



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE

SEANCE DU 12 DECEMBRE 2023

Nombre de Conseillers :

En exercice : 53

Présents : 28

Votants : 36

N° CC2023-09-08

OBJET :

**APPROBATION DE LA
VERSION DEFINITIVE DU
PLAN DE MOBILITE
SIMPLIFIE**

L'an deux mille vingt-trois, le 12 décembre à 18 heures, le Conseil Communautaire du Pays de Saint Eloy, convoqué le 06 décembre 2023 par voie dématérialisée, s'est réuni à la Salle des Fêtes à Gouttières, sous la présidence de Monsieur Laurent DUMAS, Président en exercice.

Présents : Jean-Yves ARNAUD ; Denis ASTRUC ; Michel BANCAREL ; Karine BOURNAT-GONZALEZ ; Elie CHAFFRAIX ; Daniel CHARRAUX ; Daniel CLUZEL ; Pierrette DAFFIX-RAY ; Jacqueline DUBOISSET ; Robert DUBUIS ; Laurent DUMAS ; Sylvain DURIN ; Bernard FAVIER ; Lionel FAURE ; Jean-Claude GAILLARD ; Marc GIDEL ; Bernadette GOURSON ; Gilles GOUYON ; Jean-Jacques GRZYBOWSKI ; Christian JEROME ; Jean-Jacques LOUIS-FERANDON ; Sabine MICHEL ; Roger OLLIER ; Laurence ORIOL ; Bernard PENY ; René POUILLE ; Jean-Marc SAUTERAU, Odile SOULIER ; Jacques THOMAS ;
Conseillers Communautaires, formant la majorité des membres en exercice.

Absents ayant donné procuration : Guy CHARTOIRE ayant donné procuration à Laurent DUMAS ; Patrick GIDEL ayant donné procuration à Laurence ORIOL ; Bernard GRAND ayant donné procuration à Christian JEROME ; Michèle MEUNIER ayant donné procuration à Sylvain DURIN ; Anthony PALERMO ayant donné procuration à Jacqueline DUBOISSET ; Margaux PIQUELLE ayant donné procuration à Jean-Marc SAUTERAU ; Christophe SARRE ayant donné procuration à Laurent DUMAS ; Catherine SIMONET ayant donné procuration à Jean-Louis FERANDON

Excusés remplacés par le suppléant : François BRUNET remplacé par Lionel FAURE ; Jean- Claude CAZEAU remplacé par Elie CHAFFRAIX ; Bernard DUVERGER remplacé par Daniel CHARRAUX ;

Excusés : Jean-Claude BELLARD, Cédric BOILOT ; Aurélie DEFRETIERE ; Jérôme GAUMET ; Christian JOUHET ; Christiane MOUGEL ; Valérie ROCHE ; David SABY ; Marie TARDIVAT

Secrétaire : Karine BOURNAT-GONZALEZ

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Le Président,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités,

Vu les statuts de la Communauté de communes du Pays de Saint Eloy en date du 19 janvier 2018 instituant la prise de compétence en matière de mobilité et définissant la Communauté de communes comme autorité organisatrice de mobilité,

Vu la délibération n°CC2022-01-05 du 22 février 2022 approuvant l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de communes,

Vu la délibération n°CC2023-04-05 du 9 mai 2023 approuvant l'arrêt du projet de Plan de Mobilité Simplifié et le lancement des procédures de consultation des partenaires et de participation du public,

Vu la délibération n°2023/04/02 du 9 juin 2023 de la commune de Saint-Priest-des-Champs rendant un avis favorable sur le projet du Plan de Mobilité simplifié du Pays de Saint-Eloy,

Vu la délibération n°3.31 du 31 octobre 2023 du Département du Puy-de-Dôme rendant un avis favorable concernant le projet de Plan de Mobilité simplifié du Pays de Saint-Eloy,

Vu l'avis de la Préfecture du Puy-de-Dôme rendu le 8 août 2023 concernant le projet de Plan de Mobilité simplifié du Pays de Saint-Eloy,

Vu l'avis de la commune de Durmignat rendu le 11 juillet 2023 concernant le projet de Plan de Mobilité simplifié du Pays de Saint-Eloy,

Considérant le travail d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié réalisé entre juin 2022 et novembre 2023,

Considérant le diagnostic et le programme opérationnel présentés en COPIL le 16 décembre 2022, en exécutif le 10 janvier 2023 et en conseil communautaire le 9 mai 2023,

Considérant les avis et remarques transmises à la Communauté de communes par les partenaires consultés conformément aux dispositions prévues par l'article L.1214-36-1 du Code des Transports, et notamment ceux de la Direction départementale des territoires et du Département du Puy-de-Dôme ;

Considérant qu'aucun avis ou contributions n'ont été transmis lors de la procédure de participation du public qui s'est tenue du 11 septembre 2023 jusqu'au 11 octobre 2022, dans les conditions prévues à l'article L.123-19-1 du Code de l'environnement,

Considérant que le Plan de Mobilité Simplifié a été modifié à la suite des différentes remarques et prévoit la stratégie suivante :

- Axe 1 : Créer une offre de mobilité partagée
- Axe 2 : Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire
- Axe 3 : Organiser la dé-mobilité

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

-Axe 4 : Accompagner les changements de comportement

Propose au Conseil Communautaire :

- d'approuver le Plan de Mobilité Simplifié annexé à la présente délibération,
- d'autoriser le Président à signer tout document se rapportant à ce dossier.

Après en avoir délibéré, le Conseil Communautaire :

- accepte cette proposition,
- charge M. le Président de la publication et de l'exécution de cette décision.

.....
Fait et délibéré à l'unanimité à la Salle des Fêtes à Gouttières le 12 décembre 2023.

Le Président,

Directeur des Services

NICOLAS FRERE

Laurent DUMAS

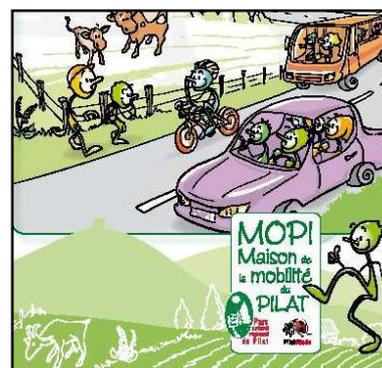


**Pays
de
Saint-Eloy**
communauté de communes



PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE (PDMS)

STRATEGIE ET PROGRAMME OPERATIONNEL



DECEMBRE 2023



BUREAU D'ETUDES EN TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS

86 quai Féron 63150 La Bourboule

Tél. : 04.73.65.94.24

Contact : bcordier.adetec@orange.fr

Site internet : www.adetec-deplacements.com

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Etude réalisée avec le bureau ADETEC pour la Communauté de communes du Pays de Saint- Eloy.

Version finalisée en décembre 2023.

SOMMAIRE

1	Introduction	7
1.1	Présentation de la démarche	7
1.1.1	Contexte et objet de l'étude.....	7
1.1.2	Phasage	8
1.1.3	Synthèse de la phase diagnostic	8
1.1.4	Réunions et concertation	11
1.2	Méthodologie de travail de la phase 3	15
1.2.1	Ateliers de co-construction	15
1.2.2	Comité de pilotage	15
1.2.3	Exécutif communautaire	15
1.2.4	Phase de consultation	16
2	Définition de la stratégie	17
2.1	Publics cibles	17
2.1.1	Public à cibler	17
2.1.2	Synthèse	17
2.1.3	Nombre de bénéficiaires directs	18
2.2	Axes stratégiques	19
3	Axe 1 : Créer une offre de mobilité partagée.....	20
3.1	Développer le covoiturage	20
3.1.1	Contexte.....	20
3.1.2	Communication et animation	22
3.1.3	Le rôle indispensable de la centrale de mobilité.....	26
3.1.4	Parkings pour le covoiturage	26
3.1.5	Signalétique.....	28
3.1.6	Informations pratiques.....	29
3.2	Développer l'autostop organisé	31
3.2.1	Qu'est-ce que l'autostop organisé ?	31
3.2.2	Arrêts.....	32
3.2.3	Coût estimatif du dispositif	34
3.2.4	Communication et animation	35
3.2.5	Adhésions et outils pratiques	35
3.2.6	Responsabilité de la collectivité	36
3.2.7	Retours d'expériences	36
3.2.8	Informations pratiques.....	37
3.3	Développer l'autopartage.....	39

3.3.1	Les 5 formes d'autopartage	39
3.3.2	Partage de véhicules de service des employeurs	39
3.3.3	Autopartage entre particuliers.....	42
3.3.4	Location de véhicules solidaire.....	45
3.3.5	Informations pratiques.....	46
4	Axe 2 : Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire	49
4.1	Maintenir et développer le covoiturage solidaire	49
4.1.1	Genèse du projet.....	49
4.1.2	Evolutions de « Covoit'Santé63 » pour devenir « Covoit'solidaire ».....	50
4.1.3	Informations pratiques.....	51
4.2	Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal.....	53
4.2.1	Zones de desserte	53
4.2.2	Modalités de fonctionnement	54
4.2.3	Communication.....	56
4.2.4	Tarifcation.....	56
4.2.5	Navettes communales	56
4.2.6	Informations pratiques.....	57
4.2.7	Evolution en cas de création de lignes régulières	58
4.3	Encourager l'utilisation des transports collectifs (transports scolaires, lignes de bus régionales).....	62
4.3.1	Transports scolaires	62
4.3.2	Actions à mener	62
4.3.3	Informations pratiques.....	63
5	Axe 3 : Organiser la dé-mobilité.....	65
5.1	Maintenir et développer l'offre de services à la population	65
5.1.1	Renforcer les unités médicales mobiles.....	65
5.1.2	Permanences médicales décentralisées.....	66
5.1.3	Cabinet médical solidaire	66
5.1.4	Renforcer les permanences sociales.....	66
5.1.5	Autres services publics.....	66
5.1.6	Informations.....	67
5.2	Maintenir et développer l'offre des commerces.....	70
5.2.1	Points multi-services	70
5.2.2	Commerces itinérants et tournées des commerçants.....	70
5.2.3	Plateforme locale d'achat.....	71
5.2.4	Distributeurs alimentaires.....	71
5.2.5	Services privés	72
5.2.6	Informations.....	72
5.3	Réduire les déplacements domicile-travail.....	74
5.3.1	Télétravail.....	74
5.3.2	Développer les espaces de co-working et tiers-lieux	74

5.3.3	Informations pratiques.....	75
5.4	Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité	77
5.4.1	Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives via la pratique du vélo.....	77
5.4.2	Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation de centres-bourg	88
6	Axe 4 : Accompagner les changements de comportement	92
6.1	Informier et communiquer.....	92
6.1.1	Mise en place d'une « centrale de mobilité »	92
6.1.2	Les acteurs relais.....	94
6.1.3	Exemple sur un territoire comparable	94
6.1.4	Informations pratiques.....	96
6.2	Sensibiliser et animer	97
6.2.1	Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes.....	97
6.2.2	Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires.....	99
6.2.3	Créer une gouvernance territoriale	104
7	Synthèse du plan d'action	106
8	Impacts environnementaux	109
8.1	Introduction méthodologique.....	109
8.1.1	Présentation des scénarios	109
8.1.2	Impacts pris en compte et mode de calcul.....	110
8.1.3	Présentation des polluants étudiés	110
8.1.4	Consommation et émissions unitaires	111
8.2	Résultats généraux.....	112
8.2.1	Préambule	112
8.2.2	Comparaison des scénarios à la situation actuelle.....	112
8.2.3	Part de chaque action dans le potentiel de réduction des impacts environnementaux	115
8.3	Détail par scénario.....	116
8.3.1	Scénario 1.....	116
8.3.2	Scénario 2.....	117
8.3.3	Scénario 3.....	118
8.3.4	Scénario 4.....	119
8.4	Détail par action.....	120
8.4.1	Préambule	120
8.4.2	Covoiturage	120
8.4.3	Autostop organisé	120
8.4.4	Autopartage.....	121
8.4.5	Renforcement des pôles.....	121
8.4.6	Télétravail.....	121
8.4.7	Services de santé.....	122
8.4.8	Permanences sociales	122
8.4.9	Autres services publics.....	122

8.4.10	Commerces.....	123
8.4.11	Services privés.....	123
8.4.12	Optimisation des déplacements.....	123
8.4.13	Centrale de mobilité.....	124
8.4.14	Transport à la demande.....	124
8.4.15	Utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires.....	124
8.4.16	Vélo.....	125
8.4.17	Plans de déplacements scolaires.....	125
8.4.18	Lignes régulières intercommunales.....	125
8.4.19	Plans de déplacements communaux.....	126
8.5	Synthèse des impacts.....	127
8.5.1	Impacts environnementaux.....	127
8.5.2	Impacts sociaux.....	128

1 Introduction

1.1 Présentation de la démarche

1.1.1 Contexte et objet de l'étude

La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 modifie l'organisation des mobilités en France. Elle a pour objectif de :

- sortir de la dépendance automobile,
- accélérer la croissance des nouvelles mobilités,
- réussir la transition écologique et énergétique,
- programmer les investissements dans les infrastructures de transport,
- adapter la régulation des transport

La loi permet aux communautés de communes qui le souhaitent de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur leur territoire. Le Pays de Saint-Eloy a néanmoins souhaité prendre la compétence mobilité avant la promulgation de la LOM. Ainsi, en tant qu'AOM, elle est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son ressort territorial. Elle a également un rôle d'animation de la politique locale de la mobilité en mettant en place un comité des partenaires à l'échelle de son territoire et en participant aux réflexions stratégiques sur la mobilité de la région avec les autres acteurs du territoire.

En effet, deux types d'AOM sont à distinguer, l'AOM dite « locale » et l'AOM régionale. Le rôle d'AOM régionale revient exclusivement à la Région qui est compétente pour les services d'intérêt régional (ex : tout service de transport qui dépasse le ressort territorial d'une AOM). Elle détermine également les bassins de mobilité pour lesquels la Communauté de communes a été concertée en novembre 2022. Ceux-ci regrouperont les collectivités ayant des enjeux de mobilité proches. Pour chacun, un contrat opérationnel de la mobilité (COM) devra être conclu. Ces contrats engageant les AOM, les syndicats mixtes de type « SRU », les départements, les gestionnaires de gares de voyageurs ainsi que les pôles d'échanges multimodaux ou toute autre partie cohérente seront eux aussi définis par la Région. Ces contrats n'ont toujours pas été signés en décembre 2023.

Le Pays de Saint-Eloy devra donc travailler en collaboration avec les autres acteurs de la mobilité sur le territoire, et notamment Région et Département. Pour rappel, l'AOM régionale est compétente pour ce qui concerne les services d'intérêt régional, qu'il s'agisse :

- de services réguliers de transport public (dont services ferroviaires) ou des services à la demande ;
- de services de transport scolaire ;
- de services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- des services de mobilité solidaire ;
- du conseil en mobilité pour les personnes vulnérables et les employeurs ou grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux,...)

Le Département, quant-à-lui, conserve la compétence des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires. En tant que gestionnaire de la voirie départementale, ils conservent un rôle dans le déploiement des mobilités, telle que le vélo. Ils peuvent également s'investir dans l'adaptation des infrastructures routières (aires de covoiturage, arrêts de dépose / reprise de lignes de covoiturage) qui est un levier clé de l'action des départements en faveur du covoiturage.

Dotée de la compétence mobilité depuis 2018, la Communauté de communes du Pays de Saint-Eloy (CCPSE) a décidé d'élaborer un Plan de Mobilité Simplifié. Elle a souhaité mener une étude pour recenser les besoins

de mobilité de sa population et proposer des solutions de mobilité adaptées à ces besoins et aux caractéristiques du territoire et respectant les objectifs du développement durable.

Agir sur la mobilité est une action prioritaire du projet de territoire, intégrée dans l'axe A « Services à la population » - Volet 7 « améliorer la mobilité de la population » avec 3 actions :

- Action S17 : Etudier les besoins et les solutions en matière de mobilité
- Action S18 : Soutenir les actions visant à faciliter l'accès physiques aux services de soins des personnes les plus fragiles
- Action S19 : Poursuivre la participation à l'opération « bus des montagnes »

1.1.2 Phasage

L'étude s'est organisée en 4 phases :

- Phase 1 - Cadrage et lancement de la démarche
- Phase 2 - Diagnostic
- Phase 3 - Orientations stratégiques
- Phase 4 - Programme opérationnel

Un premier rapport, remis en décembre, présente le diagnostic, en particulier les résultats de l'enquête auprès de la population. Le présent rapport présente les phases 3 et 4.

1.1.3 Synthèse de la phase diagnostic

L'étude couvre les 34 communes de la CCPSE, totalisant 15 800 habitants en 2018, dont 3 700 à Saint-Eloy-les-Mines, 1 300 à Saint-Gervais-d'Auvergne et 1 100 à Pionsat.

Territoire, population et besoins de mobilité

- 1 pôle principal (Saint-Eloy), 2 pôles secondaires (Saint-Gervais et Pionsat) et 5 pôles locaux (Menat, Montaigut, Saint-Priest, Youx et Charensat),
- La population baisse davantage dans les pôles locaux que dans les autres communes, ce qui augmente le recours à la voiture,
- Plus de 60 ans que dans l'ensemble du Puy-de-Dôme (39 % vs 28 %), moins de 0-29 ans (24 % vs 34 %) et plus de personnes sous le seuil de pauvreté (18 % vs 13 %),
- 13 % des ménages n'ont pas de voiture : 5 500 personnes dont 3 000 adultes sont tributaires d'autres personnes pour se déplacer en voiture,

Offres de mobilité

- 4 communes (Lapeyrouse, Saint-Eloy, Montaigut et Saint-Gervais) desservies par le réseau TER et 4 (Saint-Eloy, Montaigut, Menat et Pionsat) par les réseaux Cars Région Puy-de-Dôme et Allier,
- Un transport à la demande est organisé deux fois par an vers Clermont (Sommet de l'Élevage, Marché de Noël),
- Des navettes communales existent à Saint-Eloy et Youx (vers Saint-Eloy),
- Le covoiturage s'organise le plus souvent de manière informelle, au sein des réseaux personnels et professionnels. Pour les trajets quotidiens, il est encore peu utilisé
- Le service Covoit'Santé permet à des personnes sans moyen de transport d'être emmenées par des bénévoles à des rendez-vous médicaux,
- L'autopartage est peu connu et encore très peu pratiqué,
- Le vélo est peu utilisé pour les déplacements quotidiens,

- Plusieurs aides matérielles et financières facilitent la mobilité des publics vulnérables : Plateforme Mobilité 63, chèques Mobiplus, chèques Sortir Plus, aides communales au permis de conduire (Saint-Eloy, Montaigut), Chèque Taxi Santé (Saint-Eloy), aides des employeurs (aide obligatoire de 50 % pour les abonnements de transports en commun),
- Le Guide Mobilité donne une information assez complète, mais se périmite vite.

SYNTHESE DU DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

MENACES

- La mise en œuvre d'actions nécessite des moyens humains et financiers,
- Un tissu associatif actuellement peu mobilisé,
- Un territoire peu propice au développement des mobilités douces,
- Réussir à initier de nouvelles habitudes de mobilité.

OPPORTUNITES

- De nombreux trajets sont actuellement réalisés permettant d'envisager leur mutualisation,
- Des véhicules personnels à disposition: 46% des ménages ont une voiture et 40% une ou plus,
- 6 aires de covoiturage recensées sur le territoire
- Volonté d'implication des acteurs comme relais informatifs,
- Tissu associatif important.

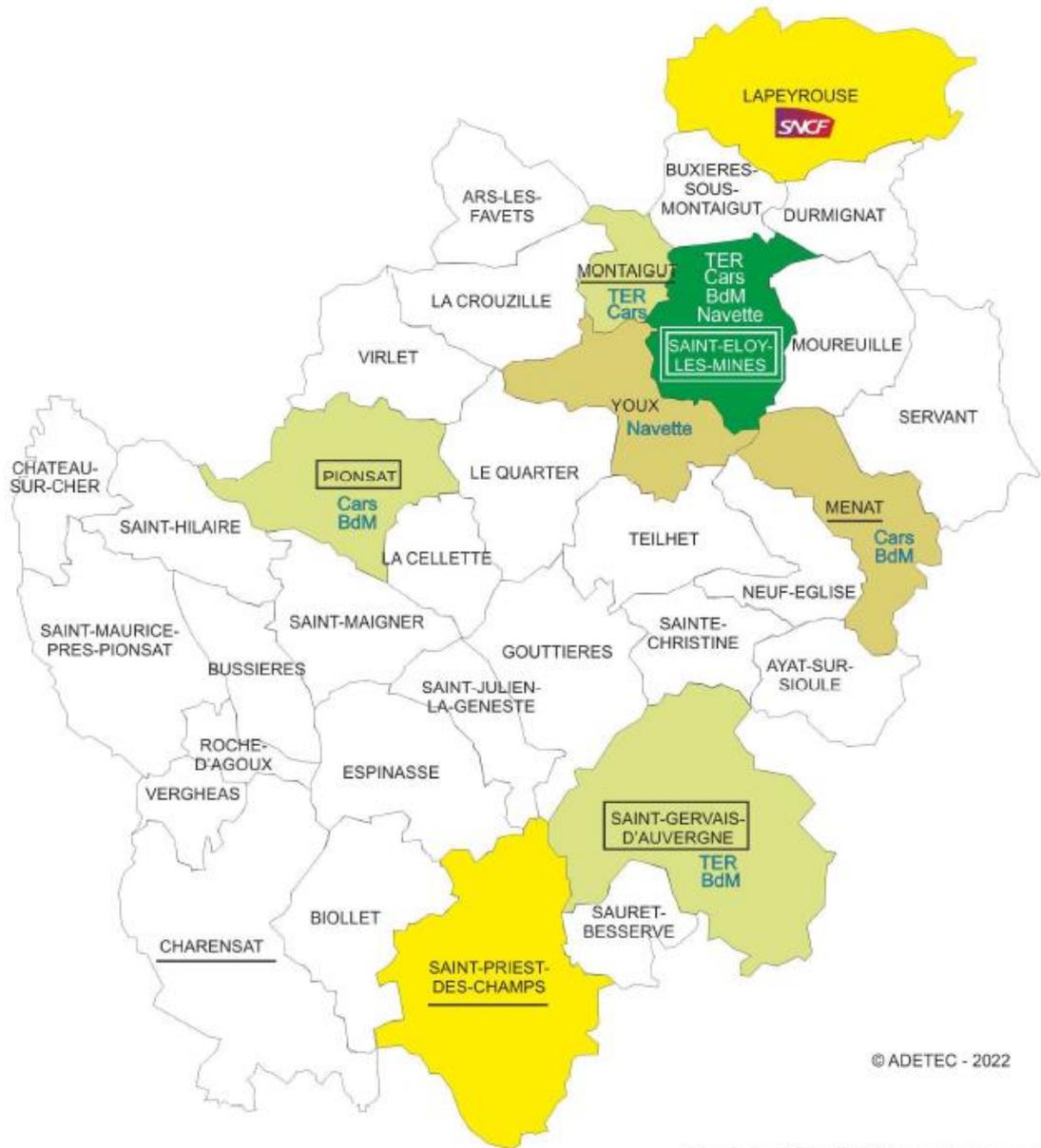
FORCES

- Des dispositifs existants à l'échelle communale, intercommunale et départementale: navettes communales, aides financières, dispositif covoit'santé, guide mobilité, plateforme mobilité 63,
- Implication de la communauté de communes: 1,3 ETP en charge des mobilités à la CCPSE

FAIBLESSES

- Une population diffuse sur un vaste territoire,
- Des publics vulnérables sans solutions de mobilité: 13% des ménages n'ont pas de voitures, une population vieillissante, 18% vivant sous le seuil de pauvreté,
- Une offre de mobilité ferroviaire et collective peu développée: offres et informations complexes,
- Aucun aménagement cyclable.

Carte de synthèse



© ADETEC - 2022

- St-Eloy Pôle principal
- Pionsat Pôle secondaire
- Menat Pôle de proximité
- Desserte TER (train + car)

- TER** Desserte TER (car)
- Cars** Cars Région
- Navette** Navette communale
- BdM** Bus des Montagnes

Nombre estimatif d'allers-retours quotidiens des habitants de la CCPSE (hors déplacements internes à la commune)



1.1.4 Réunions et concertation

L'étude a été jalonnée par 18 réunions, réparties comme suit :

- 4 comités restreints,
- 4 comités de pilotage,
- 1 exécutif communautaire,
- 4 ateliers thématiques,
- 2 ateliers de co-construction des orientations,
- 2 réunions publiques,
- 1 réunion avec les EPCI limitrophes.

L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié est uniquement soumise à une procédure de participation du public (article L.1214-36-1 du Code des transports). Néanmoins, la collectivité a souhaité mobiliser le plus grand nombre d'acteurs possibles, notamment à travers l'organisation d'ateliers thématiques et de réunions publiques lors de la phase 2.

Un grand nombre de structures ont été conviées à participer aux différents ateliers :

INSTITUTIONS

- La Direction Départementale des Territoires du Puy-de-Dôme
- Le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes
- Le service mobilité solidaire du Conseil Départemental du Puy-de-Dôme
- La Maison des Solidarités de Saint-Eloy-les-Mines
- La Maison Départementale des Personnes Handicapées
- La DRAT des Combrailles
- Le SMAD des Combrailles
- L'Office de Tourisme des Combrailles
- Les Centres Communaux d'Action Sociale des communes du Pays de Saint-Eloy
- La Maison France Services de Saint-Gervais-d'Auvergne

INSTITUTIONS DU PAYS-DE-SAINT-ELOY

- Le Centre Intercommunal d'Action Sociale du Pays de Saint-Eloy
- Principaux EHPADs du ressort territorial du Pays de Saint-Eloy
- Les structures d'accueil enfance-jeunesse du Pays de Saint-Eloy
- Le Conseil Communautaire Jeune du Pays de Saint-Eloy
- Le groupe de travail Mobilité du Pays de Saint-Eloy
- Les bénévoles et usagers du dispositif Covoit'Santé 63

ASSOCIATIONS

- Le CLIC Riom Limagne Combrailles
- L'ADAPEI du Puy-de-Dôme
- Les associations solidaires et seniors du Pays de Saint-Eloy
- Les associations cyclistes du Pays de Saint-Eloy
- Les associations solidaires et seniors du Pays de Saint-Eloy
- La Plateforme Mobilité 63
- Covoiturage Auvergne

INSTITUTIONS SCOLAIRES

- Le lycée professionnel des Combrailles
- Le lycée professionnel Desaix

- Les associations de parents d'élèves des écoles du Pays de Saint-Eloy
- Les collèges du Pays de Saint-Eloy

INSTITUTIONS MEDICALES

- Centre de Médecine Physique et de Réadaptation et Foyer d'Accueil Médicalisé de Pionsat

INSTITUTIONS LIEES A L'EMPLOI ET ENTREPRISES

- La Mission Locale Riom Limagne Combrailles
- L'Agence Pole Emploi Saint-Eloy-les-Mines
- Rockwool France SAS – Usine de Saint-Eloy-les-Mines
- Adisseo
- Aubert et Duval
- SRI- Saint-Rémy Industrie
- Entreprises de transport de personnes du ressort territorial du Pays de Saint-Eloy

Néanmoins, il a été difficile de mobiliser l'ensemble des acteurs. Le tableau ci-dessous synthétise les échanges de l'ensemble des réunions de concertations et des ateliers ayant eu lieu lors de la phase de diagnostic.

SYNTHESE	RETOUR DES PARTICIPANTS
Réunion publique n°1 -organisée le 24 juin 2022 à Saint-Eloy-les-Mines -7 habitants	-souhait de rouvrir les lignes de train -souhait de mettre en place un transport à la demande -souhait de faire du covoiturage pour des petits trajets mais sans réussir à convaincre les autres habitants -des bornes de recharge électriques seront-elles installées sur le territoire ? Comment anticiper la future interdiction de vente de voiture thermique ? -il serait intéressant de mutualiser les mini-bus des associations du territoire pour que la communauté de communes développer un système d'autopartage -souhait de développer l'auto-partage, notamment pour pouvoir apporter une solution aux personnes sans voitures
Réunion publique n°2 -organisée le 30 juin 2022 à Pionsat -5 habitants	-souhait de mettre en place un transport à la demande, notamment pour se rendre aux rendez-vous médicaux dans l'agglomération clermontoise -à l'opposé il est précisé que l'ancien bus des montagnes fonctionnait peu. Il y a donc une réelle interrogation à la demande de certains habitants de mettre en place des navettes régulières quand ces dernières n'étaient pas utilisées par le passé -difficulté d'organiser le covoiturage dans le cadre du travail en raison des contraintes horaires. Cependant, la mise en place du télétravail permet de répondre aux attentes des salariés -les changements de comportement seront longs à mettre en place, notamment pour inciter les gens à covoiturer ou faire de l'autostop -le succès du covoiturage est notamment conditionné à la rétribution du conducteur pour le trajet -développer les applications mobiles permettraient de dynamiser le covoiturage

Rencontre avec le EPCI limitrophes

-organisée le 30 juin 2022 à Saint-Eloy-les-Mines
-VP à la mobilité à Chavanon Combrailles et Volcans (CCV)
-Sylvain Lelièvre – chargée de mission transition à Combrailles Sioule et Morge (CSM)

-CCV a mis en place

- un système de covoiturage solidaire qui aurait vocation à être étendu à l'ensemble du Département si le système fonctionne,
- la location de véhicules électriques mis à disposition des agents du CIAS a permis de régler une partie des problématiques de recrutement,
- l'acquisition de vélos électriques qui sont mis à disposition des agents du site de Bourg-Lastic,
- le transport à la demande a été expérimenté par le passé mais n'a pas forcément été concluant

-CSM n'a pas pris la compétence mobilité mais ce secteur reste un enjeu principal pour la réduction des consommations énergétiques et des émissions de gaz à effets de serre dans le cadre du PCAET. Quelques actions ont été mises en place :

- installation de bornes de recharge électriques sur les parkings de différents bâtiments communautaires,
- réflexion sur les actions de « dé-mobilité »,
- le covoiturage semble plus approprié sur les trajets domicile-travail que sur les courtes distances

Atelier thématique 1 « population vulnérable »

-organisé le 13 juin 2022
-7 structures représentées : CMPR Pionsat, CCAS Servant, Plateforme Mobilité 63, SSIAD du SMADC, CCAS Pionsat, Maison des Solidarités, Association Petits frères des pauvres

-les 3 centres-bourgs sont autonomes en termes d'équipements mais le territoire reste cependant dépendant des agglomérations de Montluçon et Clermont-Ferrand

- les associations font part de la nécessité qu'il y aurait à élargir la navette communale de Saint-Eloy-les-Mines à l'ensemble de la communauté de communes. Toutefois, il est rappelé que les transports à la demande mis en place par les anciennes communautés de communes n'étaient pas beaucoup fréquentés car les personnes avaient des besoins très spécifiques et ponctuels
-la pénurie de transport et de professionnels de santé se superposent et rendent très difficile le parcours de soin

-l'aide au permis de conduire mise en place par certaines collectivités ait un atout (celle-ci existe à Saint-Eloy-les-Mines et Montaigut)

-il conviendrait de privilégier le « non-déplacement ». Néanmoins, il existe toujours des frais tels que les frais de livraison

-importance de réactiver le lien de solidarité entre habitants dans les communes

-importance des associations telles que le garage solidaire, ou la plateforme mobilité 63 qui propose des prêts de véhicules

Atelier thématique 2 « Modes de déplacements actifs »

-organisé le 13 juin 2022 à Saint-Eloy-les-Mines
-3 structures représentées : Plateforme Mobilité 63, CTI Nord – DRAT des Combrailles, Secours Catholique

-les problématiques de mobilité sont un véritable frein à l'emploi
-les associations font part de la nécessité qu'il y aurait à étendre la navette de Saint-Eloy-les-Mines, notamment aux communes de Youx, Montaigut, et Moureuille

-importance de l'aménagement des voiries et des centres-bourgs qui permettent de favoriser les modes actifs

-il serait intéressant de relier Saint-Eloy-les-Mines à Montaigut en vélo mais la route reste très dangereuse, et il reviendrait au Département de l'aménager

-important de prévoir des stationnements vélo pour favoriser la pratique

-possibilité de mettre en place des pédibus mais on estime qu'aujourd'hui seulement 10% des enfants vont à l'école à pied. Il y a un enjeu d'aménagement des abords des écoles pour sécuriser

les déplacements

Atelier 3 « La voiture et usages partagés
-organisé le 14 juin 2022 à Pionsat
-4 structures représentées : Combrailles Sioule et Morge, CLIC Riom Limagne Combrailles, CC Saint-Pourçain-sur-Sioule, Plateforme Mobilité 63

-on note une faible utilisation des aires de covoiturage
-le service d'autopartage solidaire mis en place par la Plateforme Mobilité 63 est très sollicité et ne permet pas de répondre à l'ensemble de la demande
-pour que le covoiturage fonctionne, il est important que l'ensemble des offres soient connues car cela permettra de trouver un équilibre entre l'offre et la demande
-les changements d'habitude sont un frein au covoiturage
-afin d'éviter les déplacements, il est important d'amener les services au plus près des usagers
-il est possible de mettre en place une « garantie retour » pour lever les freins du covoiturage en entreprise
-attention aux solutions de mobilité « tout numérique » qui peuvent exclure une partie de la population

Atelier 4 « La mobilité des adolescents et jeunes adultes »
-organisé le 15 juin 2022 à Saint-Gervais-d'Auvergne
-3 structures représentées : Mission locale Riom, Plateforme Mobilité 63, Lycée des Combrailles, CFPPA des Combrailles

-problème de mobilité pour les élèves du lycée de Saint-Gervais : les élèves souhaitant passer le permis durant la semaine ou le week-end ne peuvent plus le faire car l'auto-école de Saint-Gervais a fermé
-les équipes du lycée ne pratiquent presque pas le covoiturage
-la mobilité est un enjeu pour réaliser des stages car certains élèves ne sont pas mobiles et ne peuvent pas trouver de logement sur place
-Pôle emploi organise des formations collectives avec l'auto-école des roches à Saint-Eloy-les-Mines
-il y a très peu de données sur l'utilisation du covoiturage ou de l'autostop chez les jeunes

1.2 Méthodologie de travail de la phase 3

1.2.1 Ateliers de co-construction

Cette phase s'est organisée autour de 2 ateliers, avec les objectifs suivants :

- co-construire le projet au plus près du territoire,
- intégrer les réflexions, les expériences et les compétences de tous les acteurs,
- impliquer et former les acteurs appelés à jouer un rôle de « passeurs » vis-à-vis des autres acteurs du territoire et de la population,
- bâtir une culture et une réflexion communes en matière de déplacements.

L'atelier n° 1 s'est tenu le 17 novembre 2022. Les actions envisageables pour le territoire ont été présentées par ADETEC, avec des exemples sur d'autres territoires, puis ont fait l'objet d'un échange.

Après cet atelier, chaque participant a listé les actions qui lui paraissaient prioritaires. Les actions les plus citées ont été le covoiturage, l'autostop organisé, les alternatives à la mobilité, l'utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires et le transport à la demande.

L'atelier n° 2 s'est tenu le 2 décembre 2022. Les participants ont travaillé en deux groupes sur une partie des actions prioritaires, en l'occurrence celles sur lesquelles le facteur humain est essentiel : covoiturage, autostop organisé et alternatives à la mobilité. Ce travail a permis de mettre l'accent sur le rôle essentiel de l'animation et donc d'une « centrale de mobilité ».

Au final, les ateliers ont classé les actions en 3 catégories :

- actions prioritaires, à lancer en 2023 : covoiturage, autostop organisé, alternatives à la mobilité, transport à la demande, utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires, centrale de mobilité et deux des actions liées au vélo (stationnement et vélos de service électriques)
- actions à moyen terme : deux autres actions liées au vélo (aménagement cyclables et aide à l'achat), plans de déplacements scolaires et plans de déplacements communaux,
- action à plus long terme : lignes régulières de transport en commun

Cette hiérarchisation restait à valider par l'exécutif communautaire.

1.2.2 Comité de pilotage

Le comité de pilotage s'est réuni le 16 décembre 2022. Il a pris connaissance du travail des ateliers et des actions envisagées, sur lesquelles les échanges ont été riches.

1.2.3 Exécutif communautaire

L'exécutif communautaire regroupe le président et les vice-président.e.s de la Communauté de communes.

Une première réunion s'est tenue le 12 décembre 2022 avec le président et les deux vice-présidentes en charge du plan de mobilité (mobilité et finances).

Une seconde réunion s'est tenue le 10 janvier 2023 avec l'ensemble de l'exécutif. A l'issue de celle-ci, les actions ont été classées ainsi :

- Actions prioritaires : covoiturage, autostop organisé, alternatives à la mobilité et autopartage ;
- Actions secondaires : transport à la demande, utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires, vélo et plans de déplacements scolaires ;
- action à plus long terme : lignes régulières de transport en commun, plans de déplacements communaux et centrale de mobilité.

Après plusieurs échanges, il a néanmoins été décidé de classer la centrale de mobilité comme action prioritaire, cette dernière étant indispensable à la mise en œuvre des actions citées précédemment.

1.2.4 *Phase de consultation*

Conformément à l'article L.1214-36-1 du Code des transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié, l'avis des communes, des EPCI limitrophes, du Département du Puy-de-Dôme et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes ont été sollicités sur le projet du PdMS.

Les retours de l'Etat, du Conseil départemental, des communes de Saint-Priest-des-champs, de Durmignat et de la Communauté de communes de Combrailles Sioule et Morge ont été intégrées afin de finaliser le Plan de Mobilité Simplifié.

Le document a également été mis à disposition du public du 11 septembre au 11 octobre (document disponible en format papier au siège de la communauté de communes et au format numérique sur le site internet). Aucune remarque n'a été formalisée.

2 Définition de la stratégie

2.1 Publics cibles

2.1.1 *Public à cibler*

La phase 1 de l'étude a permis de définir les atouts et les faiblesses du territoire. Le Pays de Saint-Eloy se caractérise ainsi par la présence d'une population relativement âgée : 38% de la population a plus de 60 ans (28% dans l'ensemble du Puy-de-Dôme), et d'une population en situation de précarité : 18% vivent sous le seuil de pauvreté (contre 13 % à l'échelle du Département).

La collectivité souhaite ainsi agir en faveur de ces deux publics. Le Plan de Mobilité répond donc à différents enjeux avec des solutions adaptées en fonction du public visé.

➤ Public fragile

✚ Objectif 1 : faciliter la mobilité pour tous

- Structurer l'offre de mobilité solidaire
- Faciliter la mobilité active (marché, vélo) et le transport de proximité (covoiturage, autostop organisé)
- Communiquer sur les solutions de mobilité existantes
- Réfléchir à la mise en place d'un transport à la demande

✚ Objectif 2 : penser la dé-mobilité

- Accompagner l'aménagement des centres-bourgs
- Maintenir et développer l'offre et les services de santé
- Maintenir les commerces de proximité
- Favoriser l'accès au numérique
- Favoriser le développement du télétravail
- Créer des espaces co-working

➤ Seniors

✚ Objectif : faciliter la mobilité des seniors

- Développer le covoiturage
- Expérimenter l'autopartage
- Encourager l'utilisation des transports collectifs (transports scolaires, lignes de bus régionales)

➤ Actifs

✚ Objectif : favoriser une mobilité plus durable

- Limiter l'autosolisme en créant des conditions favorables à la mobilité partagée : covoiturage, autostop organisé
- Accompagner les entreprises dans le développement des mobilités partagées (Plan de mobilité employeur)
- Créer un Plan de Mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes

2.1.2 *Synthèse*

La plupart des actions recensées dans le Plan de Mobilité Simplifié touchent tous les publics.

	Publics cibles
Actions prioritaires	
Covoiturage	Tous publics
Autostop organisé	Tous publics
Autopartage	Variable suivant le type d'autopartage
Alternatives à la mobilité	Tous publics, variables suivant les actions
Centrale de mobilité	Tous publics
Actions secondaires	
Transport à la demande	90 % de seniors
Utilisation des transports scolaires	Tous publics
Vélo	Tous publics
Plans de déplacements scolaires	Enfants et adolescents
Autres actions	
Lignes régulières de transport	Tous publics
Plans de déplacements communaux	Tous publics

L'autopartage, le transport à la demande et les plans de déplacements scolaires s'adressent, en tout ou partie, à des publics spécifiques.

2.1.3 Nombre de bénéficiaires directs

	Nombre de bénéficiaires directs
Actions prioritaires	
Covoiturage	> 1 000
Autostop organisé	> 1 000
Autopartage	10 à 100
Alternatives à la mobilité	> 1 000
Centrale de mobilité	> 1 000
Actions secondaires	
Transport à la demande	10 à 100
Utilisation des transports scolaires	100 à 1 000
Vélo	100 à 1 000

Plans de déplacements scolaires	10 à 100
Autres actions	
Lignes régulières de transport	> 1 000
Plans de déplacements communaux	> 1 000

Les actions bénéficiant au plus grand nombre de personnes différentes sont les alternatives à la mobilité, le covoiturage, l'autostop organisé, les lignes régulières de transport en commun et les plans de déplacements communaux. De par son action globale sur les comportements de mobilité, la « centrale de mobilité » touche également un grand nombre de bénéficiaires.

2.2 Axes stratégiques

4 axes de travail ont été déterminés afin de répondre aux enjeux du territoire :

- ❖ **Axe 1 : Créer une offre de mobilité partagée**
 - Développer le covoiturage (retraités et actifs ciblés)
 - Développer l'autostop organisé (public fragile et actifs ciblés)
 - Développer l'autopartage entre particuliers
- ❖ **Axe 2 : Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire**
 - Maintenir et développer le dispositif Covoit Santé 63 (qui deviendra Covoit'Solidaire)
 - Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal
 - Encourager l'utilisation des transports collectifs (transports scolaires, lignes de bus régionales)
- ❖ **Axe 3 : Organiser la dé-mobilité**
 - Maintenir les services dans les communes (santé, commerces...)
 - Réduire les déplacements domicile-travail
 - Favoriser les espaces de co-working/ tiers-lieux
 - Favoriser le télétravail et permettre l'accès au numérique pour tous
 - Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité
 - Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives et en sécurisant les déplacements
 - Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation de centres-bourg (aménagement cyclables, identification places covoiturage / autostop)
- ❖ **Axe 4 : Accompagner les changements de comportement**
 - Informer et communiquer
 - Sensibiliser et animer
 - Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes
 - Accompagner les entreprises dans la création d'un Plan de Mobilité Employeur
 - Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires
 - Créer une gouvernance territoriale : intégrer les partenaires dans les projets de mobilité : Département, Région, EPCI limitrophes, employeurs, associations...

3 ~~Axe 1 : Créer une~~ offre de mobilité partagée

3.1 Développer le covoiturage

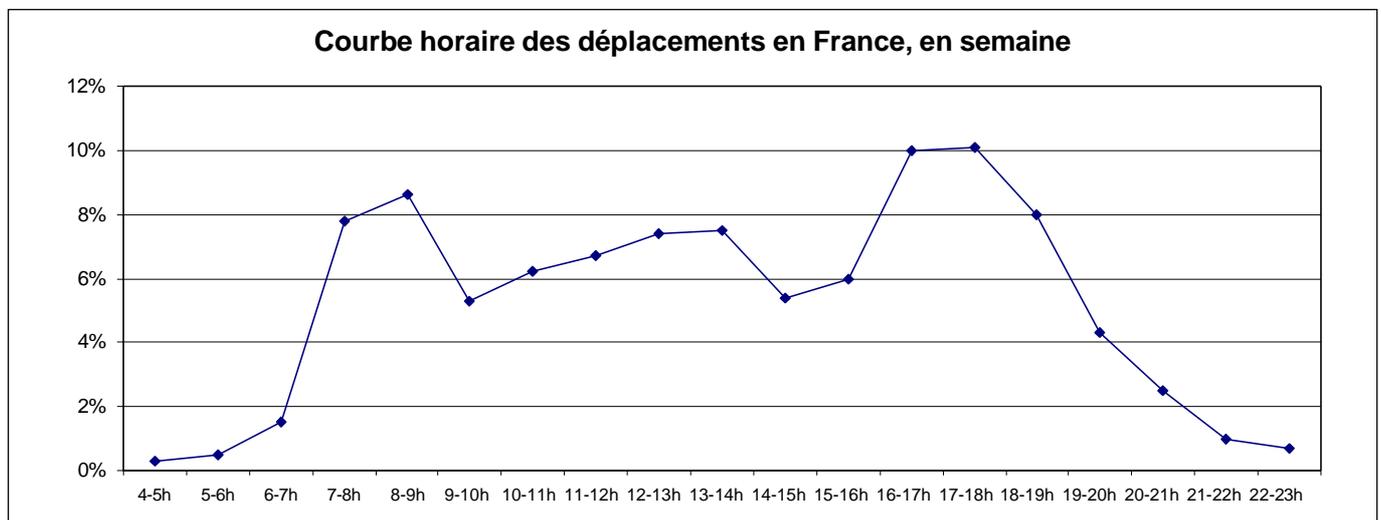
3.1.1 Contexte

Les habitants de la communauté de communes possèdent au total 10 300 voitures. Celles-ci effectuent chaque jour 24 000 mouvements, avec en moyenne 1,4 personne par voiture, conducteur compris. Cela représente environ 80 000 sièges vides par jour.

Les flux sont nombreux, quel que soit le trajet considéré. En voici quelques exemples :

- Une voiture part de Saint-Eloy toutes les 5 minutes en moyenne vers Montluçon et autant dans l'autre sens.
- Une voiture part de Saint-Eloy toutes les 10 à 15 minutes vers Clermont et autant dans l'autre sens.
- Une voiture part de Pionsat toutes les 5 minutes en moyenne vers Saint-Gervais et autant dans l'autre sens.
- Une voiture part de Menat toutes les 10 minutes en moyenne vers Saint-Eloy et autant dans l'autre sens.
- Une voiture part de Saint-Priest toutes les 10 à 15 minutes vers Saint-Gervais et autant dans l'autre sens.

La fréquence est bien entendu plus élevée aux heures de pointe qu'aux heures creuses. Toutefois, comme le montre le graphique ci-dessous, il y a seulement un écart de 1 à 1,8 entre les heures de pointe et le milieu de matinée et d'après-midi.

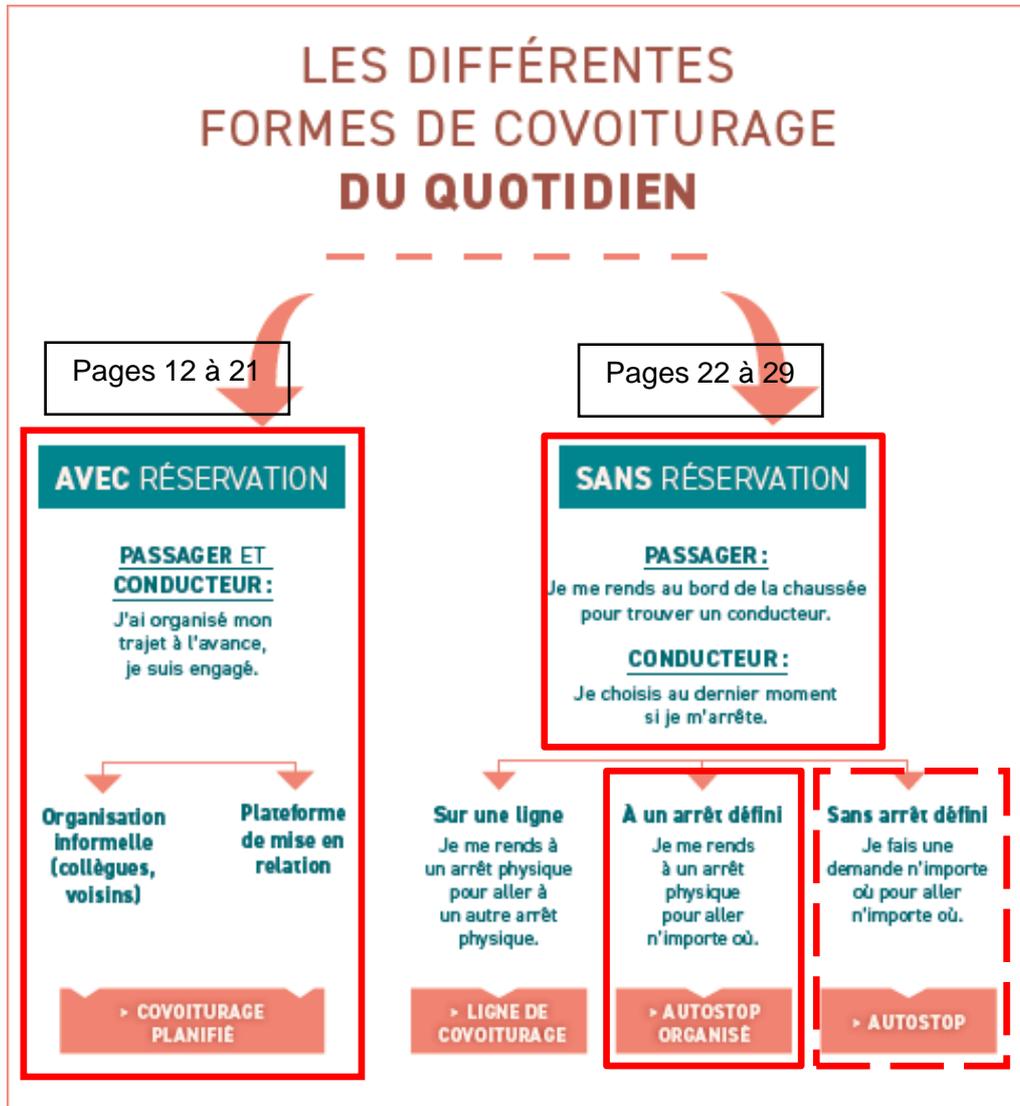


L'heure prise en compte est celle du début du déplacement.

Dans le même temps, 1 300 adultes n'ont pas le permis de conduire, 1 700 appartiennent à un ménage n'ayant pas de voiture ou, si leur ménage en possède une, n'en sont pas l'utilisateur attitré. S'y ajoutent 2 500 enfants, adolescents et jeunes de moins de 18 ans, tributaires d'adultes pour se déplacer en voiture.

Pour partager les trajets, deux solutions, présentées sur le schéma ci-dessous, existent :

- S'organiser en amont (« covoiturage planifié », plus couramment appelé « covoiturage » tout court).
- Improviser (autostop). L'autostop peut être organisé et accompagné par la collectivité, selon des modalités décrites pages 22-29. On parle alors d'autostop organisé.



Source du schéma : Ecov.

Le covoiturage et l'autostop organisé sont les modes de transport présentant le plus fort potentiel sur le territoire de la communauté de communes. On peut même dire qu'ils en représentent le premier transport en commun, avec un maillage inégalable de « lignes ».

Ils constituent des solutions complémentaires. En effet, ils ne touchent pas forcément les mêmes trajets ni les mêmes publics. Le covoiturage est davantage adapté aux trajets longs (plus de 100 km) et, pour les trajets courts, aux trajets réguliers (notamment vers le lieu de travail), l'autostop aux trajets courts et occasionnels. Les actifs et les seniors privilégient plutôt le covoiturage, tandis que les jeunes et les personnes en insertion sont plus ouverts à l'autostop.

3.1.2 *Communication et animation*

La communication et l'animation constituent des éléments clés du projet, d'autant que le covoiturage local est encore peu pratiqué et donc méconnu.

La communication repose sur des supports classiques (affiches, articles, pages internet, réseaux sociaux, Iliwap...) mais aussi et surtout sur un travail humain de proximité, avec des animations, des réunions, la mise en place d'un réseau d'acteurs relais...

Il faut en effet :

- Expliquer ce qu'est le covoiturage local, comment il fonctionne, quels sont les déplacements concernés, etc. Beaucoup d'habitants ne connaissent au mieux que BlaBlaCar, plus adapté aux longues distances, et ont donc une vision réductrice du covoiturage ;
- Expliquer les avantages du covoiturage local sur les plans financier (fortes économies pour les conducteurs et les passagers), environnemental (moins de pollution, de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie...) et humain (convivialité, solidarité, lien social) ;
- Répondre aux questions et réserves sur ses contraintes réelles ou supposées ;
- Rassurer, notamment sur la sécurité et en particulier les femmes et les parents d'adolescents ;
- Expliquer les différents modes de mise en relation et les modalités de partage des frais ;
- Apporter le témoignage de personnes de profils très divers faisant du covoiturage local ;
- Encourager et accompagner le passage à l'acte. En effet, certaines personnes peuvent se montrer intéressées et ne jamais franchir le pas, par timidité, manque de temps ou parce qu'elles ont d'autres priorités à gérer ;
- Susciter de nombreuses offres et demandes ;
- Favoriser les mises en relation ;
- Mettre en place les outils pratiques et de communication ;
- Assurer leur diffusion ;
- Entretenir la dynamique ;
- Assurer le suivi ;
- Informer, expliquer, rassurer... (encore et encore).

L'association Covoiturage Auvergne pourra apporter son appui technique et méthodologique et assurer certaines animations.

3.1.2.1 Mise en place d'un réseau d'acteurs relais

Au-delà du pilotage du projet, il est nécessaire d'avoir des acteurs relais sur le territoire, au sein des mairies, des services publics, des associations, etc. pour relayer l'information auprès des différents publics. La formation de ces acteurs leur permettra d'être en mesure de bien expliquer ce qu'est le covoiturage local et son fonctionnement. La mise en place d'un tel réseau constitue un facteur clé de réussite.

Afin de valoriser les sièges vides, il faut :

- Faire émerger les offres et les demandes potentielles ;
- Favoriser leur diffusion ;
- Favoriser les mises en relation ;
- Inciter les gens à se regrouper, même quand ils ont une voiture.

Actuellement, pour les déplacements du quotidien, le covoiturage s'organise surtout par les réseaux

- Renforcement des réseaux locaux

Pour développer la pratique, des solutions locales sont à mettre en place, à animer et à développer. Afin de toucher tous les publics et notamment les plus fragiles, ces solutions doivent être à la fois numériques et non numériques. L'enquête de mobilité menée en 2022 dans le cadre de la présente étude a montré l'existence de groupes de covoiturage de taille variable et plus ou moins structurés autour de Saint-Gervais, de Pionsat et de Biollet. D'autres existent sans doute dans d'autres secteurs.

Le travail à mener, avec l'aide des acteurs relais, porte sur les aspects suivants :

- identifier les groupes existant sur le territoire de la communauté de communes, même informels,
- faire connaître ces groupes des acteurs relais et de la population,
- susciter l'émergence de groupes locaux sur les secteurs n'en ayant pas,
- favoriser l'inscription de nouveaux membres (plus il y a d'offres et de demandes, plus il y a de chances de trouver des adéquations),
- favoriser la collecte des offres et des demandes ainsi que leur diffusion par différents canaux (tout le monde n'a pas internet),
- assurer un suivi qualitatif et quantitatif des groupes, de leurs membres, des trajets, etc.
- favoriser les échanges d'expérience au sein des groupes et entre les différents groupes.

Le groupe de covoiturage de Biollet, est le plus développé, tant sur le nombre de membres que sur les canaux de diffusion.

Présentation du groupe de covoiturage de Biollet²

Le groupe de covoiturage du secteur de Biollet s'organise pour l'essentiel autour de la communauté bouddhiste. Celle-ci regroupe environ 60 résidents (laïcs et monastiques), qui n'ont pas, en très grande majorité, de véhicule personnel, et 100 personnes qui habitent dans les environs (maxi 20 km). S'y ajoutent des personnes venant de toute la France et de l'étranger, qui arrivent par train ou car, le plus souvent à Clermont.

Les besoins de déplacement sont nombreux. Les départs/arrivées en train ou en car arrivent en tête, suivis des déplacements pour aller faire les courses, des rendez-vous médicaux et des rendez-vous administratifs.

Des solutions de covoiturage ont été développées au fil des ans :

- affichage dans chacun des monastères, visible par les résidents uniquement,
- affichage près de l'accueil pour les autres offres et demandes,
- association Kundreulvillage, qui réunit plus de 250 personnes (résidents, pratiquants des alentours et pratiquants plus loin géographiquement), offrant une plateforme d'échange d'informations via un groupe Google où tous les adhérents peuvent diffuser leurs demandes et offres de transport, entre autres.

Pour développer davantage le covoiturage, un groupe WhatsApp dédié a été créé en juin 2022. Il réunissait 35 à 40 personnes en octobre 2022. Plusieurs membres sont administrateurs et peuvent ajouter les personnes souhaitant entrer dans le groupe. Chacun peut sortir du groupe dès qu'il le souhaite.

La plupart des messages sont écrits. Il s'agit :

- de demandes de transport de personnes faisant partie du groupe ou non,
- de demandes pour récupérer un colis ou faire une course, si quelqu'un se rend dans la ville souhaitée,
- d'offres : une personne se rend quelque part, elle informe le groupe de son déplacement au cas où quelqu'un serait intéressé,
- d'organisation d'un déplacement collectif : quelqu'un propose un déplacement et recherche d'autres personnes pour le réaliser,
- d'informations sur les travaux routiers.

Les résultats sont positifs. Puisque le groupe réunit des personnes qui se connaissent, c'est un peu « comme une famille sur laquelle on peut compter ». Des personnes peuvent faire l'effort plus facilement de se rendre disponibles ou bien de partager leur déplacement. L'aspect rassurant d'avoir un moyen de partager ses besoins est important, notamment en cas d'urgence. Il n'y a toutefois pas de suivi statistique des réponses ; les administrateurs ne savent donc pas toujours si une demande a trouvé une solution.

Il reste quelques limites. Tout d'abord, l'individualisme reste fort : c'est plus « confortable » de se déplacer seul, cela donne plus de liberté. Par ailleurs, le groupe est encore trop limité pour répondre à toutes les demandes ; tous les membres sont toutefois favorables au fait d'élargir le groupe à des personnes n'étant pas liées à la communauté bouddhiste. Enfin, le nombre élevé de messages échangés décourage certaines personnes de faire partie du groupe.

² Présentation rédigée par une membre du groupe de covoiturage, Karine Boureau, et adaptée par ADETEC.

- Renforcement des sites internet

La « centralité de mobilité », présentée pages 48-54, en est l'acteur central. Covoiturage Auvergne pourra compléter et enrichir les interventions de celle-ci, notamment par des animations auprès de publics variés.

Le diagnostic présentait le site de l'association Covoiturage Auvergne, rattaché au service régional Movici, que revoici :

Le site de l'association Covoiturage Auvergne, rattaché au service régional Movici (covoiturageauvergne.movici.auvergnerhonealpes.fr/), met en relation les covoitureurs pour des trajets de courte et moyenne distance, principalement entre le domicile et le lieu de travail ou d'études. Il permet de proposer un trajet et de consulter les propositions de trajet.

Voici le nombre d'annonces proposées par le site pour les 4 principaux trajets domicile-travail supérieurs à 25 km¹ :

Trajet	Distance	Nombre d'annonces
Saint-Eloy - Montluçon	29 km	4
Saint-Eloy - Clermont	63 km	12
Saint-Gervais - Clermont	52 km	12
Pionsat - Montluçon	31 km	0

Les 2 trajets les plus longs comptent chacun 12 annonces, les 2 autres 0 et 4. La hausse du prix des carburants n'a donc pas ou pas encore déclenché un engouement majeur pour le covoiturage pour des trajets dont le coût mensuel est pourtant supérieur à 400 € si l'on voyage seul.

A titre d'exemple, voici le détail des 12 annonces sur le trajet Saint-Eloy - Clermont [...].

Le départ de Saint-Eloy se fait entre 8h00 et 8h26, le départ de Clermont entre 17h00 et 17h07. Le tarif par passager est compris entre 5 et 5,80 €, ce qui représente un coût moyen de 8 centimes par km, bien en deçà du coût moyen d'une voiture en solo (33,6 centimes par km). Ces annonces peuvent intéresser des actifs, des étudiants et toute personne souhaitant se rendre à Clermont, quel qu'en soit le motif.

Le travail à mener porte sur les aspects suivants :

- faire connaître le site internet ;
- inciter les conducteurs et notamment ceux faisant des trajets réguliers (actifs et étudiants, principalement), à y déposer leurs trajets ;
- inciter les passagers potentiels à le consulter, aussi bien pour des trajets quotidiens qu'occasionnels ;
- diffuser les annonces par d'autres canaux : voir page suivante,
- apporter une information à la carte sur le covoiturage, le fonctionnement du site, la mise en relation, le rendez-vous entre le conducteur et le passager, les tarifs, etc.
- apporter une aide pratique aux conducteurs et passagers qui en ont besoin.

En compléments des actions de la centrale de mobilité et de Covoiturage Auvergne, la Région propose des supports de communication (affiche, brochure, vidéo, diaporama, quiz, guide utilisateur, guide référent, kakemono, etc.), accessibles en ligne sur covoiturageauvergne.movici.auvergnerhonealpes.fr/boite-a-outils

avec le logo de la collectivité ou autre. Elle propose également, via Covoiturage Auvergne, une aide à la création et l'animation de communautés (covoiturageauvergne.movici.auvergnerhonealpes.fr/informations-communautés).

3.1.3 *Le rôle indispensable de la centrale de mobilité*

Les pages qui précèdent montrent que le travail à mener repose en très grande partie sur l'humain. La « centrale de mobilité », présentée pages 48-54, a donc un rôle indispensable à jouer.

3.1.4 *Parkings pour le covoiturage*

Pour le covoiturage local, 75 % des passagers de covoiturage sont pris directement à leur domicile ou se rendent à pied ou à vélo au point de rendez-vous.

Seulement 25 % s'y rendent en voiture. Dans ce cas, le rendez-vous se fait généralement sur un parking classique ou sur la voie publique et minoritairement sur un parking dédié au covoiturage, également appelé aire de covoiturage. Les aires dédiées ne concernent donc qu'une petite partie des covoitureurs. Par conséquent, même si elles ont un rôle à jouer dans le développement du covoiturage, ce rôle n'est pas primordial. Les parkings pour le covoiturage peuvent prendre deux formes :

- aires de covoiturage,
- parkings classiques, dont les covoitureurs ne représentent qu'une partie, le plus souvent mineure, des utilisateurs.

➤ Aires de covoiturage

Les secteurs potentiellement intéressants sont ceux sur lesquels est déjà observée une pratique du covoiturage, en l'occurrence des véhicules en stationnement « sauvage » sur la journée, notamment à proximité de carrefours routiers importants. Le but est d'y sécuriser la pratique, de la rendre plus visible et de favoriser son développement.

Un recensement sera effectué de deux manières complémentaires, par une analyse de terrain (voir photos ci-dessous) et un courrier ou mail aux communes.



Deux des sites identifiés par le Conseil départemental de la Manche sur son territoire (photos CD 50)

Les sites à aménager seront définis selon les critères suivants, par ordre décroissant de priorité :

- nombre de véhicules de covoitureurs fréquentant le site,
- sécurisation des pratiquants et des autres usagers de la voirie : les aires retenues doivent être utilisables par les usagers en toute sécurité pour eux ainsi que pour les autres usagers de la route,
- facilité d'aménagement : importance des travaux à réaliser et possibilités foncières,
- intermodalité (si possible) : proximité d'un point d'arrêt d'un réseau de transport collectif.

L'expérience montre que le dimensionnement des aires doit être basé sur un triplement de la pratique. En outre, des réserves foncières seront prévues pour d'éventuelles extensions ultérieures. Le coût d'un aménagement de qualité est de l'ordre de 2 500 € par place, hors coût du foncier. La création de parkings destinés au covoiturage risquerait donc de générer des dépenses disproportionnées par rapport aux résultats obtenus. C'est pourquoi on utilisera uniquement des parkings existants.

➤ Parkings classiques

Afin de faciliter et d'encourager le covoiturage au plus près des habitants, il est intéressant de signaler des zones de stationnement pour les covoitureurs sur des parkings publics et privés existants. Ces parkings garderont leur fonction antérieure. Seules quelques places sont signalées pour le covoiturage.

La localisation et le nombre exact de ces parkings seront définis à l'issue d'un travail de terrain, en concertation avec les communes. Voici les critères de choix, classés par ordre décroissant d'importance :

- **Pratique du covoiturage avérée**

Les parkings sur lesquels une pratique du covoiturage est avérée feront bien entendu partie des parkings sélectionnés, sous réserve du respect des autres critères de cette liste.

- **Parking non saturé**

Afin de ne pas entrer en concurrence avec les autres usages (fréquentation des commerces et des services publics, notamment), les parkings utilisés devront présenter une certaine réserve de capacité. Les utilisations hebdomadaires ou exceptionnelles (marché, foire, fête foraine, etc.) seront prises en compte dans cette analyse. A défaut, on choisira un autre site.

- **Facilité d'accès et intermodalité**

Les parkings seront localisés dans les bourgs (accès du plus grand nombre à pied et à vélo) et de préférence à proximité de carrefours (accès automobile). La qualité des cheminements à pied et à vélo (distance, confort, sécurité, pente) est également à prendre en compte. Enfin, quand cela est compatible avec les éléments qui précèdent, on privilégiera la proximité des arrêts de transport en commun (gare, arrêt de car).

- **Visibilité et éclairage**

Les parkings doivent être visibles depuis les axes principaux par les automobilistes et les piétons. Cette visibilité contribue à la fois à les faire connaître, mais aussi à leur surveillance passive. Par ailleurs, pour la sécurité des biens et des personnes, ils devront être éclairés.

- **Possibilité d'attendre à l'abri des intempéries**

Une solution pourra être proposée pour que les personnes venant à pied, à vélo ou en deux-roues motorisés ou déposées par un proche puissent attendre sans être exposées aux intempéries. Par souci d'économie, l'utilisation d'un abri existant (abribus par exemple) est à privilégier.

- **Propriété du parking**

On choisira de préférence des parkings publics : place publique, salle des fêtes, équipement culturel ou

sportif (parkings intéressants car peu utilisés en journée), etc. Dans certains cas, des parkings privés (grande surface, etc.) pourront être utilisés, sous réserve du respect des critères qui précèdent et, bien sûr, de conventionnement avec leur propriétaire. Les enseignes commerciales peuvent y trouver intérêt par les retombées économiques indirectes (vente de carburant ou autre aux covoitureurs) et l'image positive en termes de protection de l'environnement.

Sur chaque parking, un certain nombre de places (1 à 5) seront signalées pour le covoiturage. Il s'agit d'une mesure incitative et informative car la législation ne permet pas de les réserver aux covoitureurs. Ces places seront situées de préférence côté rue, afin d'optimiser leur visibilité depuis l'extérieur. Cela permet en outre de laisser aux clients et usagers les places de parking proches de l'entrée du commerce ou de l'établissement.

L'utilisation de parkings classiques a un coût très modéré, puisque l'intervention se limite à la signalisation. Le coût est en moyenne de l'ordre de 2 500 € par site, pose comprise.

3.1.5 Signalétique

La signalétique des aires de covoiturage et du covoiturage sur les parkings classiques joue un double rôle : elle oriente les covoitureurs et elle fait la promotion de ces aires et du covoiturage dans son ensemble. Elle doit donc être en quantité suffisante et bien visible.

Il est préférable d'utiliser le panneau homologué. Ce dernier peut être décliné en pré-signalisation (pour orienter les covoitureurs) et en signalisation sur place :



Pré-signalisation



Signalisation



Panneau du Département

Ce panneau présente plusieurs avantages par rapport à celui utilisé par le Département du Puy-de-Dôme :

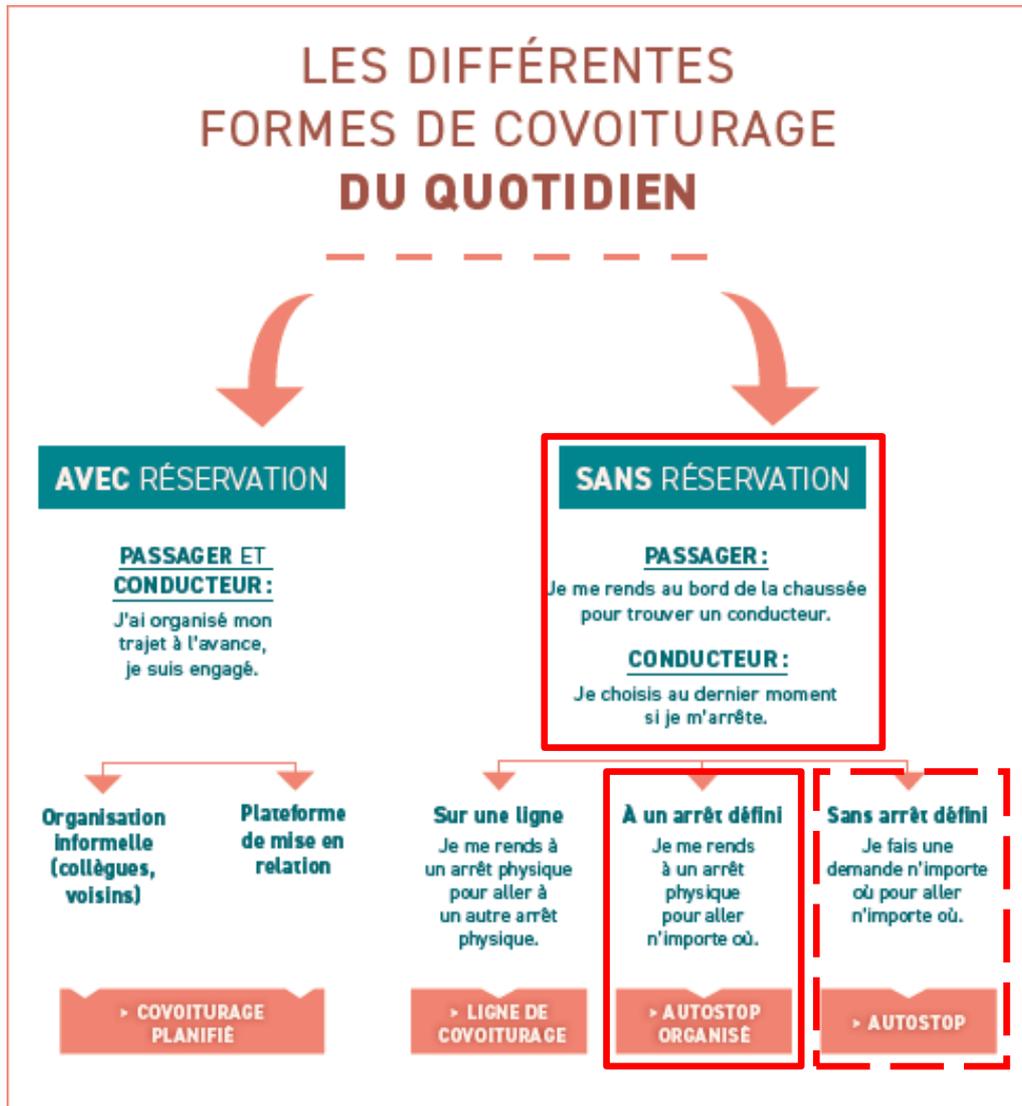
- il est homologué, donc officiel,
- il est utilisé partout en France,
- il est plus explicite,
- il est beaucoup plus visible et lisible, en particulier de loin.

Axe stratégique	Axe 1 - Créer une offre de mobilité partagée
Nom de l'action	Développer le covoiturage (Action n°1)
Objectifs	Faciliter la mobilité des seniors et des actifs
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Seniors et actifs
Maîtrise d'ouvrage	<p>Communication et animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Communauté de communes. <p>Parkings pour le covoiturage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - programmation : Communauté de communes, - aires de covoiturage sur route départementale hors agglomération : Département, - signalisation des parkings classiques : Communauté de communes.
Maîtrise d'œuvre	<p>Communication et animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - centrale de mobilité, - partenaires externes. <p>Parkings pour le covoiturage : à définir par les maîtres d'ouvrage.</p>
Principaux partenaires	Communes, Département, Maisons France Services, intercommunalités proches, Covoiturage Auvergne, Plateforme Mobilité 63, services sociaux, associations, employeurs, lycées, centres de formation.
Coût indicatif	<p>Etude (le cas échéant) : environ 20 000 €.</p> <p>Communication et animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - essentiellement un coût humain, assuré par la centrale de mobilité, - budget communication / animation / partenaires indicatif : environ 5 000 € par an. <p>Parkings pour le covoiturage :</p> <ul style="list-style-type: none"> - aires de covoiturage : environ 2 500 € par place, - signalisation sur parkings existants : environ 2 500 € par parking.

	A définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux.
Cofinanceurs potentiels	La mesure pourrait en particulier faire l'objet d'un accompagnement de l'ADEME au titre du plan national covoiturage ³ et/ou des aides aux changements de comportement. On peut aussi envisager un financement du Département dans le cadre des aides aux investissements communaux et intercommunaux.
Calendrier	2024 : recrutement du personnel et lancement de la centrale de mobilité. 2024-2025 : mise en place du réseau d'acteurs relais, communication, animation et mobilisation des premiers groupes de covoiturage.
Impacts environnementaux	Très élevés (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Elevés
Indicateurs de suivi principaux	Nombre d'annonces sur le site internet Covoiturage Auvergne / Movici Nombre de groupes locaux de covoiturage. Nombre de membres par groupe et total. Nombre de parkings classiques signalés.
Indicateurs de suivi secondaires	Nombre annuel d'annonces par groupe et total. Nombre annuel de trajets réalisés par groupe et total (enquête auprès des inscrits). Niveau d'usage des aires de covoiturage et des parkings classiques (enquête de terrain).

3.2 Développer l'autostop organisé

3.2.1 Qu'est-ce que l'autostop organisé ?



Source du schéma : Ecov

Les lignes de covoiturage, présentées sur ce schéma, ne sont pas proposées ici car elles sont adaptées aux grandes villes et aux axes à fort trafic.

L'autostop organisé, parfois appelé covoiturage spontané ou covoiturage instantané, est une formule intermédiaire entre le covoiturage et l'autostop traditionnel. Il s'agit de se mettre au bord de la route à un arrêt identifié et/ou avec un panneau au logo du service, afin de profiter du trajet d'un véhicule.

L'autostop organisé est plus souple que le covoiturage et complémentaire de celui-ci, puisqu'il n'est pas nécessaire de planifier son trajet et de trouver un covoitureur à l'avance. Il est utilisé principalement pour les trajets de courte distance (moins de 15 km), pour lesquels très peu de gens prennent la peine de passer une annonce, y compris s'il s'agit d'un trajet effectué chaque jour.

L'aménagement d'arrêts et des outils pratiques permettent d'organiser et de sécuriser la pratique. L'inscription au service renforce la confiance et la solidarité entre les membres.

L'expérience montre que le temps d'attente est généralement très court (6 minutes en moyenne), d'autant plus quand la pratique se développe et acquiert de la notoriété. Les autostoppeurs sans le panneau spécifique en bénéficient également car ils sont pris plus facilement.

Plusieurs vidéos présentent de manière très claire les principes et modalités de fonctionnement de l'autostop organisé :

- https://www.youtube.com/watch?v=pKJaqlj_Fwl&ab_channel=REZOPOUCE (début du reportage à 0'40"),
- https://www.youtube.com/watch?v=5wOH8u5b3Co&ab_channel=REZOPOUCE
- <https://www.haltostop.fr/> (la vidéo se trouve en bas de page).

L'autostop organisé présente un fort potentiel.

3.2.2 Arrêts

Les arrêts peuvent prendre des formes diverses : abrités ou non, avec ou sans banc, etc. L'affichage de la destination peut se faire par une fiche destination montrée par l'autostoppeur (1^e photo ci-dessous), un panneau simple (2^e photo) ou un panneau avec plusieurs destinations, celle souhaitée étant montrée du doigt (3^e photo).



Rézo Pouce - Banc des passagers (Allemagne)



Halt ô Stop (Billom)

La localisation des arrêts doit répondre aux critères suivants :

- être facilement accessibles à pied, c'est-à-dire proches du centre-ville ou du centre du village et avec un cheminement confortable et sûr depuis celui-ci,
- concentrer la majeure partie des flux automobiles vers la ou les destinations concernées, donc être situés sur les axes y menant et si possible pas trop éloignés des sorties de ville ou de village,
- assurer la sécurité et la visibilité de l'autostoppeur qui attend (hors chaussée, de préférence sur un trottoir, visible à l'avance, de préférence éclairés...),
- permettre un arrêt sécurisé des véhicules : vitesse limite inférieure ou égale à 50 km/h de préférence, arrêt si possible en dehors de la chaussée (impératif si la vitesse limite est supérieure à 50 km/h...).

Il faut trouver le meilleur compromis entre ces différents critères. En particulier, il vaut mieux assurer le meilleur accès à pied et les meilleures conditions d'attente et d'arrêt, même si l'on manque une partie des voitures vers la destination souhaitée.

Dans les petites communes, un arrêt unique dans le bourg peut suffire, au moins dans un premier temps.

Les arrêts de transport en commun présentent le triple avantage de mailler le territoire, d'être localisés en des points sécurisés et de bénéficier le plus souvent d'un abri et d'un banc. Il est donc souvent intéressant et très peu coûteux d'y implanter des arrêts d'autostop organisé. Cela permet en outre d'organiser la complémentarité entre l'autostop et les transports en commun (voir encadré ci-dessous). Toutefois, les véhicules individuels n'ont, selon le code de la route, pas le droit de s'arrêter sur les zigzags jaunes, quand il y en a.



Zigzags jaunes

Complémentarité avec les transports en commun

L'expérience montre que les alternatives à la voiture (transports en commun, covoiturage, autostop organisé, vélo, marche à pied...) sont complémentaires et non concurrentes. C'est l'addition de l'ensemble de ces offres qui permet à chacun de trouver des solutions à ses différents besoins de mobilité et à certains de se passer de voiture. L'autostop organisé n'est donc pas concurrent des transports en commun ; au contraire, il conforte leur usage.

D'une part, dans les secteurs où les transports en commun sont rares, l'autostop organisé permet de se rendre à l'arrêt le plus proche ou à un arrêt mieux desservi (gare, arrêt d'une ligne Cars Région). On parle alors d'intermodalité.

D'autre part, certains déplacements peuvent être effectués en transport en commun et d'autres en autostop organisé. On parle alors de multimodalité. Par exemple, les lycéens peuvent prendre les transports en commun quand ils ont cours aux horaires habituels de leur établissement et recourir à l'autostop organisé quand ils commencent plus tard ou finissent plus tôt.

Une des clés du succès de l'autostop réside dans le maillage d'arrêts. Il est en effet indispensable d'assurer l'aller et le retour, tout au moins au sein de la communauté de communes.

Il est proposé en tranche ferme un maillage d'environ 60 arrêts, répartis ainsi :

- 2 à 5 arrêts pour les communes peuplées, situées à des carrefours importants ou sur des routes importantes, ayant plusieurs hameaux importants, etc.
- 1 arrêt dans le bourg pour les communes peu peuplées et/ou dont le bourg est peu étendu.

En première approche, la répartition pourrait être la suivante :

5 arrêts	Saint-Eloy
4 arrêts	Menat, Saint-Gervais, Youx
3 arrêts	Lapeyrouse, Montaigut, Pionsat, Saint-Priest
2 arrêts	Charensat, Saint-Maurice, Teilhet
1 arrêt	Les 23 autres communes

Cette répartition sera à affiner avec les communes, dans le respect des critères de la page précédente.

Ensuite, en tranche optionnelle, le maillage pourra éventuellement être développé, avec 40 arrêts supplémentaires (nombre indicatif), permettant d'avoir 1 ou 2 arrêts supplémentaires dans les bourgs qui le justifient et d'équiper certains hameaux.

Pour l'instant, parmi les intercommunalités proches, seule Montluçon Communauté s'est lancée dans l'autostop organisé, en partenariat avec Rézo Pouce. 28 arrêts, dont 2 à Montluçon et 2 à Marcillat, ont été installés à Montluçon et au sud de celle-ci (carte sur https://www.rezopouce.fr/territoire/Montlu%C3%A7on_Communaute). Cela permettra, sur ce secteur, d'assurer le trajet retour vers la CCPSE.

Le retour depuis les autres intercommunalités nécessitera dans un premier temps le recours à l'autostop classique, au covoiturage, à l'accompagnement d'un proche ou aux transports collectifs quand ils existent et que les horaires coïncident. Dans un deuxième temps, si ces intercommunalités se lancent à leur tour dans l'autostop organisé, cela permettra d'assurer à la fois l'aller et le retour par ce mode.

3.2.3 Coût estimatif du dispositif

Le coût unitaire, hors pose, varie entre 200 à 250 € pour un panneau simple, son panneau et son support, type Rézo Pouce (photo ci-dessous à gauche), et 1 200 € pour les plus grands panneaux d'Halt ô Stop (photo ci-dessous à droite). Si la pose est confiée à des entreprises privées, il faut prévoir un budget supplémentaire de 15 à 40 € par panneau pour la pose sur support (= poteau) existant et 70 à 200 € pour la pose avec fourniture d'un support.



Sur ces bases, le prix indicatif des panneaux est le suivant :

	Tranche ferme	Tranche optionnelle	Total
Hors pose	12 000 à 72 000 €	8 000 à 48 000 €	20 000 à 120 000 €
Pose comprise, avec fourniture des supports	16 000 à 84 000 €	11 000 à 56 000 €	27 000 à 140 000 €

3.2.4 *Communication et animation*

La communication et l'animation constituent des éléments clés du projet car l'autostop organisé est une pratique nouvelle et peu connue, suscitant des questions et pouvant être confondue avec le covoiturage ou être victime d'une image désuète ou déformée de l'autostop classique.

La participation à des événements locaux, l'implication d'élus, de professionnels et de citoyens motivés constituent des facteurs essentiels de réussite. A titre d'exemple, pour le service Auto Hop, dans le Rhône, les inscriptions les plus nombreuses se sont faites lors d'un forum des associations, puis par le bouche-à-oreille.

Au-delà du pilotage du projet, il est nécessaire d'avoir un réseau d'acteurs relais sur le territoire, au sein des mairies, des services publics, des associations, des employeurs, des lycées, etc. pour relayer l'information auprès des différents publics. La formation de ces acteurs leur permettra d'être en mesure de bien expliquer ce qu'est l'autostop organisé et le fonctionnement du service.

3.2.5 *Adhésions et outils pratiques*

L'adhésion doit être gratuite, simple et rapide.

Les outils pratiques (charte, carte de membre, autocollant à apposer sur le pare-brise, numéro dédié, fiche destination le cas échéant...) permettent de renforcer le sentiment d'appartenance à un groupe et de sécuriser la pratique.

Afin de toucher les publics les plus larges et les plus divers, il faut multiplier les canaux d'adhésion. Trois canaux complémentaires sont à prévoir :

- internet, avec possibilité d'imprimer soi-même les différents outils, y compris les fiches destinations le cas échéant,
- lieux fixes identifiés : Communauté de communes, mairies, Maisons France Services, acteurs relais volontaires (CCAS, associations, mission locale, offices de tourisme...),
- stands dans des événements locaux : forum des associations, festival, fête, foire, salon...

La plupart des services d'autostop organisé permettent d'adhérer à partir de 16 ans, avec autorisation des parents. Cet âge ne correspond pourtant à aucune obligation légale. En effet, la responsabilité pénale peut être engagée dès 7 ans, avec possibilité de sanction à partir de 13 ans, et la responsabilité civile n'a aucune limite d'âge.

Le choix se situe donc sur un autre terrain. 15 ans est généralement l'âge d'entrée au lycée et souvent le début des sorties entre amis. Cette limite paraît donc la plus adaptée. L'autorisation écrite des parents sera bien entendu demandée.

S'agissant de trajets improvisés et généralement courts, la plupart des services d'autostop organisé recommandent la gratuité pour les auto-stoppeurs. D'ailleurs, même quand une indemnisation est proposée, la plupart des conducteurs la refusent, disant qu'ils font le trajet de toute manière et sont heureux de rendre service. En outre, il est important d'encourager l'inscription de passagers car il y a généralement plus de conducteurs que de passagers qui s'inscrivent.

Il est donc préconisé de rendre le service gratuit, tout en laissant la liberté aux passagers qui le souhaitent de proposer une indemnité, en particulier pour les trajets au-delà d'une certaine longueur (par exemple plus de 20 km).

3.2.6 Responsabilité de la collectivité

La responsabilité de la collectivité concerne seulement l'installation des arrêts d'autostop.

Elle n'est engagée ni en cas d'accident de la circulation (c'est alors l'assurance du conducteur qui entre en jeu, conformément à la loi Badinter) ni en cas d'incident de toute autre nature (c'est alors la responsabilité civile des intéressés qui est en cause - y compris s'ils sont mineurs).

3.2.7 Retours d'expériences

Nous nous basons d'une part sur les résultats de Rézo Pouce, principal réseau d'autostop organisé, d'autre part d'une étude effectuée par le collectif AutosBus (www.autosbus.org) auprès de 6 expériences d'autostop organisé. Voici les principaux éléments à retenir.

Les adhérents aux services d'autostop organisé représentent suivant les cas 0,5 à 2 % de la population du territoire. On trouve en leur sein davantage de conducteurs que de passagers. Plus il y a d'inscrits, plus il y a de trajets et moins les passagers attendent, ce qui instaure un cercle vertueux : les conducteurs et les

passagers sont confortés dans leur pratique le service est de plus en plus visible et de nouveaux conducteurs et passagers s'inscrivent.

L'expérience montre qu'une démarche « partant du haut » ne suffit pas pour atteindre la masse critique. Il est nécessaire de s'appuyer sur des acteurs relais et des citoyens volontaires prêts à s'engager dans la démarche et à en parler autour d'eux, d'où l'importance de la communication et surtout de l'animation et le rôle crucial de la « centrale de mobilité », présentée pages 48-54.

Le temps d'attente est en moyenne de 6 minutes. Il est deux fois moins élevé pour les femmes (4 minutes) que pour les hommes (8 minutes). L'âge peut également jouer, en faveur des jeunes, mais dans une bien moindre mesure. L'appartenance à une minorité visible (ethnique, culturelle ou autre) peut allonger le temps d'attente.

Le temps d'attente est généralement moindre sur les petites routes que sur les grandes. La raison principale de ce paradoxe apparent est celle de la « dilution de responsabilité », mécanisme étudié dans de nombreux travaux de psychologie sociale. En l'occurrence, si les automobilistes ne s'arrêtent pas en cas de trafic dense, c'est qu'ils pensent que, de toute façon, quelqu'un d'autre va s'arrêter ; inversement, sur des routes quasi désertes, il n'est pas rare que la première voiture s'arrête pour éviter de laisser l'autostoppeur attendre trop longtemps. La raison secondaire est qu'il est plus difficile de s'arrêter si la circulation est dense ; ce mécanisme existe mais il n'est pas prépondérant.

Des habitudes d'autostop s'instaurent sur certaines routes et dans certains secteurs, notamment quand il y a peu d'alternatives à la voiture. Le même effet s'observe avec les autostoppeurs « classiques », qui sont pris plus facilement au fil du temps.

Alors que l'autostop suscite certaines craintes, il n'a été relevé quasiment aucun incident lors des trajets. La sécurité apportée par l'organisation du service et, dans certains cas, la possibilité d'envoyer le numéro d'immatriculation du véhicule ou le numéro de membre de l'autre personne contribue à renforcer la confiance.

Enfin, l'autostop organisé a pu amener des ménages à renoncer à leur deuxième voiture.

3.2.8 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 1 - Créer une offre de mobilité partagée
Nom de l'action	Développer l'autostop organisé (Action n°2)
Objectifs	Faciliter la mobilité des actifs et des publics fragilisés
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Actifs et public fragile

Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Centrale de mobilité (voir pages 48-54).
Principaux partenaires	Communes, Département, Maisons France Services, intercommunalités proches, Covoiturage Auvergne, services sociaux, associations, employeurs, lycées, centres de formation...
Coût indicatif	<p>Etude (le cas échéant) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - environ 20 000 € <p>Coordination et animation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - assurées par la centrale de mobilité <p>Panneaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - en tranche ferme (60 panneaux) : 12 000 € à 72 000 € suivant le type de panneaux choisis, hors pose, 16 000 à 84 000 € pose comprise. - en tranche optionnelle : (40 panneaux) : 8 000 € à 48 000 € hors pose, 11 000 à 56 000 € pose comprise.
Cofinanceurs potentiels	<p>A définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux. La mesure pourrait en particulier faire l'objet d'un accompagnement de l'ADEME au titre du plan national covoiturage⁵ et/ou des aides aux changements de comportement. On peut aussi envisager un financement du Département dans le cadre des aides aux investissements communaux et intercommunaux.</p>
Calendrier	<p>2024 : recrutement du personnel et lancement de la centrale. 2024-2025 : mise en place du réseau d'acteurs relais, communication, animation et installation des panneaux.</p>
Impacts environnementaux	Très élevés (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Elevés
Indicateurs de suivi principaux	<p>Nombre d'arrêts aménagés. Nombre d'inscrits, avec le détail par type d'usagers (conducteur / passager / les deux), par commune, par âge et par sexe.</p>
Indicateurs de suivi secondaires	Nombre annuel de trajets réalisés (enquête auprès des inscrits).

3.3 Développer l'autopartage

L'**autopartage** est la mise en commun d'un ou plusieurs véhicules, utilisé(s) par des conducteurs différents, à des moments différents. Il ne doit pas être confondu avec le covoiturage, qui est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet.

3.3.1 Les 5 formes d'autopartage

Il existe 5 formes différentes d'autopartage :

- Les **services d'autopartage** (forme la plus connue) : les véhicules appartiennent au service, qui les loue à des personnes, abonnées ou non (ex. : Citiz, Clem', Marcillat). Les services d'autopartage se rencontrent surtout dans les centres-villes des grandes villes, mais pas uniquement, comme le montre l'expérience de Marcillat.
- La **location des véhicules des employeurs** (encore peu répandue) : permet d'optimiser l'utilisation des véhicules en les louant le soir ou le week-end aux salariés et à des personnes extérieures (ex. : Communauté de l'Ouest Rhodanien, Parc Naturel Régional du Pilat).
- L'**autopartage entre particuliers** (le plus répandu dans les petites villes et le milieu rural et le moins coûteux) : il s'effectue entre amis, voisins ou proches. Le véhicule appartient généralement à l'un des autopartageurs ; il est parfois possédé en commun. L'autopartage entre particuliers résulte souvent d'initiatives individuelles, mais peut aussi être suscité et accompagné par des collectivités locales (ex. : SMTC Clermont, Communauté de l'Ouest Rhodanien, Parc Naturel Régional du Pilat, Parc Naturel Régional de Chartreuse) ou des associations (ex. : Crest, dans la Drôme, Redon, en Ille- et-Vilaine).
- La **location de voitures entre particuliers** (la plus récente) : s'effectue par le biais de sites internet spécialisés (ex. : Getaround, Ouicar). Elle met en relation des personnes qui, dans la plupart des cas, ne se connaissent pas.
- La **location de véhicules solidaires** : s'adresse aux personnes en insertion (Plateforme Mobilité 63).

Nous présentons ci-dessous le travail à mener pour le partage de véhicules de service des employeurs, l'autopartage entre particuliers et la location de véhicules solidaires qui sont les 3 formes d'autopartage les plus adaptées au territoire de la CCPSE.

Il n'est pas nécessaire de faire un sondage auprès de la population. En effet, l'expérience montre que les réponses sont généralement biaisées par différents facteurs tels que la méconnaissance de l'autopartage, la difficulté à prévoir ses usages de la voiture ou encore des réponses positives visant à demander le service « au cas où ».

3.3.2 Partage de véhicules de service des employeurs

Les véhicules des employeurs sont utilisés uniquement ou pour l'essentiel en semaine et en journée.

L'autopartage permet de développer leur usage les soirs et les week-ends, voire en journée pour les véhicules disponibles. Certains employeurs réservent cet usage à leur personnel, selon une pratique parfois ancienne.

Nous nous intéressons ici à un partage plus large, ouvert non seulement aux salariés mais aussi aux habitants, qui s'est développé plus récemment, souvent à l'initiative d'acteurs publics. Bien entendu, la location peut concerner d'autres véhicules que les voitures, en particulier des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.

La Communauté de communes et les communes volontaires peuvent s'inscrire dans cette démarche, en partageant un ou plusieurs de leurs véhicules de service. D'autres acteurs publics, parapublics ou même privés peuvent faire de même.

Cette démarche peut s'inscrire dans le double cadre du service public et de l'exemplarité de ses acteurs. Il peut en particulier être intéressant de louer des voitures électriques ou hybrides rechargeables à la fois pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et pour permettre aux personnes intéressées de les tester avant d'en acheter une. Le véhicule électrique en autopartage prévu dans le cadre du projet de développement du covoiturage entre dans cette logique.

Les véhicules porteront une livrée spécifique à l'autopartage, avec un texte et un logo représentant l'autopartage, du type :

J'autopartage avec la Communauté de communes



Une telle livrée présente un double intérêt :

- Elle contribue à faire connaître l'autopartage et le service.
- Elle permet d'éviter les malentendus et les incompréhensions (« *X roule dans un véhicule de la Communauté de communes, aux frais de la collectivité.* ») et, ainsi, de ne pas freiner les usagers potentiels.

Il est possible de fonctionner en régie (formule recommandée) ou de se faire assister par un opérateur spécialisé. Les éléments communs à ces deux formules, puis chacune d'entre elles sont présentés.

▪ Solution n° 1 - Fonctionnement en régie

Le fonctionnement en régie est le mode de fonctionnement recommandé. Il est le plus souple et le moins coûteux. De ce fait, il n'y a pas de nombre minimal de locations à réaliser. Il peut donc s'envisager même dans des petites communes.

Cette gestion en interne est certes moins souple et moins réactive (pas de possibilité de réserver à la dernière minute). En revanche, elle est plus conviviale, elle responsabilise les locataires (qui ont affaire à un salarié et sont donc plus respectueux du véhicule que lors d'une location anonyme) et elle permet de leur donner des conseils pratiques, par exemple pour la conduite de véhicules électriques ou hybrides. Elle est particulièrement recommandée pour les petites communes (proximité avec la population).

Les locataires paieront au prorata des kilomètres effectués, selon un barème kilométrique dépendant de la taille du véhicule (par exemple 34 centimes par km pour une voiture de taille moyenne, cf. page 35 du diagnostic de plan de mobilité). Les recettes permettront donc de couvrir l'ensemble des frais liés au véhicule. Le seul coût restant à la charge de la collectivité concerne le temps de travail consacré aux locations et aux retours, qui est faible.

■ **Solution n° 2 – Assistance d'un opérateur spécialisé**

Une expérience faisant appel à un opérateur spécialisé et permettant d'effectuer la réservation, le retrait et le retour du véhicule de manière automatisée est présentée ci-dessous.

Présentation du service

La COR, Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien (31 communes, 51 000 habitants), dont le siège est à Tarare (11 000 habitants), met en autopartage depuis 2019 un véhicule de service (Renault Zoé électrique), d'une autonomie de 150 km. Celui-ci est géré par un opérateur spécialisé, Clem'. Il est disponible en dehors des heures d'utilisation des agents et élus de la COR, c'est-à-dire le soir et la nuit (de 18h à 7h) et le week-end (du vendredi 18h au lundi 7h). Il est stationné à la gare de Tarare, proche du siège de la COR.

L'inscription est gratuite. Elle doit être accompagnée d'une caution de 350 €, correspondant au montant de la franchise de l'assurance. L'inscription des jeunes de 18 à 21 ans est conditionnée par le suivi d'une formation téléphonique, au cours de laquelle un agent de Clem' explique le fonctionnement et la prise en main d'un véhicule électrique.

La réservation se fait sur la plateforme internet clem.mobi/autopartage ou sur l'application mobile. Il n'est pas possible de réserver si l'on n'a pas un ordinateur ou un smartphone. Les clés du véhicule sont rangées dans une boîte à clés, que le locataire peut ouvrir grâce au code reçu par mail ou SMS.

Il n'y a pas d'abonnement au sens strict du terme. Toutefois, des frais de gestion de 4 € sont facturés en fin de mois s'il y a eu au moins une réservation dans le mois. Ensuite, le service est tarifé 4 € par heure pour les deux premières heures, puis 2 € par heure pour les suivantes. La tarification est détaillée à la demi-heure. Ce tarif est tout compris, quel que soit le kilométrage effectué.

Partage des rôles et coût pour la COR

Le partage des rôles est le suivant :

COR (Communauté d'agglomération de l'Ouest Rhodanien)	Clem'
Fournit le véhicule et en assure l'entretien et la maintenance Fournit la station et en assure le bon état	Gère la plateforme web permettant aux usagers d'utiliser l'autopartage et la recharge de véhicules électriques Fait assurer le véhicule et la station Supervise le fonctionnement de la station

Les chiffres des 9 premiers mois de fonctionnement (mars-décembre 2019), qui présentent l'avantage de ne pas être biaisés par la crise sanitaire sont disponibles ci-dessous. Pour la COR, le coût de l'autopartage est le suivant :

- Investissements à la charge de la COR : 12 800 € TTC, répartis ainsi :
 - 6 700 € TTC pour la plateforme web et sa mise en service.
 - 600 € TTC pour la borne de recharge (coût total : 9 200 € pour 2 bornes, dont une dédiée à la recharge des véhicules extérieurs).
 - 1 500 € TTC pour les travaux publics (coût total : 3 000 € pour les 2 bornes).
- Fonctionnement : 2 000 à 3 000 € TTC, selon le montant des recettes, plus l'amortissement du véhicule. Fin 2019, les chiffres sont les suivants :
 - La COR vers à Clem' 2 988 € TTC par an (249 € par mois, dont 126 € pour l'abonnement à la plateforme, 30 € pour la supervision et 93 € pour l'assurance).
 - La COR perçoit les recettes horaires payées par les usagers (260 € en 2019).
 - S'y ajoute l'amortissement du véhicule, puisque la COR en est propriétaire.
 - De son côté, Clem' perçoit les frais de gestion payés par les usagers (4 € s'il y a eu une utilisation dans le mois).

3.3.3 Autopartage entre particuliers

L'autopartage entre particuliers est la mise en commun d'un véhicule, partagé avec des amis, des voisins, des proches... Ce véhicule appartient en général à l'un des autopartageurs. Il peut aussi, dans certains cas, être possédé en commun. Voici 2 exemples d'autopartage entre particuliers :

- Isabelle possède une voiture dont elle se sert 3 à 4 fois par semaine. Son ami François avait une vieille voiture qui est devenue hors d'usage. Comme il en a assez peu besoin, plutôt que d'acheter une nouvelle voiture, il utilise désormais celle d'Isabelle. Il participe à l'ensemble des frais, au prorata des kilomètres parcourus.
- La famille A possédait 2 voitures. Leurs voisins, la famille B n'avait qu'une voiture. Ayant besoin de temps en temps d'une seconde voiture, la famille B envisageait d'en faire l'acquisition. La famille A lui a alors proposé de partager sa seconde voiture, qu'elle utilisait peu. La famille B a donc évité un achat superflu et les deux familles partagent maintenant la voiture de la famille A et l'ensemble des frais.

L'autopartage entre particuliers se pratique sur tous les types de territoires : urbains, périurbains et ruraux. C'est la forme d'autopartage la plus répandue en dehors des grandes villes. Au total, en France, environ 20 000 véhicules sont partagés ainsi.

Faire de l'autopartage entre particuliers suppose plusieurs conditions de départ :

- Des besoins complémentaires dans le temps,
- Un rapport pas trop affectif à la voiture. Les autopartageurs ont une image pragmatique de la voiture. Pour eux, elle est un objet pratique pour se déplacer et rien de plus,
- Une confiance et un respect mutuels,
- Des modalités de fonctionnement et de partage des frais clairement définies dès le départ,
- Une certaine proximité géographique entre les autopartageurs.

Le mot clé de l'autopartage entre particuliers est la **confiance**. C'est pourquoi on emploie le terme « emprunteurs » pour les autopartageurs n'étant pas propriétaires du véhicule vs « locataires » dans les autres formes d'autopartage. Ceux-ci prennent plus soin du véhicule que s'il s'agissait du leur, tant pour la conduite que pour la propreté. En outre, la relation est inscrite dans la durée (plusieurs mois ou plusieurs années) et ne se limite pas forcément à l'autopartage, ce qui amène à renforcer cette confiance.

Le propriétaire et le ou les emprunteurs rédigent un **contrat** fixant le fonctionnement de l'autopartage et notamment :

- le barème kilométrique à appliquer pour le partage des frais,
- les usages réguliers du véhicule (le véhicule est alors considéré comme automatiquement réservé par l'intéressé),
- les modalités de réservation pour les usages occasionnels : délai minimal, canaux (oral, SMS, mail...),
- les modalités de transmission des clés et des papiers du véhicule,
- les solutions dans les cas (rares) où plusieurs personnes ont besoin du véhicule en même temps (un arrangement est souvent trouvé),
- etc.

La CCPSE peut encourager l'autopartage entre particuliers par plusieurs actions complémentaires : information, assurance, mise en relation des personnes intéressées et accompagnement des autopartageurs.

Le travail mené conjointement par la COR (Communauté de l'Ouest Rhodanien) et le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise) sont mentionnés à plusieurs reprises (accessible en ligne sur adetec-deplacements.com/rapport-autopartage-COR-SMTC.pdf).

➤ Information

En matière d'information, on peut envisager deux niveaux d'implication de la Communauté de communes. L'implication minimale consiste à faire une information à partir du guide pratique accessible en ligne (adetec-deplacements.com/guide-autopartage-entre-particuliers.pdf).

La démarche peut être plus développée, avec un travail d'animation et la mobilisation d'acteurs relais, sur le modèle de ce qu'ont fait la COR et le SMTC. Il est alors intéressant d'inscrire ces actions dans le cadre de la centrale de mobilité (présentée pages 48-54).

➤ Assurance

Actuellement, aucun assureur ne propose individuellement aux autopartageurs un contrat adapté à l'autopartage entre particuliers. Il en résulte notamment qu'en cas d'accident responsable de la part d'un emprunteur, c'est la personne inscrite au contrat d'assurance comme conducteur principal qui subit le malus. Cette situation n'est pas spécifique à l'autopartage, elle concerne aussi le prêt de véhicule à des proches (enfants, conjoint...).

En revanche, il est possible d'avoir une assurance adaptée à l'autopartage par le biais d'une collectivité, comme le font la COR et le SMTC, qui ont souscrit un contrat spécifique auprès de Groupama. Cette assurance se substitue à l'assurance habituelle du véhicule quand celui-ci est conduit par un emprunteur inscrit au contrat d'autopartage.

Il est donc proposé que la CCPSE se greffe sur le contrat de la COR et du SMTC, avec une participation financière au prorata du nombre de véhicules assurés. Ce coût peu élevé (environ 50 € par véhicule et par an) peut être pris en charge par la CCPSE, ce qui est incitatif pour les autopartageurs et administrativement beaucoup plus léger. Ensuite, la démarche est la suivante :

- les autopartageurs transmettent à la CCPSE ou la personne mandatée par celle-ci les pièces

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

suivantes : contrat d'autopartage, contrat d'assurance lu et approuvé, permis de conduire, carte grise et carte d'assurance du véhicule,

- la CCPSE ou la personne mandatée par celle-ci communique à l'assureur les caractéristiques du véhicule (marque, modèle et immatriculation) et les noms et coordonnées des autopartageurs,
- les emprunteurs complètent le carnet de bord du véhicule à chaque emprunt : nom de l'emprunteur, jour, heures et kilométrages de départ et de retour,
- en cas d'accident responsable, la démarche est comparable à celle pour un accident avec un véhicule de service.

➤ Mise en relation des candidats à l'autopartage

Certaines personnes trouvent des autopartageurs dans leur entourage. D'autres peuvent avoir besoin d'aide pour être mises en relation avec des personnes compatibles. Dans le cas de la COR et du SMTC, 10 groupes sur 25, soit près de la moitié, ont été mis en relation dans le cadre du projet.

Une implication de la CCPSE dans la collecte des demandes et la mise en relation des autopartageurs constituerait une véritable plus-value pour cette pratique. Cette démarche nécessite toutefois un investissement humain et est donc facultative.

➤ Accompagnement des autopartageurs

L'accompagnement des autopartageurs peut se faire à différentes étapes et sous différentes formes :

- aide à la rédaction du contrat d'autopartage,
- suivi des carnets de bord,
- points téléphoniques réguliers avec chaque autopartageur,
- réponse ou intervention à la demande des autopartageurs, en fonction des besoins.

Comme la mise en relation, cet accompagnement nécessite un investissement humain et est donc facultatif. Il requiert en outre des compétences spécifiques, les questions pouvant être très variées et pointues.

Les différents thèmes sont regroupés selon deux niveaux d'intervention : de base ou approfondie. Voici le contenu de chacune :

	Intervention de base	Intervention approfondie
Information / animation	Diffuser les informations existantes, notamment le guide pratique accessible en ligne	Idem + conception de documents spécifiques + animation + mobilisation d'un réseau d'acteurs relais
Assurance	Souscrire un contrat d'assurance. Collecter les pièces nécessaires auprès des autopartageurs.	Idem
Mise en relation des candidats à l'autopartage	Facultative	Mise en relation des candidats à l'autopartage
Accompagnement des autopartageurs	/	Rédaction du contrat, suivi régulier, réponses aux questions, résolution des éventuels problèmes.

L'intervention de base peut être gérée par la centrale de mobilité. Pour l'intervention approfondie, qui nécessite des compétences et connaissances pointues, il est possible de faire intervenir un spécialiste de la question, soit en assistant à maîtrise d'ouvrage (AMO), soit pour former les salariés de la centrale de mobilité.

3.3.4 *Location de véhicules solidaire*

La mobilité favorise l'accès à l'emploi et, plus largement à la vie économique et sociale.

Les ménages à bas revenus sont particulièrement contraints en la matière, soit parce qu'ils n'ont pas de voiture, soit parce que celle-ci est ancienne et donc plus coûteuse à entretenir. En outre, la mise en place de la ZFE (zone à faible émissions) de Clermont-Ferrand amènera, d'ici quelques années, à y interdire l'accès des véhicules les plus polluants. Enfin, une panne peut avoir des conséquences dramatiques pouvant aller jusqu'à la perte d'emploi si la voiture ne peut pas être réparée rapidement ou si elle doit être remplacée. Il est donc intéressant de permettre aux ménages à bas revenus d'accéder à la mobilité sans pour autant avoir nécessairement leur propre véhicule.

A l'échelle du département, la Plateforme Mobilité 63 propose 18 voitures, 7 scooters et 25 vélos en location solidaire. La CCPSE représentant 2,4 % de la population départementale, on peut estimer qu'environ 0,5 voiture, 0,2 scooter et 0,6 vélo lui sont affectés, ce qui est très peu au regard des 1 400 ménages vivant sous le seuil de pauvreté et 1 700 adultes ayant le permis mais pas de voiture. Il apparaît donc souhaitable de développer la location solidaire sur le territoire de la CCPSE.

La gestion de ce service peut être confiée à la Plateforme Mobilité 63, qui gère le parc actuel de véhicules solidaires et dispose d'un savoir-faire reconnu. Cette gestion peut se faire avec l'appui et sous la supervision de la centrale de mobilité.

Outre la Plateforme Mobilité 63, il faut impliquer 2 familles d'acteurs :

- Les financeurs : les financeurs sont souvent spécialisés dans un ou plusieurs publics. Exemple : Département pour les bénéficiaires du RSA, Pôle Emploi pour les chômeurs de longue durée, etc. L'augmentation du nombre de bénéficiaires impliquera la mise en place de financements complémentaires de la part des financeurs actuels et/ou de nouveaux financeurs.
- Les services instructeurs : Département, Pôle Emploi, Mission Locale, etc. Les bénéficiaires potentiels ne peuvent en effet pas demander directement à bénéficier d'un véhicule mais doivent être orientés par le service qui les suit.

3.3.5 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 1 - Créer une offre de mobilité partagée
Nom de l'action	Développer l'autopartage (Action n°3)
Objectifs	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Tout public
Maîtrise d'ouvrage	Partage de véhicules de service : <ul style="list-style-type: none"> - employeurs propriétaires des véhicules. Autopartage entre particuliers : <ul style="list-style-type: none"> - Communauté de communes. Location solidaire : <ul style="list-style-type: none"> - Plateforme Mobilité 63.
Maîtrise d'œuvre	Partage de véhicules de service : <ul style="list-style-type: none"> - employeurs propriétaires des véhicules ou, éventuellement, opérateur spécialisé. Autopartage entre particuliers : <ul style="list-style-type: none"> - centrale de mobilité + AMO éventuel. Location solidaire : <ul style="list-style-type: none"> - Plateforme Mobilité 63.
Principaux partenaires	Partage de véhicules de service : <ul style="list-style-type: none"> - centrale de mobilité, - acteurs relais (voir pages 49-50). Autopartage entre particuliers : <ul style="list-style-type: none"> - acteur relais.

Coût indicatif	<p>Partage de véhicules de service :</p> <ul style="list-style-type: none"> – véhicule électrique du projet SMART : financé dans le cadre dudit projet, – investissements : coût nul si géré en régie, 1 000 à 13 000 € si recours à un opérateur, – fonctionnement : coût modéré si géré en régie, 3 000 à 8 000 € par an si recours à un opérateur. <p>Autopartage entre particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> – investissements : néant, – fonctionnement : <ul style="list-style-type: none"> ○ coût humain assuré par la centrale de mobilité, ○ si recours à un AMO : maxi 10 000 € la 1^e année et 5 000 € les années suivantes, en fonction du niveau d'intervention, – assurance : environ 50 € par véhicule et par an. <p>Location solidaire : Plateforme Mobilité 63 : à définir avec celle-ci.</p>
Cofinanceurs potentiels	<p>Partage de véhicules de service :</p> <ul style="list-style-type: none"> si géré en régie : non nécessaire si recours à un opérateur : à définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux. <p>Autopartage entre particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> si géré en régie : non nécessaire si recours à un AMO : à définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux.
Calendrier	<p>2024 : recrutement du personnel et lancement de la centrale de mobilité.</p> <p>Partage de véhicules de service :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2025 : premiers véhicules partagés. <p>Autopartage entre particuliers :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2025 : communication, mise en place des outils pratiques et de l'assurance, – 2026 : premiers groupes d'autopartage. <p>Location solidaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 2025 : mise en place du partenariat avec la Plateforme Mobilité 63.
Impacts environnementaux	Limités (voir détail au chapitre 8)

	Partage de véhicules de services : limités.
Impacts sociaux	Autopartage entre particuliers : moyens. Location solidaire : élevés.
Indicateurs de suivi principaux	Partage de véhicules de service : nombre de véhicules partagés. Autopartage entre particuliers : mise en place des outils pratiques et de l'assurance, nombre de véhicules partagés, nombre d'autopartageurs. Location solidaire : nombre de bénéficiaires, nombre de locations.
Indicateurs de suivi secondaires	Partage de véhicules de service : nombre d'utilisateurs, nombre de locations, nombre de km. Autopartage entre particuliers : nombre d'emprunteurs, nombre d'emprunts, nombre de km. Location solidaire : nombre de journées de location, nombre de km, retombées en termes d'insertion.

4 Axe 2 : Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire

4.1 Maintenir et développer le covoiturage solidaire

4.1.1 Genèse du projet

La Communauté de communes du Pays de Saint-Eloy est autorité organisatrice de la mobilité depuis 2018, et gère les services de mobilité sur son territoire. Les actions du Plan de Mobilité doivent permettre de proposer des solutions de mobilité adaptées aux besoins et aux caractéristiques du territoire, tout en respectant les objectifs de développement durable.

Les données de diagnostic énoncées en introduction décrivent le contexte territorial dans lequel s'inscrit le projet de covoiturage solidaire :

- un territoire rural, et vaste, essentiellement accessible par la route
- une population vieillissante qui peut rencontrer des difficultés dans sa mobilité
- un nombre important de travailleurs qui doivent se déplacer quotidiennement
- un usage de la voiture prépondérant
- une part importante des ménages qui ne possède pas de véhicule (13%)

Afin de répondre aux enjeux de mobilité sur le territoire l'une des premières actions mise en œuvre par la Communauté de communes a été la création d'un dispositif de covoiturage solidaire : Covoit'Santé63. Ce service créé en 2020 permet de véhiculer des personnes en situation précaire et sans solution de mobilité à leurs rendez-vous médicaux.

Cette initiative a émergé du constat suivant : Médecins du Monde, qui agit depuis 2013 dans les Combrailles à travers son programme de médiation en santé a identifié les difficultés de mobilité comme l'un des principaux obstacles pour l'accès à la santé et aux soins des populations en situation de précarité. A la suite d'une concertation engagée avec les acteurs du territoire, le covoiturage santé solidaire est apparu comme une solution adéquate pour répondre aux difficultés en milieu rural, marqué par un habitat dispersé et une sous-densité médicale.

Le dispositif Covoit'Santé 63 s'adresse ainsi aux habitants de la communauté de communes (34 communes). Le périmètre des déplacements concerne l'ensemble des Combrailles, et les agglomérations voisines de Montluçon, Riom et Clermont-Ferrand, où sont localisés les spécialistes de santé et les établissements hospitaliers. Le dispositif est basé sur la participation de bénévoles, qui perçoivent une indemnité en échange du temps et du service qu'ils accordent aux usagers. La Communauté de communes gère et anime ce dispositif, notamment grâce à la présence d'une animatrice (1 ETP). Des animations ponctuelles sont organisées afin de favoriser l'autonomie des usagers.

Covoit'Santé 63 en quelques chiffres – 2022 :

- 113 usagers / 16 bénévoles
- 26 418 kms parcourus avec une distance moyenne : 66.4 kilomètres par trajet
- Nombre moyen de personnes par voiture : 2
- Prix moyen : 6 € par trajet
- 576 demandes de trajet
- 398 trajets réalisés, soit 69% des demandes honorées
- 31% des demandes réorientées vers une autre solution (Médecins du Monde, transports en

La « centrale de mobilité » continuera de mener une information et une sensibilisation auprès des professions médicales et paramédicales, des notaires, des coiffeurs... pour qu'ils puissent proposer :

- pour tout le monde, dans la mesure du possible : des horaires coordonnés pour éviter aux personnes de se déplacer plusieurs fois,
- pour les personnes susceptibles d'utiliser les transports collectifs : des rendez-vous à des horaires adaptés aux transports collectifs

4.1.2 *Evolutions de « Covoit'Santé63 » pour devenir « Covoit'solidaire »*

Forte de trois années consacrées au développement de son dispositif de covoiturage solidaire, la Communauté de communes souhaite élargir son champ d'action, car les besoins en déplacements sur le territoire ne concernent pas uniquement les rendez-vous de santé (courses, accès aux services publics...). La collectivité souhaite développer une offre de services répondant aux besoins des différents publics présents sur le territoire, en particulier :

- Accès aux soins et aux services essentiels des personnes en situation de précarité et/ou âgées
- Accès à l'emploi, à des services innovants pour les travailleurs, afin de réduire les déplacements pendulaires

Afin de concrétiser son projet, la collectivité a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt Avenir Montagne Mobilité pour lequel elle a été lauréate en 2022. Le projet d'achat d'un véhicule électrique et de borne de recharge fait ainsi partie intégrante de son projet. En effet, celui-ci doit permettre de faire évoluer le dispositif de covoiturage solidaire afin d'assurer sa pérennité et de travailler sur l'accès à l'emploi.

L'enjeu réside donc dans un premier temps dans la structuration des dispositifs existants, et notamment du covoiturage. La mise à disposition d'un véhicule électrique auprès des bénévoles permettra de continuer à accroître le nombre de participants, la demande de trajets étant très importante, mais le nombre de bénévoles étant en diminution. En effet, l'indemnité versée par les usagers ne couvre pas l'ensemble des frais engagés par les bénévoles, ce qui peut constituer un frein à la mobilisation. Le but du dispositif étant de proposer une solution de mobilité à des usagers pouvant être en situation de grande précarité, il n'est pas possible d'augmenter significativement l'indemnité kilométrique. La collectivité souhaite donc proposer un véhicule multi-usage, notamment afin d'expérimenter l'autopartage solidaire. L'utilisation d'un véhicule électrique sera également un facteur de sensibilisation à la mobilité décarbonée.

Le projet prévoit donc la mise en place du véhicule électrique en 2023 avec une première expérimentation sur le service Covoit'Santé 63. L'autopartage sera par la suite élargi à d'autres besoins que le covoiturage pour la santé.

Le covoiturage solidaire apparaît donc comme une solution efficace et adaptée aux problématiques locales (organisation du territoire, profil des habitants...). Il est donc pertinent d'élargir le service proposé à des thématiques autres que la santé, et de continuer à structurer le service de covoiturage solidaire notamment par l'investissement et la mise à disposition d'un véhicule électrique.

Axe stratégique	Axe 2 – Soutenir l’offre de mobilité inclusive et solidaire
Nom de l’action	Maintenir et développer le covoiturage solidaire (Action n°4)
Objectifs	Faciliter la mobilité des publics fragilisés
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Public en situation de précarité
Maîtrise d’ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d’œuvre	Communauté de communes
Principaux partenaires	ANCT, Maison France Services, AESIO, Maison des solidarités, associations...
Coût indicatif	Achat de véhicule : <ul style="list-style-type: none"> – véhicule électrique du projet SMART : 40 000€HT, – fonctionnement : coût modéré (électricité, maintenance 5 000€).
Cofinanceurs potentiels	ANCT (AMI Avenir Montagne Mobilité) Mutuale (donation) Département (Contrat Territorial de Développement Durable)
Calendrier	2023 : restructuration et achat du véhicule électrique. 2024/2025 : expérimentation autopartage
Impacts environnementaux	Limités (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Elevés

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE

Reçu le 28/12/2023

Indicateurs de suivi
principaux

Nombre de trajets et de kms effectués avec le véhicule électrique
Nombre d'utilisateurs du dispositif d'autopartage solidaire

Indicateurs de suivi
secondaires

4.2 Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal

Un transport à la demande est un service de transport circulant sur réservation préalable. Pour fonctionner à un coût par personne transportée raisonnable pour la collectivité, les TAD ruraux doivent avoir un taux de remplissage convenable, ce qui implique :

- des horaires prédéfinis,
- un nombre limité de demi-journées de fonctionnement,
- des délais de réservation suffisants pour organiser le service.

4.2.1 Zones de desserte

La carte de la page suivante constitue une proposition à discuter et affiner avec les communes.

Chaque bourg ou hameau sera relié à son pôle de vie (Saint-Eloy, Saint-Gervais ou Pionsat), et éventuellement au pôle local voisin (Menat, Montaigut, Saint-Priest ou Charensat) pour les communes sous attraction d'un tel pôle.

La desserte éventuelle de la gare de Lapeyrouse ou de Youx (cabinet dentaire) pose le problème du coût d'un tel service, en raison du non-respect des deux premiers critères ci-dessus (horaires prédéfinis et nombre limité de demi-journées de fonctionnement). En effet, la gare de Lapeyrouse est desservie par 13 à 14 trains ou cars en semaine, 7 le samedi et 9 le dimanche ; même si l'on n'assurait le rabattement que sur une partie d'entre eux, cela ferait un nombre très élevé d'allers- retours hebdomadaires. Le problème est encore plus marqué pour le cabinet dentaire, dont chaque patient a des horaires de début et de fin spécifiques.



© ADETEC - 2022

Lecture de la carte : le TAD proposé reliera la Crouzille à Montaigut et Saint-Eloy et Youx à Saint-Eloy.

4.2.2 Modalités de fonctionnement

Il est proposé que le TAD fonctionne 2 demi-journées par semaine. Pour les communes reliées à la fois à un pôle de vie et à un pôle local, chacun sera desservi 1 fois par semaine. Pour les communes reliées uniquement à un pôle de vie, celui-ci sera desservi les 2 fois.

Les demi-journées de fonctionnement seront définies en concertation avec les communes mais aussi en évitant de concentrer trop de services sur les mêmes demi-journées, afin de minimiser les besoins en véhicules et conducteurs et donc le coût pour l'exploitant et la CCPSE. On peut d'ores et déjà envisager un fonctionnement les matinées de marché à Saint-Eloy (samedi matin), Saint-Gervais (lundi matin) et Pionsat (vendredi matin). Le tableau qui suit en détaille le principe :

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Représentation sur la carte	Secteur	1 ^e demi-journée	2 ^e demi-journée
	Saint-Eloy	Saint-Eloy (samedi matin)	Saint-Eloy (demi-journée à définir)
	Saint-Eloy + Montaigut	Saint-Eloy (samedi matin)	Montaigut (demi-journée à définir)
	Saint-Eloy + Menat	Saint-Eloy (samedi matin)	Menat (demi-journée à définir)
	Pionsat	Pionsat (vendredi matin)	Pionsat (demi-journée à définir)
	Pionsat + Charensat	Pionsat (vendredi matin)	Charensat (demi-journée à définir)
	Pionsat + Saint-Priest	Pionsat (vendredi matin)	Saint-Priest (demi-journée à définir)
	Saint-Gervais	Saint-Gervais (lundi matin)	Saint-Gervais (demi-journée à définir)
	Saint-Gervais + Charensat	Saint-Gervais (lundi matin)	Charensat (demi-journée à définir)
	Saint-Gervais + Saint-Priest	Saint-Gervais (lundi matin)	Saint-Priest (demi-journée à définir)

Les horaires seront établis de manière à passer environ 2 heures à destination, durée permettant de faire des courses, d'avoir un ou deux rendez-vous (médecin, coiffeuse...) et/ou de discuter avec des connaissances. On pourra par exemple prévoir un créneau horaire 9h-11h ou 9h30-11h30 le matin et 14h30-16h30 ou 15h-17h l'après-midi.

Le circuit sera établi en fonction des réservations. Les réservations se feront au plus tard la veille à 17h et le vendredi à 17h pour un transport le lundi. Les personnes seront prévenues la veille au soir (le vendredi soir pour le lundi) de l'heure estimative à laquelle on viendra les chercher.

Un suivi mensuel des réservations, des voyages des recettes et des dépenses sera effectué afin d'évaluer en continu le niveau d'usage et le coût du service. Cela permettra si nécessaire de renforcer ou d'adapter la communication, en particulier sur les secteurs où le TAD est peu utilisé. Les zones de desserte, les demi-journées et les horaires pourront être réajustés après 1 ou 2 ans de fonctionnement, au cas par cas et en concertation avec les élus et les acteurs relais des territoires concernés. Une 3^e demi-journée pourra éventuellement être ajoutée, si cela apparaît pertinent au regard des besoins et budgétairement supportable pour la Communauté de communes.

Pour faire connaître ces transports à la demande, il sera important de communiquer auprès de la population sur leurs demi-journées de fonctionnement et leurs horaires et d'expliquer qu'ils s'adressent à tous les publics (et pas uniquement aux personnes âgées). Il faudra en outre informer les acteurs locaux (acteurs sociaux, médecins, coiffeurs...) pour qu'ils proposent aux personnes venant en TAD des rendez-vous à des horaires adaptés.

4.2.4 *Tarifification*

La tarification pourra s'approcher de celle pratiquée par les Bus des Montagnes des anciennes Communautés de communes, avec par exemple 4 € pour un aller simple et 6 € pour un aller-retour vers le pôle de vie (Saint-Eloy, Saint-Gervais ou Pionsat) et 3 € pour un aller simple et 4 € pour un aller-retour vers le pôle local, le cas échéant (Menat, Montaignut, Saint-Priest ou Charensat).

Sur la base de ratios nationaux et départementaux, le coût d'un tel transport à la demande est compris entre 1 et 5 € par habitant des communes desservies. La fourchette est large car le niveau d'usage du service est très variable suivant les territoires. Les 33 autres communes desservies (Saint-Eloy continuant de bénéficier de la navette communale, cf. page suivante) totalisent 12 200 habitants, ce qui donne un coût compris entre 12 000 et 60 000 €.

En fonction du taux de remplissage des véhicules, les recettes pourraient couvrir 10 à 20 % de ce coût. En prenant le milieu de cette fourchette (15 %), cela ferait un déficit compris entre 10 000 et 50 000 €, en valeur arrondie.

4.2.5 *Navettes communales*

Les navettes communales de Saint-Eloy et Youx sont présentées aux pages 54-55 du diagnostic.

Celle de Saint-Eloy sera maintenue à l'identique et rendue gratuite pour la mettre en conformité avec la loi d'orientation des mobilités.

Celle de Youx, non-conforme à la loi d'orientation des mobilités et aux statuts de la Communauté de communes, sera remplacée par le TAD intercommunal, qui présentera en outre l'avantage de fonctionner deux demi-journées par semaine au lieu d'une pour cette navette.

De son côté, la commune de Saint-Gervais envisage, dans le cadre du programme Petites Villes de Demain, la mise en place d'une navette communale reliant les hameaux au bourg. Ce service pourra être assuré par la navette intercommunale dans les limites définies ci-dessus (2 demi-journées par semaine) et par une navette communale si la commune souhaite aller au-delà.

Axe stratégique	Axe 2 – Soutenir l’offre de mobilité inclusive et solidaire
Nom de l’action	Réfléchir à l’opportunité de créer un transport à la demande intercommunal (Action n°5-1)
Objectifs	Faciliter la mobilité des publics fragilisés
Niveau de priorité	Action secondaire
Publics cibles	Tous publics en principe, mais 90 % de personnes âgées dans les faits.
Maîtrise d’ouvrage	TAD intercommunal : Communauté de communes. Navettes communales : communes concernées.
Maîtrise d’œuvre	TAD intercommunal : transporteurs et/ou taxis locaux. Navette communale de Saint-Eloy : commune. Navette communale de Saint-Gervais (le cas échéant) : à définir.
Principaux partenaires	Communes, relais locaux
Coût indicatif	Etude éventuelle : 10 000 à 15 000 €. Fonctionnement du TAD intercommunal : 10 000 à 50 000 €. Navette communale de Saint-Eloy : équivalent au coût actuel (navette assurée en régie) Navette communale de Saint-Gervais (le cas échéant) : à définir dans l’étude
Cofinanceurs potentiels	TAD intercommunal : Région (25 %). Navette communale de Saint-Eloy : sans objet. Navette communale de Saint-Gervais (le cas échéant) : Banque des Territoires.
Calendrier	TAD intercommunal : <ul style="list-style-type: none"> - 2024 : concertation avec les communes et les acteurs relais pour fixer les zones de desserte, les demi-journées de fonctionnement et les horaires. - 1^{er} semestre 2025 : appel d’offres et marchés avec les exploitants du service (transporteurs et taxis). - septembre 2025 : mise en service.
Impacts environnementaux	Limités (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	Nombre de bénéficiaires. Nombre de voyages. Charges et recettes.
Indicateurs de suivi secondaires	Typologie des bénéficiaires.

4.2.7 Evolution en cas de création de lignes régulières

4.2.7.1 Contexte

Les lignes de transport en commun organisées par la Région permettent de relier certaines communes de la CCPSE (Lapeyrouse, Saint-Eloy, Saint-Gervais, Montaigut, Menat et Pionsat) à Clermont, Montluçon et/ou Riom. Elles permettent également, au sein de la CCPSE, de relier Saint- Eloy à Lapeyrouse (3 allers-retours quotidiens du lundi au vendredi et 1 le dimanche), ainsi qu'à Montaigut et Menat (1 aller-retour quotidien du lundi au vendredi).

La faible densité du territoire de la CCPSE ne permet pas d'envisager des lignes de transport en commun dans toutes les communes à un coût supportable pour la collectivité. Il convient donc de se concentrer sur le ou les secteurs présentant un potentiel significatif en termes de population et donc d'usage des transports en commun, en l'occurrence entre les 3 pôles du territoire (Saint-Eloy, Saint- Gervais et Pionsat). Les autres secteurs pourront être desservis par du transport à la demande, présenté pages 55-60.

La mise en service de lignes régulières Saint-Gervais - Saint-Eloy, Pionsat - Saint-Eloy et Pionsat - Saint-Gervais est donc classée comme non prioritaire, en particulier en raison de son coût.

Si ces lignes sont mises en place à moyen ou long terme, le TAD intercommunal sera adapté. D'une part, afin d'éviter de les concurrencer, les dessertes qu'elles assurent (ex. : Montaigut - Saint- Eloy) ne seront plus proposées en TAD.

D'autre part, un TAD de rabattement vers l'arrêt le plus proche du domicile sera proposé une demi- journée par semaine. Par exemple, un habitant de Saint-Priest souhaitant se rendre à Saint-Eloy pourra prendre le TAD de rabattement jusqu'à Saint-Gervais, puis la ligne régulière jusqu'à Saint-Eloy. La demi-journée de fonctionnement sera choisie sur chaque secteur en concertation avec les acteurs locaux. Un horaire aller et un horaire retour seront définis sur chaque secteur, en adéquation avec ceux de la ligne régulière.

4.2.7.2 Tracé des lignes

3 lignes régulières peuvent être proposées :

- Ligne 1 : Saint-Gervais - Teilhet - Laval (Youx) - Saint-Eloy Aristide Briand,
- Ligne 2 : Pionsat - Montaigut - Saint-Eloy Les Bayons,
- Ligne 3 : Pionsat - Gouttières - Saint-Gervais.

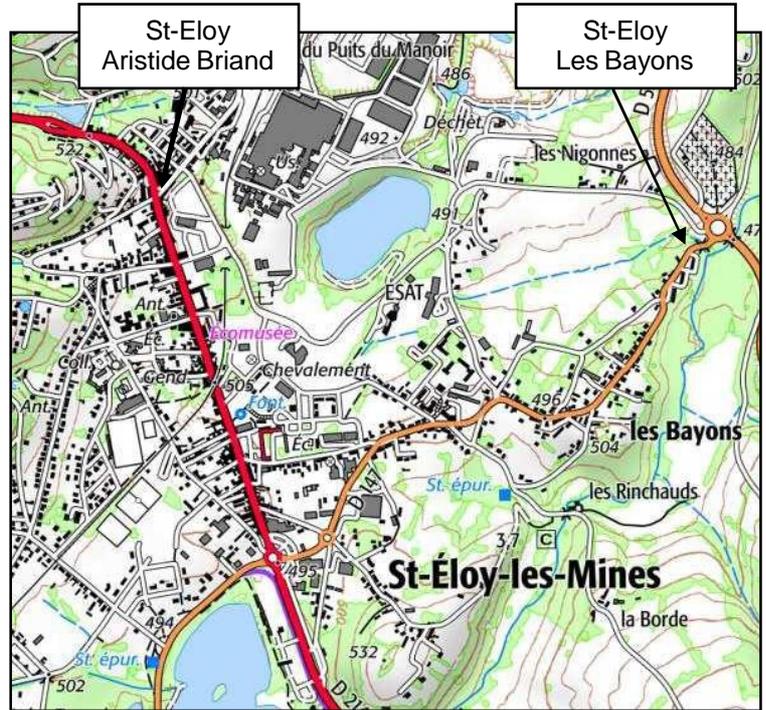
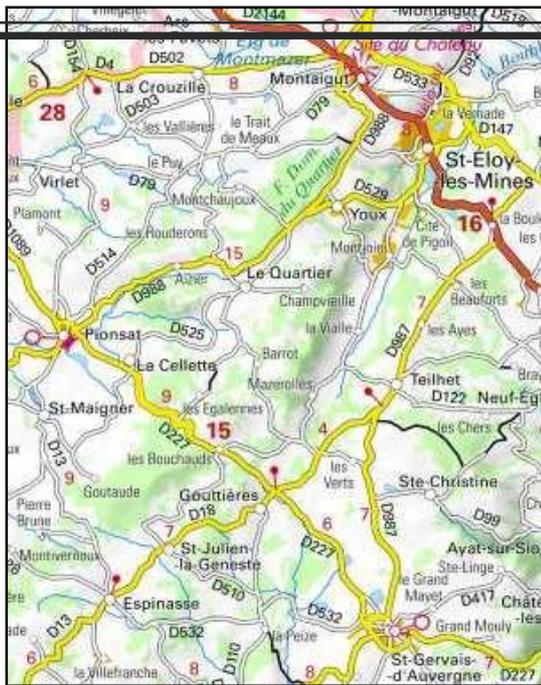
A Saint-Eloy, les terminus Aristide Briand et Les Bayons permettent de desservir les quartiers les plus denses au-delà du centre-ville.

A Youx, la ligne 1 dessert le cabinet dentaire, qui rayonne sur les communes environnantes, en premier lieu Saint-Eloy.

Ces lignes desservent 7 communes (Saint-Eloy, Saint-Gervais, Pionsat, Montaigut, Youx, Gouttières et Teilhet), dont les 5 plus peuplées de la CCPSE. Ces communes ont une population cumulée de 8 500 habitants, soit 54 % de la population totale de la CCPSE

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023



	Fréquence indicative	Nombre d'allers-retours possibles		Coût annuel indicatif (base 2,50 €/km)	
		Matin	Après-midi	1 matinée par semaine	1 après-midi par semaine
Ligne 1 St-Gervais - St-Eloy	0h55	4	5	≈ 19 000 €	≈ 24 000 €
Ligne 2 Pionsat - St-Eloy	1h05	4	5	≈ 19 000 €	≈ 24 000 €
Ligne 3 Pionsat - St-Gervais	0h50	4	5	≈ 17 000 €	≈ 21 000 €

Sur la base de l'exploitation du service par une entreprise privée et d'un coût indicatif de 2,50 €/km :

- Faire circuler la ligne 1 une matinée par semaine coûte environ 19 000 € par an.
- Faire circuler la ligne 1 un après-midi par semaine coûte environ 24 000 € par an.
- Faire circuler la ligne 2 une matinée par semaine coûte environ 19 000 € par an.
- Faire circuler la ligne 2 un après-midi par semaine coûte environ 24 000 € par an.
- Faire circuler la ligne 3 une matinée par semaine coûte environ 17 000 € par an.
- Faire circuler la ligne 3 un après-midi par semaine coûte environ 21 000 € par an.

Il est recommandé de proposer des demi-journées différentes sur les 3 lignes, afin d'élargir le choix pour les usagers et de diminuer le coût pour le transporteur (qui pourra utiliser le même véhicule et le même conducteur) et donc pour la CCPSE.

Le choix du nombre de demi-journées est ouvert. Par exemple, si l'on fait circuler la ligne 1 et la ligne 2 chacune deux matinées par semaine et la ligne 3 (qui a un potentiel de clientèle moindre) une matinée par semaine, le coût total sera d'environ $(2 \times 19\,000 \text{ €}) + (2 \times 19\,000 \text{ €}) + (1 \times 17\,000 \text{ €}) \approx 93\,000 \text{ €}$.

Les recettes dépendront de la grille tarifaire et de la fréquentation. Sur des réseaux comparables, elles représentent environ 10 % du coût de fonctionnement.

Une étude déterminera le tracé précis de chaque ligne, la localisation des arrêts, les grilles horaires, la tarification et le coût des investissements et du fonctionnement.

4.2.7.3 Une recette possible : le versement mobilité

Le versement mobilité est une taxe sur les salaires payée par tous les établissements de 11 salariés et plus, qu'ils soient publics ou privés. Son instauration est conditionnée à l'organisation par l'AOM (autorité organisatrice de la mobilité) d'un service régulier de transport public de personnes, à l'exception des services de transport scolaire.

Pour les intercommunalités de 10 000 à 50 000 habitants, le taux maximal du versement mobilité est de 0,6 %. L'AOM peut bien entendu appliquer un taux moindre, voire ne pas instaurer le versement mobilité.

Il a été demandé à l'URSSAF une estimation de l'assiette du versement mobilité sur le territoire de la CCPSE. Celle-ci est d'environ 40 millions d'euros par an. Suivant le taux, le versement mobilité pourrait donc dégager les recettes annuelles suivantes :

Taux	0,1 %	0,2 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,6 %
Recette annuelle	40 000 €	80 000 €	120 000 €	160 000 €	200 000 €	240 000 €

Une partie des recettes du versement mobilité peut être affectée à d'autres services de mobilité que les lignes régulières.

4.2.7.4 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 2 – Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire
Nom de l'action	Réfléchir à l'opportunité de créer un transport des lignes régulières de transport (Action n°5-2)
Objectifs	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population
Niveau de priorité	Action non prioritaire
Publics cibles	Tout public
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Entreprise privée ou Communauté de communes

Principaux partenaires	Région, Etat, communes, URSSAF, centrale de mobilité, acteurs relais
------------------------	--

Coût indicatif

Etude : environ 20 000 €
 Investissements : à définir dans l'étude
 Fonctionnement : environ 17 000 à 24 000 € sur l'année par demi-journée hebdomadaire de fonctionnement

Cofinanceurs potentiels

Fonctionnement :

- versement mobilité (recettes pouvant varier entre 0 et 240 000 € suivant le taux retenu),
- recettes usagers : 0 à 10 % du coût selon la grille tarifaire retenue.

Investissement : à définir.

Calendrier

A définir (action non prioritaire)

Impacts environnementaux

Moyens (voir détail au chapitre 8)

Impacts sociaux

Elevés

Indicateurs de suivi principaux

Nombre de demi-journées de fonctionnement
 Nombre de voyages
 Détail des voyages par titres de transport (si le service est payant) Charges de fonctionnement
 Recettes de fonctionnement

Indicateurs de suivi secondaires

Détail des voyages par arrêt
 Détail des voyages par horaire

4.3 Encourager l'utilisation des transports collectifs (transports scolaires, lignes de bus regionales)

4.3.1 *Transports scolaires*

Les transports scolaires sont ouverts aux usagers non scolaires, sous certaines conditions et avec des modalités d'utilisation très contraignantes, voire rédhibitoires, surtout pour les non habitués, à tel point que la majorité des usagers potentiels pensent que les transports scolaires ne leur sont pas ouverts. En outre, bien qu'ils relèvent tous de la compétence de la Région, les conditions d'accès varient d'un département à l'autre, du fait de l'héritage des anciennes compétences départementales.

Dans les deux départements qui nous intéressent, les conditions d'utilisation sont les suivantes.

4.3.1.1 Cars Région Puy-de-Dôme

- Les places disponibles sont connues quelques jours après la rentrée, certains élèves s'inscrivant avec un peu de retard,
- L'utilisateur doit contacter au préalable le transporteur. Il ne peut en aucun cas se présenter à un arrêt sans réservation préalable. S'il y a de la place, le transporteur peut l'accepter à bord,
- Tous les titres de transport (ticket unité, carnet 10 tickets, abonnement mensuel) sont acceptés dans les transports scolaires,
- L'utilisateur doit théoriquement acheter son titre de transport à l'avance au transporteur, les conducteurs des lignes scolaires n'étant pas habilités à vendre des titres à bord. Dans la pratique, certains transporteurs sont plus souples, notamment vis-à-vis des habitués.

4.3.1.2 Cars Région Allier

- Les éventuelles places disponibles sont connues après la rentrée, le nombre d'élèves présents pouvant être inférieur au nombre d'inscrits, du fait de la gratuité,
- Seul le ticket unité est accepté dans les transports scolaires,
- L'achat du ticket se fait en envoyant un chèque à l'antenne des transports, à Moulins. Le billet est envoyé par retour de courrier. Dans la pratique, comme dans l'Allier, certains transporteurs sont plus souples, notamment vis-à-vis des habitués.

La Région envisage en outre une harmonisation entre ses 12 départements, harmonisation dont le calendrier et les modalités ne sont pas connus à la date de rédaction de ce rapport.

4.3.2 *Actions à mener*

Afin de faciliter l'utilisation des transports scolaires sans attendre le projet d'harmonisation et les échanges politiques, il est nécessaire de faciliter l'accès à l'information.

L'accès à l'information passe par la mobilisation de la centrale de mobilité et des acteurs relais. La centrale de mobilité en sera le chef de file et l'élément central. Les acteurs relais se chargeront pour leur part de diffuser l'information dans leurs réseaux respectifs et de faire remonter les besoins et les retours des usagers.

Les principales informations à faire passer seront les suivantes :

- Les transports scolaires sont ouverts aux usagers non scolaires, dans la limite des places disponibles,
- En principe, l'utilisateur doit contacter au préalable le transporteur et ne peut pas se présenter à un

- Les lignes scolaires existant sur la ou les communes concernées sont les suivantes : ...
- Leurs jours de fonctionnement, leurs horaires et leurs tarifs sont les suivants : ...
- Les titres de transport ne peuvent pas, en principe, être achetés dans les cars. Ils doivent être achetés auprès des transporteurs pour le Puy-de-Dôme et de l'antenne des transports à Moulins pour l'Allier.

L'aide pratique pour les personnes les moins à l'aise (public précaire) porte sur la prise d'information auprès des transporteurs et la réservation du trajet.

A moyen terme, si les moyens humains le permettent, l'achat de tickets par la centrale de mobilité et la mise en place d'un réseau de points de distribution dans les communes pourront être envisagés. Une telle mesure permettrait de simplifier grandement les démarches des usagers.

4.3.3 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 2 – Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire
Nom de l'action	Encourager l'utilisation des transports collectifs (Action n°6)
Objectifs	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population
Niveau de priorité	Action secondaire
Publics cibles	Tout public
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Centrale de mobilité
Principaux partenaires	Région, communes, relais locaux
Coût indicatif	Coût humain assuré par la centrale de mobilité
Cofinanceurs potentiels	Sans objet
Calendrier	2023-2024 : mise en place du réseau de points de distribution. Septembre 2024 : lancement opérationnel. 2024- ... (date de fin dépendant du calendrier du projet d'harmonisation) : action politique auprès de la Région.
Impacts environnementaux	Limités (voir détail au chapitre 8)

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	Nombre d'utilisateurs renseignés
Indicateurs de suivi secondaires	Nombre d'utilisateurs ayant effectivement utilisés les transports scolaires Nombre de voyages

5 ~~Axe 3~~ : Organiser la dé-mobilité

Du point de vue environnemental, économique et social, le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas. Dans les pages qui suivent plusieurs mesures permettant d'éviter/ regrouper/ réduire des déplacements sont présentées. Il s'agit également d'assurer l'accès de la population, notamment les personnes les plus fragiles, aux services et commerces essentiels.

Le SCoT a inscrit dans ses objectifs le soutien de l'accueil de population en priorité dans les 12 pôles du SMADC, dont Saint-Eloy, Saint-Gervais, Pionsat et Menat pour la CCPSE. Cet objectif permet à la fois de limiter les besoins de déplacement et de conforter les commerces et services existants. Or, le diagnostic du plan de mobilité a montré que l'évolution démographique ne va pas dans ce sens avec en particulier une forte baisse de population à Saint-Eloy. Il conviendrait donc d'inverser la tendance, dans un triple but social, économique et environnemental.

La mobilité devra ainsi être prise en compte dans l'ensemble des documents de planification, et notamment lors de toute opération d'aménagement urbain.

5.1 Maintenir et développer l'offre de services à la population

5.1.1 Renforcer les unités médicales mobiles

La mise en place d'une unité médicale mobile permet d'agir au plus près de la population. En la matière, plusieurs actions peuvent être menées. Plusieurs expériences pouvant être dupliquées, adaptées ou développées sur le territoire de la CCPSE sont présentées.

Le bus santé mis en place en 2022 par le Département du Puy-de-Dôme, dispose de toutes les fonctionnalités d'un cabinet médical pour permettre aux différents professionnels (médecins, sages-femmes, puéricultrices, psychologues, éducatrices de jeunes enfants...) de consulter au plus près de chez eux les enfants de 0 à 6 ans et les femmes enceintes, gratuitement et sur rendez-vous. Il propose aussi des actions de soutien à la parentalité : permanences de puéricultrices, halte-jeux, actions culturelles... Il sillonne l'ensemble du département et plus particulièrement les communes rurales éloignées des lieux de consultations de la Protection Maternelle et Infantile (PMI).

On peut par ailleurs citer Le MarSOINS, développé autour de Saint-Nazaire, Redon (35), Châteaubriand (44) et dans le Finistère. Il s'agit d'un service itinérant allant au plus près de la population pour proposer des actions de prévention, d'éducation à la santé et des dépistages.

Une présentation complète est disponible sur lemarsoins.fr.



5.1.2 Permanences médicales décentralisées

L'hôpital du Mont-Dore, dont la fonction principale est d'accueillir des patients âgés, notamment en EHPAD, a mis en place pour tous les publics des consultations avec des spécialistes de diverses spécialités. Certains sont présents tous les jours (ex. : dermatologue), d'autres toutes les semaines ou tous les 15 jours (ex. : cardiologue, angéiologue). La plupart ont leur cabinet habituel dans l'agglomération clermontoise. Contact pour plus d'infos : 04 73 65 33 33.

Parmi les autres mesures envisageables, on peut citer :

- des permanences de médecins généralistes dans les communes n'ayant pas de cabinet médical,
- des consultations de télémedecine, dans des lieux dédiés.

5.1.3 Cabinet médical solidaire

A Ajain, dans la Creuse, un cabinet médical innovant a été créé en octobre 2022. Des médecins de toute la France s'y relaient chaque semaine pour soigner les patients. Les deux associations à l'origine du projet aimeraient dupliquer le modèle dans 5 autres communes en 2023. Plus d'infos sur radiofrance.fr/franceinter/podcasts/interception/interception-du-dimanche-26-fevrier-2023-7688583 (début à 25'00") et francebleu.fr/infos/sante-sciences/contre-les-deserts-medicaux-ajain-en-creuse-inspire-le-reste-de-la-france-8617563.

5.1.4 Renforcer les permanences sociales

Les publics concernés rencontrant des difficultés pour se déplacer, les acteurs sociaux (Pôle emploi, CAF, MSA, Mission Locale, etc.) peuvent continuer de développer les permanences sociales sur le territoire pour être au plus près des bénéficiaires.

5.1.5 Autres services publics

Les permanences numériques constituent un exemple de service assurant un certain maillage du territoire. 3 conseillers numériques sont basés à Saint-Eloy (médiathèque et maison des associations) et à Saint-Gervais. Des permanences mensuelles sont en outre organisées à Lapeyrouse, Biollet, Pionsat et Menat.

Pour les activités culturelles et sportives, notamment celles des enfants, il peut être bénéfique de déplacer les intervenants plutôt que les bénéficiaires, à la fois pour réduire les déplacements et pour améliorer l'accès aux activités des habitants des petites communes.

Dans un autre domaine, une démarche peut être menée pour créer des médiathèques décentralisées, en partenariat avec des habitants volontaires, et, pour un maillage encore plus fin, acheter un bibliobus tournant sur les communes non équipées.

Axe stratégique	Axe 3 – Organiser la dé-mobilité
Nom de l'action	Maintenir et développer l'offre de services à la population (Action n°7)
Objectifs	Réduire les besoins de mobilité de la population (public fragile, population âgée)
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	<p>Santé</p> <ul style="list-style-type: none"> – tous publics <p>Services sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> – publics spécifiques à chaque service <p>Autres Services publics</p> <ul style="list-style-type: none"> – tous publics
Maîtrise d'ouvrage	<p>Santé</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE et Département <p>Services sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE et services concernés <p>Autres services publics</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE
Maîtrise d'œuvre	<p>Santé</p> <ul style="list-style-type: none"> – à définir au cas par cas <p>Services sociaux</p> <ul style="list-style-type: none"> – services concernés <p>Autres services publics</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE

– ARS, professions médicales et paramédicales, Maisons France Services

Principaux partenaires

Services sociaux

– Département, Etat, Maisons France Services

Autres services publics

– à définir au cas par cas

Coût indicatif

Santé

– à définir au cas par cas

Services sociaux

– à définir au cas par cas

Autres services publics

– à définir au cas par cas

Cofinanceurs potentiels
(liste non exhaustive)

Santé

– ARS, Département, etc

Services sociaux

– Etat, Département

Autres services publics

– à définir au cas par cas

Calendrier

2024 : rencontre avec des expériences réussies, élaboration de plans d'action.
2024 (en fonction des opportunités) à 2026 : mise en place des actions.

Impacts environnementaux

Très élevés (voir détail au chapitre 8)

Impacts sociaux

Très élevés

Indicateurs de suivi principaux

Santé :

- nombre et nature des services mis en place
- nombre de communes concernées

Services sociaux :

- nombre de services mis en place
- nombre de communes concernées

Autres services publics :

- nombre de services mis en place
- nombre de communes concernées

AR Prefecture

063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Santé :

- nombre de bénéficiaires
- Services sociaux :
- nombre de bénéficiaires
- Autres services publics :
- nombre de bénéficiaires
 - :
 - nombre de bénéficiaires.

Indicateurs de suivi
secondaires

5.2 Maintenir et développer l'offre des commerces

Il convient tout d'abord de conforter les commerces existants, notamment par des aides à l'installation et l'information (ex. : <https://stjulienlageneste63.fr/commerces/> et http://www.saint-priest-des-champs.fr/fr/images/documents_pdf/adresses%20et%20numros%20des%20commerces.pdf).

En complément, des actions seront menées en partenariat avec les chambres consulaires, les associations de commerçants et les communes pour développer :

- les points multi-services,
- les commerces itinérants et les tournées des commerçants,
- les achats par internet auprès des commerçants locaux avec livraisons en points relais,
- les livraisons,
- au cas par cas, les distributeurs automatiques.

Voici un zoom rapide sur quelques-unes de ces actions.

5.2.1 Points multi-services

En plus de leur activité principale (épicerie, boulangerie, bar...), les points multi-services (marque déposée) proposent différents services, par exemple : borne internet, photocopies, relais Poste, relais SNCF, retrait d'argent, dépôt de gaz, dépôt de pain, etc. Ces services évitent aux habitants de se déplacer en ville. Ils apportent aux commerçants un complément de revenus et fidélisent la clientèle.

Un point multi-services existe à Lapeyrouse (63lapeyrouse.fr/lapeyrouse/le-bruges-2/). Ouvert 7j/7, il offre les services suivants : alimentation, restaurant, bar, tabac, presse, jardinerie. De son côté, sur un panel moins large, l'agence postale de Biollet vend du pain, des viennoiseries et La Montagne (<http://www.biollet.fr/pages-annexes/agence-postale>). Un point multi-services a par ailleurs existé par le passé à Buxières-sous-Montaigut.

A Sannat, commune creusoise de 339 habitants, une épicerie-bar très active fonctionne grâce à 40 habitants bénévoles investis dans son fonctionnement. Elle propose une large gamme de produits, dont des produits locaux, et pratique des prix très intéressants. Elle contribue à la vie de la commune et à l'attractivité vis-à-vis de nouveaux habitants.

Plus d'infos sur radiofrance.fr/franceinter/podcasts/interception/interception-du-dimanche-26-fevrier-2023-7688583 (début à 37'20") et facebook.com/sannattractif/?ref=page_internal.

Il sera intéressant de profiter de ces expériences, réussies ou non, pour étudier l'opportunité de créer des points multi-services dans d'autres communes.

5.2.2 Commerces itinérants et tournées des commerçants

Le développement des commerces itinérants et des tournées des commerçants permet de répondre aux besoins d'une population vieillissante et de limiter la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ (une camionnette faisant 30 km a moins d'impacts que 20 voitures faisant 10 km chacune).

Les sites internet des communes mettent en avant plusieurs expériences de ce type, qu'il sera intéressant de conforter, développer et multiplier :

- <http://www.biollet.fr/services/commerces> : épicerie itinérante,
- espinasse63.com/pages/au-quotidien/vie-economique/commerçants : épicerie itinérante,
- <http://www.durmignat.fr/services/commerces> : tournées de commerçants éloysiens,
- espinasse63.com/pages/au-quotidien/vie-economique/commerçants-itinerants : tournées de commerçants d'autres communes.

Il convient par ailleurs de renforcer les marchés, qui contribuent de manière très positive au maillage commercial du territoire.

L'Etat vient de mettre en place, pour la période 2023-2024, un dispositif de soutien à l'installation de commerces sédentaires multiservices dans les communes rurales et de commerces non sédentaires dont la tournée hebdomadaire prévoit un nombre minimal de jours de passage dans des communes rurales. Ce dispositif est doté d'un budget de 12 M€. A partir de mars 2023, 10 à 15 projets vont être identifiés par les Préfectures dans chaque Région. Plus d'infos sur agence-cohesion-territoires.gouv.fr/accompagnement-installation-de-commerces-en-milieu-rural-1058#scrollNav-5.

5.2.3 Plateforme locale d'achat

Dans la Creuse, un drive de producteurs locaux regroupe une quinzaine de producteurs et 4 points de livraison, dont l'épicerie de Sannat, présentée page précédente. Plus d'infos sur avendredi.fr.

Autour d'Issoire, le service « Achetez en Pays d'Issoire » a été lancé en 2016. Il vise à favoriser la consommation locale via une plateforme internet. Les achats peuvent être retirés en magasin, dans un point retrait ou envoyés par colissimo. Une trentaine de commerces sont adhérents, dont la moitié à Issoire (cf. les plans ci-dessous). Plus d'infos sur <https://www.capissoire.fr/mes-services/economie/plateforme-ecommerce/>.



5.2.4 Distributeurs alimentaires

Les distributeurs de pains, de pizzas ou autres peuvent constituer une solution dans les communes éloignées des commerces. Il convient toutefois de veiller à un usage raisonné, en respectant les critères suivants :

- privilégier les vrais commerces : les distributeurs sont à envisager uniquement quand aucune des solutions précédentes n'est envisageable,

éviter de concurrencer un commerce d'une commune voisine,
si possible, utiliser le distributeur pour plusieurs produits ou familles de produits,

- veiller à l'intégration visuelle,
- s'assurer de la viabilité économique

Ce type de distributeur est en effet coûteux. Par exemple, un distributeur de pains neuf coûte 4 500 à 6 500 € à l'achat d'occasion et 8 000 à 10 000 € neuf, auxquels il faut ajouter 10 à 20 € par mois pour la maintenance⁶.

5.2.5 Services privés

En matière de services privés, le diagnostic du plan de mobilité a fait ressortir des besoins dans deux domaines :

- permanences d'une agence d'intérim à Saint-Eloy,
- auto-école à Saint-Gervais, notamment pour les lycéens. Il peut s'agir d'une auto-école implantée sur la commune ou d'une ou plusieurs auto-écoles voisines s'organisant pour y prendre des élèves.

Les exemples cités sont indicatifs. L'implication des élus, des habitants et des professionnels et la créativité sont souvent décisives, comme en témoigne le reportage de France Inter dans 4 communes de la Creuse « Revitaliser les campagnes : en Creuse, l'énergie de l'espoir », (radiofrance.fr/franceinter/podcasts/interception/interception-du-dimanche-26-fevrier-2023-7688583).

5.2.6 Informations

Axe stratégique	Axe 3 – Organiser la dé-mobilité
Nom de l'action	Maintenir et développer l'offre de commerces (Action n°8)
Objectifs	Réduire les besoins de mobilité de la population (public fragile, population âgée)
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Commerces <ul style="list-style-type: none"> - tous publics Services privés <ul style="list-style-type: none"> - publics spécifiques à chaque service
Maîtrise d'ouvrage	Commerces <ul style="list-style-type: none"> - CCPSE (service développement économique), CCI et Chambre des Métiers Services privés <ul style="list-style-type: none"> - CCPSE (service développement économique) et institutions concernées

	Commerces – Communes, commerces concernés
Maîtrise d'œuvre	Services privés – services concernés
Principaux partenaires	Commerces – CCI, Chambre des Métiers, SMADC, Département, Région. Services privés – à définir au cas par cas
Coût indicatif	Commerces – à définir au cas par cas Services privés – à la charge des professionnels concernés
Cofinanceurs potentiels (liste non exhaustive)	Commerces – Etat, ANCT, Région, CCI, Chambre des Métiers, etc Services privés – à définir au cas par cas
Calendrier	2024-2025 : rencontre avec des expériences réussies, élaboration de plans d'action. 2025 (en fonction des opportunités) à 2026 : mise en place des actions.
Impacts environnementaux	Très élevés (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Très élevés
Indicateurs de suivi principaux	Commerces : - nombre de commerces par catégorie Services privés : - nombre de services mis en place
Indicateurs de suivi secondaires	Commerces : - nombre de clients, - résultats financiers Services privés : - nombre de clients / usagers, - résultats financiers

5.3 Réduire les déplacements domicile-travail

5.3.1 Télétravail

Le télétravail constitue une pratique en développement. Il permet de réduire le nombre de déplacements vers le lieu de travail habituel et donc leurs impacts sur l'environnement, le temps de vie et le budget des ménages. Il favorise l'intégration des actifs sur leur territoire. En particulier, les télétravailleurs scolarisent davantage leurs enfants dans leur commune de résidence, achètent davantage sur place et s'impliquent plus facilement dans la vie associative. Enfin, le télétravail peut contribuer à l'attractivité du territoire vis-à-vis de nouveaux actifs.

Certains postes se prêtent au télétravail. Il faut en outre que les trois parties prenantes (employeur, salarié et supérieur hiérarchique) soient volontaires et que les conditions de mise en œuvre et de suivi du télétravail soient clairement définies. La fréquence idéale du télétravail est généralement d'un ou deux jours par semaine.

Les locaux dédiés (tiers-lieux, espaces de coworking) constituent une partie de la solution, mais une partie seulement. En effet, ils ne représentent qu'une part minoritaire du télétravail, celui-ci se faisant dans 75 % des cas à domicile.

L'accès au haut débit voire au très haut débit est une condition nécessaire pour certains métiers, facultative pour d'autres.

La CCPSE et les communes peuvent montrer l'exemple en développant le télétravail au sein de leur personnel. L'expérience du Conseil départemental, pionnier du télétravail, pourra opportunément être sollicitée.

5.3.2 Développer les espaces de co-working et tiers-lieux

La Maison de l'Entrepreneur est une pépinière d'entreprises portée par la communauté de communes du Pays de Saint-Eloy. Elle accueille, héberge et accompagne les porteurs de projets et les nouvelles entreprises sur le territoire.

Elle est composée de :

- 7 bureaux meublés à partir de 48€/ mois
- 1 espace co-working de 4 places à partir de 1€/jour
- 5 salles de réunion de 12 à 50 places

La Maison de l'Entrepreneur a ainsi pour objectifs de :

- favoriser la réussite des créations d'entreprises en optimisant le démarrage de l'activité,
- accompagner les entrepreneurs dans leur développement et leur proposer des services afin d'optimiser leurs chances de réussite,
- offrir des solutions aux nouveaux dirigeants,
- proposer des tarifs adaptés au début d'une activité

L'hébergement dure de 1 à 3 ans. Au cours de cette période, la jeune entreprise paye un loyer réduit (inférieur à celui du marché), qui fait l'objet d'un contrat avec la pépinière d'entreprises. Ceci lui permet de diminuer

sa charge de loyer lors des premiers mois d'activité. En complément des loyers bonifiés, la MDE propose à l'entreprise un accès partagé à des équipements à des prix compétitifs : photocopieuse, scanner, imprimante 3D, logistique courrier, accès internet haut débit, salles de réunion équipées (vidéoprojecteur, TV tactile, micro, paperboard), espace d'accueil convivial, salle de restauration, etc.

Pendant toute la durée du séjour, les entrepreneurs peuvent échanger avec l'équipe de la pépinière, et notamment accéder à des conseils, à du soutien, bénéficier d'informations sur les financements ou sur les événements, accéder à des coordonnées d'experts spécialisés, à des formations, etc. L'accompagnement du dirigeant n'est pas facturé et il est personnalisé. Il fait partie intégrante des services proposés par la pépinière. Il constitue un appui considérable au lancement et au développement des jeunes entreprises.



5.3.3 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 3 – Organiser la dé-mobilité
Nom de l'action	Réduire les déplacements domicile - travail (Action n°9)
Objectifs	Réduire les déplacements des actifs
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Télétravail : salariés
Maîtrise d'ouvrage	Télétravail : – Employeurs Co-working : – CCPSE et communes

Maîtrise d'œuvre	<p>Télétravail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Employeurs <p>Co-working :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CCPSE et communes
Principaux partenaires	<p>Télétravail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Maisons France Services, communes, Département <p>Co-working :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Communes, associations...
Coût indicatif	<p>Télétravail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - coût à la charge des employeurs (ordinateur portable, par exemple) <p>Aménagements d'espaces de co-working de la CCPSE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 21 000€ / an pendant 4 ans - 3 350€ / an pendant 4 ans
Cofinanceurs potentiels (liste non exhaustive)	Etat (ANCT)
Calendrier	<p>2024-2025 : rencontre avec des expériences réussies, élaboration de plans d'action.</p> <p>2023 à 2026 : animation de la Maison de l'Entrepreneur</p> <p>2023 à 2025 : mise en place des actions.</p>
Impacts environnementaux	Elevés (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	<p>Télétravail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'employeurs pratiquant le télétravail - nombre de salarié télétravailleurs <p>Co-working :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de locations (taux d'occupation, taux d'évolution) - Nombre de bureaux occupés (taux d'occupation, taux d'évolution)
Indicateurs de suivi secondaires	<p>Télétravail :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre de jours télétravaillés, - évaluation du télétravail par l'employeur et les télétravailleurs <p>Co-working :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre d'entreprises accompagnées

5.4 Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité

5.4.1 Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives via la pratique du vélo

5.4.1.1 Identification des besoins des cyclistes

Les cyclistes peuvent être classés en 5 catégories, aux usages et aux besoins très différents.

- **Cyclistes utilitaires** : les cyclistes utilitaires utilisent le vélo comme mode de déplacement pour aller travailler, à l'école, faire des courses, se rendre à une activité... Ils ont un niveau d'expérience très variable. Certains sont très à l'aise à vélo, d'autres beaucoup moins, notamment parmi les enfants et les seniors.
Ils parcourent en moyenne 2 à 3 km avec un vélo classique, avec une fourchette allant de 0,5 à 5 km pour la plupart d'entre eux. Avec un vélo à assistance électrique (659 000 ont été vendus en France en 2021), la moyenne est de 5,2 km et la fourchette va généralement de 0,5 à 10 km. Le vélo peut donc répondre à de nombreux déplacements internes à une commune ou entre communes voisines. Les pentes peuvent réduire ces distances, surtout avec un vélo classique.
Le vélo utilitaire peut être pratiqué toute l'année, avec toutefois une baisse de l'usage en hiver, de l'ordre de 50 %, voire 100 % en cas de neige ou de gel.
Les principaux besoins des cyclistes utilitaires sont la sécurité dans leurs déplacements et le stationnement. Les personnes ne se déplaçant pas à vélo et susceptibles de devenir de futurs usagers sont pour la plupart moins à l'aise que les usagers actuels. Pour attirer de nouveaux usagers, les aménagements cyclables doivent donc être attractifs et sûrs.
- **Cyclistes de loisirs** : les cyclistes de loisirs utilisent le vélo pour se promener, à allure modérée, sur aménagement cyclable, route ou chemin carrossable. Ils parcourent des distances généralement inférieures à 20 km. On les rencontre essentiellement le week-end, les jours fériés, les mercredis et pendant les vacances scolaires.
- **Sportifs sur route** : les sportifs sur route parcourent des distances relativement élevées à des vitesses elles aussi relativement élevées. Certains recherchent des dénivelés. Il s'agit d'une population dont le niveau d'expérience à vélo est élevé, plus masculine et en moyenne plus âgée que les autres catégories de cyclistes.
- **Cyclistes itinérants** : les cyclistes itinérants se déplacent sur plusieurs jours en changeant d'hébergement. Ils peuvent porter eux-mêmes leurs bagages ou les faire transporter par un prestataire. Ils parcourent des distances moyennes à longues. Ils peuvent s'arrêter une demi-journée ou une journée sur un lieu intéressant pour se reposer, faire des visites culturelles, etc.
- **Vététistes** : les vététistes se déplacent sur tous types de chemins. Leur niveau d'expérience est élevé quand il s'agit de sportifs, variable quand il s'agit d'une pratique de loisirs.

Une politique cyclable doit traiter les éléments suivants :

- Se déplacer dans de bonnes conditions : itinéraires sûrs, confortables et agréables,
- Stationner son vélo,

4 actions ont été retenues. Les deux premières ont été classées comme secondaires, la troisième et la quatrième s'inscrivent dans une perspective temporelle plus longue :

- Stationnement des vélos,
- Vélos de service électriques,
- Aménagements cyclables,
- Schéma cyclable intercommunal

5.4.1.2 Développer les stationnements

- Stationnement de courte durée

Voici une présentation des principaux types de matériel pour le stationnement de courte durée. Les trois premiers sont recommandés, le quatrième est à proscrire.



Appuie-vélos en forme d'arceaux Autre modèle d'appuie-vélos



Arceaux couverts Etriers

Les matériels recommandés (appuie-vélos) permettent d'accrocher le cadre et au moins une roue et d'assurer la stabilité du vélo.

Les étriers (ou pince-roue) dans lesquels on engage la roue avant du vélo sont à proscrire, pour les raisons suivantes :

risque de volage de la roue avant et de chute du vélo,
inadaptation à certains vélos (les pneus d'un VTT sont plus larges, ceux d'un vélo de course plus étroits),

- risque de vol du vélo : le vélo étant attaché par la roue avant, le cycliste peut se faire voler son vélo et ne retrouver que sa roue.

Il est recommandé un ratio d'une place pour 30 habitants, soit environ 530 places pour l'ensemble de la communauté de communes. Un appuie-vélos pouvant accueillir 2 vélos, il faut prévoir environ 265 appuie-vélos, à répartir au prorata de la population de chaque commune (environ 60 à Saint-Eloy, 20 à 25 à Saint-Gervais, environ 20 à Pionsat, etc.).

Les parcs à vélos seront organisés en petites unités de 1 à 5 appuie-vélos. Ils seront implantés devant les commerces, les services publics, les équipements sportifs et de loisirs, les centres de la vie sociale, culturelle et religieuse, etc. Ils seront de préférence couverts pour le stationnement de moyenne durée (quelques heures). Afin de limiter les risques de vol ou de dégradation, ces parcs à vélos seront implantés dans des lieux de passage ou visibles depuis l'intérieur des locaux concernés. Certains parcs à vélos pourront être agrandis ultérieurement en cas d'utilisation importante.

Afin de ne pas réduire l'espace des piétons, il est préconisé de les installer en lieu et place d'une place de stationnement automobile, plutôt que sur les trottoirs. Une place de stationnement automobile peut accueillir jusqu'à 5 appuie-vélos, soit 10 vélos.

Enfin, ils seront accompagnés d'un panneau permettant de les repérer de loin.



Le coût unitaire moyen, hors pose, est d'environ 100 € pour les appuie-vélos non couverts et 250 € pour les appuie-vélos couverts. Le nombre d'unités commandées influe à la baisse ou à la hausse sur ce coût. Sur la base (indicative) de 200 appuie-vélos non couverts et 65 appuie-vélos couverts, le coût total est de l'ordre de $200 \times 100 + 250 \times 65 \approx 36\,000$ €. On peut retenir une fourchette de 30 000 à 40 000 € selon la répartition entre appuie-vélos couverts et non couverts. La Communauté de communes pourra prendre en charge l'achat des équipements, et les remettre par la suite aux communes.

➤ Stationnement de longue durée

Environ la moitié des vols de vélos se déroulent dans les lieux privés (habitat collectif, lieu de travail, établissement scolaire...). Il convient donc d'y prévoir des dispositifs adaptés.

Trois types d'équipements sont adaptés au stationnement de longue durée : les locaux collectifs, les box collectifs et les box individuels. Dans le cas d'un stationnement collectif (box ou local), il faut prévoir des appuie-vélos pour attacher les vélos et éviter le vol par un autre utilisateur.

Appareils vélos pour éviter le vol par un autre utilisateur



Local collectif et box collectif amovible (permet de tester la pertinence des emplacements)



Autre modèle de box collectif et box individuels (gare de Lapeyrouse)

Le coût moyen d'un box collectif est de 1 500 € par place. Le stationnement des vélos peut être subventionné par le programme Alvéole Plus (<https://alveoleplus.fr/programme>).



Ces équipements seront accompagnés du même panneau que les stationnements de courte durée.

➤ Zoom sur le stationnement intermodal

Le vélo peut être utilisé pour se rendre à une gare, un arrêt de car ou un point de rendez-vous de covoiturage. On parle alors d'intermodalité.

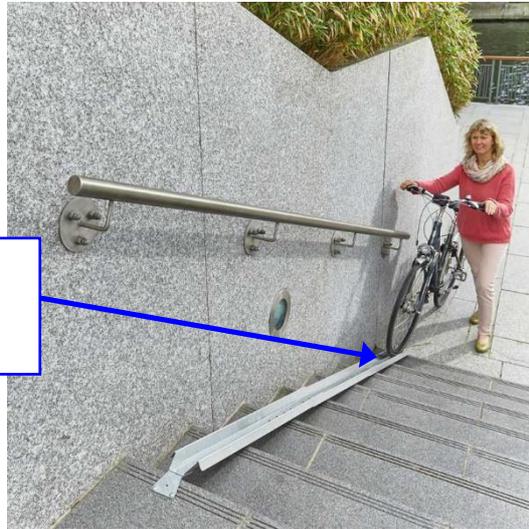
Afin de favoriser cette intermodalité, il faut que le vélo soit stationné en sécurité. S'agissant de stationnement pour une durée supérieure à une demi-journée, les équipements préconisés sont les box individuels ou collectifs et les locaux collectifs. Toutefois, par mesure d'économie, des arceaux couverts sont envisageables à certains arrêts, à condition qu'ils soient situés dans des lieux où il y a du passage (surveillance passive).

5.4.1.3 Normes à intégrer au règlement des PLU

Les communes ont l'obligation de fixer dans leur PLU des règles pour le stationnement des vélos dans les lieux privés. Il conviendra d'y intégrer les préconisations techniques sont les suivantes :

- Espace couvert et éclairé,
- Facilement accessible depuis/vers l'espace public et depuis/vers l'intérieur des constructions :
 - o à l'entrée du bâtiment ou à moins de 20 m de celle-ci,
 - o en rez-de-chaussée, sans marche à franchir ou avec rampe d'accès ou goulotte (photo ci-dessous),
 - o sans porte lourde à manœuvrer.

Les cyclistes font rouler les roues de leur vélo dans la goulotte



Goulotte (photo : mottez.com)

- Accès sécurisé par badge ou clé,
- Appuie-vélos en cas d'équipement collectif,
- Dotés de dispositifs électriques permettant la recharge des batteries des vélos électriques,
- Ratios minimaux proposés :
 - o au minimum 1,5 m² par place, espace de dégagement compris,
 - o immeubles collectifs : 1 place par tranche de 30 m² de surface de plancher,
 - o lieux d'emploi : 1 place par tranche de 10 salariés présents simultanément,
 - o enseignement élémentaire, secondaire et technique : 1 place par tranche de 6 élèves (à adapter pour les RPI, regroupements pédagogiques intercommunaux),
 - o formation professionnelle : 1 place par tranche de 6 stagiaires,
 - o équipements publics : 1 place pour 10 usagers présents simultanément,
 - o équipements culturels et de loisirs : 1 place pour 10 usagers présents simultanément,
 - o commerces : 1 place pour 10 clients présents simultanément (obligatoire pour les commerces équipés de places de stationnement automobile),
 - o hôtels : 1 place pour 10 lits,
 - o restaurants : 1 place pour 10 couverts,
 - o ratios arrondis à l'entier le plus proche (à l'entier supérieur pour les demis).
- Des espaces de stationnement libres de tout mobilier au sol devront, dans certains cas, être réalisés pour les vélos non standards (vélos cargos ou assimilés, cf. photo ci-dessous), avec les critères suivants:
 - o dimensions : 2,50 m x 1,20 m, plus l'espace nécessaire à la manœuvre du vélo,
 - o 1 place pour vélo non standard par tranche de 20 places vélos,
 - o ratio arrondi à l'entier le plus proche (à l'entier supérieur en cas de demi).



Vélo cargo

5.4.1.4 Expérimenter la location de vélos de service à assistance électrique

Afin que les déplacements professionnels courts soient faits à vélo plutôt qu'en voiture, la CCPSE et les communes se sont dotées de vélos de service électriques pour toucher un public large.

Le coût d'achat moyen d'un vélo à assistance électrique (VAE) est de 2 000 €. L'entretien doit être prévu, soit en interne, soit par un professionnel.

Au-delà de l'achat, il faut veiller à mettre toutes les conditions en œuvre pour que les VAE de service soient effectivement utilisés :

- information auprès du personnel,
- incitation à les utiliser à la place des voitures de service pour les déplacements courts,
- stationnement dans des lieux faciles d'accès et visibles,
- mutualisation éventuelle avec des employeurs proches.

Dans le cas où les vélos ne seraient pas utilisés par les services de la CCPSE, la location temporaire auprès du grand public sera expérimentée afin d'encourager la pratique sur le territoire.

5.4.1.5 Développer les aménagements cyclables

L'article L.228-2 du Code de l'environnement impose la réalisation d'aménagements cyclables lors de travaux de voirie en agglomération :

« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. [...] Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »

La Ville de Valence, la Communauté urbaine de Lille et la Communauté urbaine de Brest, entre autres, ont été condamnées pour non respect de cet article. Ces décisions font jurisprudence.

L'article L.228-3 du Code de l'environnement fait les préconisations suivantes pour les voies hors agglomération :

« A l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides, le gestionnaire de la voirie évalue, en lien avec la ou les autorités organisatrices de la mobilité compétentes, le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un

itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité. [...] Ces aménagements ou itinéraires cyclables doivent tenir compte des orientations des plans de mobilité et de mobilité simplifiés ainsi que du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du schéma national des véloroutes, lorsqu'ils existent. [...] »

Pour développer les déplacements utilitaires, des aménagements cyclables sont à réaliser entre les communes et dans les villes et villages. Ces aménagements cyclables peuvent prendre des formes diverses en fonction du trafic et de la vitesse des véhicules motorisés. En voici quelques exemples :



Bandes cyclables en agglomération. Sur la photo de droite, la surlargeur permet aux cyclistes d'être protégés des ouvertures intempestives de portières.



Bandes cyclables hors agglomération



Les études et les aménagements cyclables peuvent être subventionnés, en particulier via les appels à projets du Fonds Mobilités Actives (<https://www.ecologie.gouv.fr/appels-projets-fonds-mobilites-actives-amenagements-cyclables>) et par la DETR (Dotation d'Équipement des Territoires Ruraux).

La Communauté de communes pourra sensibiliser et accompagner les communes afin d'intégrer ces aménagements dans leurs projets. Le Département sera également sollicité en tant que gestionnaire de voirie ; ces dernières traversant de nombreuses communes.

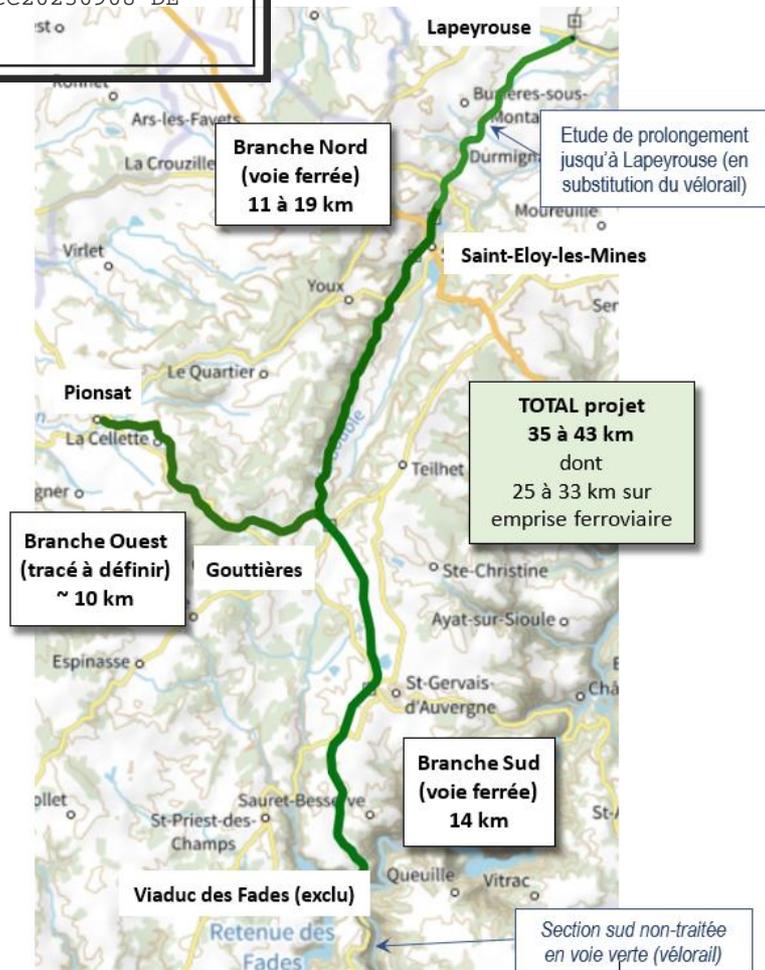
L'existence d'un schéma cyclable est très souvent une condition sine qua non pour le subventionnement des aménagements cyclables.

5.4.1.6 Elaborer un schéma cyclable intercommunal

Cette action s'inscrit à moyen / long terme, en lien avec le projet de voie verte. Le projet de voie verte des Combrailles (Via Combrailles) était initialement porté par le Syndicat Mixte d'Aménagement et de Développement (SMAD) des Combrailles et la Communauté de Communes du Pays de Saint-Eloy, qui ont fait réaliser en 2016 une étude de valorisation touristique de la ligne ferroviaire. La création d'un site propre cyclable s'inscrit dans une logique de développement économique et touristique du territoire. La Via Combrailles se trouve exclusivement dans le département du Puy-de-Dôme. Elle traverse une dizaine de communes regroupées sur un seul EPCI, la Communauté de Communes du Pays de Saint-Eloy. La Via Combrailles ne se trouve pas directement dans les itinéraires cyclables nationaux mais des connexions pourraient être imaginées à long terme dans une logique de maillage régional. Dans ce contexte, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a décidé de porter la maîtrise d'ouvrage du projet jusqu'à sa réalisation.

A noter que SNCF Réseau est le gestionnaire actuel de la ligne ferroviaire. Une demande de fermeture administrative a été initiée par la Région. Dans un second temps, le transfert de l'emprise pour la réalisation du projet puis son exploitation reste à négocier. En outre, une fois les travaux réalisés, la Région souhaite remettre en gestion la voie verte aux Collectivités qui en assureront l'entretien et l'exploitation.

Le projet de Voie verte sera aussi l'opportunité d'engager des discussions avec le Conseil départemental sur la mise à jour du schéma départemental des itinéraires cyclables.



Dans ce contexte, il serait intéressant que la Communauté de communes réalise un schéma cyclable intercommunal. Ce schéma aura pour vocation de définir un réseau cyclable maillé et continu. Il a pour objet de :

- définir les aménagements à réaliser,
- estimer leur coût,
- établir une programmation technique et financière,
- intégrer le vélo dans les projets de voirie et d'urbanisme.

Ce schéma intégrera les autres démarches en faveur du vélo, en particulier la voie verte le long des anciennes voies ferrées, présentée page 65 du diagnostic. Les collectivités en charge de la voirie pourront ainsi intégrer dans leurs budgets les montants nécessaires à la réalisation des aménagements.

Le coût de l'étude d'élaboration de ce schéma cyclable est de l'ordre de 40 000 €. Il peut bénéficier de subventions, notamment dans le cadre des appels à projets du programme AVELO 2 (<https://presse.ademe.fr/2022/01/lancement-du-deuxieme-appel-a-projets-avelo-2.html>) et de la part de la DETR (Dotation d'Equipement des Territoires Ruraux, gérée par la Préfecture).

Dans Saint-Eloy, Saint-Gervais et Pionsat, la réflexion sur les aménagements cyclables pourra être affinée dans le cadre des plans de déplacements communaux.

5.4.1.7 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 3 – Organiser la dé-mobilité
Nom de l'action	Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité (Action n°10)
Objectifs	Réduire la dépendance à la voiture pour les déplacements en favorisant la pratique du vélo
Niveau de priorité	Action secondaire
Publics cibles	Public fragilisé
Maîtrise d'ouvrage	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE et communes <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> – schéma cyclable : CCPSE, – aménagements cyclables : communes, Département et Région.
Maîtrise d'œuvre	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE et communes <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> – CCPSE <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> – schéma cyclable : bureau d'études spécialisé, – aménagements cyclables : à définir.
Principaux partenaires	Communes, Département, Région, marchands de cycles, Plateforme Mobilité 63, acteurs relais
Coût indicatif	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> – 30 000 à 40 000 € (stationnement sur l'espace public). <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> – environ 2 000 € par vélo <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> – élaboration du schéma cyclable : environ 40 000 €, – aménagements cyclables : à définir dans le schéma cyclable.

	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - programme Alvéole Plus
Co-financeurs potentiels	<p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - CCPSE <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - schéma et aménagements cyclables : Fonds Mobilités Actives (Etat), programme AVELO 2 (ADEME), DETR, éventuellement le Département et le Région
Calendrier	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - programmation sur 5 ans <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - à définir au cas par cas <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - élaboration du schéma cyclable : à moyen / long terme (2024 à 2030), en lien avec le projet de voie verte, - mise en œuvre des aménagements : à définir dans le schéma cyclable.
Impacts environnementaux	Moyens (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre de places aménagées, - répartition par commune. <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre de vélos achetés, - kilométrage annuel, - nombre de locations <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - schéma cyclable : date d'achèvement de l'étude, - aménagements cyclables : calendrier de mise en œuvre et comparaison avec la programmation du schéma cyclable.
Indicateurs de suivi secondaires	<p>Stationnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - répartition des places aménagées par type de stationnement : arceaux non couverts, arceaux couverts, box collectifs, locaux collectifs, box individuels. <p>Vélos de service à assistance électrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - nombre d'utilisations annuelles <p>Aménagements cyclables :</p> <ul style="list-style-type: none"> - linéaire total et par type d'aménagement, - comptages de cyclistes en quelques points clés.

5.4.2.1 Enjeux de la mobilité dans les projets de revitalisation des communes lauréates PVD

La mobilité est un sujet fondamental dans les communes labellisées Petites Villes de Demain. Aussi, dans une stratégie d'attractivité, les collectivités doivent aujourd'hui construire un projet de mobilités en étant confrontées à une évolution de l'innovation et des pratiques de transports : notions de subsidiarité, conception de l'espace public, développement des mobilités douces.

Les enjeux de mobilité sont les suivants :

- Consolider un territoire de proximité en s'appuyant sur le maillage des bourgs-centres ;
- Faciliter l'accès aux lieux d'arrêt des transports collectifs lorsqu'ils existent (ferroviaire, routier régulier, scolaire) par la conception d'espaces publics, la mise en sécurité, l'accessibilité ;
- Penser la multi modalité de son territoire en lien avec les bons acteurs : développer la mobilité douce, développer le covoiturage ;
- Développer les mobilités douces à travers des aménagements comme des voies piétonnes et pistes cyclables.

5.4.2.2 Créer des plans de déplacements communaux

Dans la plupart des communes, du fait de décennies de politiques « tout voiture » et malgré des améliorations récentes, la voirie urbaine est encore largement favorable à l'automobile, laissant peu de place aux autres modes de déplacements et aux autres usages de l'espace public.

Les plans de déplacements communaux ont pour objectifs de :

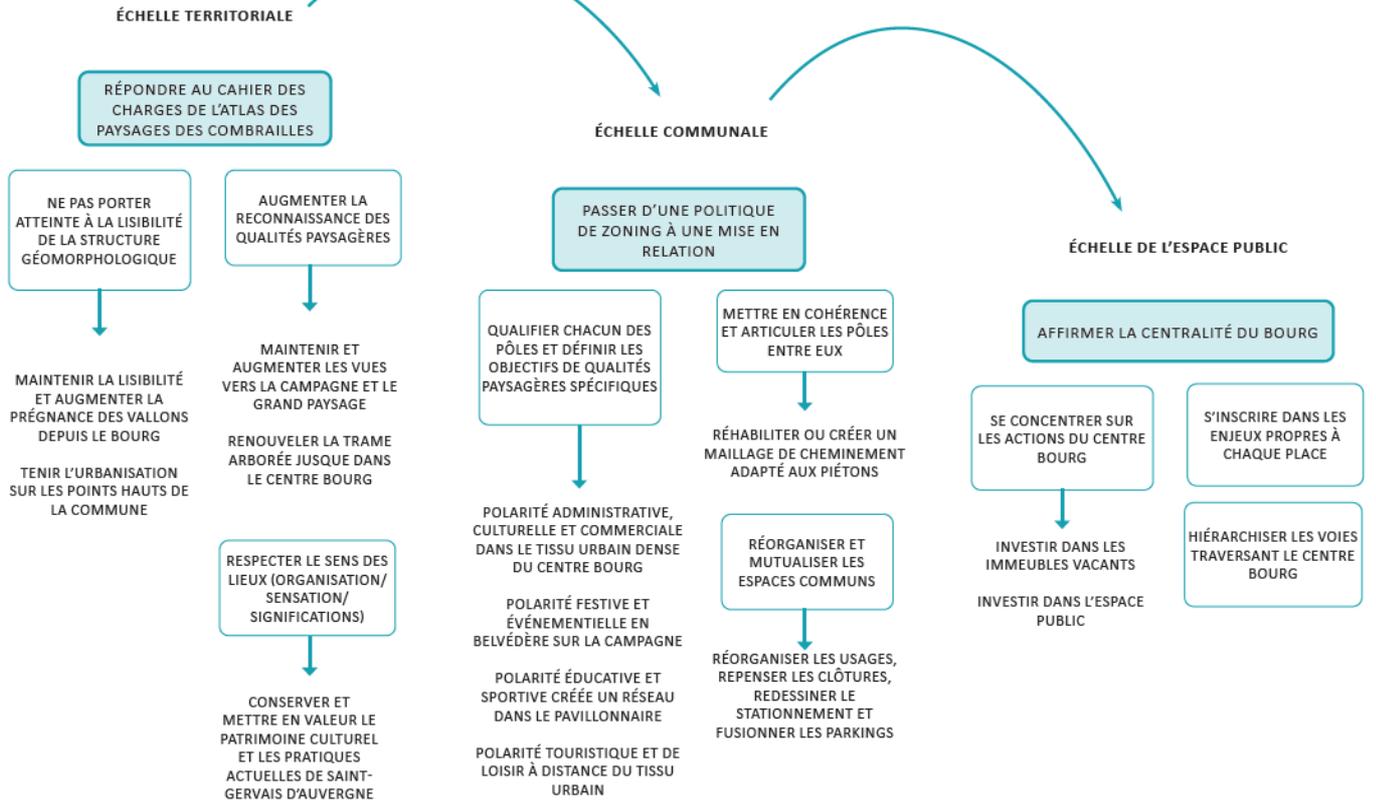
- favoriser la mobilité de tous et notamment des plus vulnérables (enfants, seniors, personnes à mobilité réduite...),
- réduire l'insécurité routière,
- améliorer le cadre de vie.

Ils débouchent sur des mesures opérationnelles :

- évolution du plan de circulation,
- modération des vitesses,
- partage de l'espace,
- organisation du stationnement automobile,
- aménagements en faveur des piétons,
- aménagements en faveur des cyclistes.

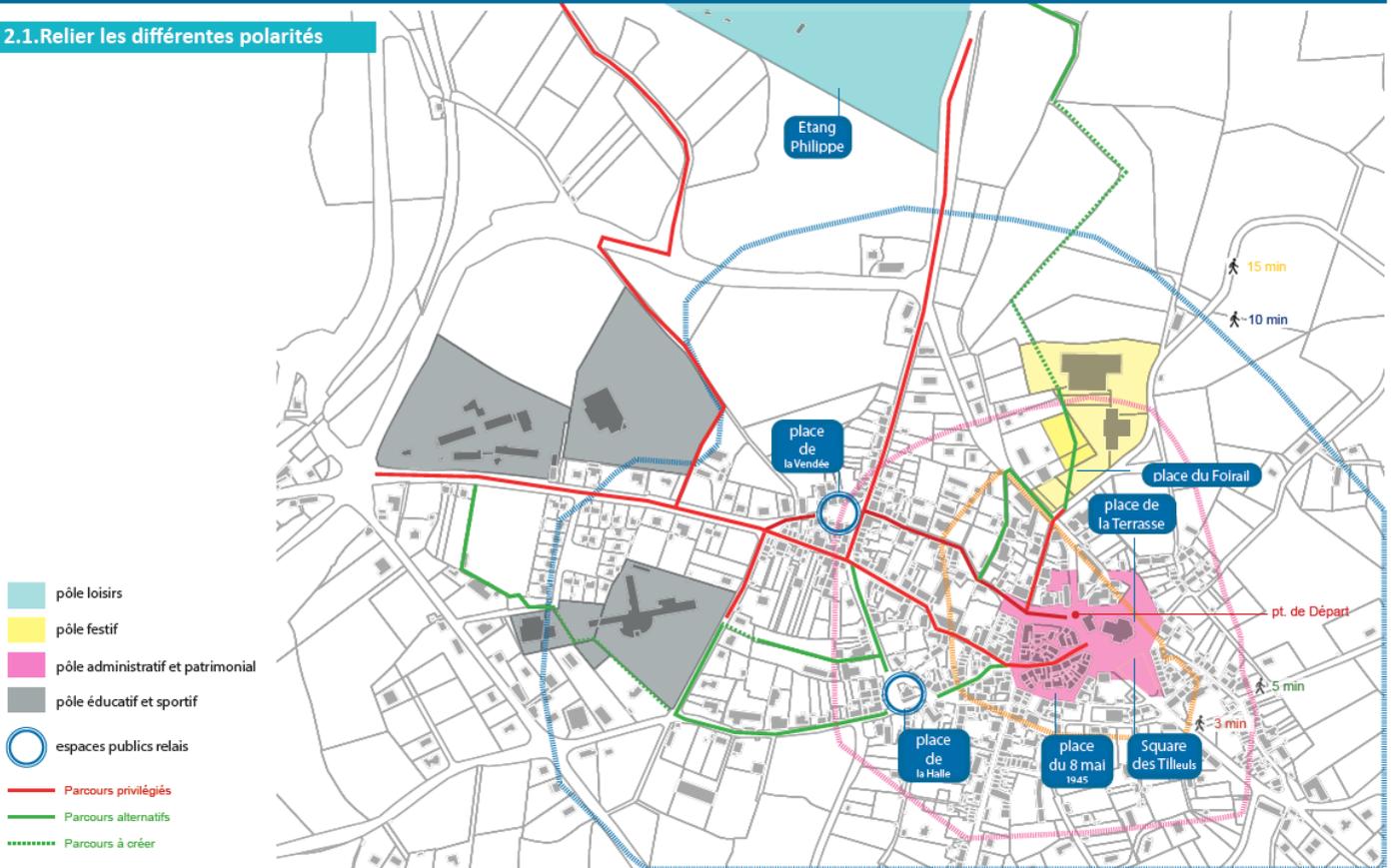
Par une réflexion globale, ils permettent de planifier les aménagements en amont et de les mettre en œuvre au fur et à mesure des opportunités de travaux. Cette démarche permet de travailler avec efficacité et cohérence, en évitant notamment de traiter les problèmes au coup par coup. Elle peut également permettre de faire des économies.

De tels plans pourront être élaborés dans les 3 communes lauréates du programme PVD : Saint-Eloy, Saint-Gervais et Pionsat. A titre d'exemple, la commune de Saint-Gervais-d'Auvergne a intégré dans son schéma directeur d'attractivité les enjeux de liaison entre les pôles de vie (extraits ci-dessous). Il serait toutefois opportun de travailler de manière approfondie sur la stratégie d'apaisement des vitesses, le partage de la voirie, les sens de circulation...

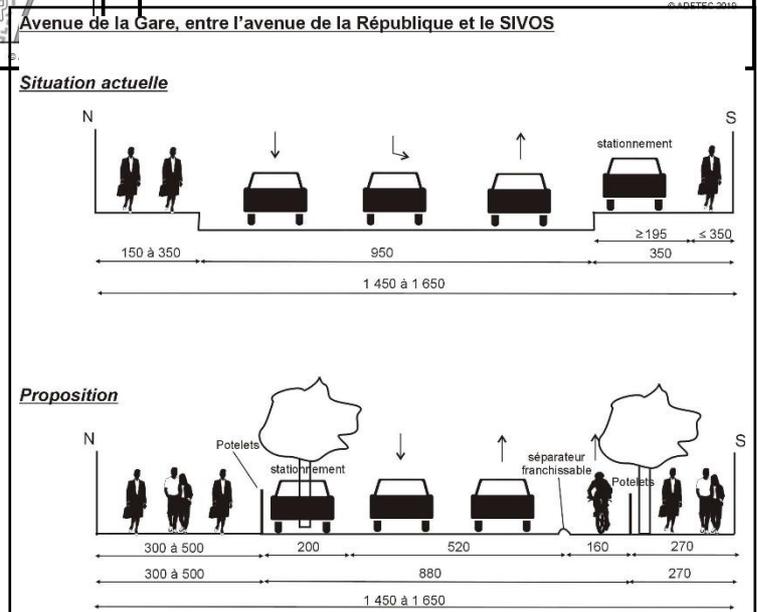
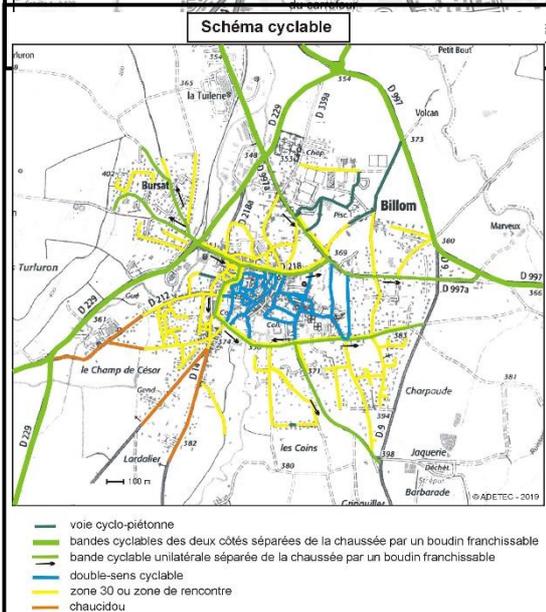
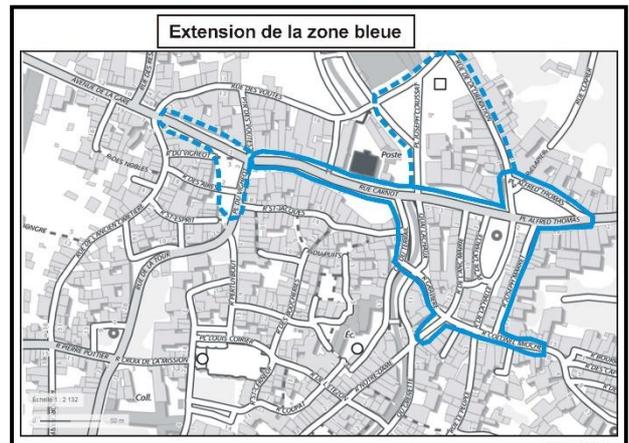
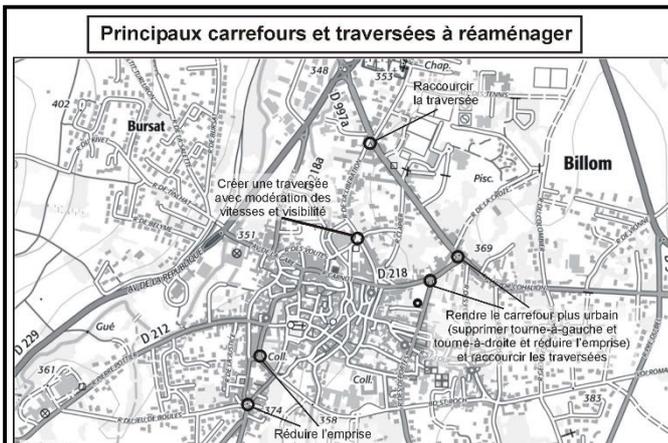
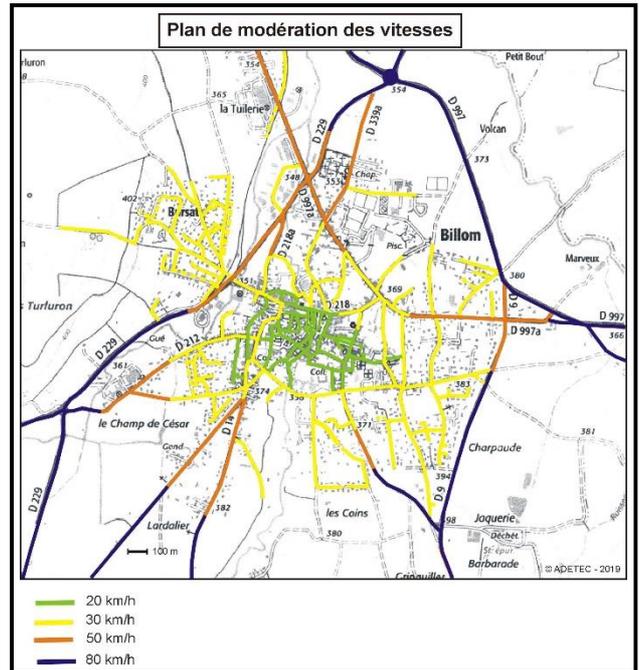
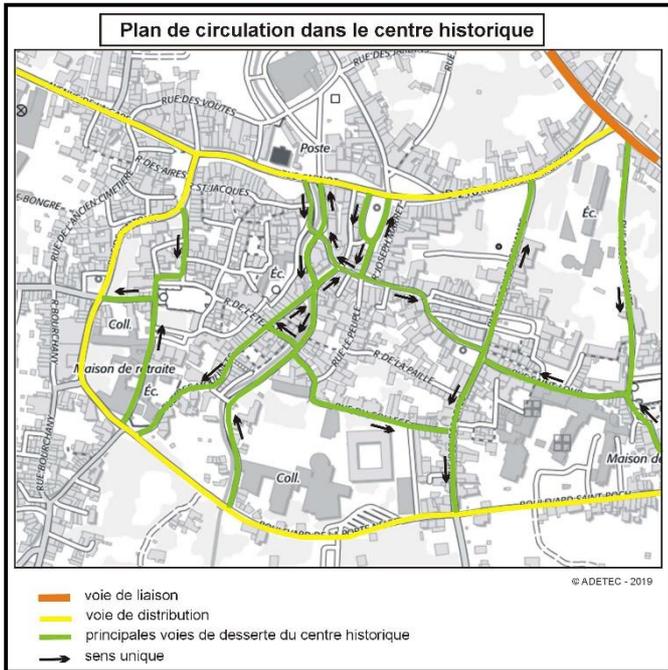


2. SCHÉMA D'ORIENTATION STRATÉGIQUE GLOBALE

2.1. Relier les différentes polarités



Voici, à titre d'exemple, quelques cartes extraites du plan de déplacements communal de Billom, élaboré par ADETEC :



Axe stratégique	Axe 3 – Organiser la dé-mobilité
Nom de l'action	Réduire les déplacements domicile - travail (Action n°11)
Objectifs	Favoriser la mobilité de tous et des plus vulnérables en sécurisant les déplacements et en améliorant le cadre de vie
Niveau de priorité	Action non prioritaire
Publics cibles	Tous publics
Maîtrise d'ouvrage	Communes de Saint-Eloy, Saint-Gervais et Pionsat
Maîtrise d'œuvre	Communes de Saint-Eloy, Saint-Gervais et Pionsat
Principaux partenaires	Communauté de communes, Département, acteurs relais
Coût indicatif	<p>Etude :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Saint-Eloy : environ 25 000 € – Saint-Gervais : environ 20 000 € – Pionsat : environ 20 000 € <p>Investissements :</p> <ul style="list-style-type: none"> – à court terme : travaux spécifiques pour les actions urgentes définies dans l'étude, – à moyen et long termes : économies sur le budget voirie.
Co-financeurs potentiels	Banque des Territoires (dans le cadre du programme Petites Villes de Demain), Département, Région
Calendrier	2023-2026
Impacts environnementaux	Moyens (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Elevés
Indicateurs de suivi	<p>Comptages de trafic et de vitesses sur les axes clés</p> <p>Comptages de piétons et de cyclistes aux points clés.</p> <p>Enquête de stationnement : taux d'occupation, taux de rotation</p> <p>Enquête auprès des habitants sur l'évolution des pratiques</p>

6 Axe 4 : Accompagner les changements de comportement

6.1 Informer et communiquer

6.1.1 Mise en place d'une « centrale de mobilité »

La mise en place d'une centrale de mobilité est indispensable à la mise en œuvre d'un grand nombre d'actions.

La centrale de mobilité a un quadruple rôle : **montage et portage d'actions, information et animation**. Dans le détail, elle se charge de :

- mettre en œuvre certaines actions du plan de mobilité : covoiturage, autostop organisé, autopartage, plans de déplacements scolaires (PDES)...
- réorganiser les dynamiques de circulation (internes/externes) et prendre conscience
- que le déplacement le moins onéreux est celui qui ne réalise pas
- mener des actions auprès des acteurs publics et privés pour simplifier la mobilité des personnes,
- assurer une cohérence des politiques de déplacements à l'échelle de la communauté de communes et avec les territoires voisins,
- mettre en place et animer un réseau d'acteurs relais (voir page suivante),
- animer des ateliers mobilité auprès de différents publics,
- intervenir sur les principaux événements du territoire,
- informer la population sur les transports,
- informer sur le coût des différents modes de déplacement, en particulier celui de la voiture et son poids dans le budget des ménages,
- informer sur les aides à la mobilité,
- etc.

La Communauté de communes pourra ainsi continuer ses actions de communication, et notamment l'édition du Guide de la Mobilité. Ce guide recense les principaux modes de transport présents sur le territoire, et notamment les horaires des lignes de bus et de train.



Avant-propos

Ce guide de poche de la mobilité condense en quelques pages toutes les options de transport en commun qui s'offrent à vous si vous habitez la communauté de communes du Pays de Saint-Eloy.

Destiné à vous assister dans vos déplacements quotidiens, il ne dispense pas une information exhaustive, mais plutôt une sélection réfléchie d'informations essentielles.

Nous le mettrons à jour trois fois par an afin de suivre les horaires fluctuants des différentes lignes de bus et de train traversant le territoire. N'hésitez donc pas à demander une version actualisée de ce guide en appelant les services de la communauté de communes au 04 73 52 72 72.

Nous vous souhaitons un bon voyage.

Jacqueline Duboisset,
Vice-présidente à la mobilité

Sommaire

Transports en commun

Ligne Montluçon → Lapeyrouse → Clermont-Fd.....	p.4
Ligne St-Eloy → Lapeyrouse → Montluçon.....	p.6
Ligne Montaignut → St-Eloy → Menat → Clermont-Fd.....	p.8
Ligne Pionsat → Montluçon.....	p.10
Ligne St-Gervais → Riom.....	p.12

Informations complémentaires

Taxis.....	p.15
Covoiturage.....	p.16
Associations.....	p.17
Clermont / Riom / Montluçon.....	p.18
Aides financières à la mobilité.....	p.19

TER SNCF - Ligne 16

Montluçon → Lapeyrouse → Clermont-Fd

	Montluçon	Lapeyrouse	Gannat	Riom	Clermont-Fd
LMMJV	5h59	6h27	7h07	7h31	7h43
LMMJV	7h02	7h30	8h07	8h26	8h36
LSD - Filles	8h28	8h56	9h27	9h43	9h52
MMJV	8h44	9h30	10h12	10h45	11h10
LMMJVSD	12h20	12h49	13h26	13h45	13h54
LMMJVSD	17h00	17h30	18h05	18h30	18h39
LMMJVSD	18h43	19h13	19h49	20h08	20h18
D	19h36	20h04	20h42	21h01	21h10

	Clermont-Fd	Riom	Gannat	Lapeyrouse	Montluçon
LMMJV	6h04	6h13	6h30	7h05	7h33
MMJV	6h35	6h30	7h05	7h45	8h30
L	6h35	6h45	7h10	7h51	8h25
LMMJVSD	7h34	7h47	8h08	8h42	9h08
LMMJVSD	12h16	12h28	12h47	13h26	13h53
LMMJVSD	16h47	17h00	17h27	18h06	18h32
LMMJVS	17h46	17h58	18h24	19h00	19h26
LMMJV	19h10	19h22	19h50	20h24	20h51
D	19h10	19h23	19h50	20h25	20h53
V	20h07	20h17	20h37	21h12	21h38
VD	20h12	20h22	20h43	21h19	21h44

4

Bus Train

Horaires valables jusqu'au 09.12.2023

Infos : 09 69 32 21 41

5

Zoom sur l'information

L'accès à l'information sur les transports est complexe du fait de :

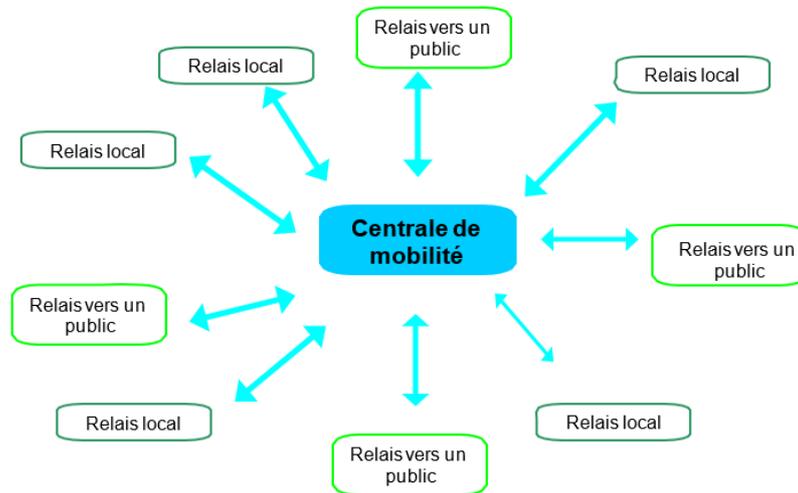
- la multiplicité des sources : chaque service de transport (covoiturage, transports collectifs, etc.) et chaque information liée à la mobilité (aides, coûts...) a ses propres codes et canaux,
- la diversité des informations à collecter (lignes et horaires, mais aussi tarifs, conditions particulières de fonctionnement, etc.),
- la complexité de certaines offres (notamment les transports en commun, dont les horaires varient en fonction des jours de la semaine et des périodes de l'année),
- la nécessité de mettre à jour cette information régulièrement, à des dates variables suivant les offres. Par exemple, les horaires des trains changent mi-juillet et mi-décembre, ceux du réseau Cars Région début septembre, ceux des transports urbains clermontois début juillet et fin août, etc.
- les nombreuses autres informations liées à la mobilité : aides financières, coût des différents modes de déplacement, etc.

Le diagnostic du plan de mobilité présente l'ensemble des informations. Son format (145 pages) montre la diversité et la complexité de celle-ci. La présentation au comité de pilotage a d'ailleurs montré que de nombreuses informations étaient méconnues ou ignorées d'une partie importante des participants.

Il apparaît donc nécessaire d'apporter à la population et à l'ensemble des acteurs une information claire et complète.

L'expérience de territoires comparables montre qu'un effectif de 2 conseillers en mobilité à plein temps est souhaitable pour couvrir l'ensemble des actions. La CCPSE a budgété 1 équivalent temps plein.

Outre les vecteurs classiques (medias, affiches, flyers, internet...), le travail pédagogique et d'animation de la centrale de mobilité doit être relayé et démultiplié par un réseau d'acteurs relais en contact avec la population. Il s'agit à la fois de relais géographiques (sur une partie du territoire) et thématiques (auprès de divers publics) : communes, services publics, services sociaux, Plateforme Mobilité 63, Covoiturage Auvergne, Département, Région associations, acteurs travaillant avec certains publics cibles (enfants, jeunes, personnes en insertion, seniors, personnes handicapées, salariés, employeurs, lycéens, personnes en formation...), etc. Voici un schéma résumant cette organisation :



Les acteurs relais sont indispensables à la centrale de mobilité et, plus largement, à la mise en œuvre de plusieurs actions du plan de mobilité, notamment le covoiturage, l'autostop, l'autopartage et les alternatives à la mobilité, qui sont toutes classées comme actions prioritaires.

6.1.3 Exemple sur un territoire comparable

Il existe plusieurs centrales de mobilité sur des territoires périurbains ou ruraux. L'exemple le plus intéressant est celui de la centrale de mobilité du Pilat, d'une parce qu'il s'agit d'un territoire auverhonalpin assez comparable à la CCPSE (moyenne montagne, à la fois rural et périurbain), d'autre part par l'historique et la qualité des actions menées. En voici une présentation.

Créée en 2009, la centrale de mobilité du Pilat a d'abord été cogérée par l'association citoyenne Pilattitude et le Parc Naturel Régional du Pilat, sous le nom de MOPI, Maison de la mobilité du Pilat, avec 2 conseillères en mobilité à plein temps. Depuis 2016, elle est portée par l'Agence Locale de l'Energie et du Climat de la Loire (ALEC 42) dans le cadre de la démarche Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPOS-CV) pilotée par le Parc du Pilat et Saint Etienne Métropole.

MOPI, Maison de la mobilité

Nous déplacer autrement dans le Pilat

Au service de tous, MOPI vise à optimiser les moyens existants, voitures individuelles et transports collectifs pour promouvoir une mobilité plus économe, respectueuse des budgets des Pilatois, des collectivités locales, mais aussi de l'environnement.

Quels services aux collectivités ?

Appui et conseils pour tous types de projets de mobilité.

Pédibus® (aller à l'école à pied) : séances d'information et de sensibilisation, participation à l'élaboration du projet

Plan de Déplacements d'Entreprise (PDE ou PDIE) : information et sensibilisation à la démarche d'un PDE, présentation des enjeux, des aides financières et des étapes nécessaires, participation au suivi de la mise en place

Mise à disposition du service covoiturage pour vos manifestations

Appui pour la réflexion autour de l'aménagement d'aires de covoiturage, de parkings à vélos...

Comment participer ?

Diffuser l'information dans votre commune, vos associations, entreprises et écoles

Participer aux évènements comme la semaine de la mobilité en septembre, la semaine du Développement Durable, la journée du vélo...

Participer aux Conseils en mobilité : apporter ses compétences et sa contribution d'habitant du Pilat

Inviter MOPI lors de vos réflexions sur les transports et aménagements (aires de covoiturage et les thèmes transversaux : urbanisme, énergie...)

MOPI, quel fonctionnement ?

MOPI, Maison de la mobilité du Pilat, a été créée conjointement par l'association citoyenne Pilatitude et le Parc naturel régional du Pilat. Elle souhaite associer l'ensemble des acteurs de ce territoire du Pilat pour faire évoluer les formes de mobilité et pour réduire les dépenses d'argent et de carburant sur notre territoire, ainsi que la pollution et le CO2 !

Le comité de pilotage Mobilité-transports (COPI) valide les grandes orientations de MOPI deux fois par an. Il se compose d'élus du Parc, des membres de l'association Pilatitude, de délégués des communautés de communes du Pilat, des Autorités organisatrices de transport et services publics chargés des transports.

Un Conseil en mobilité (COMOB) se réunit régulièrement pour organiser la mise en œuvre de ces nouvelles actions de mobilité. Ses membres varient selon la thématique abordée et le secteur géographique appréhendé.

Maison de la mobilité financée par :

Rhône-Alpes

La Maison de la mobilité est cofinancée par l'Union européenne, l'Europe s'engage en France avec le Fonds européen de développement régional.

Avec le soutien de la commune de St Julien Molin Molette

MOPI, Maison de la mobilité

Place de la bascule 42220 St Julien Molin Molette
 Contact : Rachel Voron, coordinatrice mobilité
 Téléphone : 04 77 93 46 86
 Mail : mopi@parc-naturel-pilat.fr

Accueil téléphonique du lundi au vendredi
 Accueil sur place le mardi de 9h à 12h et de 14h à 18h
www.mobilite-pilat.fr

Pourquoi MOPI, une Maison de la mobilité dans le Pilat ?

Le territoire du Pilat est situé à la croisée de plusieurs bassins d'emploi qui génèrent des déplacements réguliers. Il y a nécessité d'assurer une politique cohérente pour la mobilité de ses habitants, qui dépendent de budgets particulièrement élevés pour leurs déplacements (pour un actif : 8000 €/an). Sa situation administrative est particulière : 4 communautés de communes, 3 départements limitrophes et des villes portées à forte densité.

Une étude conduite par le Parc du Pilat (et disponible sur demande) a mis en évidence des besoins spécifiques pour notre territoire en terme de transports : six Autorités Organisatrices des Transports (ADT) sur un seul territoire, faiblesse des transports en commun, informations dispersées, dépendance forte à la voiture, maillage routier favorable au covoiturage...

Pilatitude, association citoyenne, à l'initiative de la mise en route du covoiturage sur le Pilat, anime un réseau de personnes relais bénévoles au plus près des habitants.

Une Maison de la mobilité a donc été mise en place pour informer sur les services existants, impulser, soutenir et coordonner les initiatives pour une mobilité économe et respectueuse de l'environnement.

Quels services aux habitants ?

MOPI informe sur tous les modes de transports dans le Pilat.

Les transports publics : information sur les lignes et les horaires, centralisation de toute l'offre des six ADT présentes sur le Pilat.

Le covoiturage : informations personnalisées et concrètes grâce au réseau de personnes relais et mise en relation par le site www.pilat-covoiturage.net

L'autostop participatif : covoiturage sans rendez-vous

Les taxis : informations

Les locations de deux roues : informations

Depuis cette date, elle a développé de nouvelles actions, notamment l'**autopartage** et le **vélo**. Sa présentation actuelle se trouve sur le site du Parc Naturel Régional du Pilat, à la page <https://www.parc-naturel-pilat.fr/nos-actions/energie-climat/mobilite/>.

Axe stratégique	Axe 4 – Accompagner les changements de comportement
Nom de l'action	Informier et communiquer (Action n°12)
Objectifs	Autonomiser la population en les informant et en communiquant sur les moyens de déplacement du territoire
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Tous publics
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Communauté de communes ou structure financée ou cofinancée par elle
Principaux partenaires	Communes, Département, Région, Maisons France Services, intercommunalités rurales et urbaines proches, services sociaux, Plateforme Mobilité 63, Covoiturage Auvergne, associations, employeurs, lycées, centres de formation, SNCF, transporteurs, taxis...
Coût indicatif	Fonctionnement : 48 000 € par an pour 1 ETP
Cofinanceurs potentiels	A définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux. La mesure pourrait en particulier faire l'objet d'un accompagnement de l'ADEME au titre des aides aux changements de comportement.
Calendrier	2024 : recrutement du personnel et lancement de la centrale. 2024-2025 : mise en place du réseau d'acteurs relais et lancement des actions prioritaires (covoiturage, autostop organisé, autopartage et alternatives à la mobilité).
Impacts environnementaux	Très élevés (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Très élevés
Indicateurs de suivi principaux	Nombre et typologie des acteurs relais. Etat d'avancement de chaque action prioritaire (covoiturage, autostop organisé, autopartage et alternatives à la mobilité).
Indicateurs de suivi secondaires	Nombre d'animations. Nombre de demandes reçues par thème, par type de public et par commune.

6.2 Sensibiliser et animer

6.2.1 Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes

Le Plan De Mobilité Employeur (PDME) est un ensemble de mesures visant à optimiser et à augmenter l'efficacité des déplacements liés à l'activité d'une entreprise ou d'une collectivité, en particulier ceux du personnel (article 82 de la loi d'orientation des mobilités). Un PDME est une démarche d'amélioration continue. Il faut compter environ six à douze mois en moyenne pour mettre en œuvre les premières actions concrètes.

Il y a trois objectifs :

- Optimiser les flux liés à l'activité du site ;
- Limiter l'impact environnemental des déplacements :
 - o Réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Renforcer la compétitivité :
 - o Rationaliser les dépenses
 - o Améliorer la qualité de vie des agents/ salariés
 - o Renforcement de l'attractivité tant en interne qu'en externe

5 étapes sont à mettre en place :

- Mettre en place le dispositif du pilotage ;
- Réaliser un diagnostic interne pour établir une étude d'accessibilité, des usages et des pratiques de mobilité :
 - o analyse RH, public extérieur, déplacements professionnels
 - o accès/ stationnement, parc de véhicules, modes de déplacement
 - o enquête auprès des agents
- Définir les objectifs et élaborer un plan d'action ;
- Mettre en œuvre le plan d'action ;
- Suivre et évaluer le plan d'action.

Le plan d'action peut être différencié s'il existe plusieurs sites de travail.

La réussite du Plan de Mobilité Employeur est conditionnée à :

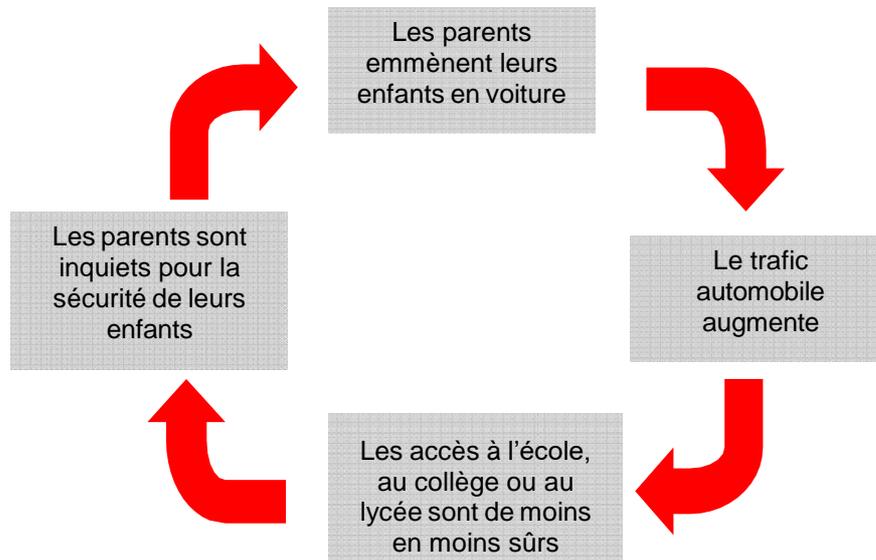
- L'implication de l'équipe de direction
- La mobilisation des référents
- La communication auprès des agents

Ce dernier pourra être réalisé par la Communauté de communes à titre d'exemplarité et d'expérience collective. La collectivité pourra ainsi apporter son expérience auprès d'entreprises privées pour les aider à mettre en œuvre leur PDME. En effet, les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation de l'élaborer.

Axe stratégique	Axe 4 – Accompagner les changements de comportement
Nom de l'action	Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes (action n°13)
Objectifs	Rendre la collectivité exemplaire en aidant à améliorer la mobilité quotidienne des agents
Niveau de priorité	Action non prioritaire
Publics cibles	Actifs (agents de la collectivité)
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Communauté de communes
Principaux partenaires	Communes, Département, Région, Plateforme Mobilité 63, Covoiturage Auvergne, associations, employeurs...
Coût indicatif	Fonctionnement : mission réalisée en régie
Cofinanceurs potentiels	A définir en fonction des appels à projets nationaux et régionaux. La mesure pourrait en particulier faire l'objet d'un accompagnement de l'ADEME au titre des aides aux changements de comportement.
Calendrier	2024 - 2025 : recrutement du personnel et lancement de la centrale. 2025 - 2027 : lancement de la démarche.
Impacts environnementaux	Faible (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Elevés
Indicateurs de suivi principaux	Nombre d'aménagement réalisés pour favoriser les modes doux Nombre d'agent pratiquant le covoiturage ou l'autostop
Indicateurs de suivi secondaires	-

6.2.2 *Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires*

Les enfants et les adolescents sont de plus en plus accompagnés à l'école, au collège ou au lycée en voiture, alors que, le plus souvent, les distances sont courtes, donc faisables à pied ou à vélo, ou qu'il existe des transports scolaires. Le phénomène s'auto-renforce selon un cercle vicieux :



Les causes de l'accompagnement en voiture sont multiples :

- peur des parents de voir leurs enfants accidentés,
- paresse,
- habitudes,
- pression des horaires de travail des parents,
- etc.

Les conséquences négatives sont nombreuses, tant pour les enfants et leurs parents que pour la collectivité :

- insécurité routière aux abords des écoles,
- bruit, pollution,
- manque d'activité physique (voir graphique page suivante),
- problèmes de santé (liés à la pollution et au manque d'activité physique),
- manque d'autonomie des enfants,
- prise de mauvaises habitudes (les enfants conduits en voiture à l'école sont les automobilistes de demain),
- stress,
- difficultés de concentration, liées au manque d'activité physique.

**ATTEINTE DES RECOMMANDATIONS
D'ACTIVITÉ PHYSIQUE JOURNALIÈRES
(60 MINUTES/JOUR)**



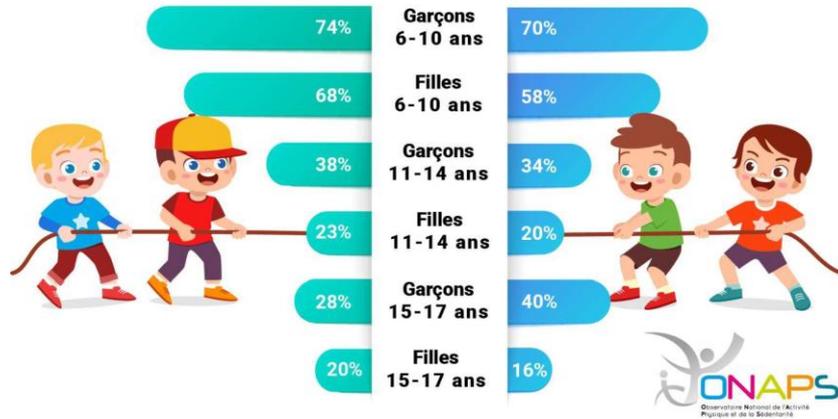
2006 - 2007

Enquête ENNS :
étude nationale nutrition santé



2014 - 2016

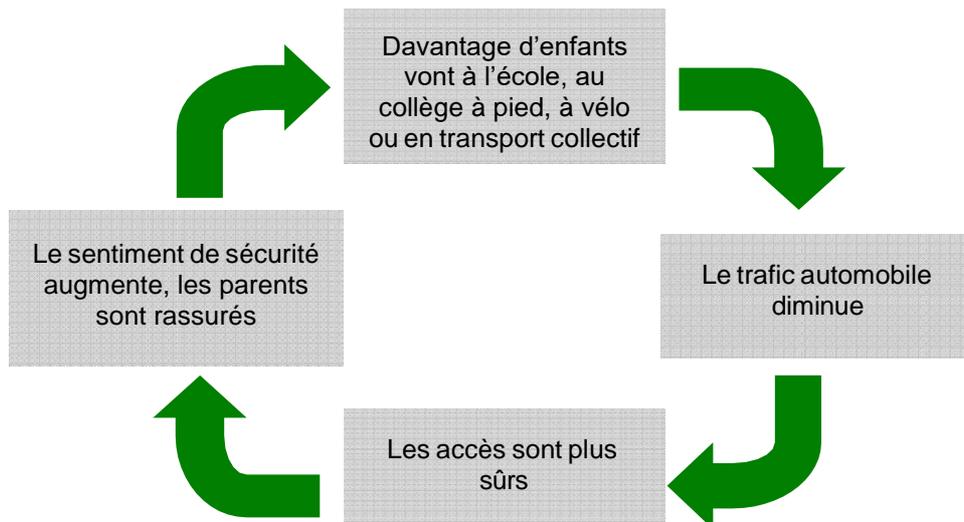
Enquête Esteban : étude de santé sur l'environnement,
la biosurveillance, l'activité physique et la nutrition



6.2.2.1 Objectifs

Les plans de déplacements scolaires ont pour objectifs de diminuer le nombre d'élèves venant en voiture. Outre l'amélioration de la sécurité routière, ils permettent de protéger la santé et l'environnement et de développer l'autonomie des enfants et des adolescents et la qualité de vie et la convivialité dans les villes, les villages et les quartiers.

Ils permettent de sortir du cercle vicieux actuel pour s'inscrire dans le cercle vertueux suivant :



Il est impératif d'avoir, dès le départ, une implication de l'ensemble des acteurs concernés et notamment des parents d'élèves, des enseignants et du personnel de l'établissement. En effet, l'expérience montre qu'un PDES ne se décrète pas et qu'une initiative émanant des élus et des techniciens peut rester lettre morte si les autres acteurs ne sont pas motivés.

L'élaboration d'un plan de déplacements scolaire passe par les étapes suivantes :

- Analyse des facteurs influant sur la manière dont les élèves viennent : circulation, insécurité routière, conditions d'accès à pied, à vélo, en car et en voiture, répartition des lieux de résidence, horaires et conditions d'accueil...
- Enquête par questionnaire : comment l'élève vient-il ? A pied, à vélo, en bus/car ou en voiture ? Seul ou accompagné ? Quelles sont les raisons qui expliquent les pratiques actuelles ? Quel est le potentiel de changement ? Quelles mesures faciliteraient ce changement ?
- Plan d'action qui peut comporter les actions suivantes :
 - pédibus : groupe d'écoliers accompagné à pied par des adultes volontaires (voir photo ci-dessous),
 - vélobus (idem, mais à vélo),
 - aménagements de sécurité autour de l'établissement scolaire : zone 30, sécurisation d'une traversée dangereuse, piétonisation, etc.
 - action éventuelle sur le stationnement automobile,
 - balisage des itinéraires à privilégier, afin de permettre aux enfants d'aller seuls à l'école (voir exemple page suivante),
 - garage à vélos dans l'enceinte de l'établissement scolaire,
 - projets pédagogiques autour de thèmes tels que la mobilité, la ville, l'environnement, la santé...
 - information,



Pédibus à Clermont-Ferrand

Les PDES ne doivent pas se limiter aux pédibus, qui en constituent le volet le plus connu. Les pédibus présentent en effet de nombreux avantages (convivialité, sécurité, etc.), mais aussi plusieurs limites. En particulier, ils entretiennent l'idée que les enfants ne peuvent pas aller seuls à l'école. En outre, il peut être difficile de les pérenniser, car les parents volontaires se désengagent quand leur enfant quitte l'école.

Les « pistes indiennes » de Rueil-Malmaison (92) constituent un bon exemple d'action complémentaire. Le concept de piste indienne a été créé en 1999 pour améliorer le confort et la sécurité des enfants sur le chemin de l'école. Ces cheminements ludiques, balisés par des flèches, des têtes d'indiens et des totems, visent à encourager les enfants à se rendre seuls à pied à l'école en empruntant l'itinéraire le plus sûr.



Tête d'indien peinte au sol



Totem à une traversée

En complément, des aménagements de voirie sécurisent le parcours des enfants : zones 30, élargissements de trottoir, modification des régimes de priorité dans les intersections...



Axe stratégique	Axe 4 – Accompagner les changements de comportement
Nom de l'action	Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires (Action n°14)
Objectifs	Favoriser les modes de déplacement actifs pour les écoliers, collégiens et lycéens
Niveau de priorité	Action secondaire
Publics cibles	Ecoliers, collégiens et lycéens
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes
Maîtrise d'œuvre	Etablissements scolaires, avec l'assistance de la centrale de mobilité et/ ou d'un bureau d'études spécialisé
Principaux partenaires	Parents d'élèves, personnel de l'établissement, Communes (écoles), Département (collèges), Région (lycées)
Coût indicatif	Etude et enquête : 15 000 à 20 000 € par établissement Plan d'action : à déterminer dans l'étude
Cofinanceurs potentiels	ADEME
Calendrier	Information auprès des établissements scolaires : 2025 Elaboration des PDES : en fonction des établissements volontaires
Impacts environnementaux	Limités (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	Nombre d'établissements scolaires ayant un PDES Nombre d'élèves de ces établissements
Indicateurs de suivi secondaires	Répartition en % des modes de déplacement des élèves avant / après la mise en œuvre du PDES

6.2.3 Créer une gouvernance territoriale**6.2.3.1 Contexte et enjeux**

Dans un objectif de co-construction de la stratégie de mobilité, les acteurs de la mobilité ont été associés dès le début de la démarche.

En effet, la mobilité permet l'accès aux différentes ressources du territoire (habitat, loisirs, scolarité, emplois, etc.). Il s'agit donc de tisser des liens entre les politiques de mobilité et les autres politiques locales. Cette forte interconnexion est indispensable pour relever le défi climatique et environnemental. Les dynamiques portées par les représentants des milieux économiques, par les employeurs, par les acteurs privés, par les acteurs de l'insertion, sont à prendre en compte également.

La réussite de la politique mobilité du Pays de Saint-Eloy sera conditionnée :

- aux modalités de pilotage,
- à l'articulation avec les autres politiques publiques,
- l'animation territoriale et partenariale en lien avec les communes

Il conviendra ainsi de renforcer la gouvernance locale sur le territoire. Le pilotage du projet sera assuré par la Président et la Vice-Présidente en charge des mobilités par le suivi de sa mise en œuvre, l'arbitrage au fil du temps sur les orientations et le plan d'actions, des éventuels recalages, les choix budgétaires en cohérence avec les budgets annuels.

La mobilisation des acteurs locaux sera affirmée pour assurer une réponse adaptée aux besoins du territoire. La Communauté de communes mettra ainsi en place le comité des partenaires associé à la mise en œuvre de la politique des mobilités conduite sur le territoire.

Le Pays de Saint-Eloy impulsera et animera des rencontres avec les partenaires pour garantir la mise en œuvre du PDMs et ajuster au besoin le projet : communes, Département, Conseil régional AOM, territoires limitrophes et représentants du comité des partenaires.

6.2.3.2 Informations pratiques

Axe stratégique	Axe 4 – Accompagner les changements de comportement
Nom de l'action	Créer une gouvernance territoriale (Action n°15)
Objectifs	Créer un réseau d'acteurs pour favoriser la réussite des actions du PdMS
Niveau de priorité	Action prioritaire
Publics cibles	Tous publics
Maîtrise d'ouvrage	Communauté de communes

AR Prefecture063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu le 28/12/2023

Maîtrise d'œuvre	Communauté de communes
Principaux partenaires	Communes, Département, Région, Maisons France Services, intercommunalités rurales et urbaines proches, services sociaux, Plateforme Mobilité 63, Covoiturage Auvergne, associations, employeurs, lycées, centres de formation, SNCF, transporteurs, taxis...
Coût indicatif	-
Cofinanceurs potentiels	-
Calendrier	2024 : mise en place du comité des partenaires 2025 : COPIL de suivi des premières actions prioritaires
Impacts environnementaux	Faible (voir détail au chapitre 8)
Impacts sociaux	Moyens
Indicateurs de suivi principaux	Nombre d'acteurs mobilisés Evénements organisés Nombre et type d'actions de communication
Indicateurs de suivi secondaires	-

7 Synthèse du plan d'action

	NOM DE L'ACTION	OBJECTIF	NIVEAU DE PRIORISATION	ECHEANCES
AXE 1 - Créer une offre de mobilité partagée	Développer le covoiturage <i>Action n°1</i>	Faciliter la mobilité des seniors et des actifs	PRIORITAIRE	2024-2025
	Développer l'autostop organisé <i>Action n°2</i>	Faciliter la mobilité des actifs et des publics fragilisés	PRIORITAIRE	2024-2025
	Développer l'autopartage <i>Action n°3</i>	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population	PRIORITAIRE	2024-2026
AXE 2 - Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire	Maintenir et développer le covoiturage solidaire <i>Action n°4</i>	Faciliter la mobilité des publics fragilisés	PRIORITAIRE	2024 - ...
	Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal <i>Action n°5-1</i>	Faciliter la mobilité des publics fragilisés	SECONDAIRE	2024-2026
	Evolution du transport à la demande en lignes régulières <i>Action n°5-2</i>	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population	NON PRIORITAIRE	2026-2028
	Encourager l'utilisation des transports collectifs <i>Action n°6</i>	Faciliter la mobilité de l'ensemble de la population	SECONDAIRE	2024- ...

AXE 3 - Organiser la dé- mobilité	Maintenir et développer l'offre de services à la population <i>Action n°7</i>	Réduire les besoins de mobilité de la population (public fragile, population âgée)	PRIORITAIRE	2024-2026
	Maintenir et développer l'offre des commerces <i>Action n°8</i>	Réduire les besoins de mobilité de la population (public fragile, population âgée)	PRIORITAIRE	2024-2026
	Réduire les déplacements domicile-travail <i>Action n°9</i>	Réduire les déplacements des actifs	PRIORITAIRE	2023-2026
	Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives via la pratique du vélo <i>Action n°10</i>	Réduire la dépendance à la voiture pour les déplacements en favorisant la pratique du vélo	NON PRIORITAIRE	2024-2030
	Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation de centres-bourg <i>Action n°11</i>	Favoriser la mobilité de tous et des plus vulnérables en sécurisant les déplacements et en améliorant le cadre de vie	NON PRIORITAIRE	2023-2026
AXE 4 - Accompagner les changements de comportement	Informier et communiquer <i>Action n°12</i>	Autonomiser la population en les informant et en communiquant sur les moyens de déplacement du territoire	PRIORITAIRE	2023 - 2026
	Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes <i>Action n°13</i>	Rendre la collectivité exemplaire en aidant à améliorer la mobilité quotidienne des agents	NON PRIORITAIRE	2025-2027

AR Prefecture063-200072080-20231212-CC20230908-DE
Reçu Le 28/12/2023

	Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires <i>Action n°14</i>	Favoriser les modes de déplacement actifs pour les écoliers, collégiens et lycéens	SECONDAIRE	2025
	Créer une gouvernance territoriale <i>Action n°15</i>	Créer un réseau d'acteurs pour favoriser la réussite des actions du PdMS	PRIORITAIRE	2024

8 Impacts environnementaux

8.1 Introduction méthodologique

8.1.1 Présentation des scénarios

Nous étudions 4 scénarios pour les différentes actions. En voici le détail :

Action	Paramètre	S1	S2	S3	S4	Hypothèses de calcul
Covoiturage	% de déplacements en covoiturage	1 %	1,5%	2 %	2,5%	80 % de report depuis la voiture, 20 % de nouveaux trajets
Autostop organisé	% de déplacements en autostop	1 %	1,5%	2 %	2,5%	50 % de report depuis la voiture, 50 % de nouveaux trajets
Autopartage	Nombre d'autopartageurs	40	60	80	100	10 % de déplacements en voiture en moins
Renforcement des pôles	Habitants en plus dans les 4 pôles	200	300	400	500	Baisse de 2 % du nombre de déplacements et de 2,5 km de la distance moyenne en voiture
Télétravail	% de télétravailleurs	2 %	3 %	4 %	5 %	2 jours télétravaillés par semaine, distance moyenne 20 km
Services de santé	Nombre de bénéficiaires des nouveaux services	400	600	800	1000	5 allers-retours par an, 20 km économisés par aller-retour
Permanences sociales	Nombre de bénéficiaires des nouveaux services	200	300	400	500	10 allers-retours par an, 20 km économisés par aller-retour
Autres services publics	Nombre de bénéficiaires des nouveaux services	200	300	400	500	10 allers-retours par an, 20 km économisés par aller-retour
Commerces	Nombre de clients des nouveaux commerces	200	300	400	500	50 allers-retours par an, 15 km économisés par aller-retour
Services privés	Nombre de bénéficiaires des nouveaux services	100	150	200	250	4 allers-retours par an, 20 km économisés par aller-retour
Optimisation des déplacements	Nombre de bénéficiaires	200	300	400	500	10 allers-retours par an, 15 km économisés par aller-retour

Action	Paramètre	S1	S2	S3	S4	Hypothèses de calcul
Centrale de mobilité	% des déplacements en voiture reportés sur d'autres modes	1 %	1,5%	2 %	2,5%	40% des reports modaux sur les transports en commun (moy = 18 km), 20% sur le vélo (2,8 km) et 40% sur le covoiturage et l'autostop (15 km)
Transport à la demande	Nombre de voyages annuels	1200	1800	2400	3000	50 % de km à vide (départ et retour au dépôt)
Utilisation des transports scolaires	Nombre de voyages annuels	400	600	800	1000	Distance moyenne 15 km
Vélo	Hausse de la part modale (en points de pourcentage)	0,2%	0,3%	0,4%	0,5%	Distance moyenne 2,8 km
Plans de déplacements scolaires	Nombre d'élèves se reportant de la voiture vers d'autres modes	20	30	40	50	50% des reports sur la marche (moy = 1 km), 20% sur les transports en commun (5 km), 10% sur le vélo (2 km) et 20% sur le covoiturage (5 km)
Lignes de transport en commun	Nombre de voyages annuels	20 000	30 000	40 000	50 000	20 % de km hors lignes (départ et retour au dépôt)
Plans de déplacements communaux	% des déplacements intracommunaux en voiture reportés sur la marche et le vélo	4 %	6 %	8 %	10 %	80 % des reports modaux sur la marche (0,7 km) et 20 % sur le vélo (1,2 km)

Par construction, pour toutes les actions, les scénarios 2, 3 et 4 représentent respectivement 1,5 fois, 2 fois et 2,5 fois le scénario 1.

La consommation et les émissions unitaires présentées page suivante permettent de faire les calculs pour tout autre scénario.

8.1.2 Impacts pris en compte et mode de calcul

Nous commençons par calculer les km en voiture évités. Pour le TAD et les lignes régulières, nous déduisons les km effectués avec les véhicules de transport, proratisés en fonction de leurs consommations respectives, en rapport avec la taille des véhicules (1,5 fois la consommation moyenne d'une voiture pour le TAD, 3 fois pour les lignes régulières).

Nous calculons ensuite les émissions de CO₂ et de 5 polluants.

8.1.3 Présentation des polluants étudiés

Voici une présentation rapide des polluants étudiés et de leurs impacts sur la santé et l'environnement :

Polluant	Principaux effets sur la santé	Principaux effets sur l'environnement	Remarques
CO Monoxyde de carbone	Poison mortel à très faible dose.	Poison pour les organismes vivants, action sur la couche d'ozone.	Dangereux du fait de sa toxicité et de son caractère inodore.
NOx Oxydes d'azote	Maladies respiratoires.	Effets sur la couche d'ozone et les pluies acides.	Pour les transports, émis principalement par les moteurs diesel.
COVNM Composés organiques volatils non méthaniques	Effets variables selon la nature du polluant : effets mutagènes ou cancérigènes (ex : benzène), irritations diverses, diminution de la capacité respiratoire.	Contribution à la formation d'ozone et participation à l'effet de serre (pour certains d'entre eux).	Pour les transports, émis principalement par les moteurs diesel.
PM ₁₀ (particules < 10 microns) PM _{2,5} (particules < 2,5 microns)	Altération des bronches, facteur cancérigène. Plus les particules sont fines, plus elles pénètrent profondément dans les voies respiratoires.	Pollution des eaux de ruissellement, salissures urbaines.	Pour les transports, Emis principalement par les moteurs diesel.

8.1.4 Consommation et émissions unitaires

La consommation et les émissions unitaires sont les suivantes :

Consommation de carburant	Emissions de CO ₂	Emissions de NOx	Emissions de CO	Emissions de COVNM	Emissions de PM ₁₀	Emissions de PM _{2,5}
6,3 l / 100 km	130 g/km	0,36 g/km	0,37 g/km	0,053 g/km	0,030 g/km	0,022 g/km

Elles ont été calculées par nos soins à partir des sources suivantes :

- www.carlabelling.ademe.fr pour les émissions unitaires de CO₂,
- *Bilan annuel des transports en 2021* (Ministère de la transition écologique) pour les autres facteurs.

Elles permettent de faire les calculs pour tout autre scénario que les 4 étudiés.

8.2 Résultats généraux

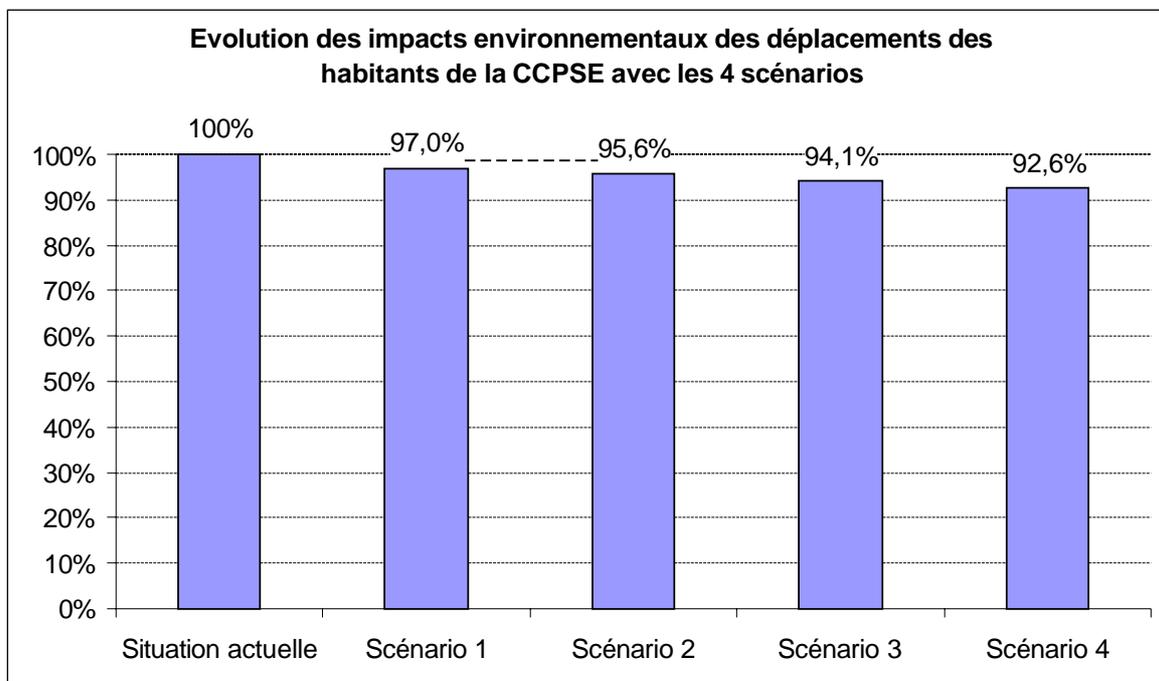
8.2.1 Préambule

Il est quasi certain que les scénarios varieront suivant les actions, en fonction notamment de leur calendrier de mise en place.

La présentation par scénario est par nature simplificatrice dans la mesure où elle suppose que le même scénario sera atteint pour chaque action. Elle présente toutefois l'intérêt de donner une idée des grandes masses.

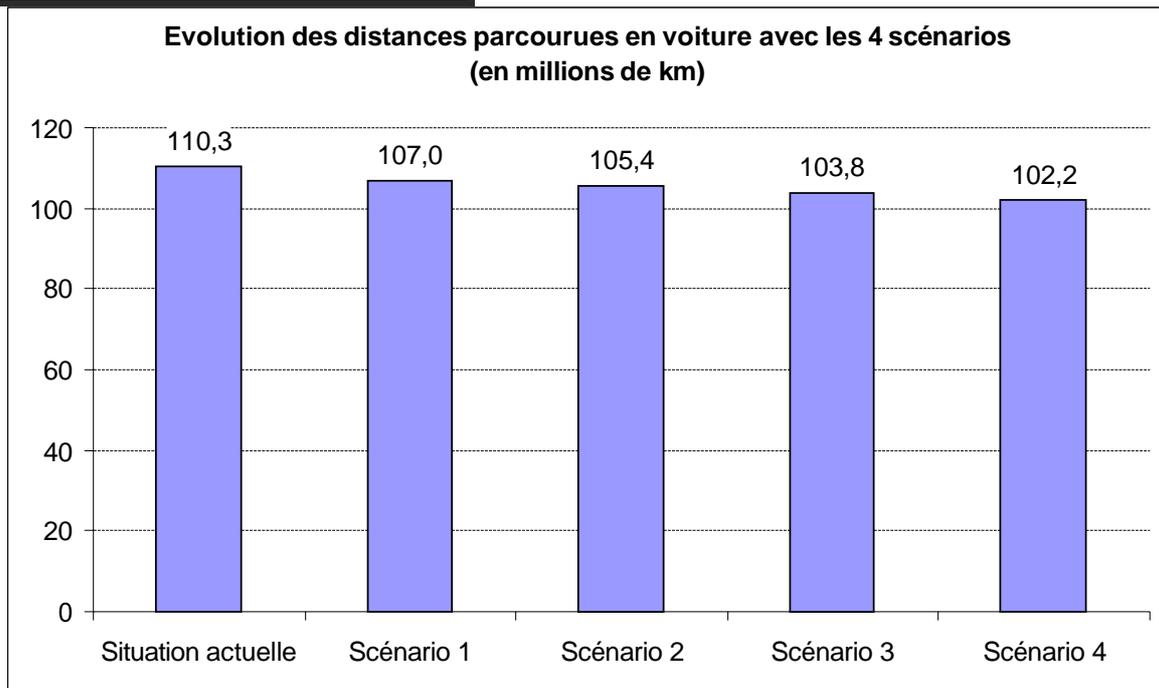
Les chiffres figurant aux pages 116-119 permettront de calculer les résultats en mixant les scénarios pour les différentes actions. Plus largement, les consommations et émissions unitaires présentées en bas de la page précédente permettront de faire les calculs pour tout autre scénario.

8.2.2 Comparaison des scénarios à la situation actuelle



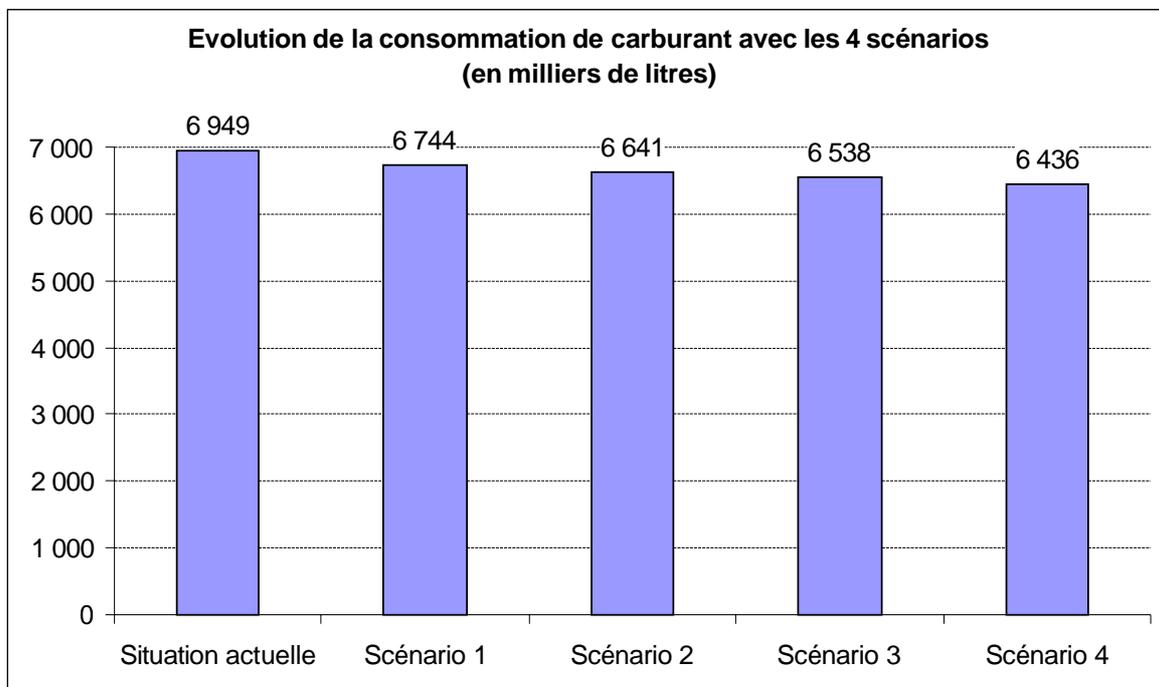
L'atteinte du scénario 1 pour toutes les actions fait baisser de 3 % les impacts environnementaux des déplacements des habitants de la CCPSE, le scénario 2 de 4,4 %, le scénario 3 de 5,9 % et le scénario 4 de 7,4 %.

Ces ratios s'appliquent à chaque indicateur (km, consommation de carburant, émissions de CO₂, émissions de polluants), ces indicateurs étant proportionnels entre eux. Nous détaillons aux pages suivantes les résultats pour l'évolution des km en voiture, la consommation de carburant et les émissions de CO₂.



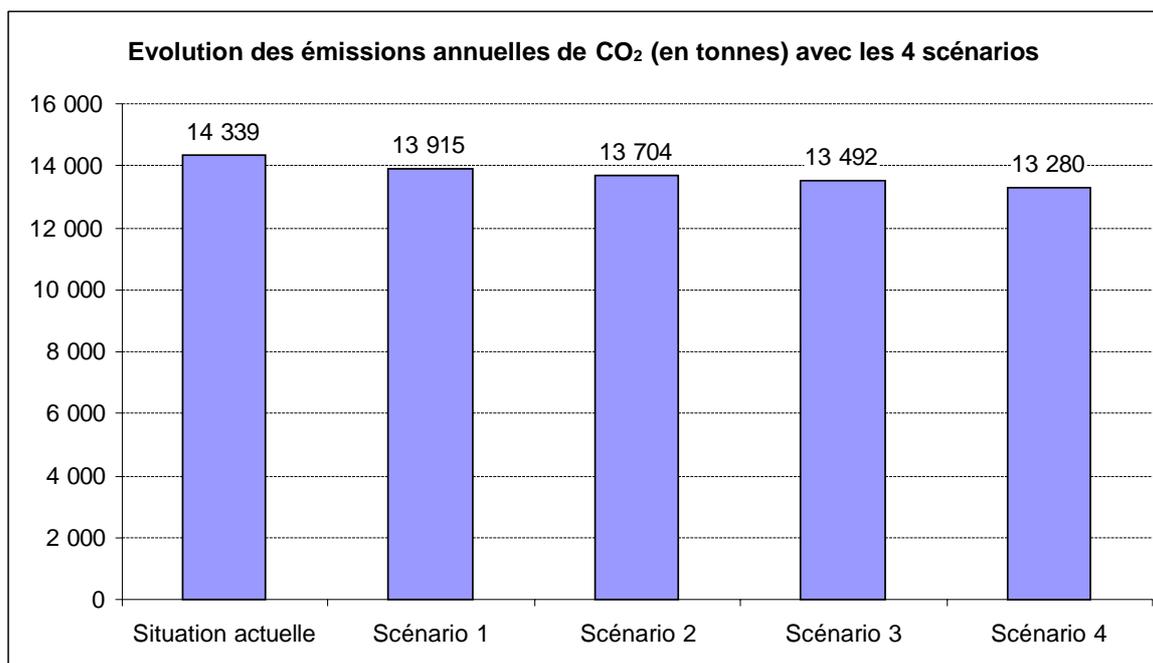
L'atteinte du scénario 1 pour toutes les actions fait baisser les distances parcourues en voiture de 3,3 millions de km, le scénario 2 de 4,9 millions de km, le scénario 3 de 6,5 millions de km et le scénario 4 de 8,1 millions de km.

Pour l'évolution de la consommation de carburant, les chiffres sont les suivants :



L'atteinte du scénario 1 pour toutes les actions fait baisser la consommation de carburant d'environ 200 000 litres, le scénario 2 d'environ 300 000 litres, le scénario 3 d'environ 400 000 litres et le scénario 4 d'environ 500 000 litres.

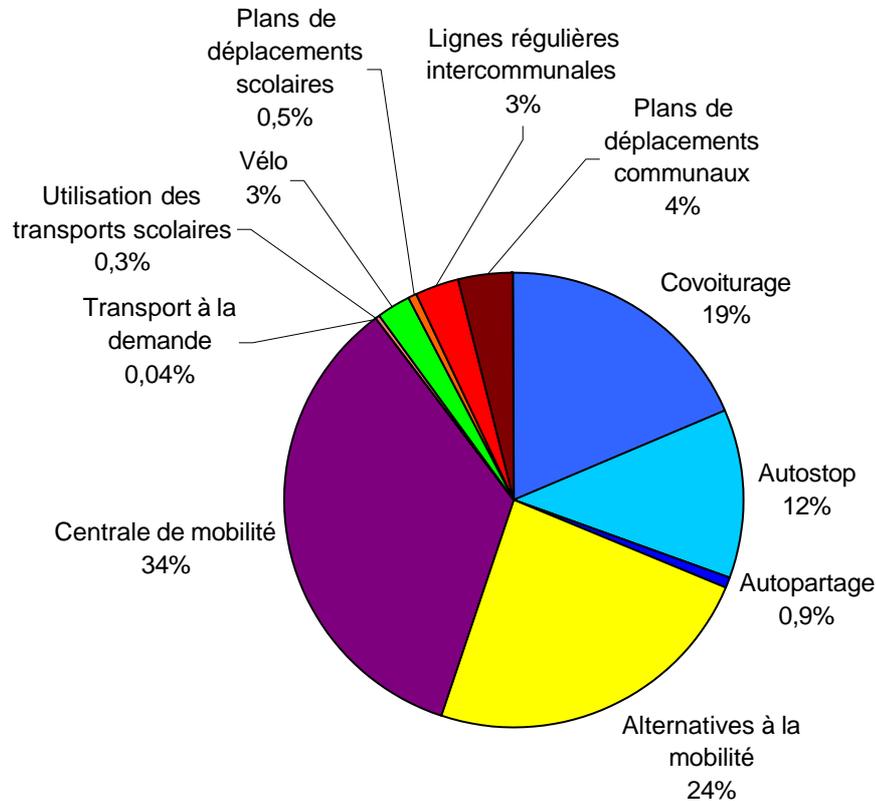
Pour les émissions de CO₂, les chiffres sont les suivants :



L'atteinte du scénario 1 pour toutes les actions fait baisser les émissions de CO₂ d'environ 420 tonnes, le scénario 2 d'environ 630 tonnes, le scénario 3 d'environ 850 tonnes et le scénario 4 d'environ 1 060 tonnes.

8.2.3 Part de chaque action dans le potentiel de réduction des impacts environnementaux

Part de chaque action dans le potentiel de réduction des impacts environnementaux (base : même scénario pour toutes les actions)



Comme indiqué dans son titre, le graphique ci-dessus est basé sur l'atteinte du même scénario pour toutes les actions. Qu'il s'agisse du scénario 1, 2, 3 ou 4, les proportions restent les mêmes. L'atteinte de scénarios différents selon les actions demande des calculs spécifiques que les données des pages suivantes permettent de faire.

La centrale de mobilité (34 %), les alternatives à la mobilité (24 %), le covoiturage (19 %) et l'autostop (12 %) sont, de loin, les actions ayant les plus forts impacts environnementaux potentiels. A elles quatre, elles représentent 89 % du total. Au sein des alternatives à la mobilité, les actions ayant le plus fort impact sont le renforcement des pôles (9 %), le télétravail (5 %) et les actions en faveur des commerces (5 %). Suivent les plans de déplacements communaux (4 %), le vélo (3 %) et les lignes régulières (3 %). L'autopartage (0,9 %), les plans de déplacements scolaires (0,5 %), l'utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires (0,3 %) et le transport à la demande (0,04 %) ont des impacts environnementaux moindres.

Rappelons toutefois que les impacts environnementaux ne constituent pas le seul critère d'évaluation de l'intérêt d'une action. Il faut également prendre en compte sa faisabilité technique et organisationnelle, son coût, ses publics cibles, ses impacts sociaux, etc.

8.3 Détail par scénario

8.3.1 Scénario 1

	km en voiture évités	carburant économisé (milliers de litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVM M évités (kg)	PM ₁₀ évités (kg)	PM _{2,5} évités (kg)
Covoiturage	610 000	38 430	79	220	226	32	18	13
Autostop	385 000	24 255	50	139	142	20	12	8
Autopartage	28 000	1 764	4	10	10	1	0,8	0,6
<i>Renforcement des pôles</i>	<i>284 000</i>	<i>17 892</i>	<i>37</i>	<i>102</i>	<i>105</i>	<i>15</i>	<i>9</i>	<i>6</i>
<i>Télétravail</i>	<i>173 000</i>	<i>10 899</i>	<i>22</i>	<i>62</i>	<i>64</i>	<i>9</i>	<i>5</i>	<i>4</i>
<i>Services de santé</i>	<i>40 000</i>	<i>2 520</i>	<i>5</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0,9</i>
<i>Permanences sociales</i>	<i>40 000</i>	<i>2 520</i>	<i>5</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0,9</i>
<i>Autres services publics</i>	<i>40 000</i>	<i>2 520</i>	<i>5</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0,9</i>
<i>Commerces</i>	<i>150 000</i>	<i>9 450</i>	<i>20</i>	<i>54</i>	<i>56</i>	<i>8</i>	<i>5</i>	<i>3</i>
<i>Services privés</i>	<i>16 000</i>	<i>1 008</i>	<i>2</i>	<i>6</i>	<i>6</i>	<i>1</i>	<i>0,5</i>	<i>0,4</i>
<i>Optimisation des déplacements</i>	<i>30 000</i>	<i>1 890</i>	<i>4</i>	<i>11</i>	<i>11</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>0,7</i>
Alternatives à la mobilité	773 000	48 699	100	278	286	41	23	17
Centrale de mobilité	1 124 000	70 812	146	405	416	60	34	25
Transport à la demande	1 150	72	0,1	0,4	0,4	0,06	0,03	0,03
Utilisation transports scolaires	9 600	605	1	3	4	0,5	0,3	0,2
Vélo	86 000	5 418	11	31	32	5	3	2
Plans déplacements scolaires	17 360	1 094	2	6	6	1	0,5	0,4
Lignes régulières	97 000	6 111	13	35	36	5	3	2
Plans de déplac. communaux	127 000	8 001	17	46	47	7	4	3
Total général	3 258 110	205 261	424	1 173	1 206	173	98	72

L'atteinte du scénario 1 pour toutes les actions permet, sur une année :

- d'éviter environ 3,3 millions de km en voiture,
- d'économiser environ 210 000 litres de carburant,
- de réduire d'environ 420 tonnes les émissions de CO₂,
- de réduire d'environ 1,2 tonne les émissions d'oxydes d'azote (NOx),
- de réduire d'environ 1,2 tonne les émissions de monoxyde de carbone (CO),
- de réduire d'environ 170 kg les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVM),
- de réduire d'environ 100 kg les émissions de particules PM₁₀,
- de réduire d'environ 70 kg les émissions de particules PM_{2,5}.

	km en voiture évités	carburant économisé (milliers de litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évités (kg)	PM _{2,5} évités (kg)
Covoiturage	915 000	57 645	119	329	339	48	27	20
Autostop	577 500	36 383	75	208	214	31	17	13
Autopartage	42 000	2 646	5	15	16	2	1	1
<i>Renforcement des pôles</i>	<i>426 000</i>	<i>26 838</i>	<i>55</i>	<i>153</i>	<i>158</i>	<i>23</i>	<i>13</i>	<i>9</i>
<i>Télétravail</i>	<i>259 500</i>	<i>16 349</i>	<i>34</i>	<i>93</i>	<i>96</i>	<i>14</i>	<i>8</i>	<i>6</i>
<i>Services de santé</i>	<i>60 000</i>	<i>3 780</i>	<i>8</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
<i>Permanences sociales</i>	<i>60 000</i>	<i>3 780</i>	<i>8</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
<i>Autres services publics</i>	<i>60 000</i>	<i>3 780</i>	<i>8</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
<i>Commerces</i>	<i>225 000</i>	<i>14 175</i>	<i>29</i>	<i>81</i>	<i>83</i>	<i>12</i>	<i>7</i>	<i>5</i>
<i>Services privés</i>	<i>24 000</i>	<i>1 512</i>	<i>3</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>1</i>	<i>0,7</i>	<i>0,5</i>
<i>Optimisation des déplacements</i>	<i>45 000</i>	<i>2 835</i>	<i>6</i>	<i>16</i>	<i>17</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
Alternatives à la mobilité	1 159 500	73 049	151	417	429	61	35	26
Centrale de mobilité	1 686 000	106 218	219	607	624	89	51	37
Transport à la demande	1 725	109	0,2	0,6	0,6	0,1	0,0 5	0,04
Utilisation transports scolaires	14 400	907	2	5	5	1	0,4	0,3
Vélo	129 000	8 127	17	46	48	7	4	3
Plans déplacements scolaires	26 040	1 641	3	9	10	1	0,8	0,6
Lignes régulières	145 500	9 167	19	52	54	8	4	3
Plans de déplac. communaux	190 500	12 002	25	69	70	10	6	4
Total général	4 887 165	307 891	635	1 759	1 808	259	147	108

L'atteinte du scénario 2 pour toutes les actions permet, sur une année :

- d'éviter environ 4,9 millions de km en voiture,
- d'économiser environ 310 000 litres de carburant,
- de réduire d'environ 630 tonnes les émissions de CO₂,
- de réduire d'environ 1,8 tonne les émissions d'oxydes d'azote (NOx),
- de réduire d'environ 1,8 tonne les émissions de monoxyde de carbone (CO),
- de réduire d'environ 260 kg les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM),
- de réduire d'environ 150 kg les émissions de particules PM₁₀,
- de réduire d'environ 110 kg les émissions de particules PM_{2,5}.

	km en voiture évités	carburant économisé (milliers de litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVM évités (kg)	PM ₁₀ évités (kg)	PM _{2,5} évités (kg)
Covoiturage	1 220 000	76 860	159	439	451	65	37	27
Autostop	770 000	48 510	100	277	285	41	23	17
Autopartage	56 000	3 528	7	20	21	3	2	1
<i>Renforcement des pôles</i>	<i>568 000</i>	<i>35 784</i>	<i>74</i>	<i>204</i>	<i>210</i>	<i>30</i>	<i>17</i>	<i>12</i>
<i>Télétravail</i>	<i>346 000</i>	<i>21 798</i>	<i>45</i>	<i>125</i>	<i>128</i>	<i>18</i>	<i>10</i>	<i>8</i>
<i>Services de santé</i>	<i>80 000</i>	<i>5 040</i>	<i>10</i>	<i>29</i>	<i>30</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
<i>Permanences sociales</i>	<i>80 000</i>	<i>5 040</i>	<i>10</i>	<i>29</i>	<i>30</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
<i>Autres services publics</i>	<i>80 000</i>	<i>5 040</i>	<i>10</i>	<i>29</i>	<i>30</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
<i>Commerces</i>	<i>300 000</i>	<i>18 900</i>	<i>39</i>	<i>108</i>	<i>111</i>	<i>16</i>	<i>9</i>	<i>7</i>
<i>Services privés</i>	<i>32 000</i>	<i>2 016</i>	<i>4</i>	<i>12</i>	<i>12</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Optimisation des déplacements</i>	<i>60 000</i>	<i>3 780</i>	<i>8</i>	<i>22</i>	<i>22</i>	<i>3</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
Alternatives à la mobilité	1 546 000	97 398	201	557	572	82	46	34
Centrale de mobilité	2 248 000	141 624	292	809	832	119	67	49
Transport à la demande	2 300	145	0,3	0,8	0,9	0,1	0,1	0,1
Utilisation transports scolaires	19 200	1 210	2	7	7	1	1	0,4
Vélo	172 000	10 836	22	62	64	9	5	4
Plans déplacements scolaires	34 720	2 187	5	12	13	2	1	1
Lignes régulières	194 000	12 222	25	70	72	10	6	4
Plans de déplac. communaux	254 000	16 002	33	91	94	13	8	6
Total général	6 516 220	410 522	847	2 346	2 411	345	195	143

L'atteinte du scénario 3 pour toutes les actions permet, sur une année :

- d'éviter environ 6,5 millions de km en voiture,
- d'économiser environ 410 000 litres de carburant,
- de réduire d'environ 850 tonnes les émissions de CO₂,
- de réduire d'environ 2,3 tonnes les émissions d'oxydes d'azote (NOx),
- de réduire d'environ 2,4 tonnes les émissions de monoxyde de carbone (CO),
- de réduire d'environ 340 kg les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVM),
- de réduire d'environ 190 kg les émissions de particules PM₁₀,
- de réduire d'environ 140 kg les émissions de particules PM_{2,5}.

	km en voiture évités	carburant économisé (milliers de litres)	CO ₂ évités (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évités (kg)	COVM M évités (kg)	PM ₁₀ évités (kg)	PM _{2,5} évités (kg)
Covoiturage	1 525 000	96 075	198	549	564	81	46	34
Autostop	962 500	60 638	125	347	356	51	29	21
Autopartage	70 000	4 410	9	25	26	4	2	2
<i>Renforcement des pôles</i>	<i>710 000</i>	<i>44 730</i>	<i>92</i>	<i>256</i>	<i>263</i>	<i>38</i>	<i>21</i>	<i>16</i>
<i>Télétravail</i>	<i>432 500</i>	<i>27 248</i>	<i>56</i>	<i>156</i>	<i>160</i>	<i>23</i>	<i>13</i>	<i>10</i>
<i>Services de santé</i>	<i>100 000</i>	<i>6 300</i>	<i>13</i>	<i>36</i>	<i>37</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>2</i>
<i>Permanences sociales</i>	<i>100 000</i>	<i>6 300</i>	<i>13</i>	<i>36</i>	<i>37</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>2</i>
<i>Autres services publics</i>	<i>100 000</i>	<i>6 300</i>	<i>13</i>	<i>36</i>	<i>37</i>	<i>5</i>	<i>3</i>	<i>2</i>
<i>Commerces</i>	<i>375 000</i>	<i>23 625</i>	<i>49</i>	<i>135</i>	<i>139</i>	<i>20</i>	<i>11</i>	<i>8</i>
<i>Services privés</i>	<i>40 000</i>	<i>2 520</i>	<i>5</i>	<i>14</i>	<i>15</i>	<i>2</i>	<i>1</i>	<i>1</i>
<i>Optimisation des déplacements</i>	<i>75 000</i>	<i>4 725</i>	<i>10</i>	<i>27</i>	<i>28</i>	<i>4</i>	<i>2</i>	<i>2</i>
Alternatives à la mobilité	1 932 500	121 748	251	696	715	102	58	43
Centrale de mobilité	2 810 000	177 030	365	1 012	1 040	149	84	62
Transport à la demande	2 875	181	0,4	1	1	0,2	0,1	0,1
Utilisation transports scolaires	24 000	1 512	3	9	9	1	1	1
Vélo	215 000	13 545	28	77	80	11	6	5
Plans déplacements scolaires	43 400	2 734	6	16	16	2	1	1
Lignes régulières	242 500	15 278	32	87	90	13	7	5
Plans de déplac. communaux	317 500	20 003	41	114	117	17	10	7
Total général	8 145 275	513 152	1 059	2 932	3 014	432	244	179

L'atteinte du scénario 4 pour toutes les actions permet, sur une année :

- d'éviter environ 8,1 millions de km en voiture,
- d'économiser environ 510 000 litres de carburant,
- de réduire d'environ 1 100 tonnes les émissions de CO₂,
- de réduire d'environ 2,9 tonnes les émissions d'oxydes d'azote (NOx),
- de réduire d'environ 3 tonnes les émissions de monoxyde de carbone (CO),
- de réduire d'environ 430 kg les émissions de composés organiques volatils non méthaniques (COVM),
- de réduire d'environ 240 kg les émissions de particules PM₁₀,
- de réduire d'environ 180 kg les émissions de particules PM_{2,5}.

8.4 Détail par action

8.4.1 Préambule

Les valeurs de chaque tableau correspondent aux scénarios présentés plus haut.

Les consommations et émissions unitaires présentées en bas de la page permettront de faire les calculs pour tout autre scénario.

8.4.2 Covoiturage

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	1%	610 000	38 430	79	220	226	32	18	13
S2	1,5%	915 000	57 645	119	329	339	48	27	20
S3	2%	1 220 000	76 860	159	439	451	65	37	27
S4	2,5%	1 525 000	96 075	198	549	564	81	46	34

Suivant les scénarios, le covoiturage permet d'éviter 600 000 à 1 500 000 km en voiture, d'économiser 38 000 à 96 000 litres de carburant, de réduire de 80 à 200 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.3 Autostop organisé

Scénario	km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	1%	385 000	24 255	50	139	142	20	12	8
S2	1,5%	577 500	36 383	75	208	214	31	17	13
S3	2%	770 000	48 510	100	277	285	41	23	17
S4	2,5%	962 500	60 638	125	347	356	51	29	21

Suivant les scénarios, l'autostop organisé permet d'éviter 400 000 à 1 000 000 km en voiture, d'économiser 24 000 à 60 000 litres de carburant, de réduire de 50 à 125 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.4 *Autopartage*

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	40	28 000	1 764	4	10	10	1	0,8	0,6
S2	60	42 000	2 646	5	15	16	2	1	0,9
S3	80	56 000	3 528	7	20	21	3	2	1
S4	100	70 000	4 410	9	25	26	4	2	2

Suivant les scénarios, l'autopartage permet d'éviter 28 000 à 70 000 km en voiture, d'économiser 1 700 à 4 400 litres de carburant, de réduire de 4 à 9 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.5 *Renforcement des pôles*

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	200	284 000	17 892	37	102	105	15	9	6
S2	300	426 000	26 838	55	153	158	23	13	9
S3	400	568 000	35 784	74	204	210	30	17	12
S4	500	710 000	44 730	92	256	263	38	21	16

Suivant les scénarios, le renforcement des pôles permet d'éviter 280 000 à 700 000 km en voiture, d'économiser 18 000 à 45 000 litres de carburant, de réduire de 37 à 92 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.6 *Télétravail*

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	2%	173 000	10 899	22	62	64	9	5	4
S2	3%	259 500	16 349	34	93	96	14	8	6
S3	4%	346 000	21 798	45	125	128	18	10	8
S4	5%	432 500	27 248	56	156	160	23	13	10

Suivant les scénarios, le télétravail permet d'éviter 170 000 à 430 000 km en voiture, d'économiser 11 000 à 27 000 litres de carburant, de réduire de 22 à 56 tonnes les émissions de CO₂, etc.

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	400	40 000	2 520	5	14	15	2	1	0,9
S2	600	60 000	3 780	8	22	22	3	2	1
S3	800	80 000	5 040	10	29	30	4	2	2
S4	1 000	100 000	6 300	13	36	37	5	3	2

Suivant les scénarios, les actions liées aux services de santé permettent d'éviter 40 000 à 100 000 km en voiture, d'économiser 2 500 à 6 300 litres de carburant, de réduire de 5 à 13 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.8 Permanences sociales

Scénario	km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	200	40 000	2 520	5	14	15	2	1	0,9
S2	300	60 000	3 780	8	22	22	3	2	1
S3	400	80 000	5 040	10	29	30	4	2	2
S4	500	100 000	6 300	13	36	37	5	3	2

Suivant les scénarios, les actions liées aux permanences sociales permettent d'éviter 40 000 à 100 000 km en voiture, d'économiser 2 500 à 6 300 litres de carburant, de réduire de 5 à 13 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.9 Autres services publics

Scénario	km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)	
S1	200	40 000	2 520	5	14	15	2	1	0,9
S2	300	60 000	3 780	8	22	22	3	2	1
S3	400	80 000	5 040	10	29	30	4	2	2
S4	500	100 000	6 300	13	36	37	5	3	2

Suivant les scénarios, les actions liées aux autres services publics permettent d'éviter 40 000 à 100 000 km en voiture, d'économiser 2 500 à 6 300 litres de carburant, de réduire de 5 à 13 tonnes les émissions de CO₂, etc.

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	200	150 000	9 450	20	54	56	8	5	3
S2	300	225 000	14 175	29	81	83	12	7	5
S3	400	300 000	18 900	39	108	111	16	9	7
S4	500	375 000	23 625	49	135	139	20	11	8

Suivant les scénarios, les actions liées aux commerces permettent d'éviter 150 000 à 370 000 km en voiture, d'économiser 9 000 à 24 000 litres de carburant, de réduire de 20 à 49 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.11 Services privés

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	100	16 000	1 008	2	6	6	1	0,5	0,4
S2	150	24 000	1 512	3	9	9	1	0,7	0,5
S3	200	32 000	2 016	4	12	12	2	1	0,7
S4	250	40 000	2 520	5	14	15	2	1	0,9

Suivant les scénarios, les actions liées aux services privés permettent d'éviter 16 000 à 40 000 km en voiture, d'économiser 1 000 à 2 500 litres de carburant, de réduire de 2 à 5 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.12 Optimisation des déplacements

Scénario		km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	200	30 000	1 890	4	11	11	2	0,9	0,7
S2	300	45 000	2 835	6	16	17	2	1	1
S3	400	60 000	3 780	8	22	22	3	2	1
S4	500	75 000	4 725	10	27	28	4	2	2

Suivant les scénarios, les actions liées à l'optimisation des déplacements permettent d'éviter 30 000 à 75 000 km en voiture, d'économiser 1 900 à 4 700 litres de carburant, de réduire de 4 à 10 tonnes les émissions de CO₂, etc.

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	1%	1 124 000	70 812	146	405	416	60	34	25
S2	1,5%	1 686 000	106 218	219	607	624	89	51	37
S3	2%	2 248 000	141 624	292	809	832	119	67	49
S4	2,5%	2 810 000	177 030	365	1 012	1 040	149	84	62

Suivant les scénarios, la centrale de mobilité permet d'éviter 1,1 à 2,8 millions de km en voiture, d'économiser 70 000 à 180 000 litres de carburant, de réduire de 150 à 370 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.14 Transport à la demande

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	1 200	1 150	72	0,1	0,4	0,4	0,06	0,03	0,03
S2	1 800	1 725	109	0,2	0,6	0,6	0,09	0,05	0,04
S3	2 400	2 300	145	0,3	0,8	0,9	0,12	0,07	0,05
S4	3 000	2 875	181	0,4	1	1	0,15	0,09	0,06

Suivant les scénarios, le transport à la demande permet d'éviter 1 000 à 3 000 km en voiture, d'économiser 70 à 180 litres de carburant, de réduire de 0,1 à 0,4 tonne les émissions de CO₂, etc.

8.4.15 Utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires

Scénario		km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	400	9 600	605	1	3	4	0,5	0,3	0,2
S2	600	14 400	907	2	5	5	0,8	0,4	0,3
S3	800	19 200	1 210	2	7	7	1	0,6	0,4
S4	1 000	24 000	1 512	3	9	9	1	0,7	0,5

Suivant les scénarios, l'utilisation des transports scolaires par les usagers non scolaires permet d'éviter 10 000 à 24 000 km en voiture, d'économiser 600 à 1 500 litres de carburant, de réduire de 1 à 3 tonnes les émissions de CO₂, etc.

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	0,2%	86 000	5 418	11	31	32	5	3	2
S2	0,3%	129 000	8 127	17	46	48	7	4	3
S3	0,4%	172 000	10 836	22	62	64	9	5	4
S4	0,5%	215 000	13 545	28	77	80	11	6	5

Suivant les scénarios, les actions liées au vélo permettent d'éviter 90 000 à 210 000 km en voiture, d'économiser 5 000 à 14 000 litres de carburant, de réduire de 11 à 28 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.17 Plans de déplacements scolaires

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	20	17 360	1 094	2	6	6	0,9	0,5	0,4
S2	30	26 040	1 641	3	9	10	1	0,8	0,6
S3	40	34 720	2 187	5	12	13	2	1	0,8
S4	50	43 400	2 734	6	16	16	2	1	1

Suivant les scénarios, les plans de déplacements scolaires permettent d'éviter 17 000 à 43 000 km en voiture, d'économiser 1 100 à 2 700 litres de carburant, de réduire de 2 à 6 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.18 Lignes régulières intercommunales

Scénario		km en voiture évités	carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	20 000	97 000	6 111	13	35	36	5	3	2
S2	30 000	145 500	9 167	19	52	54	8	4	3
S3	40 000	194 000	12 222	25	70	72	10	6	4
S4	50 000	242 500	15 278	32	87	90	13	7	5

Suivant les scénarios, les lignes régulières intercommunales permettent d'éviter 97 000 à 240 000 km en voiture, d'économiser 6 000 à 15 000 litres de carburant, de réduire de 13 à 32 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.4.19 Plans de déplacements communaux

Scénario		km en voiture évités	Carburant économisé (litres)	CO ₂ évité (tonnes)	NOx évités (kg)	CO évité (kg)	COVNM évités (kg)	PM ₁₀ évitées (kg)	PM _{2,5} évitées (kg)
S1	4%	127 000	8 001	17	46	47	7	4	3
S2	6%	190 500	12 002	25	69	70	10	6	4
S3	8%	254 000	16 002	33	91	94	13	8	6
S4	10%	317 500	20 003	41	114	117	17	10	7

Suivant les scénarios, les plans de déplacements communaux permettent d'éviter 130 000 à 320 000 km en voiture, d'économiser 8 000 à 20 000 litres de carburant, de réduire de 17 à 41 tonnes les émissions de CO₂, etc.

8.5 Synthèse des impacts

8.5.1 Impacts environnementaux

	Impacts environnementaux positifs
AXE 1 - Créer une offre de mobilité partagée	
Développer le covoiturage	Très élevés
Développer l'autostop organisé	Très élevés
Développer l'autopartage	Limités
AXE 2 - Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire	
Maintenir et développer le covoiturage solidaire	Limités
Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal	Limités
Evolution du transport à la demande en lignes régulières	Moyens
Encourager l'utilisation des transports collectifs	Limités
AXE 3 - Organiser la dé-mobilité	
Maintenir et développer l'offre de services à la population	Très élevés
Maintenir et développer l'offre des commerces	Très élevés
Réduire les déplacements domicile-travail	Très élevés
Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives via la pratique du vélo	Moyens
Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation de centres-bourg	Moyens

AXE 4 - Accompagner les changements de comportement

Informier et communiquer	Très élevés
Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes	Moyens
Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires	Limités
Créer une gouvernance territoriale	Aucun

De par son action globale sur les comportements de mobilité, la « centrale de mobilité » a de forts impacts environnementaux les plus forts. Les alternatives à la mobilité, le covoiturage et l'autostop organisé ont également des impacts environnementaux très élevés.

8.5.2 Impacts sociaux

Les impacts sociaux sont les impacts positifs sur la mobilité des publics vulnérables : enfants, adolescents, jeunes, seniors, personnes à mobilité réduite, personnes à bas revenus.

Les impacts sociaux de chaque action sont quantifiés ainsi : impacts sociaux de l'action = impacts sociaux par déplacement x nombre de déplacements.

	Impacts sociaux positifs
AXE 1 - Créer une offre de mobilité partagée	
Développer le covoiturage	Elevés
Développer l'autostop organisé	Elevés
Développer l'autopartage	Moyens à élevés
AXE 2 - Soutenir l'offre de mobilité inclusive et solidaire	
Maintenir et développer le covoiturage solidaire	Très élevés
Réfléchir à l'opportunité de créer un transport à la demande intercommunal	Moyens

**Evolution du transport à la demande
en lignes régulières**

	Elevés
Encourager l'utilisation des transports collectifs	Moyens
AXE 3 - Organiser la dé-mobilité	
Maintenir et développer l'offre de services à la population	Très élevés
Maintenir et développer l'offre des commerces	Très élevés
Réduire les déplacements domicile-travail	Très élevés
Améliorer l'accessibilité aux services en renforçant les mobilités actives via la pratique du vélo	Moyens
Intégrer les enjeux de mobilité dans les projets de revitalisation de centres-bourg	Elevés
AXE 4 - Accompagner les changements de comportement	
Informier et communiquer	Très élevés
Créer un plan de mobilité employeur à l'échelle de la Communauté de communes	Moyens
Accompagner les écoles dans la création de plans de déplacements scolaires	Moyens
Créer une gouvernance territoriale	Limités

La « centrale de mobilité », par son action globale sur les comportements de mobilité, et les alternatives à la mobilité, par la réduction des besoins de déplacement des publics vulnérables, ont les impacts sociaux les plus forts. Le covoiturage, l'autostop organisé, les lignes régulières de transport en commun et les plans de déplacements communaux ont des impacts sociaux élevés.

GLOSSAIRE

AMO : assistant / assistance à maître d'ouvrage.

CCPSE : Communauté de communes du Pays de Saint-Eloy.

Déplacement : un déplacement est caractérisé par une origine, une destination et un motif (travail, achat, etc.). Un aller-retour compte pour deux déplacements.

Deux-roues motorisés : motos, cyclomoteurs et scooters.

DSIL : Dotation de Soutien à l'Investissement Local (gérée par la Préfecture).

EPCI : établissement public de coopération intercommunale.

ETP : équivalent temps plein.

(Ménages) motorisés : ménages possédant une ou plusieurs voitures.

PDES : plan de déplacement (d'établissement) scolaire.

TAD : voir « transport à la demande ».

Transport à la demande (TAD) : service de transport ne circulant que sur réservation préalable.

VAE : vélo à assistance électrique.