car une action isolée limite les chances de réussite.

Action cadre :

- Renforcer le dialogue et la coordination entre l'AOM, les collectivités et les acteurs du territoire autour des enjeux de mobilité
- Poursuivre les échanges entre partenaires autour du suivi et de la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié

Actions à déployer :

- Réunir la Commission Mobilité une fois par an.
- Mettre à jour, si nécessaire, la composition du Comité des partenaires Mobilité au regard des évolutions de la loi LOM et assurer le renouvellement de ses membres.
- Organiser une rencontre annuelle du Comité des partenaires Mobilité dédiée aux échanges autour de la mise en œuvre et de l'avancement du PdMS.
- Organiser des réunions de travail ciblées, lorsque les projets le nécessitent, avec les acteurs concernés (par exemple un groupe de travail avec la Région, les transporteurs, et les communes concernés, pour la création d'une ligne de bus...etc...)

Partenaires à mobiliser :

Membres du Comité des Partenaires

+ À DÉFINIR

25 Poursuivre l'implication de l'AOM dans les divers réseaux.

Constats du diagnostic :

- L'AOM est impliquée dans plusieurs réseaux techniques et institutionnels autour de la mobilité (ex : Réseau Mobilité 63, rencontres des AOM locales au niveau de la région AURA...).
- Ces réseaux offrent un espace d'échange de bonnes pratiques et de retours d'expérience entre territoires ruraux confrontés à des problématiques similaires.
- Ils constituent également une source d'informations actualisées (réglementation, financements, dispositifs innovants), utile pour adapter les actions locales de mobilité.

Action cadre :

- Poursuivre la participation aux rencontres et groupes de travail dédiés à la mobilité

Actions à déployer :

- Participer activement aux rencontres et groupes de travail du Réseau Mobilité 63 et des AOM locales.
- Maintenir, lorsque les conditions le permettent, une implication de l'AOM au sein de réseaux et associations en lien avec la mobilité (tels que PFM63, l'Association Agir pour la ligne Clermont-Ussel-Tulle...)
- S'élargir à de nouveaux réseaux lorsque ceux-ci sont pertinents pour le territoire
- Solliciter ces réseaux pour recueillir des retours d'expérience avant le lancement de nouveaux projets locaux.
- Participer à des temps d'échanges thématiques ciblés (webinaires, ateliers, journées techniques) lorsque les sujets abordés font écho aux enjeux locaux (mobilité solidaire, dessertes rurales, intermodalité).

Partenaires à mobiliser :

   

Association Agir pour la ligne Clermont-Ussel-Tulle

26

Renforcer la coopération interterritoriale pour assurer la cohérence et la continuité des services de mobilité

- Constats du diagnostic :
- Les déplacements quotidiens dépassent largement les limites administratives de la communauté de communes, notamment pour l’emploi, les études, la santé ou certains services.
 - Une grande partie des trajets des habitants repose sur des réseaux extérieurs au territoire : Cars Région, réseau T2C, réseau RLV, ce qui renforce la nécessité de coopérer avec les territoires voisins.
 - La continuité des mobilités actives manque encore de cohérence : plusieurs itinéraires (voies vertes, pistes cyclables, cheminements doux) pourraient être mieux connectés entre communes ou avec les réseaux voisins.
 - Plusieurs territoires limitrophes développent également des actions structurantes en matière de mobilité (PdMS, mobilité solidaire, schémas de déplacements), offrant des opportunités de mutualisation et de projets communs.
- Action cadre :
- Renforcer la concertation et les échanges réguliers avec les AOM et territoires voisins
 - Favoriser la complémentarité des réseaux de transport et des dispositifs de mobilité existants
- Actions à déployer :
- S’appuyer sur les démarches existantes des territoires limitrophes (PdMS, schémas cyclables, mobilités solidaires) pour repérer des points de convergence et éviter les doublons dans les actions menées
 - Organiser régulièrement (tous les ans, tous les deux ans) des rencontres avec chaque territoire voisin pour travailler à la cohérence des actions de mobilité et garantir la continuité des réseaux (lignes de bus, liaisons vers les pôles voisins, correspondances).
 - Mettre en place des groupes de travail ponctuels avec les territoires limitrophes pour développer ou ajuster des continuités de cheminements doux (voies vertes, pistes cyclables, itinéraires sécurisés).
 - Partager des informations et des données clés entre AOM voisines afin de coordonner les horaires et améliorer les correspondances entre réseaux.

Partenaires à mobiliser :

