



Plan de Mobilité Simplifié

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU MASSIF DU
SANCY

DIAGNOSTIC

Septembre 2025

SOMMAIRE

| | |
|---|----|
| 1. Contexte et objectifs | 5 |
| 1.1. Une prise de compétence récente sur la mobilité | 5 |
| 1.2. Périmètre d'étude | 6 |
| 1.3. Objectifs du Plan de Mobilité Simplifié | 8 |
| 1.3.1. Cadre réglementaire et objectifs poursuivis | 8 |
| 1.3.2. Réunions et concertation | 8 |
| 1.3.3. Documents disponibles | 10 |
| 1.3.4. Phasage..... | 12 |
| 1.4. Une articulation des différentes politiques de la collectivité..... | 12 |
| 1.4.1. Programme Petites Villes de Demain..... | 12 |
| 1.4.1. Office du tourisme du Massif du Sancy – Déploiement de transports collectifs | 14 |
| 2. Portrait sociodémographique du territoire..... | 15 |
| 2.1. Un territoire de moyenne montagne avec une faible densité de population | 15 |
| 2.1.1. Un territoire rural hétérogène | 15 |
| 2.1.2. Un territoire rural composé de trois bassins de vie | 17 |
| 2.1.3. Des villes centres ayant connu une forte extension urbaine mais avec une population en baisse..... | 18 |
| 2.1.4. Un territoire touristique attractif impliquant l'accueil d'une population nombreuse | 22 |
| 2.2. Des déplacements polarisés autour des communes centres..... | 27 |
| 2.2.1. Une population et des équipements et services concentrés dans les villes centres | 27 |
| 2.2.2. De multiples pôles touristiques entraînant de nombreux déplacements..... | 31 |
| 2.3. Une forte dépendance à la voiture individuelle pouvant impacter les personnes vulnérables | |
| 33 | |
| 2.3.1. Une population vieillissante ayant des besoins de mobilité spécifiques | 36 |
| 2.3.2. Un manque de transport collectif pénalisant les plus jeunes | 38 |
| 2.3.3. Un risque d'isolement des personnes précaires | 39 |
| 2.3.4. Peu de solutions de mobilité à destination des saisonniers | 43 |
| 2.3.5. Les personnes à mobilité réduite | 46 |
| 3. Des besoins identifiés en matière de mobilité | 47 |
| 3.1. Recueil des données..... | 47 |
| 3.1.1. De nombreux facteurs influençant les pratiques de mobilité..... | 47 |
| 3.1.2. Méthodologie de recueil de données | 49 |
| 3.2. Les mobilités du quotidien centrées autour de l'usage de la voiture | 49 |

| | |
|---|----|
| 3.2.1. Des déplacements illustrant les bassins de vie des habitants..... | 49 |
| 3.2.2. Des déplacements courts mais nombreux | 50 |
| 3.3. Les attentes en matière de mobilité | 57 |
| 3.3.1. Des habitants qui ne sont pas opposés à des solutions alternatives à la voiture individuelle | 57 |
| 3.3.2. Un besoin de mobilité identifié pour les publics précaires | 59 |
| 3.3.3. Une population touristique motorisée en attente de transports collectifs | 61 |
| 4. Etat des lieux des offres de mobilité existantes sur le territoire du Massif du Sancy..... | 64 |
| 4.1. Motorisation des ménages..... | 64 |
| 4.1.1. Réseau routier | 64 |
| 4.1.2. Stationnement..... | 64 |
| 4.2. Transports collectifs | 65 |
| 4.2.1. Lignes quotidiennes..... | 65 |
| 4.2.2. Lignes touristiques..... | 68 |
| 4.2.3. Transports scolaires..... | 73 |
| 4.3. Transports alternatifs à la voiture individuelle | 73 |
| 4.3.1. Covoiturage | 73 |
| 4.3.2. Autopartage..... | 74 |
| 4.3.3. Autostop | 77 |
| 4.4. Modes de déplacement actifs | 78 |
| 4.4.1. Marche | 78 |
| 4.4.2. Vélo..... | 79 |
| 4.5. Initiatives extérieures à la CCMS | 84 |
| 4.5.1. Transport privé | 84 |
| 4.5.2. Location solidaire | 84 |
| 4.6. Aides à la mobilité | 84 |
| 4.6.1. Plateforme Mobilité 63 (PFM63)..... | 84 |
| 4.6.2. Autres aides | 86 |
| 4.7. Politiques de démobilité..... | 86 |
| 4.7.1. L'enjeu du numérique | 87 |
| 5. Synthèse | 88 |
| 6. Stratégie territoriale | 89 |
| 6.1. Une stratégie fondée sur le déploiement d'un bouquet d'offres de mobilité..... | 89 |
| 7. Annexes | 90 |

| | | |
|------|----------------|----|
| 7.1. | Annexe 1..... | 91 |
| 7.2. | Annexe 2..... | 92 |
| 7.3. | Annexe 3..... | 93 |
| 7.4. | Annexe 4..... | 94 |
| 7.5. | Annexe 5..... | 95 |
| 7.6. | Annexe 6..... | 96 |
| 7.7. | Annexe 7 | 99 |

1. Contexte et objectifs

1.1. Une prise de compétence récente sur la mobilité

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 transports

La loi permet aux communautés de communes qui le souhaitent de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur leur territoire. Ainsi, la Communauté de communes du Massif du Sancy (CCMS) a fait le choix de prendre la compétence en 2021 et de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (délibération n°52/2021).

En tant qu'AOM, la Communauté de communes 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 et des autres acteurs du territoire.

Lors de la prise de compétence, la CCMS a fait le choix de ne pas demander le transfert des services régionaux organisés au sein de son ressort territorial. Ainsi, la Région est compétente pour les services d'intérêt régional :

- de services réguliers de transport public (dont services ferroviaires)
- des services à la demande ;
- de services de transport scolaire ;

La Région 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.

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, il conserve un rôle dans le déploiement des mobilités, tel que le vélo. Il peut également s'investir dans l'adaptation des infrastructures routières (aires de covoitage, arrêts de dépose / reprise de lignes de covoitage) qui est un levier clé de l'action des départements en faveur du covoitage.

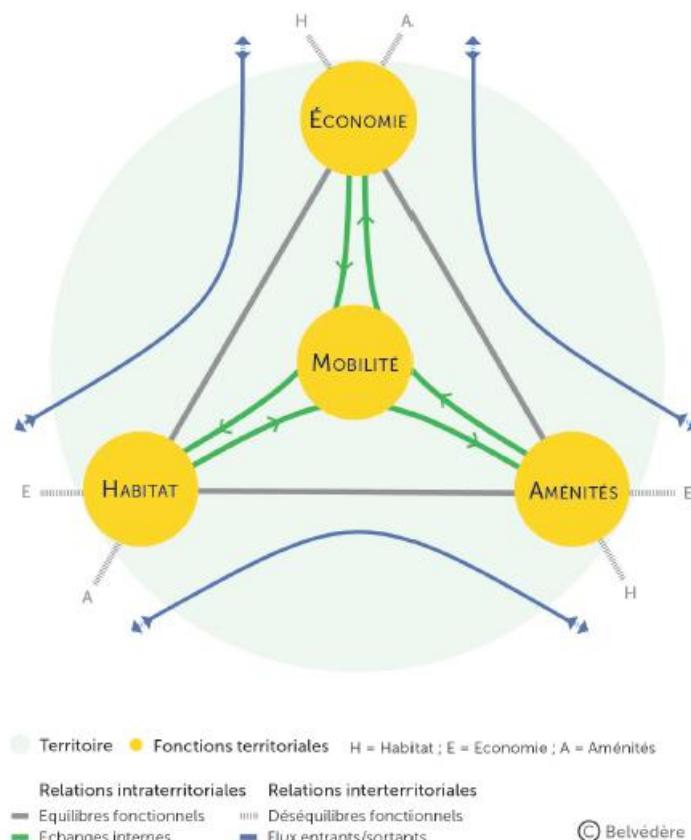
Jusqu'en 2025, les communes continuent de gérer leurs services de navettes communales.

Dotée de la compétence mobilité depuis 2021, la Communauté de communes du Massif du Sancy a décidé d'élaborer un Plan de Mobilité Simplifié en 2023. Dans un contexte inflationniste ayant entraîné l'augmentation du prix du carburant et des coûts annexes à la voiture, la CCMS souhaite développer des solutions alternatives à la voiture individuelle ; mode de transport principal sur le territoire. Ces

solutions auront pour objectif de faciliter les déplacements des habitants et des touristes, tout en incitant à réduire la pollution et protéger l'environnement.

Développer de nouvelles solutions de mobilité est en jeu fort intégré à une politique plus globale de transition écologique englobant tous les pans des politiques publiques ; la transition étant la capacité d'un territoire à diminuer ses dépendances à l'extérieur et à continuer à fonctionner en contexte de crises économiques et/ou écologiques dans la perspective d'un futur « post-pétrole ».

Schéma de l'écosystème territorial

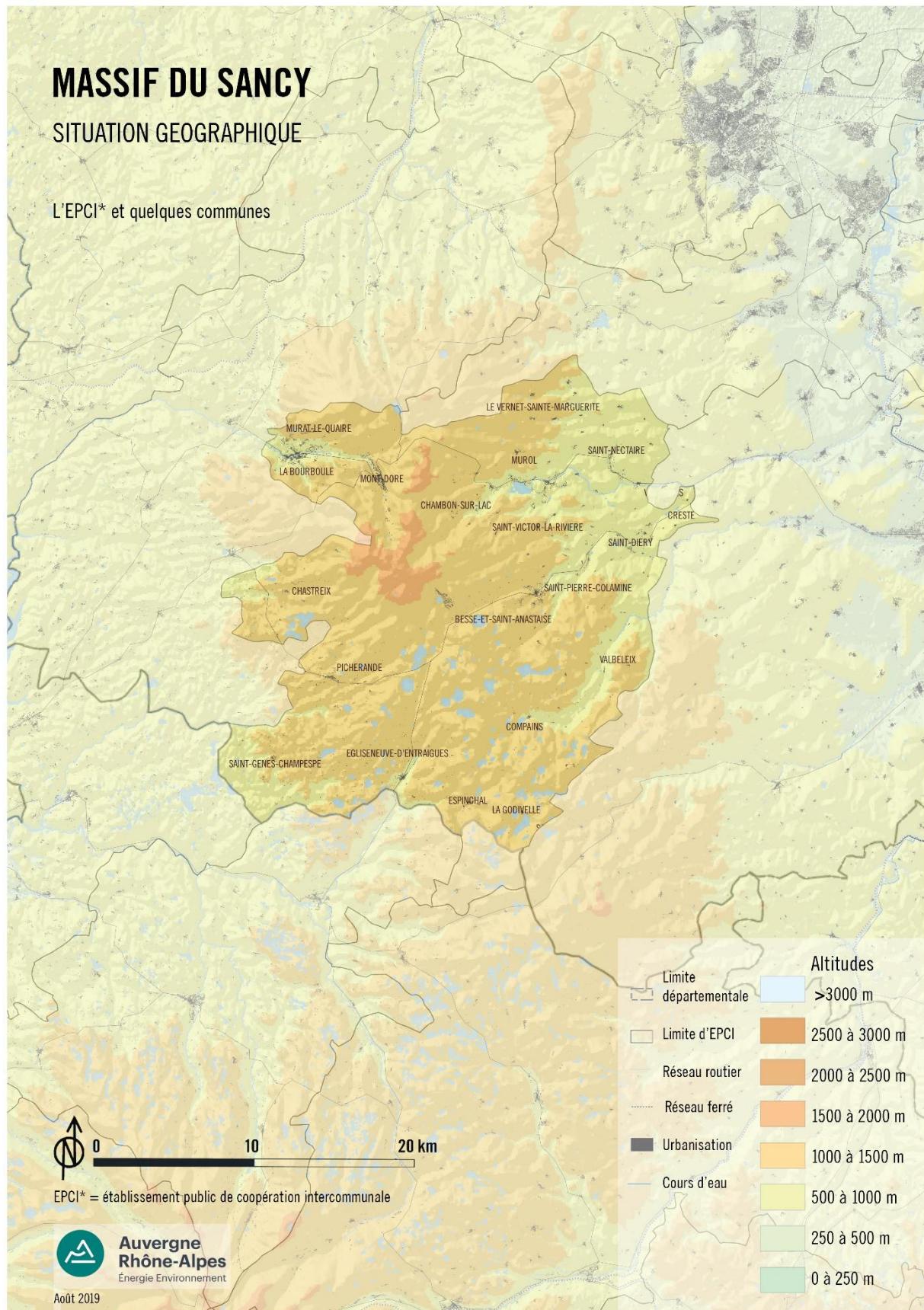


Pour mener à bien cet objectif, la Communauté de communes travaille en collaboration avec les différents acteurs de la mobilité, et notamment la Région et le Département.

1.2. Périmètre d'étude

Le Massif du Sancy est composé de 20 communes représentant un total de 9 816 habitants (données 2021) sur 605 km², soit une densité de population faible à très faible selon les espaces géographiques : 16,10 habitants au km².

C'est un territoire rural de montagne, avec une forte attractivité touristique estivale et hivernale, notamment sur les communes centres que sont Besse, La Bourboule et Le Mont-Dore. La topographie du territoire rend les déplacements difficiles, notamment à certaines périodes de l'année : l'hiver avec la fermeture de certains cols, et l'été avec une forte fréquentation des routes et des parkings.



1.3. Objectifs du Plan de Mobilité Simplifié

1.3.1. Cadre réglementaire et objectifs poursuivis

Un plan de mobilité simplifié (article L.1214-36-1 du Code des transports) est un document volontaire et partagé qui définit la politique de mobilité à l'échelle du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) située en dehors d'une grande agglomération. Il permet de recenser les besoins de mobilité de la population et de proposer des solutions adaptées à ses besoins et aux caractéristiques du territoire tout en respectant les objectifs du développement durable.

Le Plan de Mobilité Simplifié n'est pas un document opposable. Il n'a d'effet que par la volonté des parties de l'appliquer.

A travers la rédaction de ce document, la collectivité cherche à rendre effectif le droit à la mobilité pour tous, soit répondre aux enjeux sociaux de la mobilité (accès à l'emploi, aux services...), dans le respect d'un développement équilibré et durable. Il est :

- **Adapté au territoire** : il est conçu localement par les acteurs du territoire, il reflète les spécificités, les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis ;
- **Partenarial** : il couvre l'ensemble du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et s'articule avec les territoires voisins. Il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration ;
- **Transversal** : il prend en compte l'ensemble des politiques publiques tel que l'urbanisme, l'action social, le développement économique, le développement touristique...

1.3.2. Réunions et concertation

Un premier diagnostic territorial avec une phase de concertation a eu lieu sur le territoire en 2021/2022 via le programme Mobili'Terre. Des jeunes en services civiques sont allés à la rencontre des habitants. Ils ont mené 23 actions de sensibilisation, ont tenu des permanences mobilité dans les Maison France Services et ont lancé un questionnaire. Ce diagnostic étant toutefois relativement succinct, il a été décidé de le compléter.

En septembre 2024, souhaitant transformer la mobilité sur son territoire, la collectivité a décidé de lancer une étude sur l'organisation des transports. La première phase de l'étude a permis de réaliser un état des lieux des transports existants, et d'alimenter, consolider la réflexion autour du transport collectif, par un diagnostic, des orientations et la structuration de la gestion et du financement des services. Afin de travailler de manière transversale et multi-partenariale, différentes réunions ont été organisées. Divers temps d'échange ont eu lieu lors de la phase diagnostic du mois de septembre au mois de décembre 2024 :

- Commission mobilité¹ – 8 octobre 2024
- Visites terrain – 15 et 16 octobre 2024

¹ Commission mobilité : instance communautaire composée de 8 élus

- COPIL n°1² – 16 octobre 2024
- Atelier de concertation³ – 16 octobre 2024
- COTECH⁴ – 18 novembre 2024
- COPIL n°2 – 5 décembre 2024

Une dizaine d'entretiens ont également été menés avec les partenaires du territoire d'octobre à novembre 2024. La synthèse des entretiens est disponible en annexe (7.1) :

| | |
|--|--|
| Communes gestionnaires | <ul style="list-style-type: none"> - Commune de Besse - Commune du Mont-Dore |
| Partenaires institutionnels | <ul style="list-style-type: none"> - Région Auvergne-Rhône-Alpes - Département du Puy-de-Dôme - Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne |
| Partenaires de la collectivité | <ul style="list-style-type: none"> - Office du tourisme du Sancy |
| Socio-professionnels du tourisme | <ul style="list-style-type: none"> - Village Vacances Touristra - Camping Paradis l'Europe - Camping-Village Le Pré Bas |
| Structures gestionnaires des stations de ski | <ul style="list-style-type: none"> - SAELM Super-Besse - SAELM Mont-Dore - SAELM Chastreix |
| Thermes | <ul style="list-style-type: none"> - Thermes du Mont-Dore (n'a pas répondu aux sollicitations de la collectivité) - Thermes de La Bourboule |
| Principaux employeurs du territoire | <ul style="list-style-type: none"> - Hôpital du Mont-Dore - Sources du Mont-Dore en Auvergne (n'a pas répondu aux sollicitations) - Dischamps – Laiterie de La Montagne |
| Les intercommunalités voisines | <ul style="list-style-type: none"> - Dôme Sancy Artense - Agglo Pays d'Issoire - Mond'Arverne Communauté - Hautes Terres Communauté |
| Les associations liées à la mobilité | <ul style="list-style-type: none"> - Plateforme Mobilité 63 - Covoiturage Auvergne |

² Un comité de pilotage a été instauré dans le cadre de l'étude mobilité. Il est composé de 41 membres : Sous-préfecture, services de l'Etat, Région, Département, Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne, associations, communes, office de tourisme

³ Un atelier de concertation a eu lieu dans le cadre de l'étude mobilité

⁴ Un comité technique a été mis en place dans le cadre de l'étude mobilité. Il regroupe 14 membres : communes gestionnaires de transport, office de tourisme, services de l'Etat, Département, Région

Afin de compléter la connaissance sur les besoins de mobilité, un questionnaire à destination des acteurs institutionnels, associations et des communes a été envoyé en juin 2025 en partenariat avec la Plateforme Mobilité 63 :

| | |
|--------------|--|
| Institutions | <ul style="list-style-type: none"> - Espaces France Services - Centre Intercommunal d'Action Sociale - Service de Soins Infirmiers A Domicile - Maison des solidarités - Mission locale - France travail - CAP emploi - Centres Locaux d'Information et de Coordination - CAF |
| Associations | <ul style="list-style-type: none"> - Laser Emploi - Secours populaire du Sancy (Besse) - Amicale Laïque (Chambon-sur-Lac) - Amicale des Boinchoux (Mont-Dore) - Club accueil et amitiés (La Bourboule) - Secours catholique (La Bourboule) |
| Communes | <ul style="list-style-type: none"> - Les 20 communes du territoire |

1.3.3. Documents disponibles

Depuis plusieurs années, différentes études ont été menées sur le territoire permettant de disposer de documents stratégiques et de diverses données à exploiter.

❖ TEAMM Sancy – Etude sur les mobilités en zone de montagne - 2016

Cette étude menée par le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne en 2016 porte sur la mobilité domicile-travail des saisonniers. Le Parc a souhaité se saisir de cette thématique, les déplacements représentant 62% des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire du Parc. Les enjeux de mobilité ont donc été intégrés dans la charte 2013-2025. Des questionnaires ont été distribués auprès des saisonniers (100 personnes), et des entretiens ont été réalisés avec les acteurs locaux.

❖ La démarche Atelier des territoires - 2021

L'atelier des territoires est une démarche partenariale de co-production d'un projet de territoire s'étant déroulé en 2021 en parallèle du lancement du programme Petites Villes de Demain. Cette étude a été rythmée par trois temps forts d'ateliers : un atelier 1 d'immersion, un atelier 2 pour débattre de la stratégie, un atelier 3 pour penser les projets et préciser les actions venant alimenter la feuille de route. Les enjeux de transition en moyenne montagne ont été abordés avec notamment la thématique suivante : vivre la montagne au quotidien en abordant la transition énergétique au travers

de la réhabilitation du parc immobilier (hébergements touristiques, habitat privé) couplée aux questions des mobilités.

❖ Mobili'terre – 2021 à 2023

Le programme Mobili'terre « Les territoires ruraux s'engagent pour développer la mobilité durable » a été lancé en 2020 par Unis-Cité et l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF) dans le cadre du dispositif des Certificats d'Economie d'Energie (CEE). Le programme s'est déroulé de 2021 à 2023 selon 3 phases successives :

- Phase de diagnostic : étude des pratiques de mobilité des habitants à l'aide d'un questionnaire ;
- Phase de sensibilisation et d'information : animation d'ateliers sur la mobilité durable et solidaire qui ont permis de toucher près de 600 personnes via des permanences à la Maison France Services au Mont-Dore et à Besse, auprès du collège Pavin, présence sur les marchés de Murol, de Besse et du Mont-Dore ;
- Phase d'émergence : construction de solutions de mobilité avec les habitants et accompagnement de la collectivité dans leur mise en œuvre.

❖ Convention Territoriale Globale – 2022

La convention territoriale globale (CTG) est une démarche stratégique partenariale menée par la collectivité afin de favoriser le maintien et le développement des services aux familles. Quatre objectifs principaux sont identifiés (voir annexe - 7.2) :

- Aider les familles à concilier vie familiale, vie professionnelle et vie sociale ;
- Faciliter la relation parentale, favoriser le développement de l'enfant et soutenir les jeunes ;
- Créer les conditions favorables à l'autonomie, à l'insertion sociale et professionnelle ;
- Accompagner les familles pour améliorer leur cadre de vie et leurs conditions de logement.

Lors de la phase diagnostic réalisée en 2021/2022, la mobilité a été identifiée comme un enjeu, et une variable importante pour répondre aux objectifs identifiés. La question principale est la suivante : comment accéder aux services qui permettent de soutenir la population, de favoriser le maintien sur le territoire, et d'attirer de nouveaux ménages ?

Des questionnaires ont été distribués dans les collèges à la rentrée 2024 afin de connaître les pratiques de mobilité des collégiens.

❖ Etude EMC2 – 2022 à 2025

EMC² est une enquête qui fait la photographie à une période donnée des mobilités des habitants d'un territoire. Elle répond aux questions : Qui se déplace ? Combien de fois par jour ? Pour quoi faire ? De quelles façons ?

Dans le Sancy ce sont 160 personnes qui ont été interrogées de différents âges, sexes, activités et zones fines de résidence qui représentent la population totale du secteur.

❖ Etude Lac Chambon – 2023 à 2024

Le Département du Puy-de-Dôme a mené en 2023 une étude sur le Lac Chambon dressant le bilan du fonctionnement actuel du lac selon les saisons à travers ses atouts et ses dysfonctionnements. Le

diagnostic réalisé a permis de construire collectivement une vision partagée pour le développement du lac, et de construire un plan d'action à court, moyen et long terme.

❖ **Etude de terrain covoitfrage – CD63 - 2024**

Le Département du Puy-de-Dôme a mené en 2023 une enquête terrain pour recenser les aires de covoitfrage du territoire. Des fiches techniques ont été transmises pour présenter le niveau d'aménagement des aires.

❖ **Etude d'opportunité, de faisabilité et assistance à maîtrise d'ouvrage pour l'organisation des transports sur le territoire de la Communauté de communes du Massif du Sancy – 2024 / 2025**

Le Communauté de communes a lancé en septembre 2024 une étude sur la mobilité qui a permis de finaliser le diagnostic du territoire et de travailler sur la mise en place d'offres. Ainsi, de multiples actions ont eu lieu sur le territoire :

- Visite de terrains
- Entretiens
- Enquêtes
- Animations auprès de la population

Les résultats sont détaillés ci-après dans le document.

1.3.4. Phasage

La rédaction du Plan de Mobilité Simplifié s'organise en 4 phases :

- Phase 1 : cadrage et lancement de la démarche (avril 2024)
- Phase 2 : diagnostic (mai 2024 – août 2025)
- Phase 3 : orientations stratégiques (janvier – août 2025)
- Phase 4 : déclinaison opérationnelle (septembre 2025 – ...)

1.4. Une articulation des différentes politiques de la collectivité

1.4.1. Programme Petites Villes de Demain

1.4.1.1. Renforcer l'attractivité des communes centres pour limiter les déplacements en dehors du territoire

Dans le cadre de la candidature Petites Villes de Demain portée par la Communauté de communes, une stratégie de territoire a été élaborée :

- « **Le territoire ressource comme source de stratégie** » en misant sur la valorisation de ses ressources et du patrimoine avec le Parc du Sancy (comme figure de projet) ;
- « **Habiter et travailler pour un territoire du quotidien plus équilibré et autonome** (comme finalité) » : favoriser l'accueil d'habitants permanents, la structuration d'une offre de service et de commerces de proximité, le déploiement de secteurs d'activités complémentaires allant dans le sens des transitions ;

- « **La gouvernance et la planification pour une solidarité et une coopération territoriale** (comme moyen) » : spatialisation des enjeux pour l'affirmation de projets pilotes et démonstrateurs, mutualisation des équipements et des moyens, complémentarité des activités...

En vertu de cette stratégie, un plan d'action a été défini à travers 4 axes :

- *A. Améliorer l'habitabilité des communes dites « pôles »*
 - Améliorer la qualité des logements (orientation 1)
 - Créer une nouvelle offre d'habitats adaptés aux besoins (orientation 2)
- *B. Favoriser la revitalisation des commerces des centres-bourgs*
 - Relocalisation de la consommation (orientation 1)
 - Protection du commerce local (orientation 2)
- *C. Valoriser le patrimoine architectural et naturel des espaces publics*
 - Réhabilitation des friches communales (orientation 1)
 - Diversification de l'offre culturelle (orientation 2)
 - Revalorisation du patrimoine architectural et historique local (orientation 3)
 - Développement agricole durable du territoire (orientation 4)
- *D. Développer de nouveaux services de proximité*
 - Création d'une offre de mobilité durable et inclusive (orientation 1)
 - Renforcement des services (orientation 2)

L'ensemble de ces actions doit permettre de renforcer les fonctions de centralité des communes Petites Villes de Demain (Besse, La Bourboule, Le Mont-Dore) au bénéfice de la qualité de vie des habitants et des territoires alentours. En effet, l'attractivité touristique du Massif du Sancy a un fort impact sur les communes du territoire, créant une bonne dynamique économique. L'impact sur l'habitat, est lui relativement négatif, avec une distorsion du marché immobilier. Très peu de logements à la vente ou à la location à l'année sont accessibles à la population locale à cause des prix élevés et du manque de logements disponibles. Certains ménages résident donc en dehors des communes centres, ou de la communauté de communes, s'éloignant ainsi des services et augmentant les besoins de mobilité. Afin de pallier cette problématique, la Communauté de communes a mis en place une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat sur les communes de Besse, du Mont-Dore et La Bourboule, pour inciter à rénover les logements vacants et créer du logement à l'année.

1.4.1.2. Créer une offre de mobilité pour permettre aux habitants d'accéder aux services

La mobilité est un sujet fondamental au sein des territoires ruraux. Aussi, la stratégie d'attractivité développée par la Communauté de communes prend en compte cette thématique, notamment à travers l'axe D de la stratégie Petites Villes de Demain « Développer de nouveaux services de proximité ». En effet, la mobilité est déterminante pour les habitants afin qu'ils puissent accéder aux commerces, aux services et aux emplois du territoire. C'est un facteur d'attractivité influant sur l'installation de nouveaux habitants et sur le maintien de la population existante.

De même, les modes de déplacements ont évolué. La perte de commerces dans les villages et le regroupement des services publics dans les communes centres ont contraint la population à effectuer

de nouveaux déplacements. De plus en plus d'habitants se retrouvent ainsi en « précarité mobilité ». Les trajets quotidiens, réalisés presque en quasi-exclusivité en voiture, engendrent des dépenses conséquentes (carburant, assurance, amortissement et entretien du véhicule), qui peuvent être quatre fois plus élevées qu'en zone urbaine. Le budget transport peut représenter jusqu'à 20 % des dépenses d'un ménage, augmentant ainsi sa vulnérabilité. Cette vulnérabilité entraîne des conséquences sociales importantes sur certaines catégories de population avec un renoncement à se déplacer, renforçant l'isolement et la précarité. Les seniors de plus de 65 ans en perte d'autonomie et de moyens et les jeunes de moins de 25 ans sont principalement touchés.

La mobilité étant liée au bien vivre des habitants, il est essentiel de proposer des solutions répondant aux besoins de l'ensemble de la population. Par conséquent, la collectivité souhaite optimiser les transports existants et développer de nouvelles offres, ceci afin de conforter l'attractivité globale du territoire, et notamment des communes centres.

1.4.1. Office du tourisme du Massif du Sancy – Déploiement de transports collectifs

La politique mobilité du territoire est à corrélérer avec la stratégie touristique déployée par l'office du tourisme Massif du Sancy. Les comportements des touristes tendent à évoluer avec une demande de plus en plus observée pour des séjours « sans voitures ». Le déploiement de transports alternatifs à la voiture individuelle est ainsi un enjeu. La Communauté de communes Massif du Sancy s'engage dans l'élaboration d'une politique mobilité visant à proposer des solutions alternatives à la voiture solo aux usagers de son territoire, en déployant notamment les transports collectifs et les modes actifs.

2. Portrait sociodémographique du territoire

2.1. Un territoire de moyenne montagne avec une faible densité de population

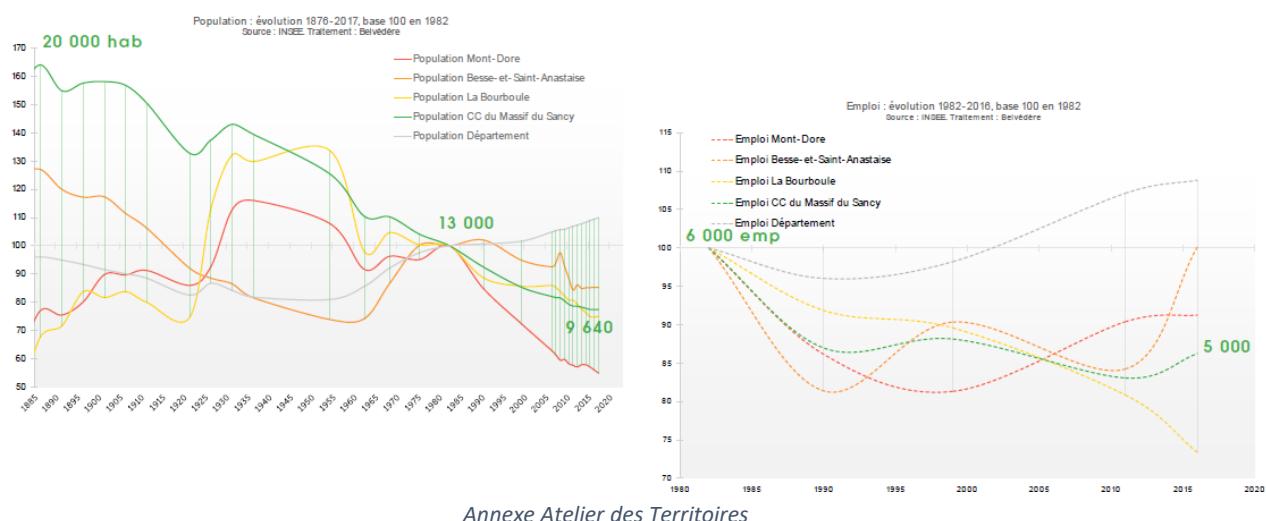
La géographie du territoire est un élément important à prendre en compte puisque le relief impacte fortement les pratiques de mobilité. Les bassins de vie s'organisent autour des reliefs.

2.1.1. Un territoire rural hétérogène

La Communauté de communes du Massif du Sancy est composée de 20 communes représentant un total de 9 816 habitants (données 2021) avec une faible densité de population.

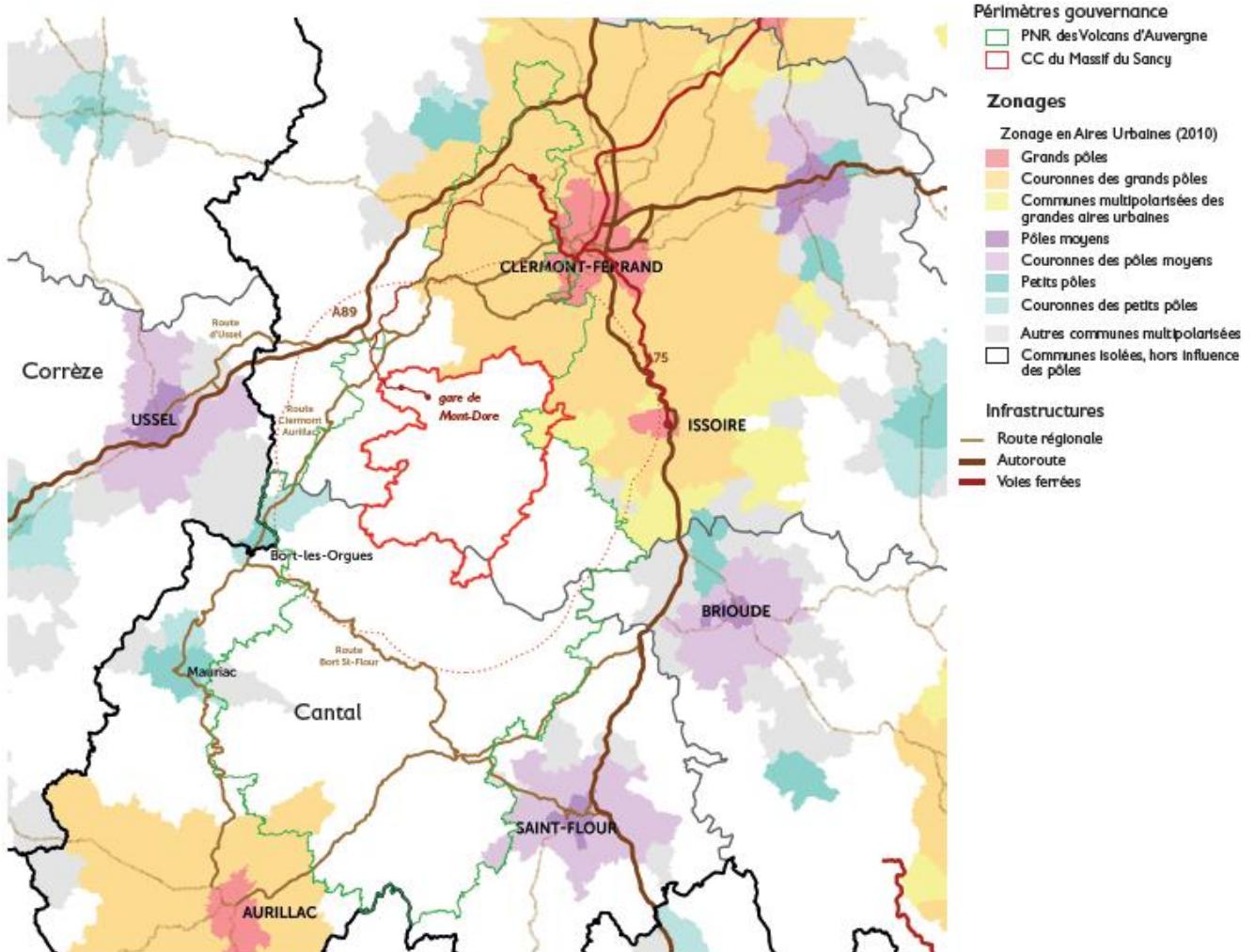
Sur le territoire, la population a été divisée par deux en un siècle, et est passée sous la barre des 10 000 habitants à la fin du XXI^{ème} siècle... L'emploi reste cependant relativement bien développé et stationnaire.

TRAJECTOIRES HABITANTES, POPULATIONS ET EMPLOIS



Les caractéristiques du territoire sont les suivantes :

- En limite d'aires urbaines (de Clermont et d'Issoire), avec une seule commune multipolarisée (Saint-Diéry) ;
- Dans une position médiane au cœur du PNR des Volcans d'Auvergne, entre la chaîne des Puys au Nord et les Monts du Canal au Sud ;
- Au Sud du Puy-de-Dôme, au contact du Cantal (avec une commune Cantalienne, Montgreleix) ;
- A 1H de voiture à peine de Clermont, Issoire et Ussel, à près de 2H d'Aurillac ;
- A cheval sur deux zones d'emplois, celles de Clermont et d'Issoire ;
- Traversé par aucune grande infrastructure de transport, mais avec deux autoroutes (A89 et A75) et deux Nationales (Clermont - Aurillac et Bort-les-Orgues - Saint-Flour) proches ;
- A noter la présence de la ligne SNCF Volvic – Mont Dore, qui n'a plus qu'un usage logistique aujourd'hui.



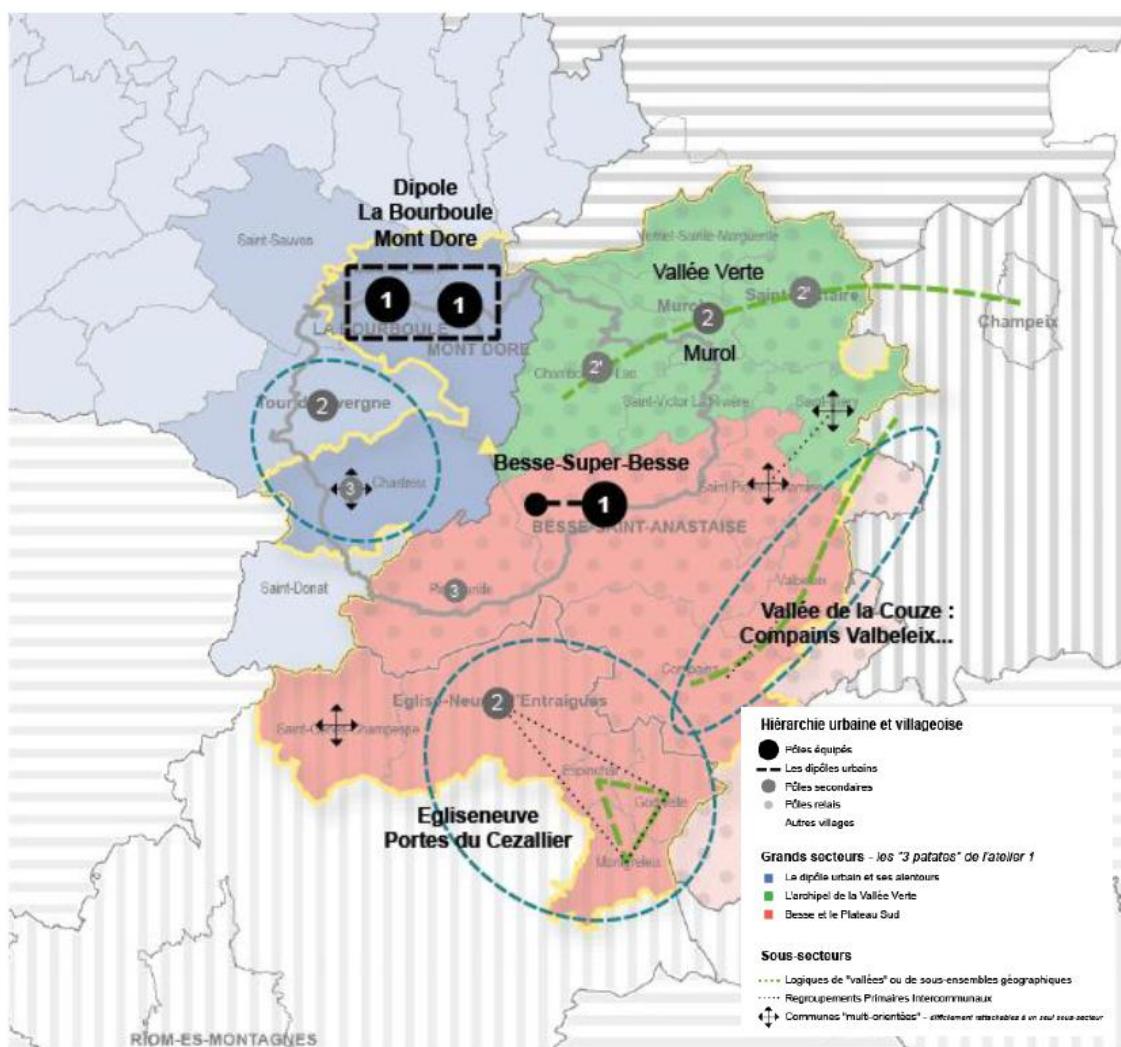
Un territoire rural composé :

- une moitié de communes de moins de 300 habitants ;
- 8 communes comprises entre 300 et 1000 habitants : Murat-le-Quaire, Murol, St-nectaire, Saint-Diéry, Egliseneuve d'Entraigues, Picherande, Chambon-sur-Lac, Vernet-Sainte-Marguerite) ;
- 3 communes de plus de 1000 habitants : La Bourboule (1739 en 2022), Le Mont-Dore (1200 en 2022) et Besse-Saint-Anastaise (1445 en 2022) ;

Il n'existe aucune unité urbaine au sens de l'INSEE (2000 habitants). Toutefois, la spécificité de la "conurbation" de La Bourboule, Mont-Dore et Murat-le-Quaire cumule 3 600 habitants au total.

Le territoire est relativement hétérogène avec une partie plus "urbaine" et connectée au Nord et une partie plus rurale et "reculée" au Sud. L'unité du territoire se matérialise notamment par le "tour du Sancy", qui dessert les principaux pôles, et notamment La Tour D'Auvergne qui relève de la communauté de communes limitrophe Dôme Sancy Artense.

ANNEXE GRAPHIQUE



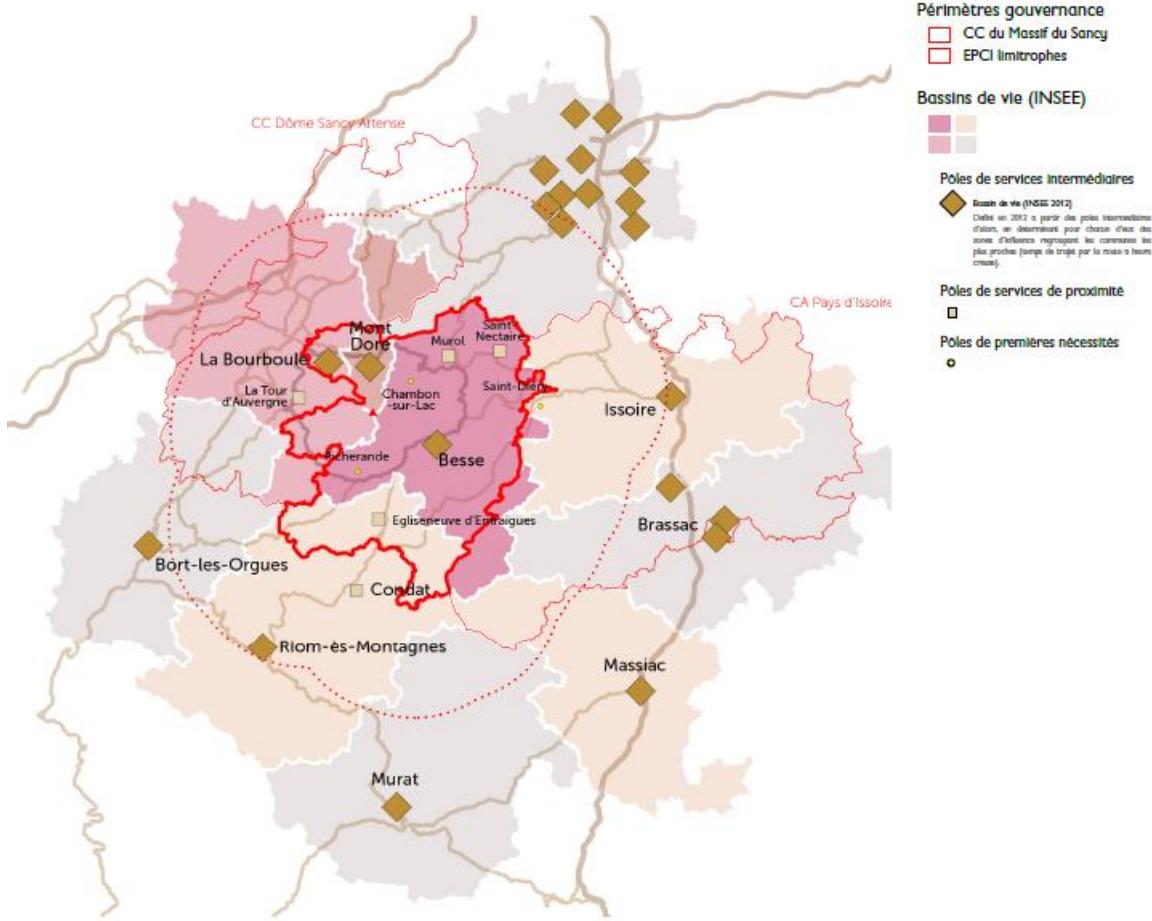
Annexe Atelier des Territoires

2.1.2. Un territoire rural composé de trois bassins de vie

Le territoire se décompose en trois "bassins de vie"⁵. On identifie :

- les bassins de Mont-Dore et de La Bourboule n'en formant qu'un seul, bicéphale et dépassant les concours de la communauté de communes ;
- le bassin de vie de la Vallée Verte, également couvert par l'attractivité de la commune de Besse ;
- le Bassin de vie de Besse. La partie Sud du territoire est également couverte par l'aire d'influence de Riom-Es-Montagne.

⁵ Au sens de l'INSEE, c'est à dire " le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants".



Annexe Ateliers des Territoires

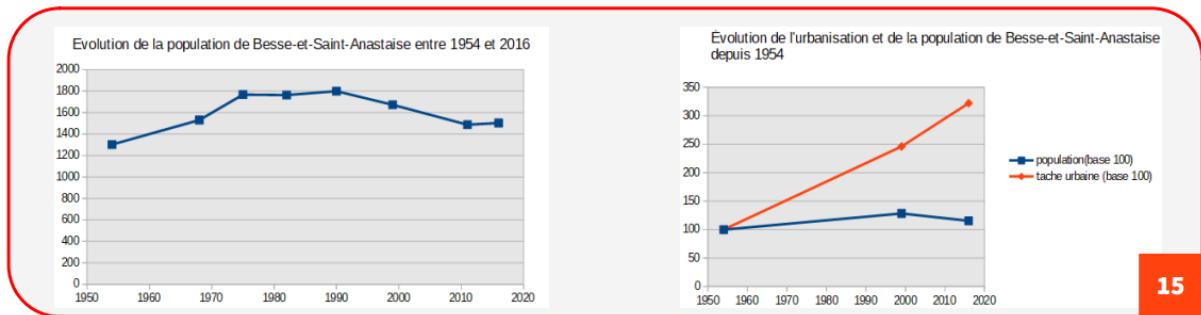
2.1.3. Des villes centres ayant connu une forte extension urbaine mais avec une population en baisse

Depuis plusieurs années, l'étalement urbain touche de plus en plus les petites et moyennes communes, correspondant à un « éparpillement » de la population. L'usage de la voiture facilitant la mobilité a participé à ce processus de dispersion. Ce phénomène interroge les conditions d'accessibilité aux services de proximité pour les ménages les plus vulnérables et les moins mobiles.

2.1.3.1. Besse

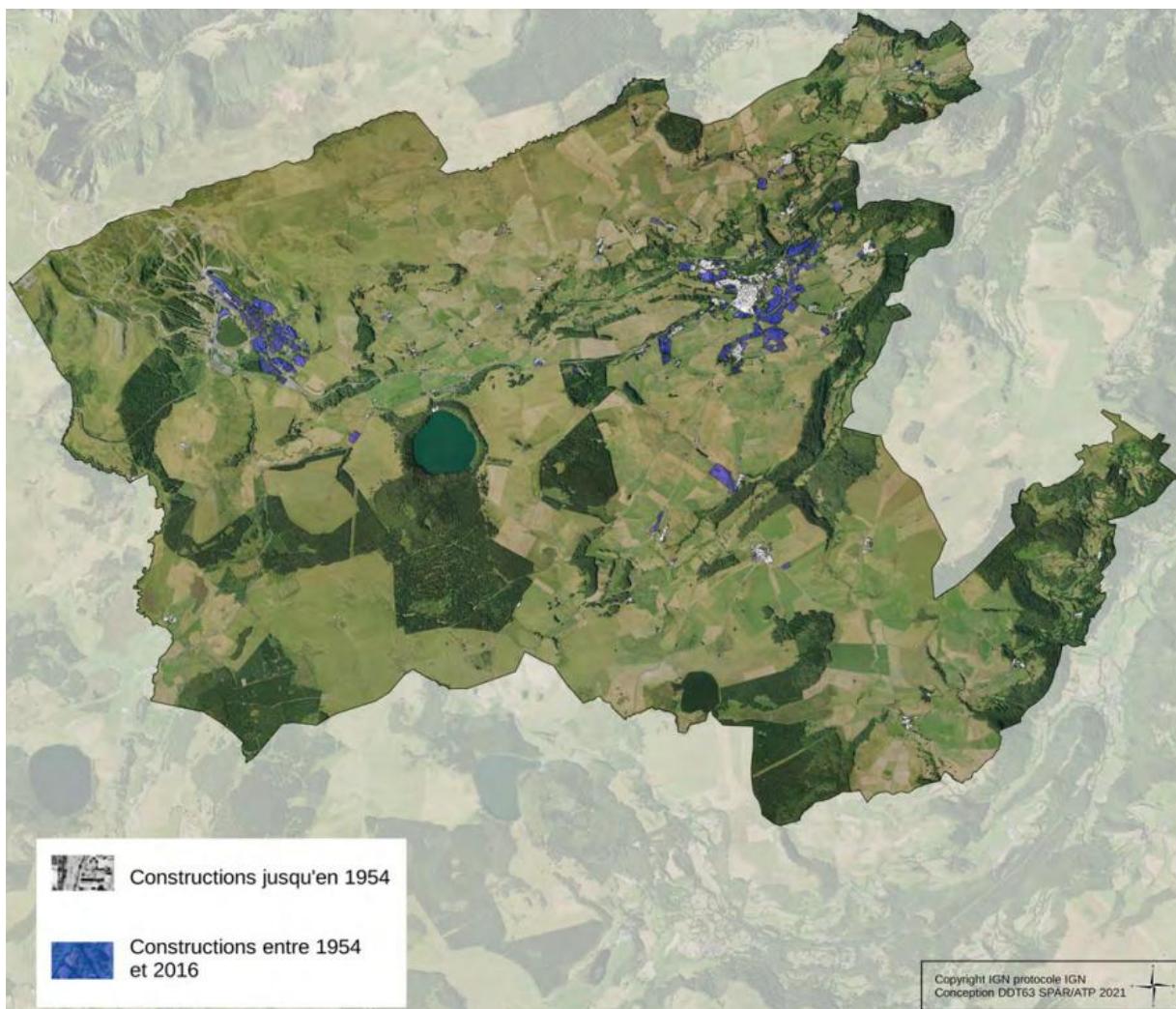
En 60 ans, la commune de Besse-et-Saint-Anastaise a vu sa population augmenter de 38 % (+500 habitants) entre 1954 et 1990 avant d'amorcer une baisse de 16 % (-300 habitants) entre 1990 et 2016. Le tourisme, et notamment la création de la station de sports d'hiver de Super-Besse en 1961, a permis de redynamiser la commune qui était sur un déclin démographique depuis 1880.

Dans le même temps, la tache urbaine a augmenté d'environ 220 % : de 42,1 ha en 1954 à 135,73 ha en 2016. Il est à noter que la station de Super-Besse représente à elle seule une augmentation de 77 % de la tache urbaine de 1954, soit 32,5 ha. Cette consommation d'espace se répartit à 22 % (20,7 ha) pour les activités industrielles, commerciales ou agricoles et à 78 % (72,9 ha) pour l'habitat résidentiel, mais surtout touristique.



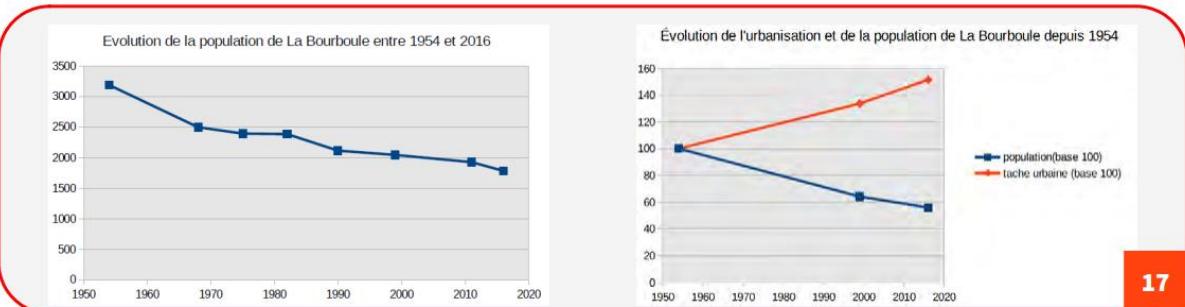
La commune s'est surtout développée à l'est et au sud du bourg que ce soit pour les zones industrio-commerciales aux abords de la route départementale 978 ou d'habitats plus au sud (sous forme d'habitats pavillonnaires), sans oublier l'impact fort de la création de la station de sport d'hiver de Super-Besse.

La commune s'est dotée d'une zone industrielle et commerciale en entrée de ville le long du « contournement » de Besse d'une superficie totale de 4,2 ha le long de la RD978. A l'ouest du bourg, l'entreprise de la Compagnie des Fromages et RichesMonts s'étend sur 1,3 ha. Un supermarché a été créé au sud immédiat du bourg d'une surface de 0,8 ha avec un accès aisément accessible du centre-bourg.



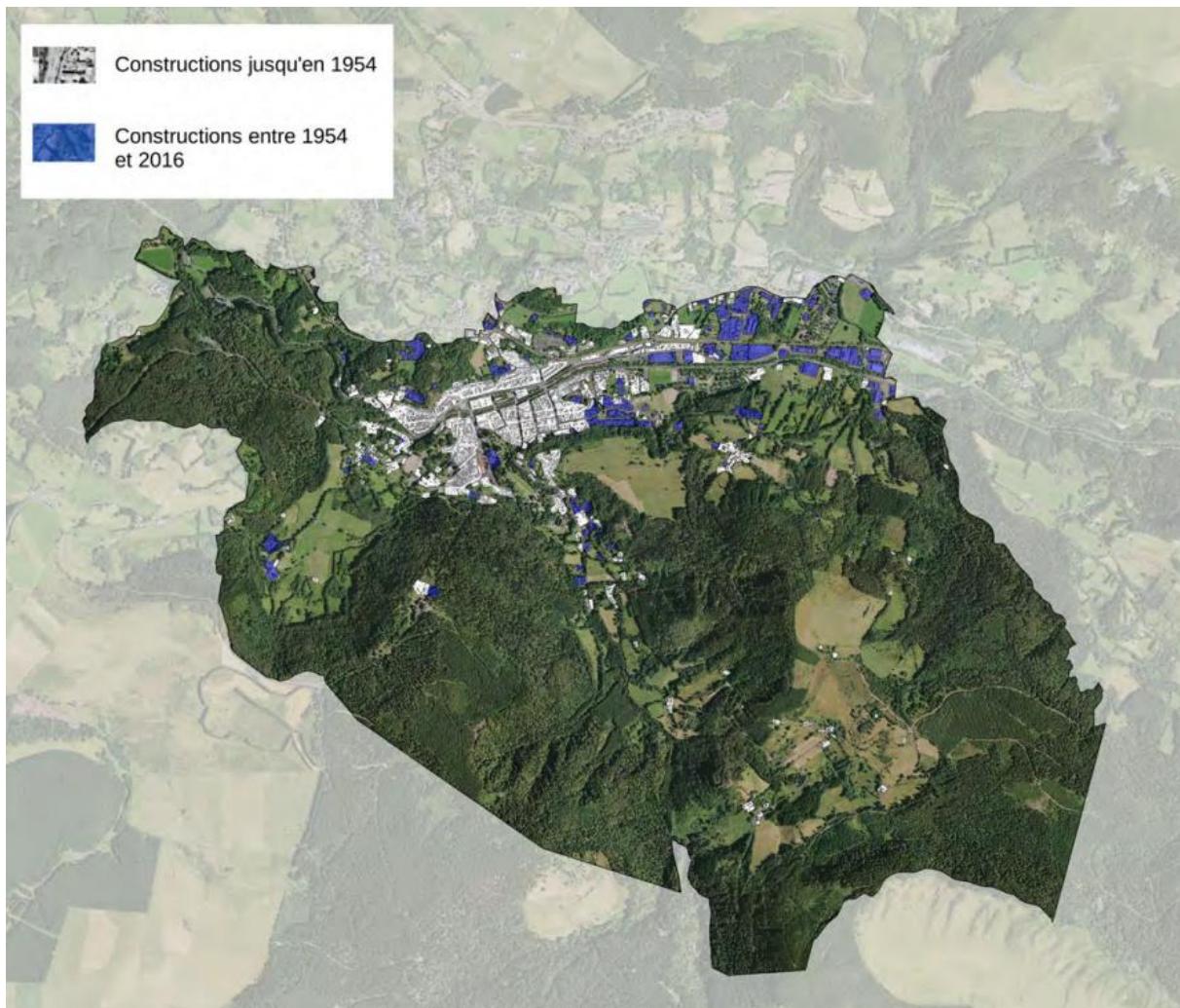
2.1.3.2. La Bourboule

En 1954, la commune de La Bourboule, de par son thermalisme ancien, possède déjà une urbanisation très développée. En 60 ans, la commune a vu sa population diminuer de 44 % passant de 3 187 habitants en 1954 à 1782 en 2016. Dans le même temps, la tache urbaine a augmenté d'environ 51 % : de 54,6 ha en 1954 à 82,7 ha en 2016.



La commune s'est surtout développée en bande côté est, le long de la route départementale. Cette consommation d'espace de 28,1 ha se répartit à 21 % (5,9 ha) pour les activités industrielles, commerciales ou agricoles et à 79 % (22,2 ha) pour l'habitat résidentiel mais aussi touristique.

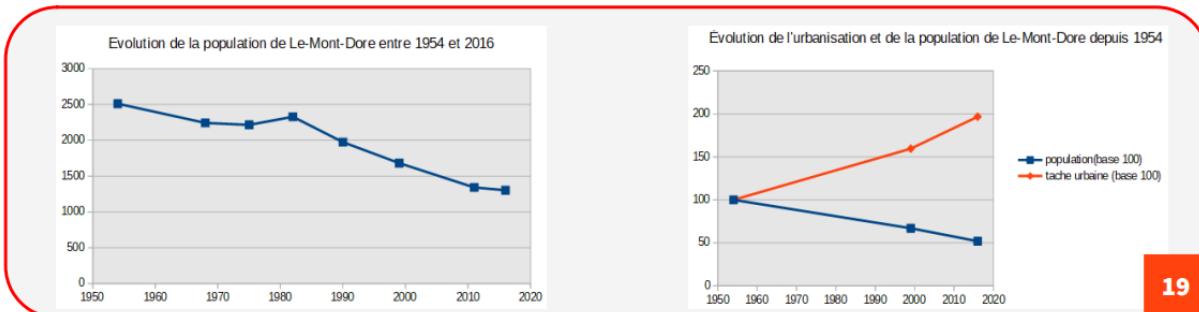
Il est à noter que la commune s'est dotée de deux supermarchés en entrée de ville (en direction de la commune du Mont-Dore) d'une superficie totale de 1,6 ha le long de la RD130.



2.1.3.3. Le Mont-Dore

En 1954, la commune de Le Mont-Dore, de par son thermalisme très ancien, notamment depuis le début des années 1800 pour les bâtiments actuellement visibles, et l'attrait du ski depuis le début des années 1900, possède une urbanisation très développée.

En 60 ans, la commune a vu sa population diminuer de 48 % passant de 2 511 habitants en 1954 à 1 303 en 2016. Dans le même temps, la tache urbaine a augmenté d'environ 98 % : de 33,2 ha en 1954 à 66 ha en 2016.



Cette consommation d'espace de 32,8 ha se répartit à 15,8 % (5,2 ha) pour les activités industrielles, commerciales ou agricoles, notamment la société Sources du Mont-Dore en Auvergne (SMDA) pour 2ha au nord-ouest la commune jouxtant La Bourboule et à 84,2 % (27,6 ha) pour l'habitat résidentiel mais aussi touristique.

Le développement d'habitat non touristique s'est plutôt développé au nord (secteur des Marais) et dans une moindre mesure à l'ouest du bourg (les Vergnes et le hameau de Rigolet haut). Quant aux constructions liées au tourisme, on les retrouve plutôt au sud du bourg, plus à proximité relative du départ des pistes de ski. Cette urbanisation a eu lieu majoritairement dans la vallée de la Dordogne.



2.1.4. Un territoire touristique attractif impliquant l'accueil d'une population nombreuse

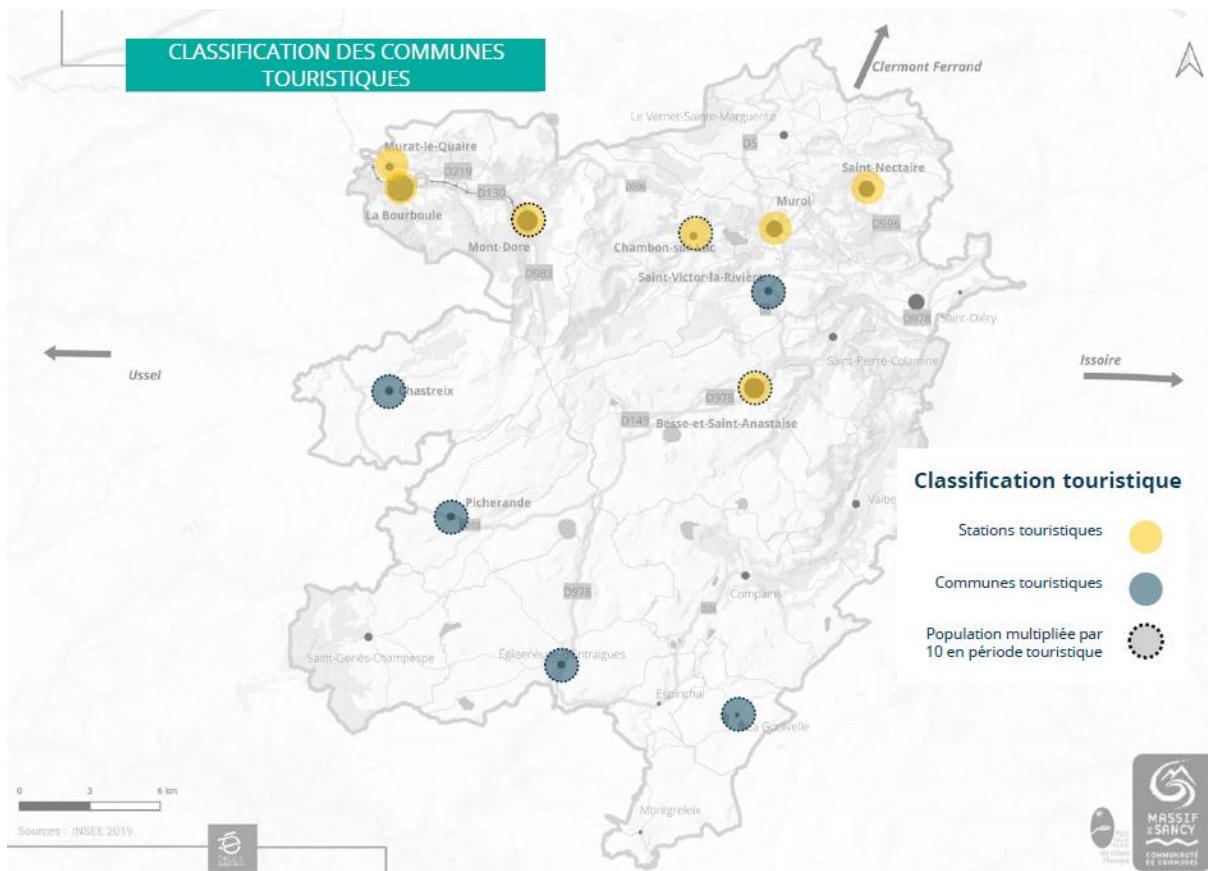
L'économie de la communauté de communes est principalement basée sur le tourisme. C'est par l'activité thermale avec un accès en train vers Le Mont-Dore que le tourisme s'est développé dans le massif et que d'autres pratiques, telles que le ski et la randonnée, ont émergé, dès le début du XX^{ème} siècle.

Aujourd'hui, "Le Sancy" est une destination attractive qui attire un public large, grâce à une offre très diversifiée. Les clientèles (touristes et excursionnistes) sont principalement françaises et de proximité.

Le Massif du Sancy accueille de plus en plus d'activités touristiques en toutes saisons grâce à ses stations classées de tourisme, qu'elles soient thermales, vertes ou de sports d'hiver :

- 2 stations thermales : La Bourboule et Le Mont-Dore ;

- 6 communes classées « stations touristiques » : La Bourboule, Le Mont-Dore, Murat-le-Quaire, Chambon-sur-Lac, Murol, Saint-Nectaire et Besse-et-Saint-Anastaise ;
- 5 communes classées « commune touristique » : La Godivelle, Chastreix, Picherande, Egliseneuve-d'Entraigues et Saint-Victor-la-Rivière.



Plusieurs facteurs ont conduit le Massif du Sancy, au fil des années, à diversifier son offre pour :

- attirer un public plus large et prolonger la saison touristique ;
- mieux utiliser les infrastructures existantes et rentabiliser les investissements (par exemple, en été, les pistes de ski peuvent être utilisées pour le VTT ou le trail) ;
- rester compétitif face à la concurrence des destinations touristiques de plus en plus fortes ;
- s'adapter au changement climatique (faible enneigement, fortes chaleurs...).

La destination est donc passée d'une logique "2 saisons" à une logique "4 saisons" avec une offre d'activités multi-saisonnalité :

- Hiver : 3 domaines skiables, 75 pistes de ski alpin, 250 km de pistes de ski nordique, 160 km de sentiers raquettes ;
- Été : 3 sites de baignade surveillés, 3 réserves naturelles nationales, 670 km de sentiers pédestres, 570 km de sentiers VTT balisés, deux stations thermales (La Bourboule et Le Mont-Dore).

La particularité du territoire réside ainsi dans sa destination touristique. Le taux de fonction touristique est très important, avec un doublement de la population dans la quasi totalité des communes, avec un rapport supérieur à 10 dans les communes du Mont-Dore, Besse, Chambon, Chastreix, Picherande,

Egliseneuve et même Saint-Victor-la-Rivière et La Godivelle. Il existe une forte saisonnalité, et donc une variation de la population importante.

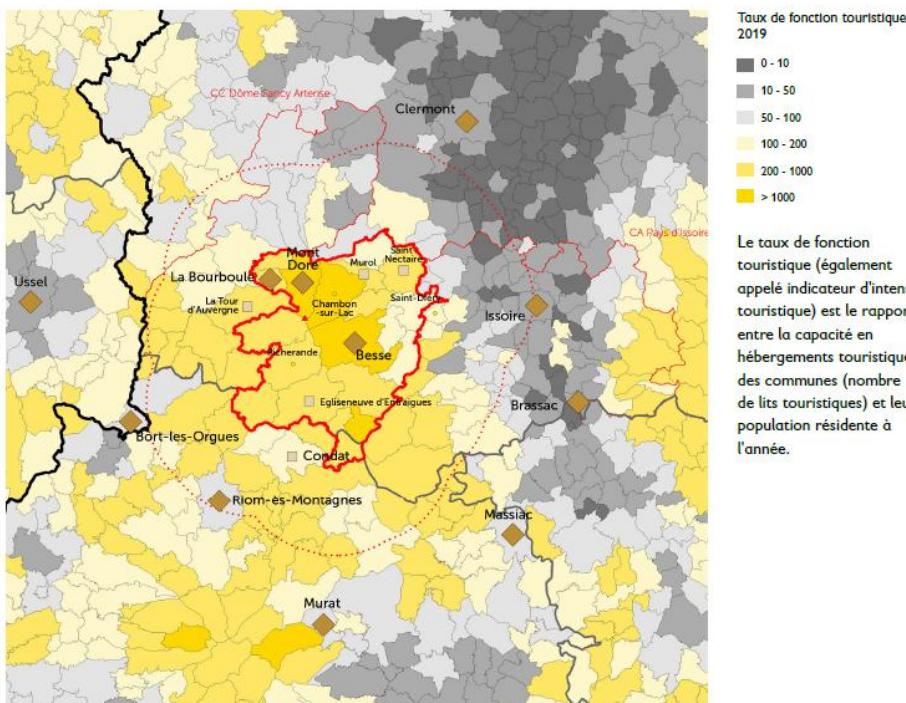
INTENSITE TOURISTIQUE

| | Mont Dore | Bourboule Murat-le-Quaire | Besse / Super Besse | Murol Chambon/Lac St-Nectaire St-Victor-la-Rivière | Chastreix / Picherande |
|----------------------|-------------|------------------------------|------------------------|---|---------------------------|
| Janvier | 4,54 | 1,83 | 7,04 | 2,35 | 8,93 |
| Vacances hiver | 12,67 | 5,81 | 14,19 | 4,07 | 17,70 |
| Vacance de Printemps | 6,31 | 2,99 | 1,95 | 1,97 | 2,13 |
| Mai | 8,25 | 3,74 | 2,27 | 3,32 | 6,95 |
| Juin | 8,25 | 4,24 | 2,75 | 3,99 | 7,79 |
| Juillet | 11,44 | 6,06 | 7,04 | 6,09 | 11,19 |
| Août | 13,91 | 7,14 | 10,06 | 7,66 | 18,55 |
| Septembre | 10,38 | 3,91 | 2,43 | 3,54 | 3,26 |
| Vacances de Noël | 12,32 | 5,32 | 12,92 | 6,46 | 19,12 |
| HIVER | 9,84 | 4,32 | 11,38 | 4,29 | 15,25 |
| ÉTÉ | 9,76 | 4,68 | 4,42 | 4,43 | 8,31 |

Données Office de tourisme - Année 2024

Selon la définition de l'INSEE,
l'intensité touristique est appréciée
par l'importance de la population de
vacanciers ou d'excursionnistes par
rapport à la population permanente.

Lecture du tableau : en janvier, au
Mont-Dore, la population permanente
est multipliée par 4,54.



Annexe Ateliers des Territoires

Ainsi, la baisse de la population permanente observée est nuancée par la forte fréquentation touristique sur les saisons été / hiver. On comptabilise 4 800 résidences principales pour 9 590 résidences secondaires.



RÉPARTITION DE LA POPULATION PERMANENTE DANS LE MASSIF DU SANCY

| Données INSEE "exploitation principale - 2021" | Nombre d'habitants | Résidences principales | Résidences secondaires | Superficie (en km²) | Densité de population (nb hts/km²) |
|--|--------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------------------|
| La Bourboule | 1 752 | 960 | 1 646 | 12,7 | 138,0 |
| Besse et Super Besse | 1 461 | 725 | 2 791 | 72,4 | 20,2 |
| Le Mont Dore | 1 237 | 607 | 2 446 | 35,9 | 34,5 |
| Saint Nectaire | 769 | 342 | 281 | 33,3 | 23,1 |
| Murol | 640 | 324 | 322 | 15,1 | 42,4 |
| Saint Diéry (+ Creste) | 536 | 244 | 69 | 24,1 | 22,2 |
| Murat le Quaire | 487 | 236 | 351 | 11,6 | 42,0 |
| Chambon sur Lac | 413 | 208 | 367 | 47,0 | 8,8 |
| Egliseneuve d'Entraigues | 333 | 195 | 256 | 56,3 | 5,9 |
| Vernet-Sainte-Marguerite | 320 | 141 | 46 | 25,1 | 12,7 |
| Picherande | 315 | 162 | 346 | 44,2 | 7,1 |
| Saint-Pierre-Colamine | 248 | 113 | 53 | 17,2 | 14,4 |
| Saint-Victor-la-Rivière | 245 | 119 | 106 | 18,9 | 13,0 |
| Chastreix | 231 | 109 | 208 | 45,4 | 5,1 |
| Saint-Genès-Champespe | 211 | 110 | 121 | 32,2 | 6,6 |
| Valbeleix | 138 | 59 | 59 | 22,4 | 6,2 |
| Compains | 126 | 71 | 81 | 50,8 | 2,5 |
| Espinchal | 84 | 47 | 80 | 8,9 | 9,4 |
| Montgreleix | 36 | 20 | 70 | 17,8 | 2,0 |
| La Godivelle | 16 | 9 | 34 | 16,0 | 1,0 |
| MASSIF DU SANCY | 9 598 | 4 801 | 9 733 | 607,2 | 15,8 |

| Données INSEE "exploitation principale - 2021" | Nombre d'habitants | Résidences principales | Résidences secondaires | Superficie (en km²) | Densité de population (nb hts/km²) |
|--|--------------------|------------------------|------------------------|---------------------|------------------------------------|
| Massif du Sancy | 9 598 | 4 801 | 9 733 | 607,2 | 15,8 |
| Puy de Dôme | 662 285 | 315 716 | 40 470 | 7 969,7 | 83,0 |
| Auvergne | 1 368 667 | 653 116 | 99 885 | 26 012,9 | 52,6 |
| Auvergne Rhône Alpes | 8 114 361 | 3 681 164 | 543 329 | 69 711,1 | 116,4 |

_DONNEES_CHIFFREES_SANCY_V_2025

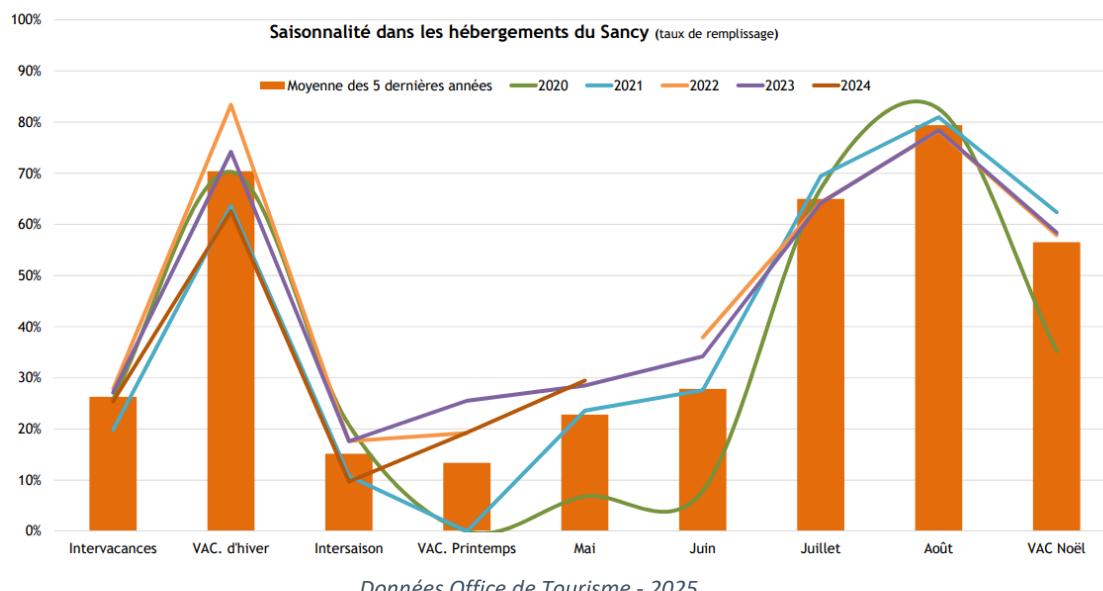
Données Office de Tourisme - 2025

Prés de
9.600
habitants

On observe les plus hauts taux de fréquentation aux mois pendant les vacances d'hiver, et les vacances d'été.



TAUX DE REMPLISSAGE DES HÉBERGEMENTS DU MASSIF DU SANCY



Données Office de Tourisme - 2025



TAUX DE REMPLISSAGE DES HÉBERGEMENTS DU MASSIF DU SANCY

Données issues des enquêtes d'opinion auprès des propriétaires d'hébergements du massif du Sancy

| | INTER VACANCES | VACANCES D'HIVER | | | | INTER SAISON | VAC Pâques | MAI | JUIN | VACANCES D'ÉTÉ | | | | | | | | SEPTEM BRE | VACANCES NOËL | | | |
|------|-------------------|------------------|-------|-------|-------|-----------------|---------------|-------|-------|----------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------|---------------|-------|-------|-------|
| | | | | | | | | | | Vacances | Juillet | Août | Sem 1 | Sem 2 | Sem 3 | Sem 4 | Sem 5 | Sem 6 | Vacances | Sem 1 | Sem 2 | |
| | | Vacances | Sem 1 | Sem 2 | Sem 3 | Sem 4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2017 | 31,9% | 74,1% | 61,0% | 91,9% | 90,9% | 59,4% | 30,4% | 23,2% | 33,8% | 39,5% | 74,6% | 74,7% | 77,7% | 74,7% | 80,9% | 82,5% | 82,8% | 85,6% | 83,1% | 79,1% | 62,6% | 33,8% |
| 2018 | 37,8% | 74,8% | 57,4% | 77,7% | 89,6% | 82,6% | 23,0% | 21,3% | 29,1% | 35,4% | 73,2% | 66,1% | 79,1% | 60,3% | 75,2% | 78,7% | 78,5% | 89,3% | 89,2% | 86,2% | 58,8% | 20,7% |
| 2019 | 26,7% | 80,1% | 91,3% | 93,7% | 81,1% | 58,5% | 22,7% | 29,7% | 30,7% | 38,8% | 67,8% | 61,3% | 74,4% | 51,8% | 61,8% | 67,6% | 70,8% | 84,1% | 83,7% | 76,4% | 56,9% | 32,9% |
| 2020 | 25,8% | 70,3% | 62,6% | 90,3% | 87,6% | 47,6% | 20,8% | 0,0% | 6,8% | 7,9% | 74,8% | 67,0% | 82,6% | 40,9% | 71,2% | 70,2% | 80,6% | 90,4% | 92,1% | 86,1% | 70,3% | 30,0% |
| 2021 | 19,8% | 63,6% | 48,9% | 63,5% | 72,1% | 69,5% | 10,8% | 0,0% | 23,6% | 27,6% | 75,2% | 69,5% | 81,0% | 50,7% | 68,7% | 79,1% | 80,1% | 86,3% | 91,9% | 86,0% | 62,2% | 32,3% |
| 2022 | 27,8% | 83,4% | 90,4% | 95,4% | 87,8% | 59,9% | 17,6% | 19,2% | | 37,9% | 71,3% | 64,3% | 78,3% | nc | nc | nc | nc | nc | nc | nc | nc | 30,5% |
| 2023 | 27,1% | 74,2% | 59,7% | 92,1% | 90,7% | 55,1% | 17,6% | 25,5% | 28,5% | 34,2% | 71,3% | 64,2% | 78,4% | 55,1% | 63,3% | 68,1% | 73,3% | 82,6% | 79,2% | 65,0% | 35,8% | 28,7% |
| 2024 | 31,9% | 68,4% | 53,5% | 70,5% | 81,7% | 67,8% | 14,4% | 16,3% | 25,6% | 31,5% | 68,3% | 59,9% | 76,8% | 47,7% | 58,0% | 64,9% | 69,0% | 81,2% | 84,2% | 73,3% | 50,0% | 34,3% |
| 2025 | 25,4% | 62,6% | 76,9% | 76,5% | 59,6% | 37,5% | 9,7% | 19,3% | 29,5% | | | | | | | | | | | | | |

Données Office de tourisme - Année 2025

En termes d'hébergements, le Massif du Sancy dispose d'une forte capacité d'accueil qui représente 25 % de l'hébergement de l'Auvergne, soit plus de 37 000 lits marchands. En comparaison, il y a moins de 5000 lits sur l'ensemble de la Chaîne des Puys.

Il y a presque autant de lits non marchands (52%) que de lits marchands (48%). 78% des nuitées touristiques sont marchandes et 22% non marchandes, ce qui, au vu de la répartition des lits, montre qu'il y a une sous-occupation des hébergements non marchands, c'est à dire des résidences secondaires. Seulement 11% des retombées économiques sont générées par les résidences secondaires.

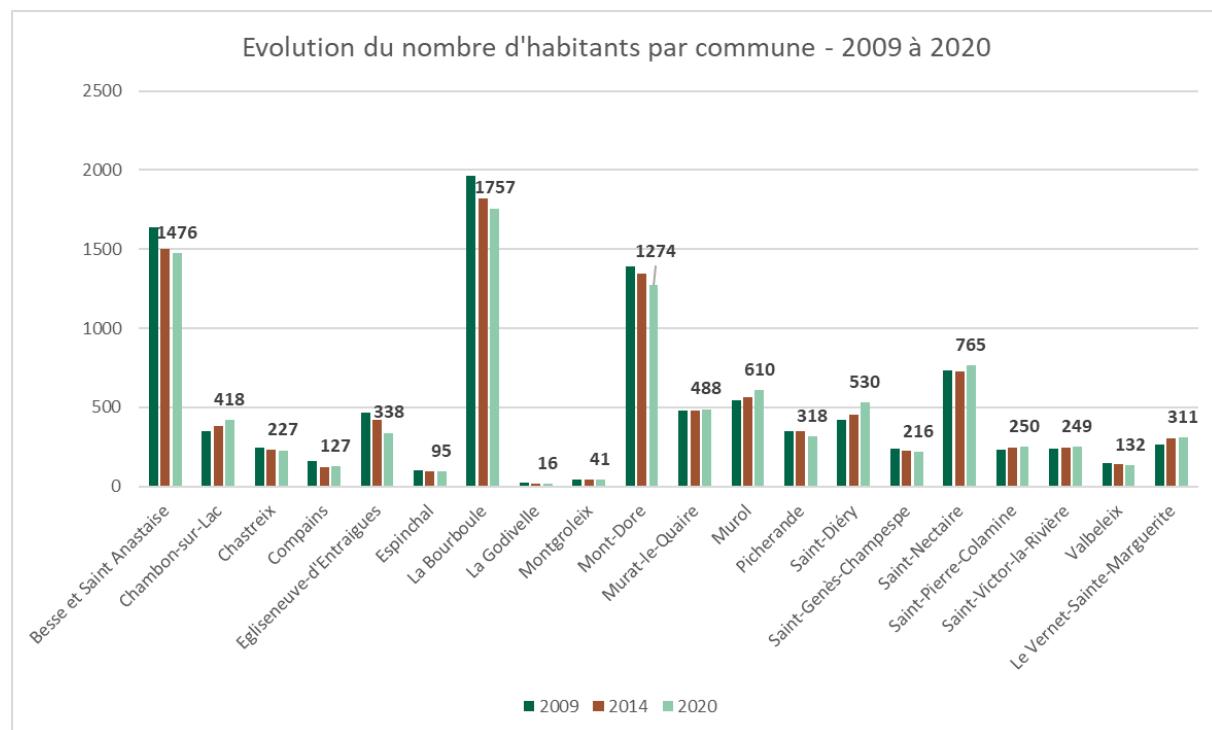
2.2. Des déplacements polarisés autour des communes centres

2.2.1. Une population et des équipements et services concentrés dans les villes centres

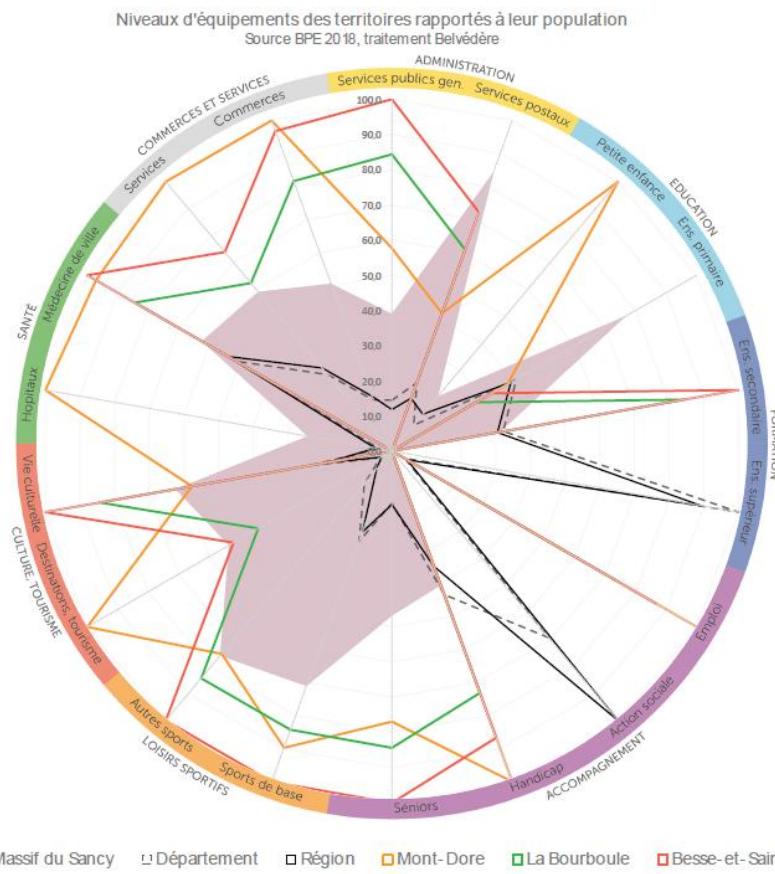
Les communes du Mont-Dore (1 274 habitants), La Bourboule (1 757 habitants) et Besse (1 476 habitants) concentrent la majorité de la population.



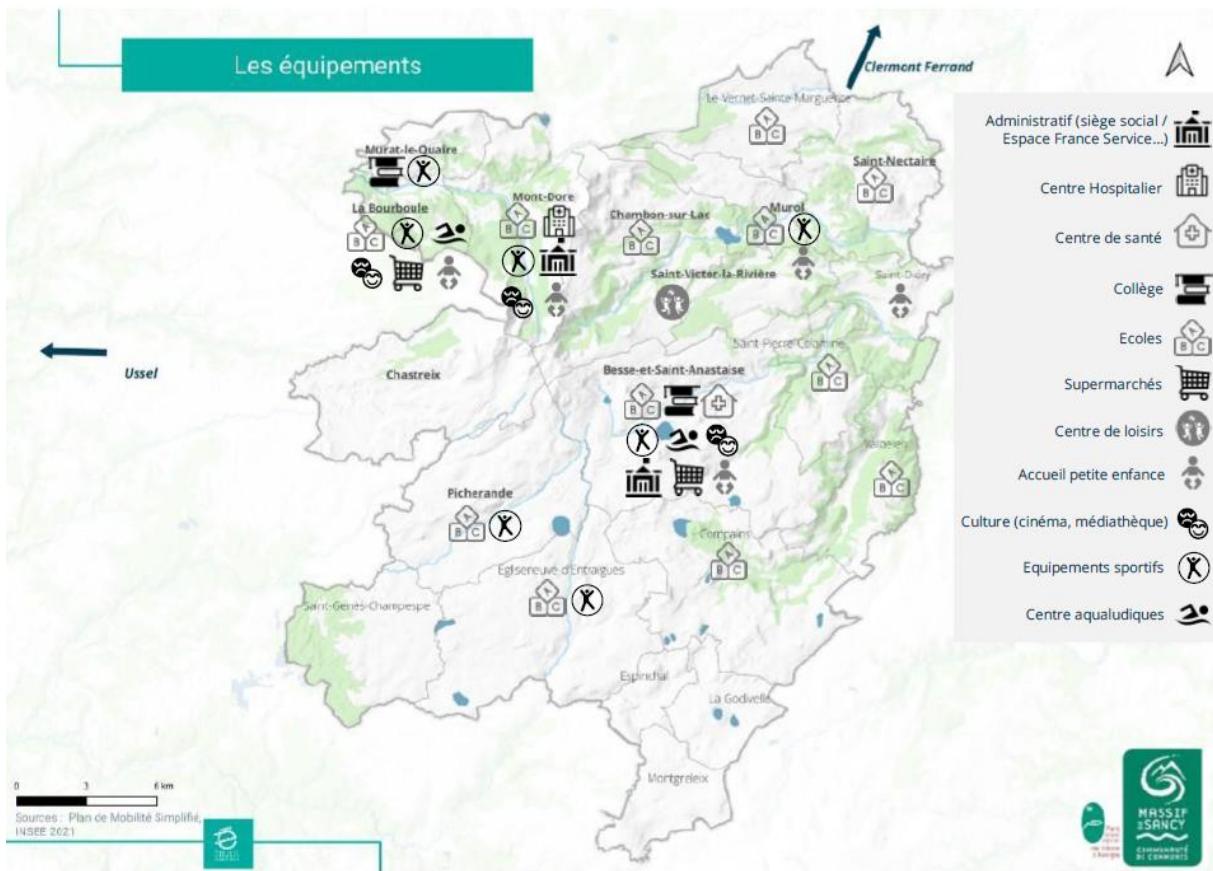
La population permanente diminue dans la majorité des communes, à l'exception de Chambon-sur-Lac, Murol, Saint-Diéry et Saint-Nectaire (Vallée Verte).



Le taux d'équipements est très supérieur aux moyennes régionales et départementales, portés notamment par les trois communes du Mont Dore, La Bourboule, et Besse. Des carences sont malgré tout observées, notamment sur les thématiques de l'emploi et de l'action sociale...

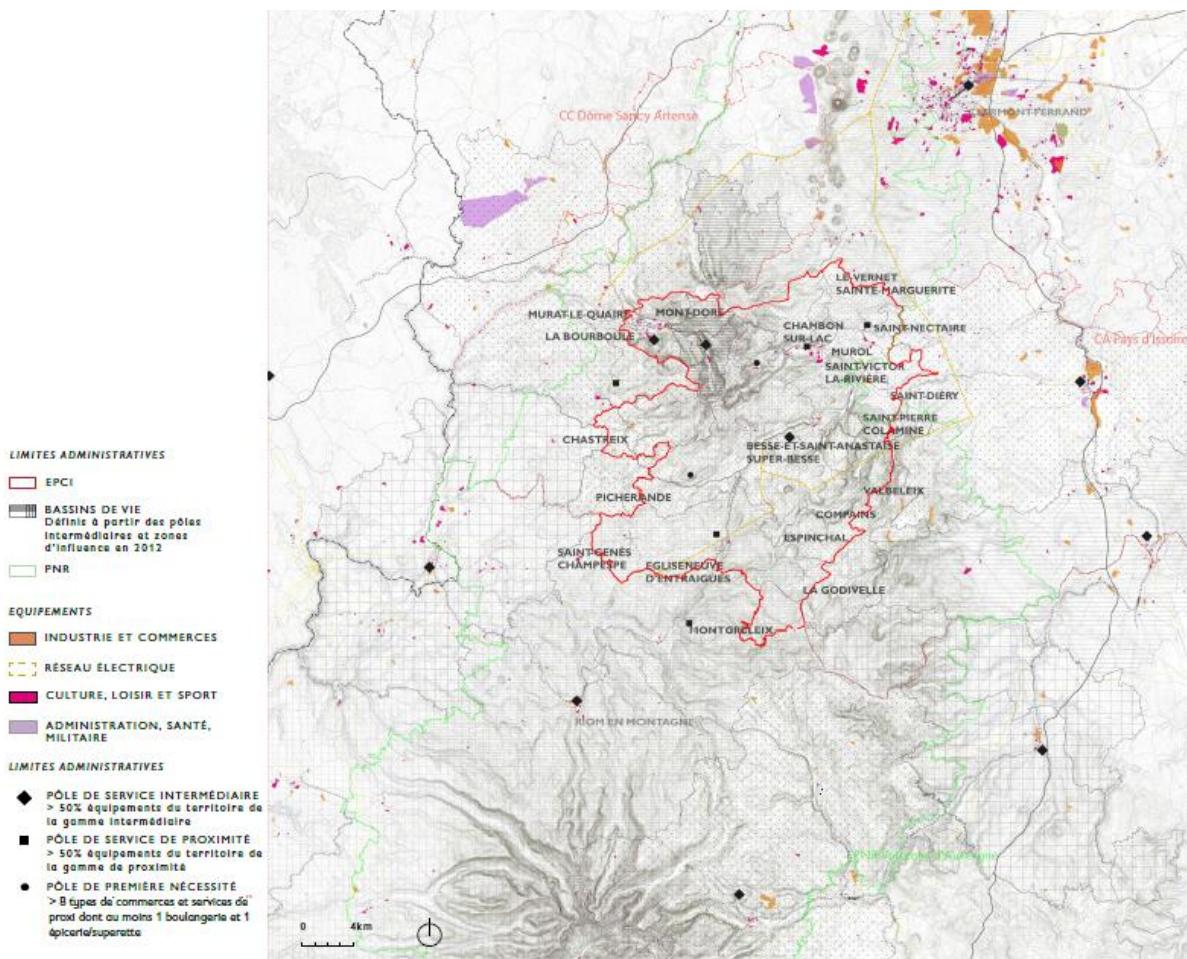


Annexe Ateliers des Territoires



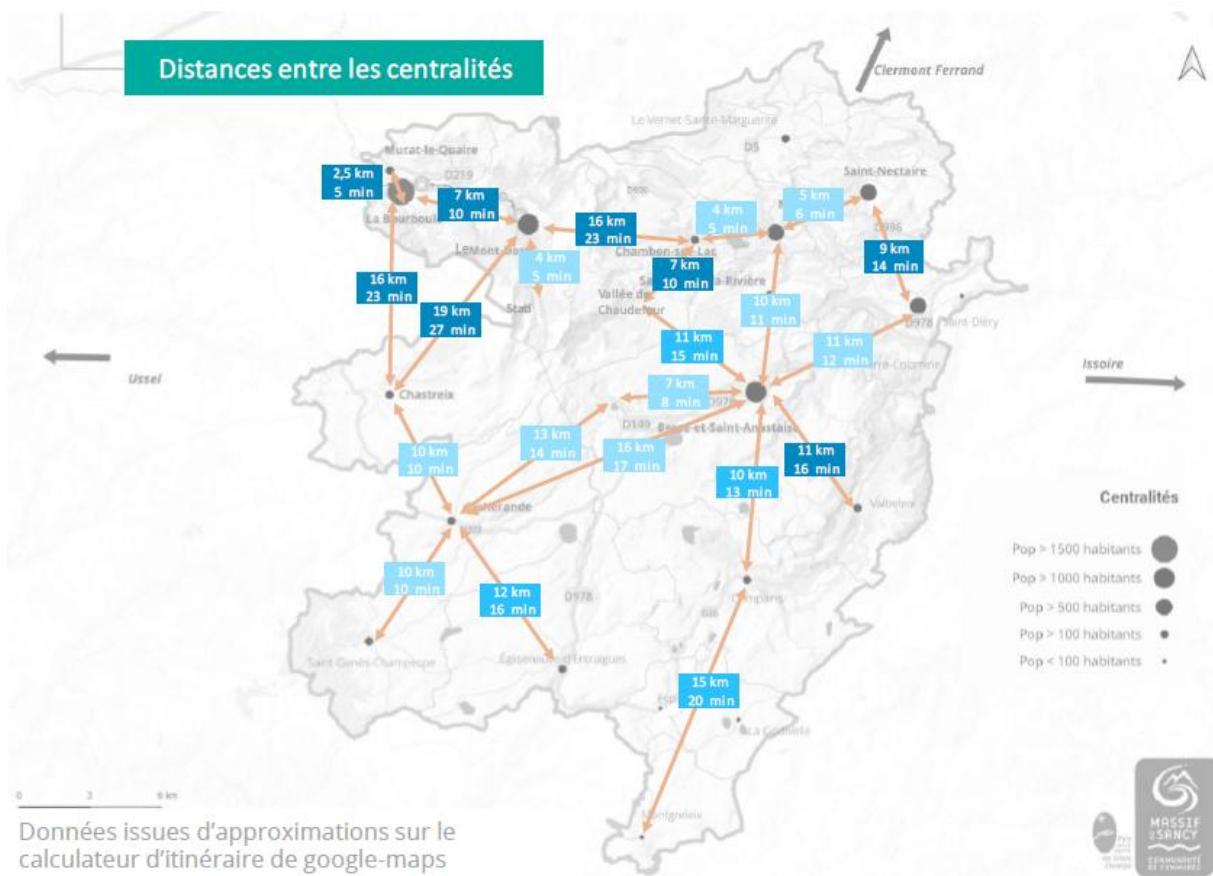
On observe :

- Trois pôles de service intermédiaires (50% des équipements du territoire sont de la gamme intermédiaire) : Le Mont-Dore, La Bourboule, Besse ;
- Trois pôles de service de proximité (50% des équipements du territoire de la gamme de proximité) : Saint-Nectaire, Murol, Egliseneuve d'Entraides ;
- Deux pôles de première nécessité (8 types de commerces et services dont au moins une boulangerie et une épicerie/supérette) : Chambon-sur-Lac et Picherande.



Le regroupement des principaux services dans les communes centres comportant le plus grand nombre d'habitants réduit les distances et les temps des déplacements des habitants. Par ailleurs, les communes plus éloignées, ne disposant pas de services, peuvent se rendre dans les pôles de service de proximité pour les besoins essentiels.

Sur le territoire, les temps de trajet sont fortement impactés par la topographie. Le Massif du Sancy est une couverture naturelle qui limite les échanges entre les deux principales centralités : Besse et le Mont-Dore / La Bourboule. La carte ci-dessous liste les principales distances et temps de parcours associés sur le territoire. Peu de déplacements sont effectués d'un versant à l'autre, 30 minutes de route étant nécessaire pour relier Besse et Le Mont-Dore.



2.2.2. De multiples pôles touristiques entraînant de nombreux déplacements

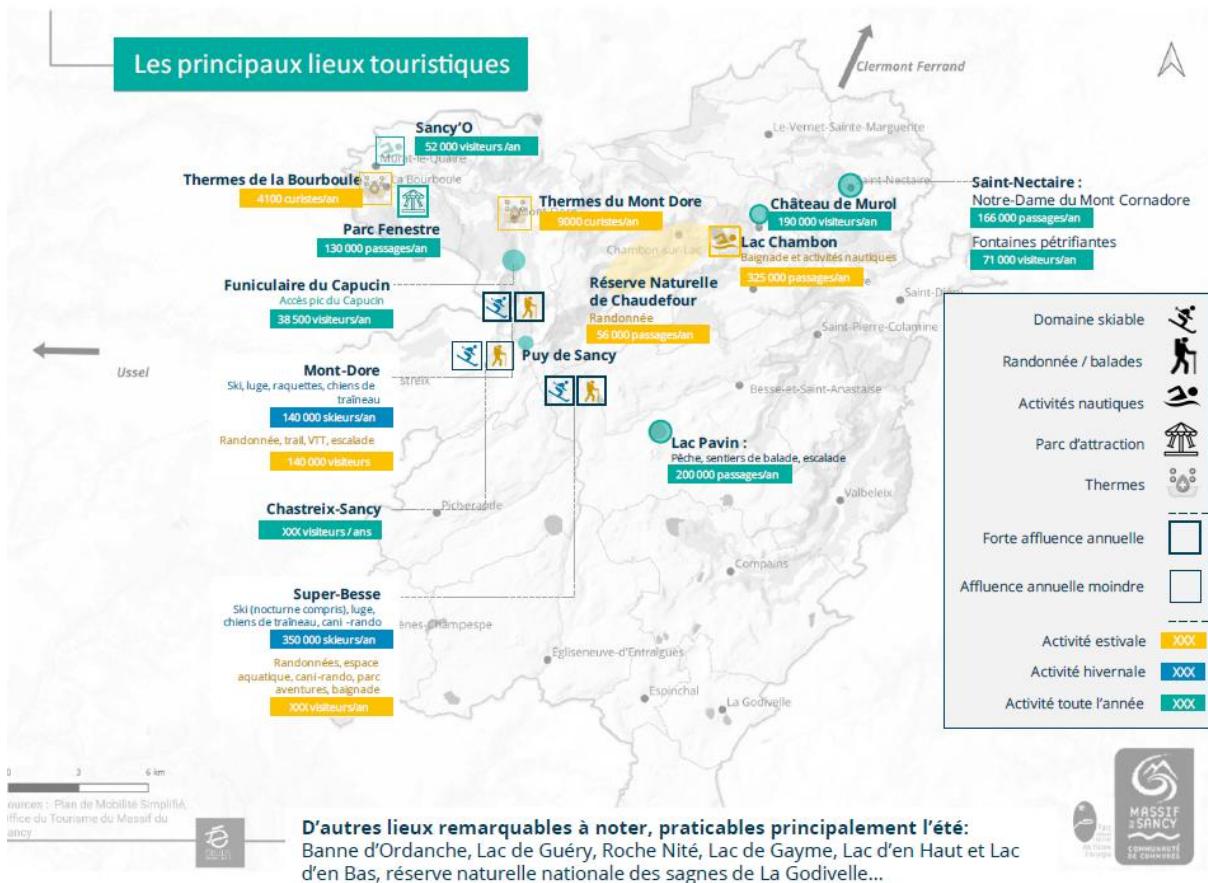
Le comportement de la clientèle est relativement "prévisible". Durant leur séjour, les touristes se déplacent beaucoup et rayonnent entre :

- les 3 zones d'attraction du territoire : Besse et Super-Besse (avec le lac Pavin), la « Vallée Verte », Le Mont-Dore - La Bourboule – Puy de Sancy (avec le téléphérique) ;
- la Chaîne des Puys et Vulcania ;
- Clermont-Ferrand et Issoire (davantage en cas de mauvais temps).

Les lieux enregistrant les fréquentations les plus importantes (données 2022/2023 pour les stations et 2023 pour les autres sites)⁶ sont :

- Station de Super-Besse (350 000 skieurs)
- Lac Chambon (325 000 passages)
- Station du Mont-Dore (140 000 skieurs et 140 000 visiteurs en été)
- Lac Pavin (200 000 passages)
- Château de Murol (190 000 visiteurs)
- Eglise de Saint-Nectaire (166 000 passages)

⁶ OT Massif du Sancy - CHIFFRES-CLÉS du tourisme - Édition mai 2024



En période hivernale, les sites les plus fréquentés sont les stations de ski aux mois de décembre et de février avec plus de 360 000 journées skieurs réalisées en 2023-2024. En période estivale, ce sont les sites de la Vallée Verte et du Mont-Dore qui sont les plus fréquentés, notamment aux mois de juillet / août avec un pic d'activités lors des ponts du mois de mai.

Avec une forte fréquentation à certaines périodes de l'année, on observe une saturation de certains sites, avec des problématiques de stationnement. L'office de tourisme a plusieurs axes de travail pour essayer de gérer les flux :

- La gestion de l'affluence se régule actuellement par le nombre de places de parking. Il manque cependant une information en temps réel sur certains sites (parking de Chaudefour, pied du puy de sancy), pour connaître le nombre de places restantes ;
- Le déploiement du vélo, comme mode de déplacement alternatif à la voiture, est à développer, prioritairement dans les principaux bourgs : Besse, Le Mont-Dore, La Bourboule ;
- Etudier l'opportunité de développer des systèmes d'excursion à la journée pour la découverte des grands sites en transport collectif.

2.3. Une forte dépendance à la voiture individuelle pouvant impacter les personnes vulnérables

La vulnérabilité décrit une situation de fragilité qui peut rapidement basculer vers une situation de précarité. Contrairement à la précarité, qui décrit un état à un instant t, la vulnérabilité s'inscrit dans la durée.

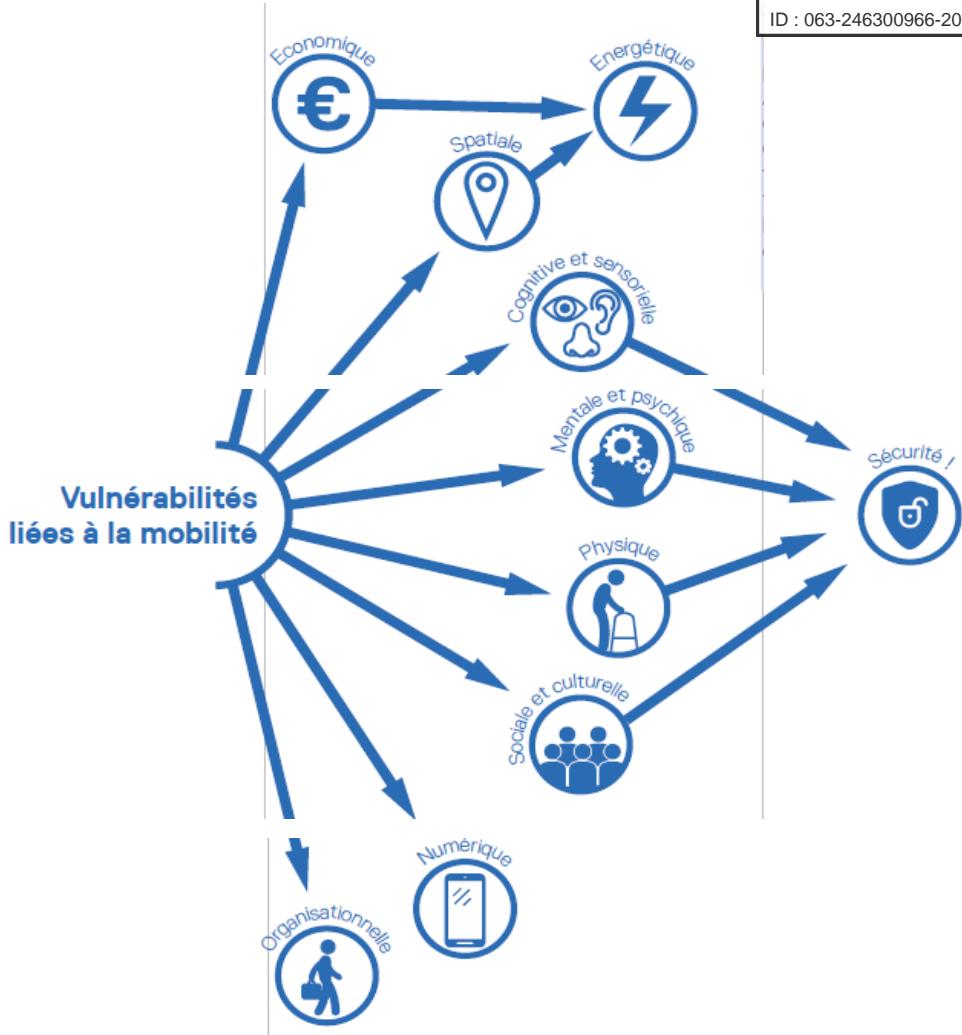
Une situation de vulnérabilité se manifeste dès lors que la mobilité est rendue difficile ou même entravée. Elle résulte de deux facteurs, externe ou interne, qui peuvent se cumuler :

- Facteurs externes via l'exposition des personnes ou des territoires à une ou des perturbations : une élévation des prix des carburants, des décisions d'aménagement du territoire, le recours au numérique (dématérialisation des guides horaires, des billets) etc. La démocratisation de la voiture, et le développement de modes de vie pavillonnaires ont renforcé la place de la voiture ces dernières années
- Facteurs internes propres aux sensibilités des personnes :
 - Vulnérabilités physique, mentale, psychique, cognitive et sensorielle. Selon une enquête Keoscopie (Keolis, 2016), 44 % de la population française présente des fragilités du point de vue de la mobilité. Certaines sont permanentes (personnes mal ou non voyantes, sourdes ou malentendantes, avec des difficultés à lire, à écrire, à se repérer dans l'espace, à se déplacer etc.), d'autres sont temporaires (vieillissement, maladie, convalescence, grossesse, etc.).
 - Vulnérabilités sociales et culturelles : poids du genre, poids des valeurs et de l'ancrage
 - Vulnérabilités numériques : le numérique a profondément modifié le rapport à la mobilité, notamment via les applications mobiles (calculateurs d'itinéraires pour les réseaux de transports collectifs, plateforme de covoiturage et/ou d'autopartage...). Or, deux français sur dix ne possèdent pas de smartphone et 20 % de ceux qui en possèdent un ne se sentent pas compétents pour l'utiliser (Baromètre du numérique 2021). Selon l'INSEE, ces situations d'exclusion du numérique touchaient 17 % de la population française en 2019, principalement les ménages les plus modestes, les personnes âgées et peu ou pas diplômées.

Ainsi, on peut identifier comme public vulnérable : les personnes à bas revenus, les personnes en insertion, les jeunes, les seniors, les personnes à mobilité réduite. Ils peuvent être considérés comme un public vulnérable pour une ou plusieurs des raisons suivantes :

- difficultés de mobilité, pour des causes physiques, sensorielles ou cognitives ;
- non accès à l'automobile ou dépendance vis-à-vis d'autres ;
- coût élevé des déplacements par rapport aux revenus. En moyenne en 2022, le coût d'une voiture est estimé à 3 763€ par an (coût d'achat/ location, carburant, stationnement, assurances, entretien et réparation)⁷.

⁷ Etude ADETEC « Le coût réel de la voiture en 2022 »



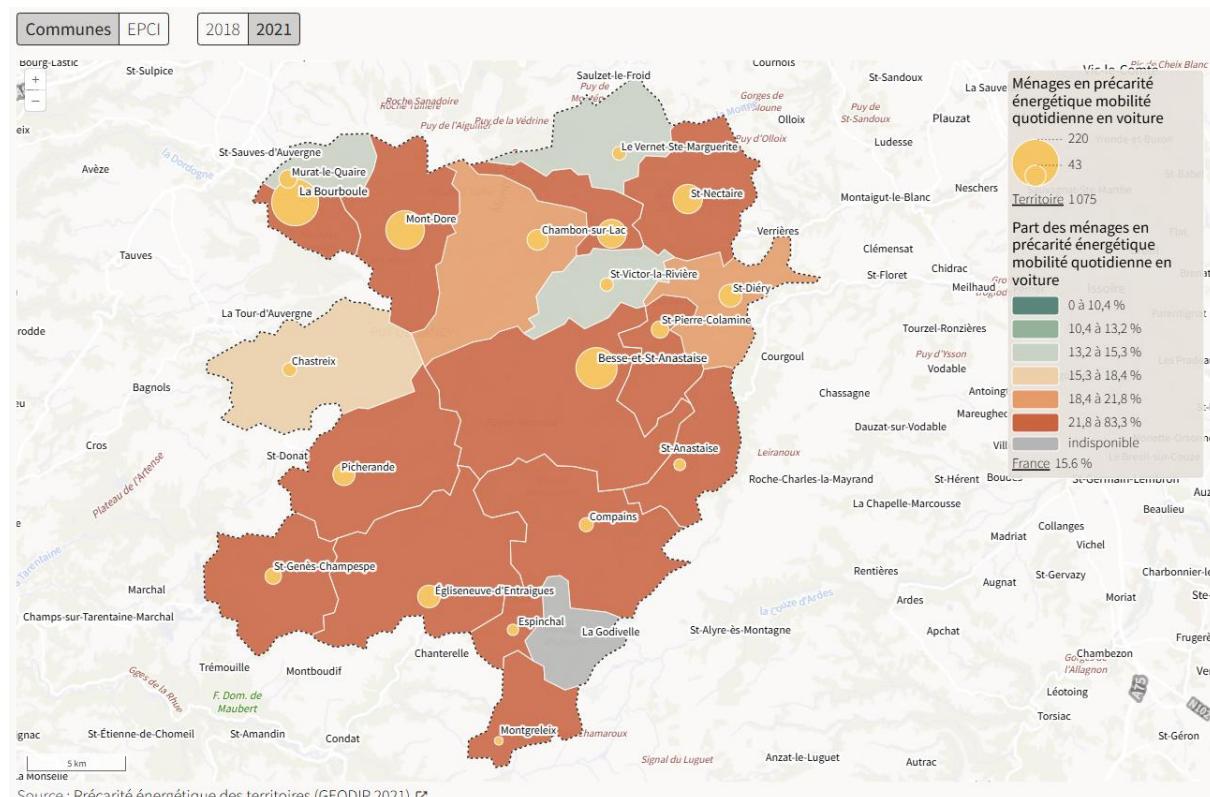
Sans être une nécessité pour toute la population, la voiture est un outil central, voire indispensable de l’accessibilité du territoire. Plus d’un tiers des Français ont déjà renoncé à rendre visite à leur famille ou à leurs amis, faute de disposer d’un moyen de déplacement ; et un quart des demandeurs d’emploi ont déjà refusé des offres pour la même raison. L’entrave au lien social pour cause de mobilité est plus largement vécue par les non-équipés de voiture (Enquête ELABE / Laboratoire Mobilité Inclusive (LMI), 2017 et 2018).

La voiture apparaît indispensable pour :

- répondre aux contraintes professionnelles : horaires décalées, horaires en dehors des heures de transport en commun, déplacements professionnels ;
- effectuer ses déplacements du quotidien en l’absence de transports en commun : services, équipements, études, loisirs... ;
- être plus souple dans l’organisation, notamment pour les familles avec enfants où l’emploi du temps est plus contraignant.

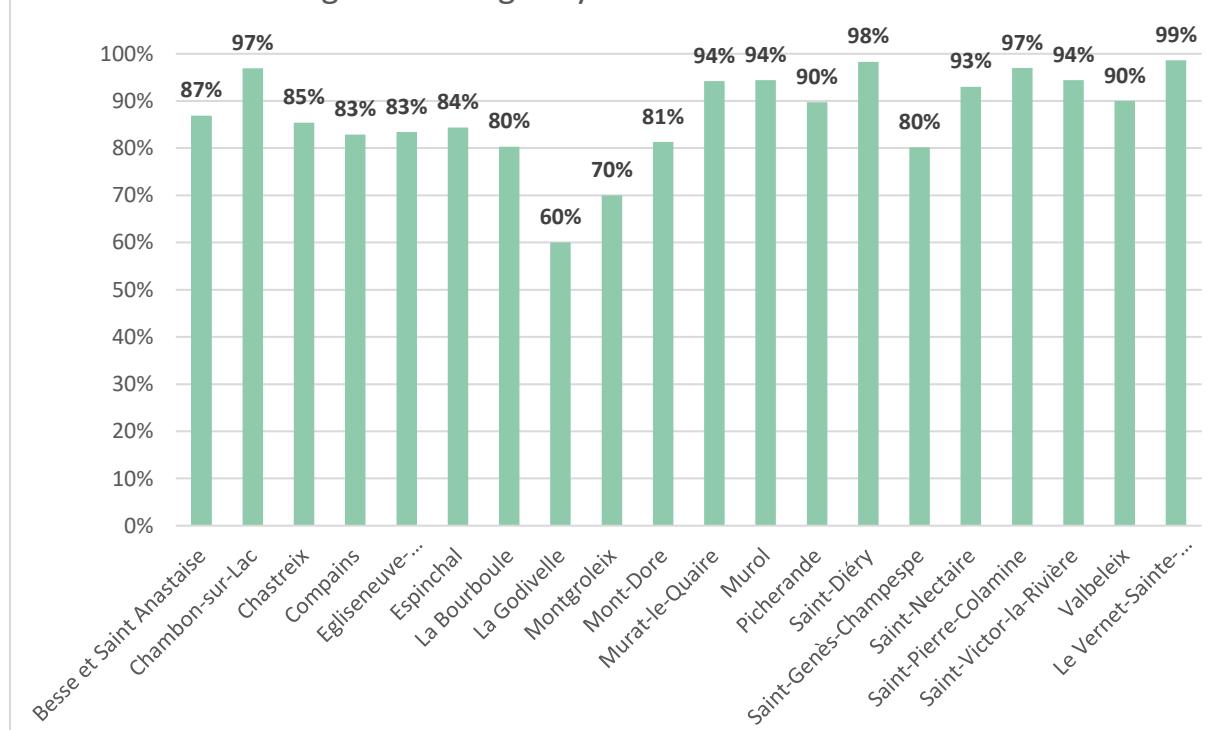
Les difficultés de mobilité peuvent par conséquent avoir un impact sur l’accès à l’emploi ou à la formation, l’accès au sport, à la vie sociale et culturelle.

Ainsi, des ménages se retrouvent en situation de « précarité énergétique mobilité ». Cela veut dire qu'ils dépensent plus de 4,5 % de leurs revenus pour payer le carburant et font partie des 30 % de ménages les plus modestes. Ces ménages du territoire sont recensés sur la carte ci-dessous.



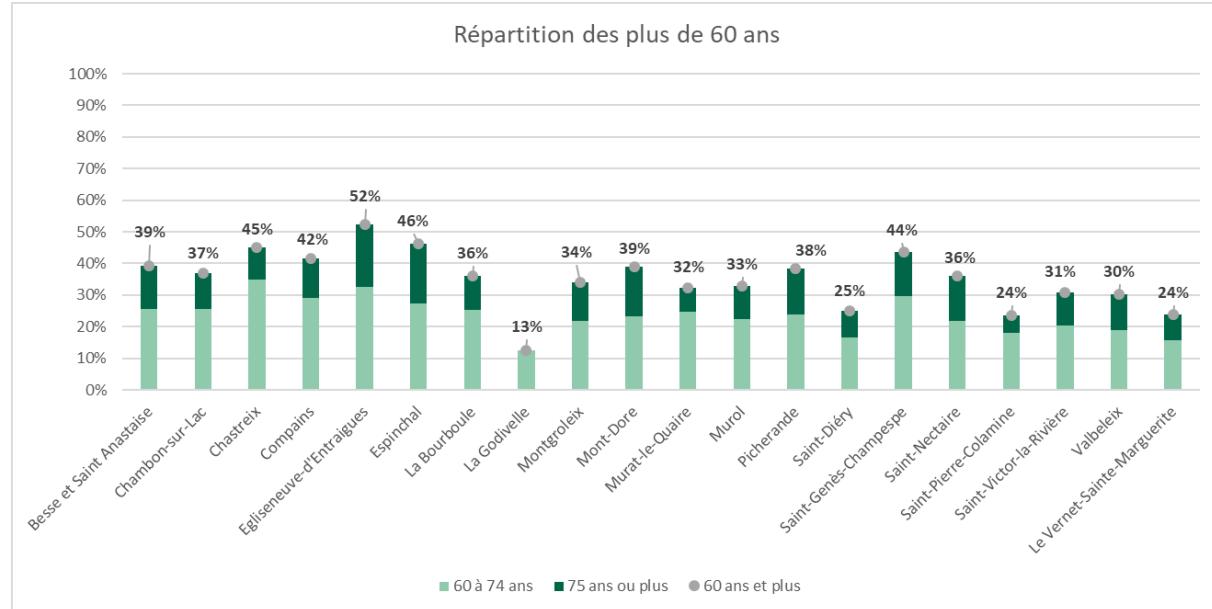
En 2020, 87,8% des ménages du territoire disposaient d'au moins une voiture. Ce taux est néanmoins l'un des plus bas du Département.

Pourcentage de ménages ayant au moins une voiture - 2020

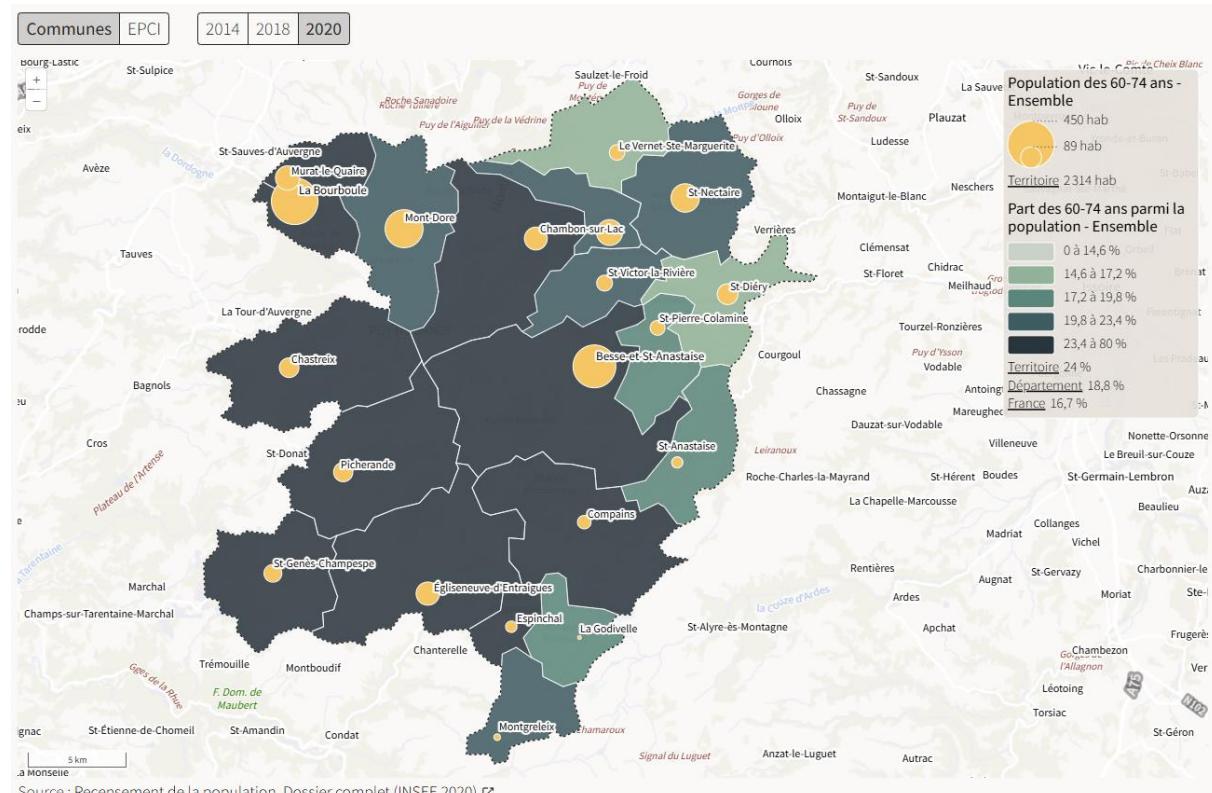


2.3.1. Une population vieillissante ayant des besoins de mobilité spécifiques

La communauté de communes du Massif du Sancy se distingue par la part élevée de seniors sur son territoire.

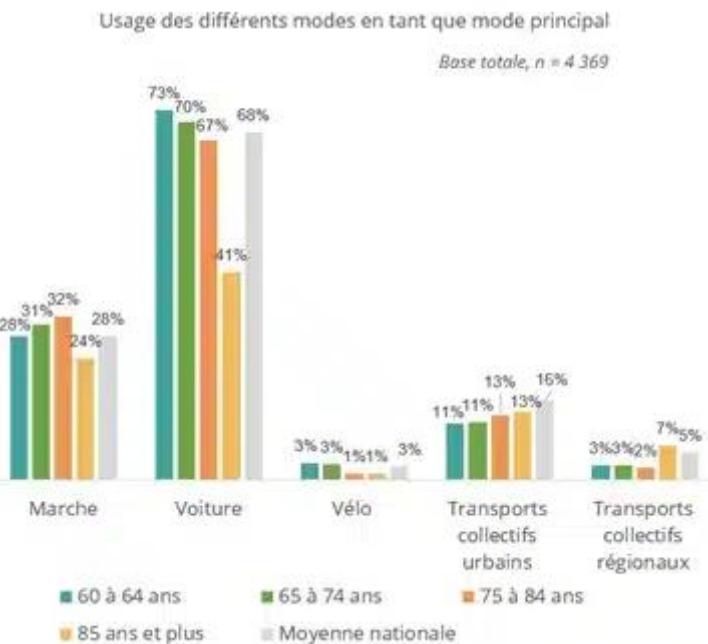


En 2021, les plus de 60 ans représentent 35% de la population, contre 29 % dans le Puy-de-Dôme et 27 % en France. Ce pourcentage varie d'une commune à l'autre, jusqu'à atteindre 52% à Egliseneuve d'Entraigues. La part des plus de 75 ans est importante et représente plus de 15% dans trois communes (Egliseneuve d'Entraigues, Espinchal, Le Mont-Dore). Environ 32.3% des plus de 75 ans vivent seuls.



En 2019, l'Insee projetait le passage de 2,5 millions de seniors en perte d'autonomie en 2015 en France à 4 millions en 2050. En matière de mobilité, les seniors présentent plusieurs caractéristiques :

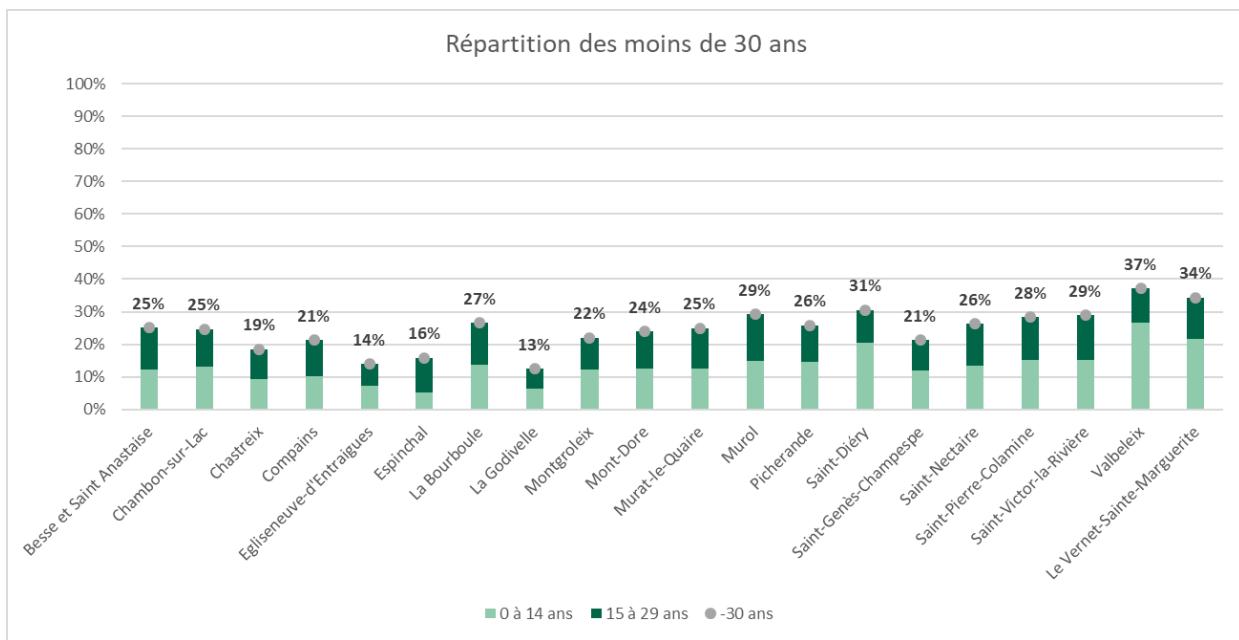
- La voiture est le principal mode de transport, suivie par la marche (voir le baromètre des mobilités du quotidien 2021³ ci-dessous) ;



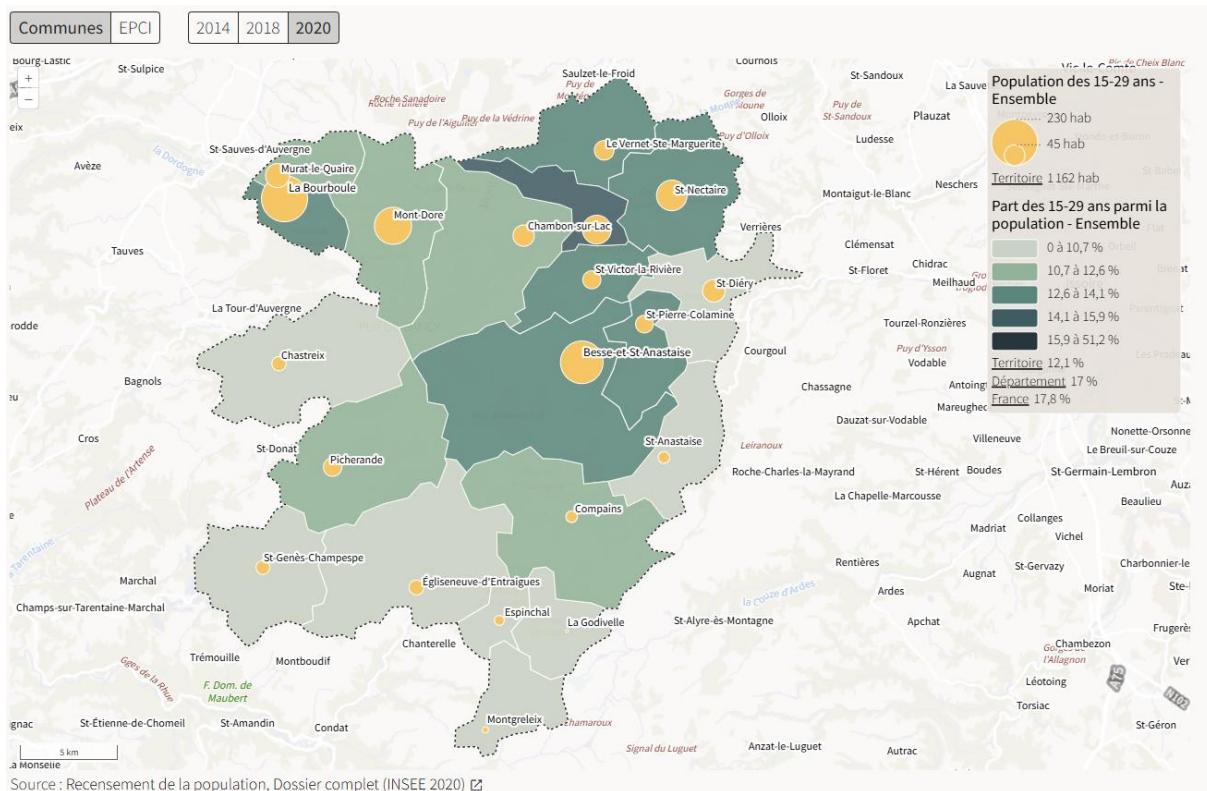
- Des difficultés en matière de mobilité apparaissent à partir de 75 ans en moyenne, liées à des problématiques de santé, ou encore des difficultés à marcher ou à rester debout. Le nombre de déplacements et le périmètre de mobilité se réduisent progressivement, et peuvent mener certains seniors à renoncer à des déplacements en fonction des difficultés rencontrées

Face à ces difficultés, la mobilité des seniors se connecte avec celle de leurs aidants et des services d'aide à domicile qui les accompagnent dans leur quotidien. Les services de mobilités solidaires (transport à la demande, covoiturage solidaire) ou la mobilité inversé (maintien et développement des commerces et services de proximité) constituent les principaux leviers permettant de réduire cette dépendance. La majorité des communes du Massif du Sancy a relevé que les personnes âgées bénéficiaient d'une solidarité familiale et de voisinage importante pour leurs déplacements nécessaires.

2.3.2. Un manque de transport collectif pénalisant les plus jeunes



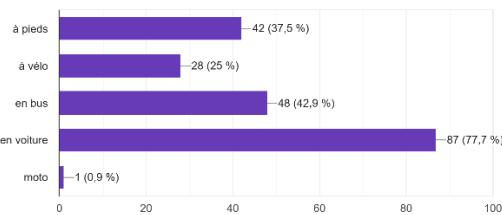
En 2021, les moins de 30 ans représentent 25% de la population, contre 29 % dans le Puy-de-Dôme et 27 % en France. Ce pourcentage varie d'une commune à l'autre, jusqu'à atteindre moins de 20% dans quatre communes du territoire. Les jeunes n'ayant pas le permis restent ainsi très dépendants.



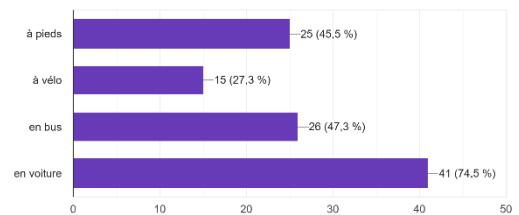
Source : Recensement de la population, Dossier complet (INSEE 2020)

Les questionnaires distribués dans les collèges de Besse (390 collégiens) et Murat-le-Quaire (159 collégiens) en 2023/2024 ont permis de connaître les pratiques de mobilité des adolescents, notamment pour venir dans les établissements scolaires. Ainsi, bien que la voiture et le transport scolaire soient les modes de déplacement privilégiés, les mobilités actives (marche en premier puis vélo) représentent une part modale relativement importante.

7 Pour te déplacer, quels moyens utilises-tu ?
 112 réponses



7 Pour te déplacer, quels moyens utilises-tu ?
 55 réponses



Résultats enquête collège 2023/2024

Actuellement, les possibilités de déplacements sur le territoire sont essentiellement conditionnées aux déplacements motorisés (cyclomoteur ou voiture). Il existe deux auto-écoles localisées à La Bourboule et à Besse mais ne proposant pas le permis AM permettant de conduire les cyclomoteurs dès 14 ans. De plus, le coût associé à l'usage de la voiture est élevé :

- coûts du permis (environ 1 800€),
- coût de l'acquisition et de l'entretien d'une voiture,
- coût des carburants.

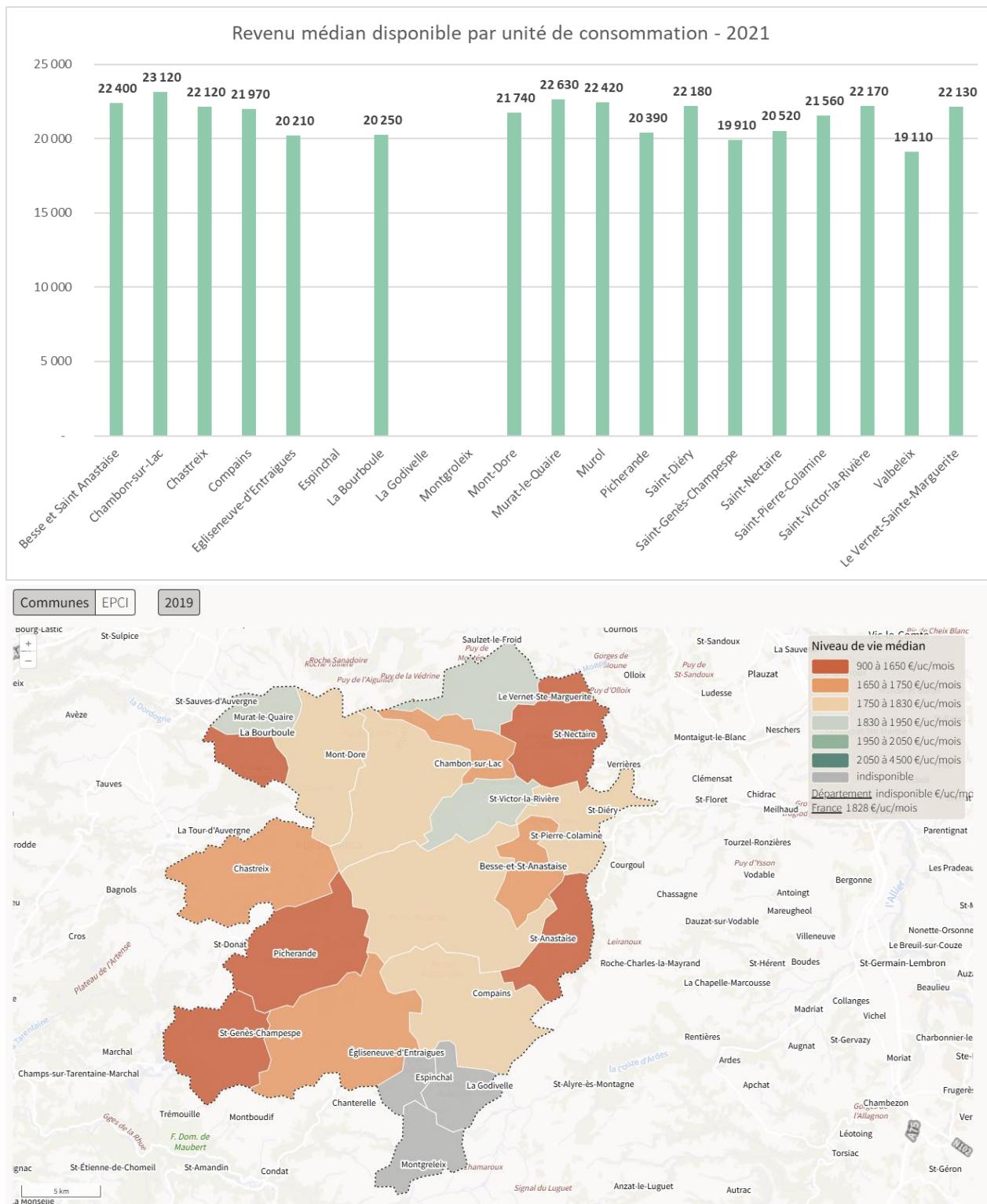
Les offres de formation (lycées et universités) se trouvent à l'extérieur de la Communauté de communes. Le manque de services de mobilité est un frein au retour ou à l'installation des jeunes sur le territoire.

Les jeunes n'ont donc pas les mêmes possibilités d'accès à la mobilité car ils sont dépendants des moyens matériels et financiers disponibles au sein de la famille. Par exemple, certains parents ne peuvent pas se permettre d'aider financièrement leurs enfants à passer le permis ou à acheter une première voiture. Les jeunes ne disposent pas non plus de la même capaciter à « se sentir mobile ». Des freins psychologiques entravent la mobilité de certains jeunes qui peuvent avoir des réticences face à l'inconnu et à l'expérimentation. L'éducation à la mobilité est un facteur positif pour favoriser les pratiques (faire du covoiturage, combiner les transports, savoir se repérer, découvrir des grandes villes...etc.).

2.3.3. Un risque d'isolement des personnes précaires

En 2021, le niveau de vie médian était de 21 560 €, soit -6.5 % de moins que dans le Puy-de-Dôme (23 060€), et -6.9% qu'au niveau national (23 160€). Il existe de nombreux écarts selon les communes. Le taux de pauvreté⁸ était de 16,4% en 2021 avec un taux plus important pour les plus de 75 ans : 20% (données INSEE 2021).

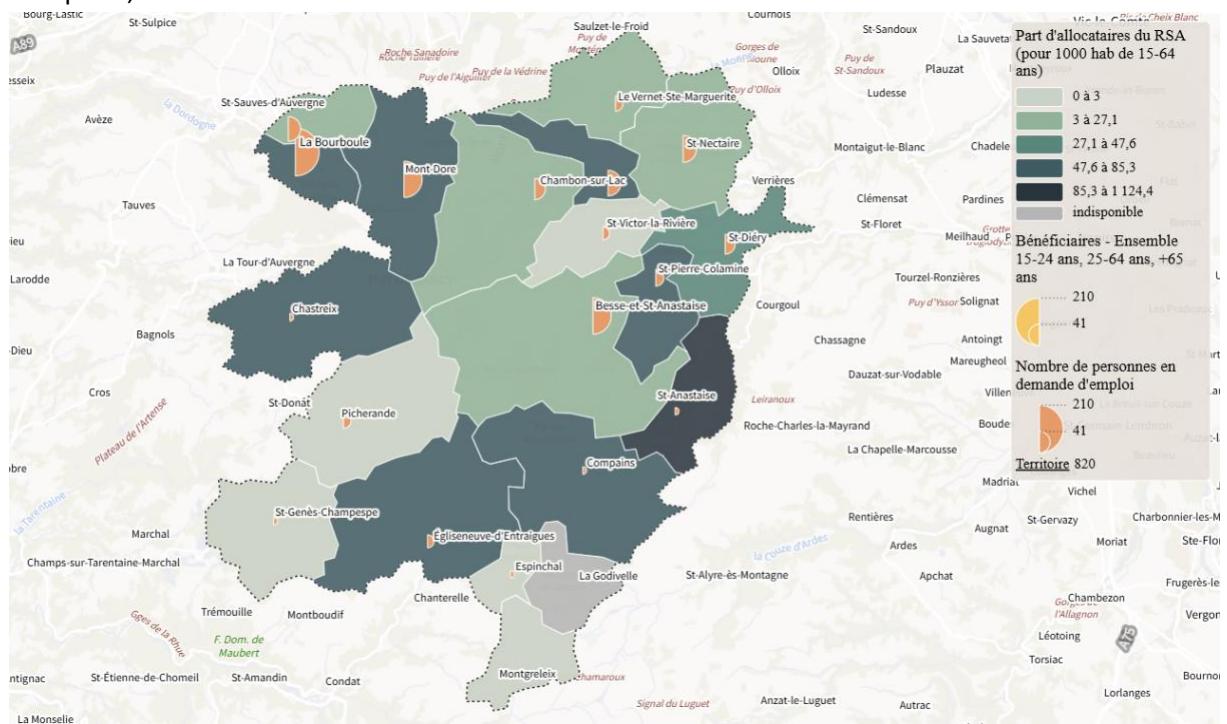
⁸ Un individu (ou un ménage) est considéré comme pauvre lorsqu'il vit dans un ménage dont le niveau de vie est inférieur au seuil de pauvreté. En France et en Europe, le seuil est le plus souvent fixé à 60 % du niveau de vie médian.



On recense en 2021 :

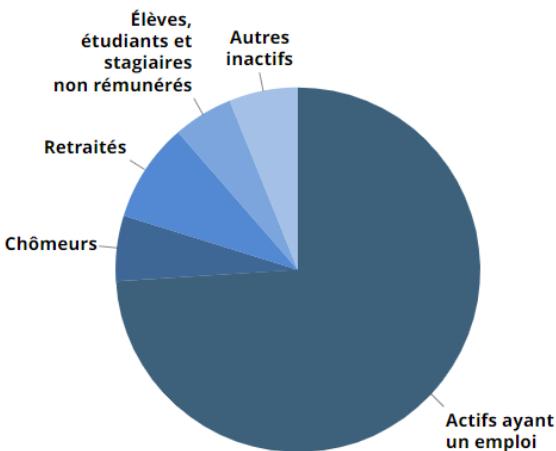
- 820 demandeurs d'emploi
- 235 foyers allocataires du RSA
- 89 jeunes non insérés
- 679 personnes en emploi précaire
- 35% de retraités

Les ménages vulnérables sont situés : La Bourboule, Chastreix, Valbeleix. Un point de vigilance est également à accorder sur les communes suivantes : Le Mont-Dore, Egliseneuve-d'Entraigues, Compains, Chambon-sur-Lac

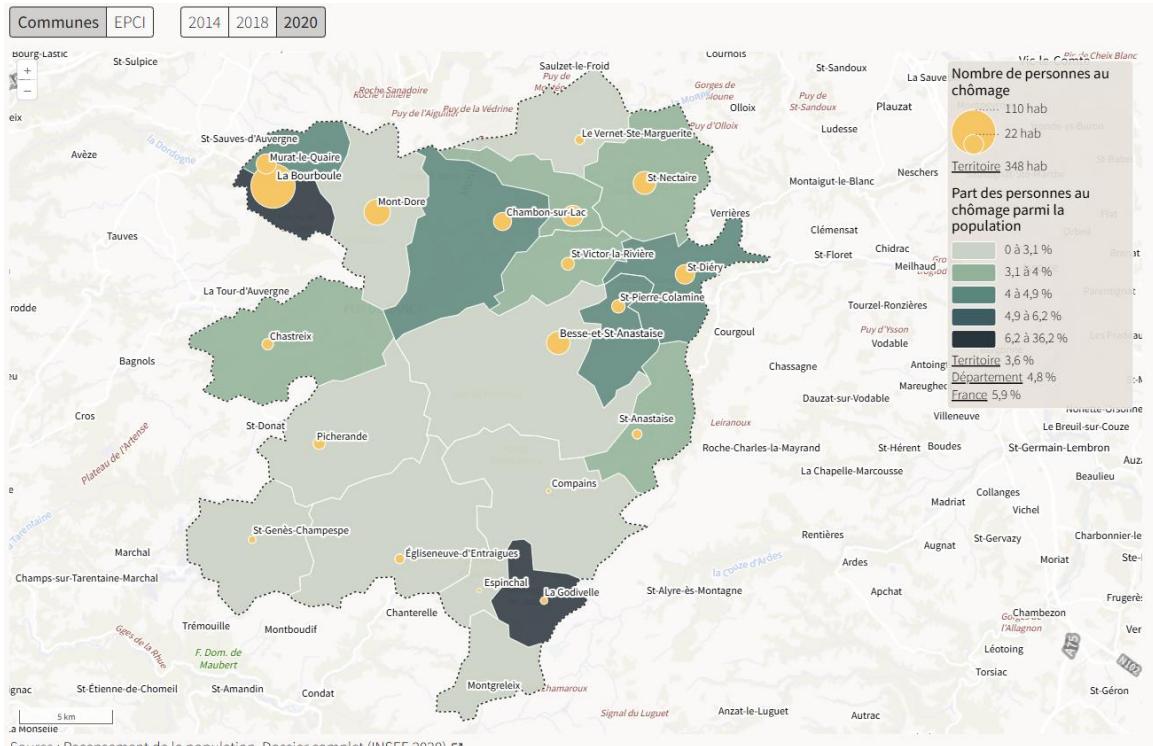


Le taux de chômage est relativement faible (5.8% en 2021). La commune de La Bourboule présente le taux le plus élevé de la communauté de communes.

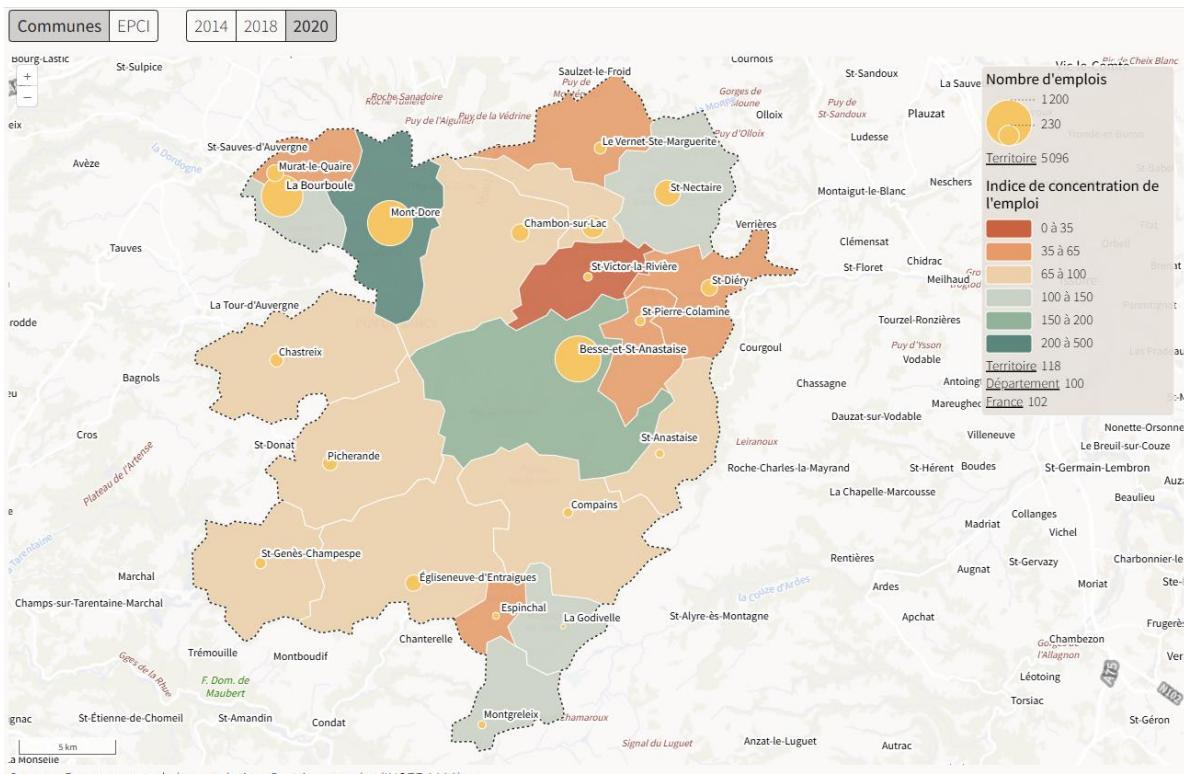
EMP G1 - Population de 15 à 64 ans par type d'activité en 2021



Source : Insee, RP2021 exploitation principale, géographie au 01/01/2024.



Le territoire a une fonction de pôle d'emploi puisque le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actif qui y résident et qui ont un emploi⁹. Ce chiffre est néanmoins à mettre en corrélation avec la saisonnalité de l'emploi, et une forte demande à certaines périodes de l'année.



⁹ L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés (actifs en emploi) qui y résident. Cet indicateur permet d'apprecier la fonction de pôle d'emploi ou la fonction résidentielle d'un espace. Si cet indice est supérieur à 100 alors le nombre d'emplois proposés localement est plus important que le nombre d'actifs qui y résident et qui ont un emploi. Dans ce cas, le territoire considéré occupe une fonction de pôle d'emploi.

Les secteurs d'activités les plus représentés sont les suivants (2021) :

- Commerce, transports, services divers (48,7%)
- Administration publique, enseignement, santé, action sociale (26,4%)
- Agriculture (13,7%)
- Industrie (6,5%)
- Construction (4,6%)

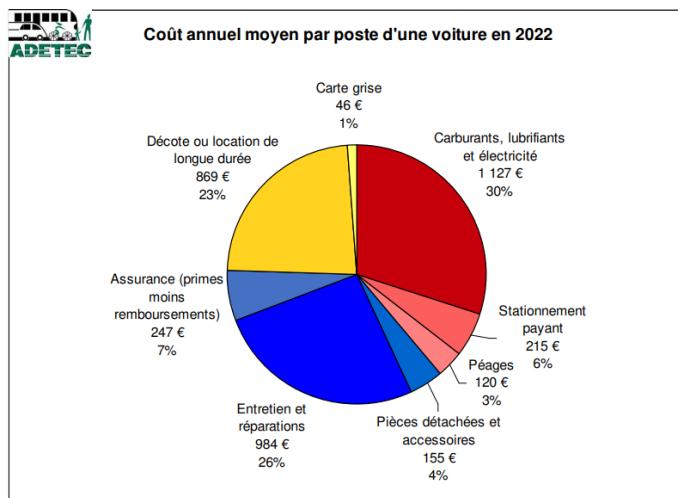
Les principales entreprises du territoire sont : la société des eaux du Mont-Dore Auvergne, les stations du Mont-Dore et de Besse, les laiteries à Saint-Nectaire et Besse, l'hôpital, les commerces, l'artisanat.

Il existe également de nombreux emplois saisonniers avec une disparité entre les deux versants marqués géographiquement par le massif :

- Versant Sud-Est : emplois saisonniers sur le territoire ou fixes hors du territoire
- Versant Nord-Ouest : emplois saisonniers ou fixes sur le territoire

Les saisonniers sont fortement présents, et pour lesquels des problèmes de mobilité ont été identifiés.

Ainsi, bien que le chômage soit relativement faible, la dépendance à la voiture pour certains ménages peut représenter un coût élevé et une part importante de son budget. En effet, selon une étude réalisée par le cabinet ADETEC, une voiture coûtait en moyenne en 2022 3 763€ par an. Les dépenses principales sont le carburant (30%), suivi de l'entretien et des réparations (26%). Cet aspect peut ainsi être un frein à l'emploi, et fragiliser certains ménages.



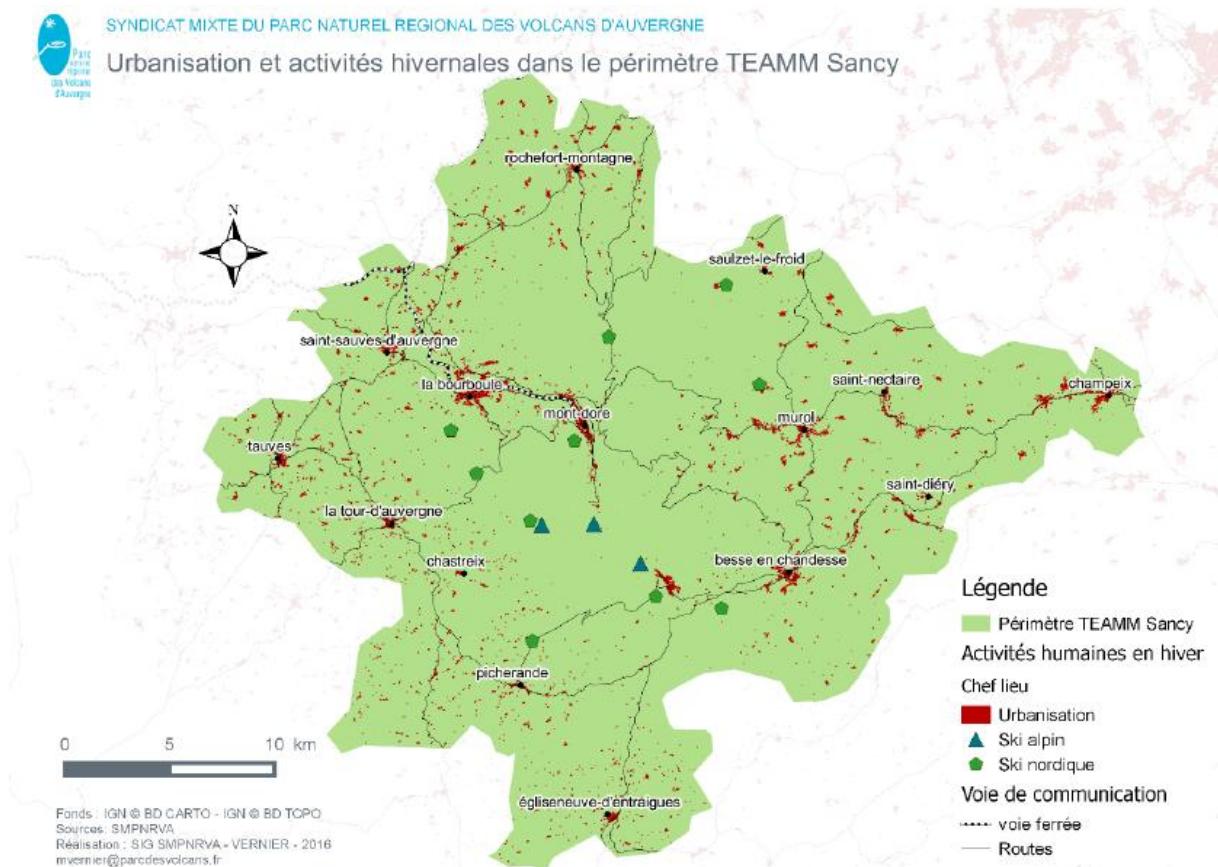
2.3.4. Peu de solutions de mobilité à destination des saisonniers

Les saisonniers sont présents dans de nombreux secteurs d'activité :

- Domaines skiables
- Hôtellerie-restauration
- Commerce
- Organismes de tourisme

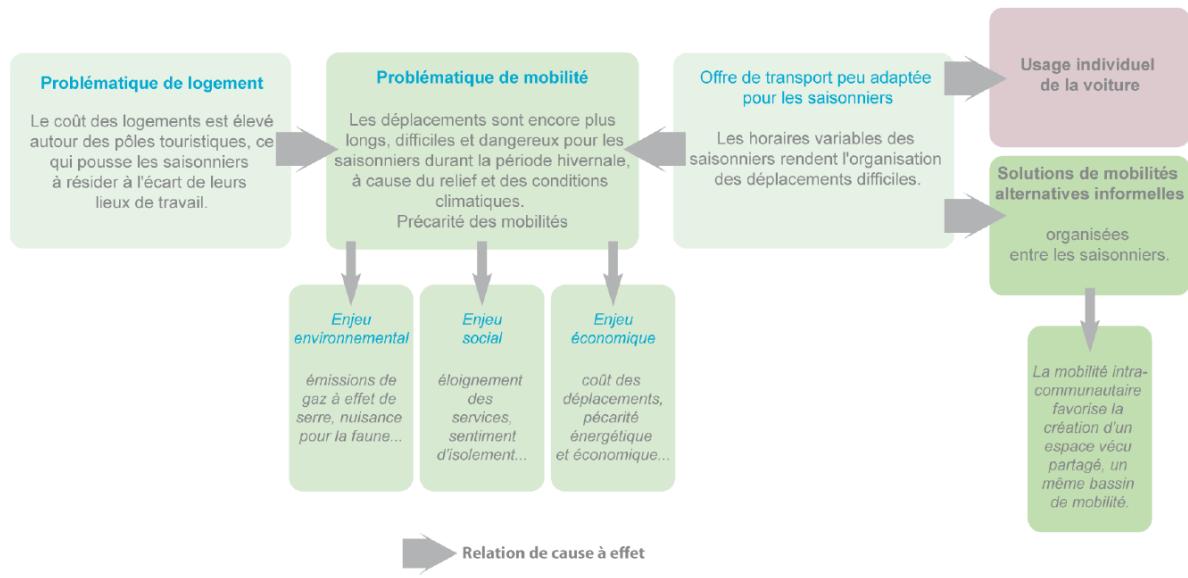
L'activité économique du territoire est basée sur la saisonnalité. Cette économie connaît des pics d'activités en hiver et en été, et les employeurs ont recours à des emplois saisonniers pour faire face

à l'affluence de touristes. Il existe une forte interdépendance entre les domaines skiables et les autres secteurs d'activité. Le contexte climatique et la quantité de neige disponible influent grandement sur l'activité économique et sur le nombre de saisonniers. En 2016, 23 % des emplois salariés étaient rattachés au domaine touristique, dont 15 % à l'activité thermale (La Bourboule et Le Mont-Dore).



Les employés saisonniers sont par définition mobiles professionnellement, puisqu'ils occupent des emplois dans des lieux et des domaines d'activité différents selon les périodes de l'année. Les déplacements font intégralement partie du quotidien des travailleurs saisonniers. La mobilité est un vecteur d'employabilité important pour cette catégorie de travailleurs.

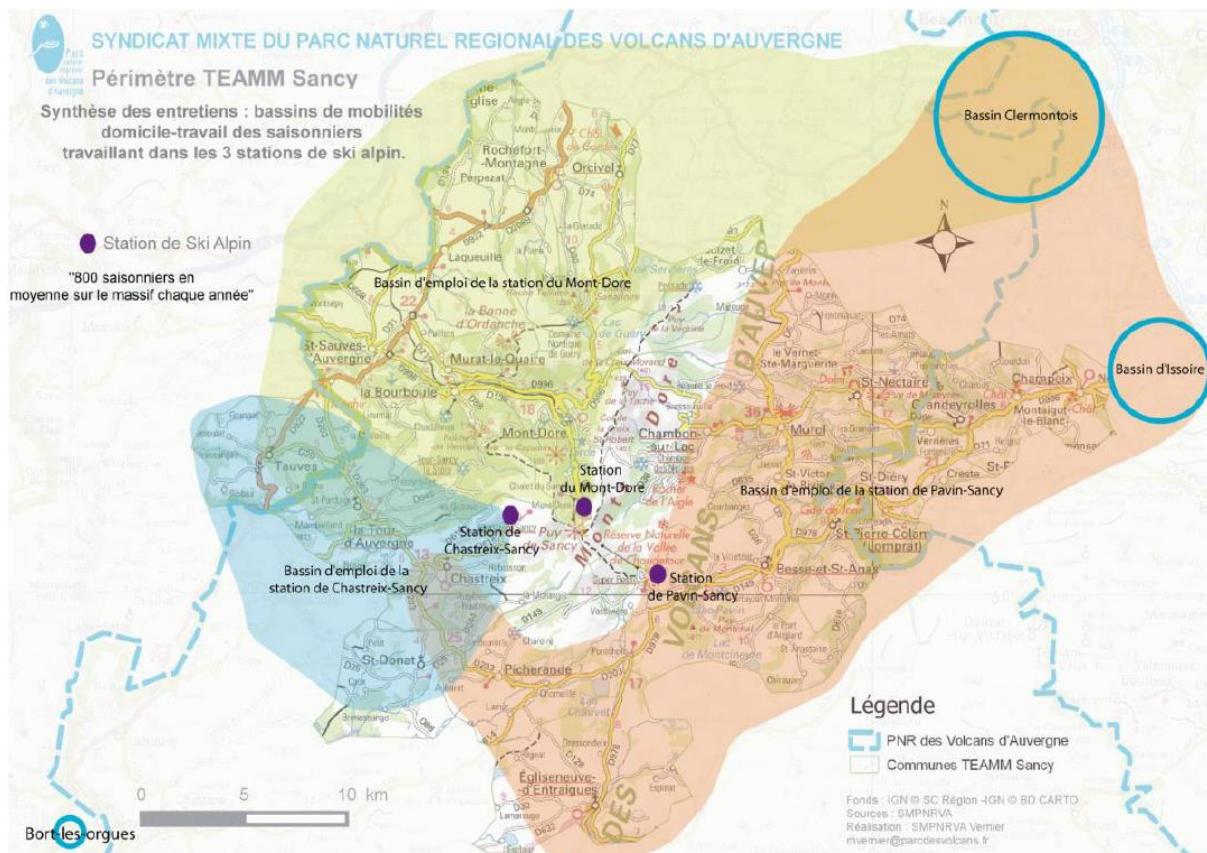
La non-stabilité et la périodicité de l'emploi dans les espaces de montagne, souvent dépendante des conditions climatiques, rend ce public « fragile », tant au niveau social qu'économique. Les mobilités peuvent donc devenir un frein à l'emploi, notamment en raison du coût des déplacements, lui-même indexé sur le coût des énergies.



TEAMM Sancy – Etude sur les mobilités

Les horaires de travail des saisonniers varient au cours d'une même saison, en fonction des roulements internes entre les employés, ainsi qu'en fonction du poste et du secteur d'activité occupé. Les saisonniers de la restauration travaillent en horaires décalés, tandis que les employés saisonniers des stations ont des horaires et des contrats fluctuant en fonction de la ressource en neige disponible. Ceci rend difficile l'identification d'horaires de travail communes à l'ensemble des saisonniers.

La plupart des saisonniers sont logés dans les communes où sont situés les activités : Besse-et-Saint-Anastaise, Le Mont-Dore, La Bourboule.



Toutefois, il n'y a pas assez de logements pour accueillir l'intégralité des saisonniers. Le secteur privé ne se saisissant pas toujours de cette problématique, les collectivités ont décidé de lancer des programmes de logements. La Communauté de communes a ainsi débuté en 2022 un programme de réhabilitation de logements communaux notamment afin de créer des logements à l'année et pour les saisonniers. Deux programmes sont en cours en 2025 :

- Réhabilitation de l'école de Besse avec 6 logements prévus (1 T1 et 5 T2) et une aile permettant de loger 15 saisonniers
- Réhabilitation du garage du Cheix avec 4 logements prévus (2 T1, 1 T2, 1 T3) et 1 T6 pour loger 5 saisonniers

La présence de logements sur les lieux de travail ou à proximité de ceux-ci est essentielle car elle permet de limiter l'éloignement des saisonniers, donc de réduire les déplacements, et de favoriser les modes de déplacements alternatifs à l'usage individuel de la voiture (marche, covoiturage, navettes, autostop).

2.3.5. Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite (PMR) relèvent de catégories de handicaps, dont les principales sont :

- les personnes en fauteuil roulant (1 % de la population),
- les personnes avec difficultés ambulatoires momentanées ou permanentes (12 à 13 %,
- les sourds (0,4 %) et les malentendants (7 %),
- les aveugles (0,2 %) et les malvoyants (1 %),
- les personnes atteintes de handicaps mentaux,
- les personnes ayant des difficultés de communication (muets, illettrés ou ne comprenant pas le français),
- les femmes enceintes, les personnes obèses
- les parents avec des enfants en bas âge en poussette ou tenus par la main, les personnes chargées de bagages ou de paquets lourds et/ou encombrants

Les personnes à mobilité réduite représentent environ un tiers de la population, ce qui est considérable et montre bien l'enjeu de leur prise en compte. Tout individu, peut se trouver temporairement à mobilité réduite. Avec le vieillissement de la population, le nombre de personnes à mobilité réduite est en croissance continue.

Différents textes réglementaires, notamment la loi du 11 février 2005, imposent la prise en compte des personnes à mobilité réduite dans les aménagements de voirie, les espaces publics, les services de transport, les bâtiments, etc. Les principes majeurs de la loi de 2005 sont la prise en compte de tous les problèmes de mobilité, quels qu'en soient le domaine, l'ampleur et la durée et la continuité de la chaîne de déplacements.

3. Des besoins identifiés en matière de mobilité

Une analyse des offres existantes du territoire et une identification des besoins sont un préalable nécessaire avant toute mise en œuvre d'actions.

3.1. Recueil des données

3.1.1. De nombreux facteurs influençant les pratiques de mobilité

Il est intéressant d'essayer de connaître la perception que la population a de sa mobilité, et des évolutions futures afin d'aller au-delà des chiffres donnés par les diverses enquêtes terrain.

L'enquête menée par L'ObSoCo du 12 au 24 juillet 2023 sur un échantillon de 4 000 personnes représentatives de la population française âgée de 18 à 75 ans a permis d'identifier les pratiques de déplacement, ainsi que les possibilités d'évolution des habitudes au regard des années futures. Les principaux résultats de l'enquête sont les suivants : au cours des dernières années, 58% de la population a déjà changé sa manière de se déplacer en faveur de l'environnement, et 66% pensent qu'à l'avenir ils devront modifier leurs modes de déplacement (p.12). S'agissant de la satisfaction à l'égard de la manière de se déplacer :

- La moitié des français sont satisfaits sur la manière de se déplacer au quotidien. Le taux de satisfaction augmente avec l'âge (47% pour les 18/24 ans contre 64% pour les 65/75 ans) ;
- La satisfaction est différente selon la situation professionnelle (46% des étudiants, 41% des inactifs et 44% des chômeurs sont satisfaits, contre 63% des retraités) – p.24 ;
- La satisfaction évolue également selon le niveau de revenu (revenus mensuels par UC). Plus les revenus sont élevés, plus la satisfaction l'est (42% de satisfaits pour les revenus de -1000€, 62% pour les plus de 2 500€ - p.25) ;
- Moins il y a de distance à parcourir (porte-à-porte), plus la population est satisfaite (62% de satisfaction lorsqu'il y a moins de 10km à parcourir, contre 38% lorsqu'il y a plus de 30 km). On retrouve la même tendance avec le temps de trajet (environ 35% de personnes satisfaites) ; les trajets de plus de 45 minutes couvrant la plus grande insatisfaction – p.26 ;
- Le niveau de satisfaction est moins élevé dans les communes isolées (50% de satisfaction), mais reste proche des taux de satisfaction estimés dans les petits et moyens pôles urbains (56%), ainsi que les grands pôles urbains (54%) – p.27 ;
- Les personnes choisissent un mode de transport rapide en fonction de leur âge (les plus jeunes sont ceux à vouloir se déplacer le plus rapidement), la classe socio professionnelle (les CSP+ veulent se déplacement plus rapidement), le revenu (les populations les plus aisées souhaitent se déplacer rapidement) – p.31.

Il a été demandé le mode de déplacement que les personnes souhaiteraient d'avantage utiliser lorsqu'elles se déplacent : la voiture est citée à 32%, la marche à 27%, le vélo à 25%.

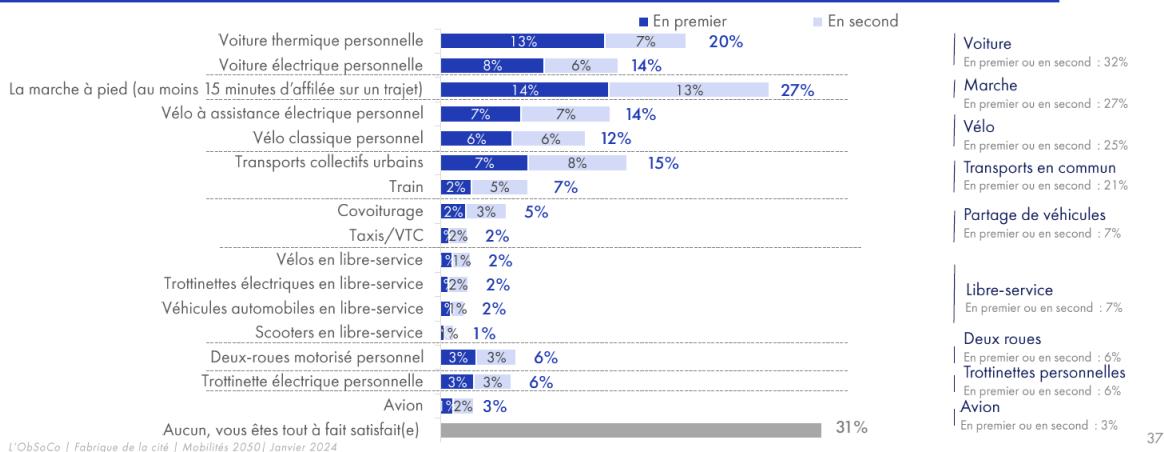
LE DILEMME DE LA VOITURE

L'ObSoCo

Les modes de transport dans l'idéal par catégories

La Fabrique de la Cité

Quel(s) mode(s) de transport aimeriez-vous avoir la possibilité d'utiliser davantage durant vos déplacements du quotidien ?
 Base totale, n=4000



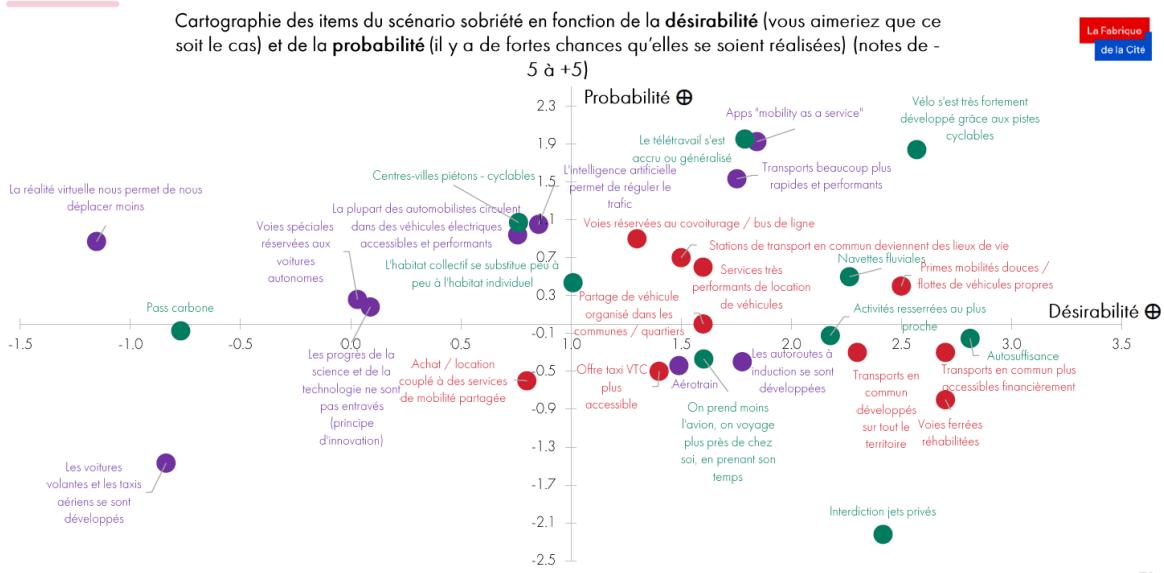
37

Les personnes ont également été interrogées sur les scénarios qu'il serait souhaitable de développer à l'avenir en matière de mobilité. Les plus citées sont « les campagnes et les villes deviennent de plus en plus autosuffisantes », « les transports en commun sont devenus accessibles à tous financièrement », « en zone rurale, les anciennes voies ferrées sont réhabilitées », « l'usage du vélo s'est fortement développé grâce aux pistes cyclables », « les entreprises proposent des primes mobilités douces ou une flotte de véhicules moins polluants ». Un graphique croise l'ensemble des mesures proposées en fonction de leur désirabilité et de la probabilité qu'elles se réalisent.

CROISEMENT DU DÉSIRABLE ET DU PROBABLE

L'ObSoCo

La Fabrique de la Cité



70

3.1.2. Méthodologie de recueil de données

La mobilité peut être un enjeu pour chaque ménage. Plusieurs constats sont réalisés à partir des données de l'Insee :

- la plupart des ménages possèdent plusieurs véhicules (au moins 1 par ménage) ;
- la plupart des trajets quotidiens se font en voiture ;
- la part des dépenses de mobilité dans les ménages est de plus en plus importante du fait du coût du carburant ;
- la part de personnes âgées de plus de 65 ans est en constante augmentation et représente d'ores et déjà 35 % de la population du territoire ;
- la plupart des services de proximité se trouvent dans les communes dites pôles, tandis que plus de la moitié de la population de la CCMS se trouve en dehors de ces communes ;
- le marché immobilier (location comme achat) est saturé, à tel point que les nouveaux ménages sont obligés d'aller à l'extérieur des pôles pour se loger ;
- sur l'ensemble de la CCMS, moins de 5 km de pistes vertes sont aménagées.

Afin de compléter ces données, le diagnostic s'appuie sur l'étude EMC2 menée sur l'ensemble du département du Puy-de-Dôme qui a permis d'obtenir des données sur les modes de déplacement sur le territoire intercommunal. 160 personnes ont été interrogées (de différents âges, sexes, activités, zones de résidence) afin de représenter l'ensemble de la population (méthode des quotas). L'échantillon étant relativement faible, les données sont comparées à celles disponibles sur l'INSEE.

3.2. Les mobilités du quotidien centrées autour de l'usage de la voiture

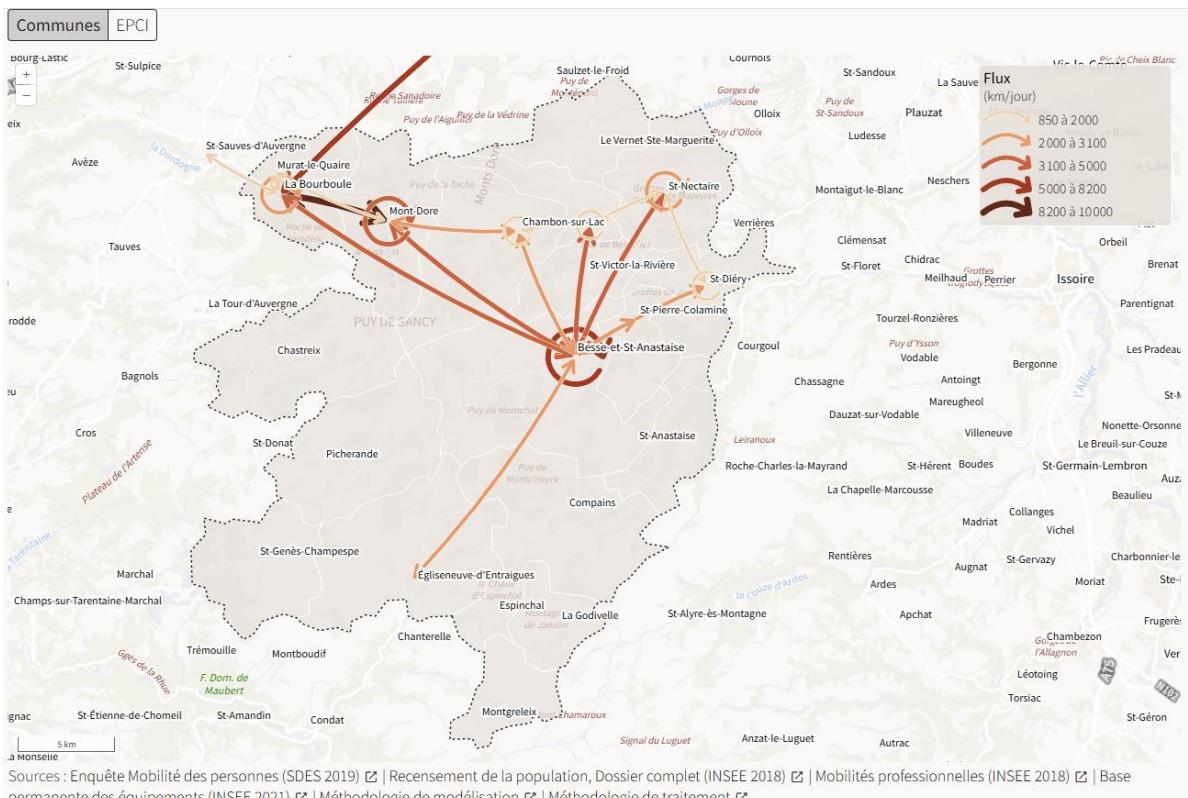
3.2.1. Des déplacements illustrant les bassins de vie des habitants

La majorité des déplacements sont réalisés en interne et sont concentrés sur les communes centres :

- Besse
- Le Mont-Dore
- La Bourboule

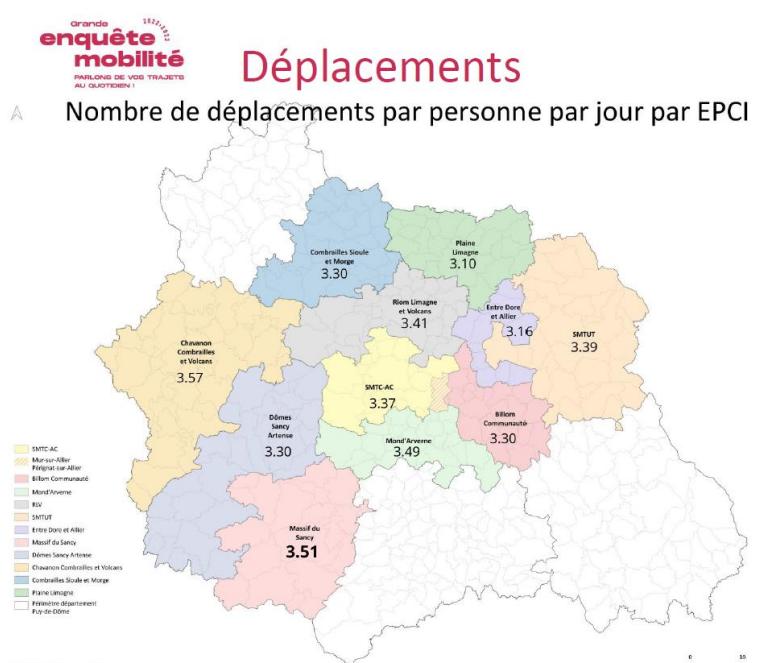
Sur le versant Ouest, les déplacements sont concentrés entre Le Mont-Dore et La Bourboule, avec un lien proche avec le territoire voisin « Dôme Sancy Artense ».

Sur le versant Sud, la commune de Besse constitue le point d'attractivité. On observe également un sous-bassin avec des déplacements entre les 3 communes de la Vallée verte : Chambon-sur-Lac, Murol et Saint-Nectaire.



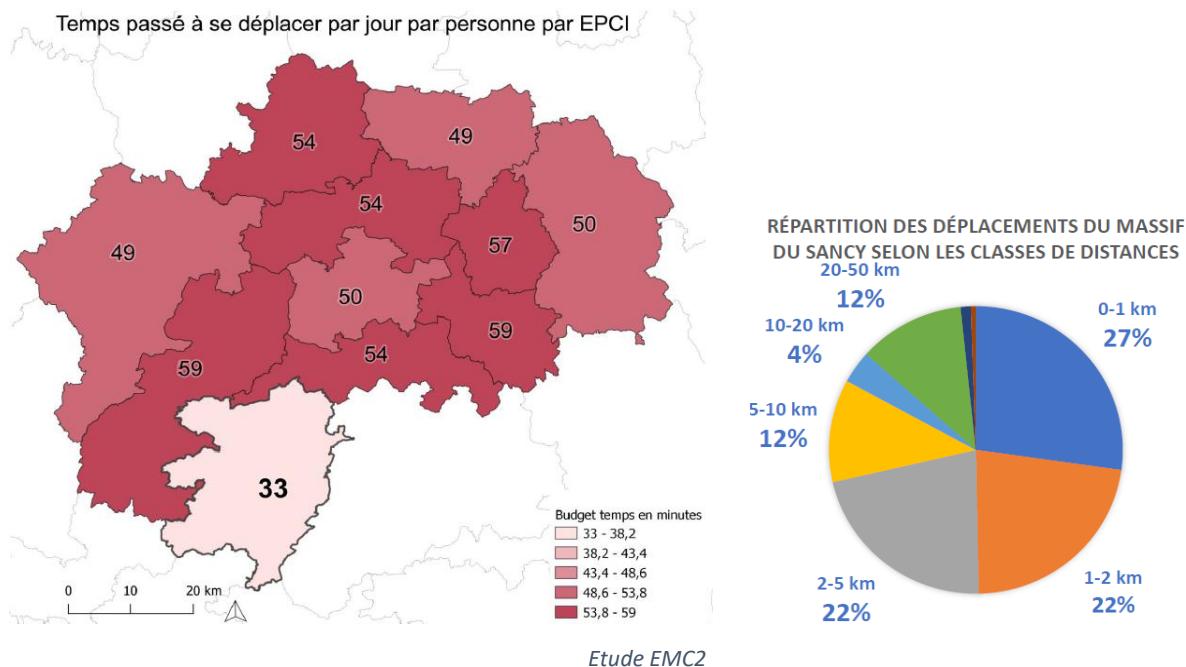
3.2.2. Des déplacements courts mais nombreux

En 2022, 31 500 déplacements¹⁰ par jour ont été réalisés par les habitants de la communauté de communes, ce qui représente 3,51 déplacements par personne par jour. C'est l'un des chiffres les plus élevés de l'enquête EMC2. Ces résultats sont à mettre en corrélation avec la répartition de la population en tranche d'âge. En effet, 59% des habitants ont plus de 50 ans dont 28% ont plus de 65 ans.

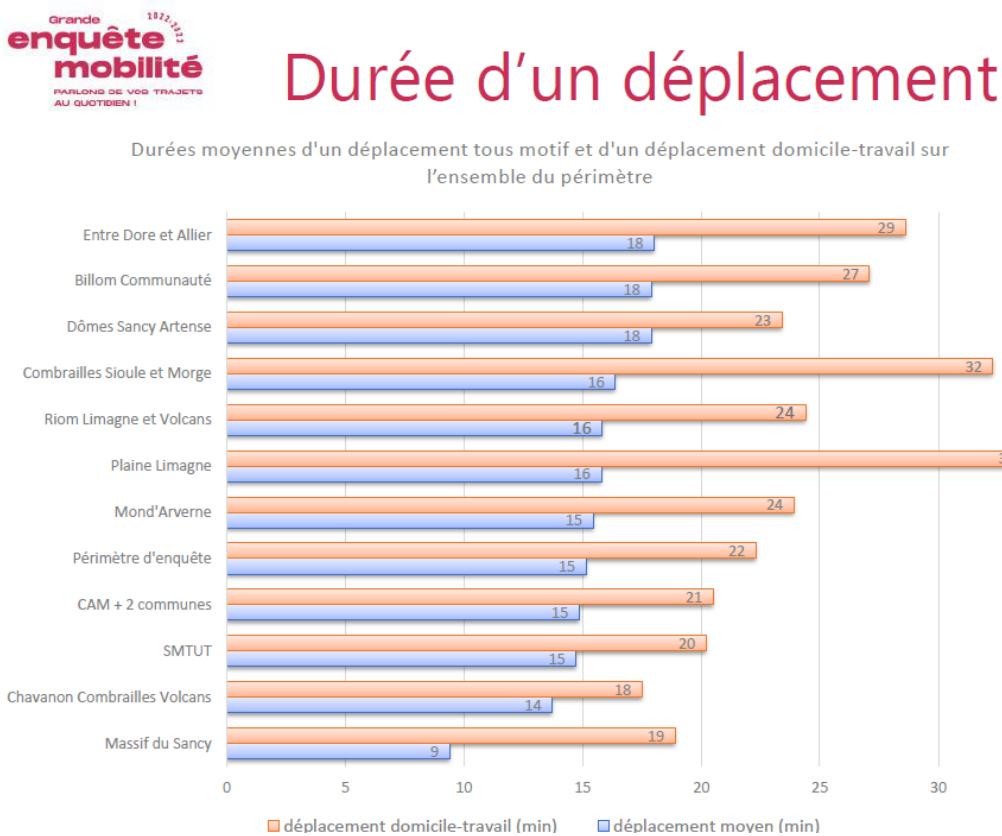


¹⁰ Un déplacement peut contenir plusieurs trajets. Le déplacement change quand le motif change.

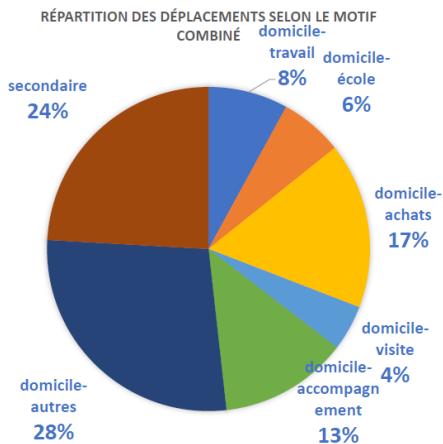
Un habitant passe en moyenne 33 minutes à se déplacer par jour (pour une moyenne de 16km presque équivalente à celle du ressort du SMTU), c'est le chiffre le plus bas du périmètre d'enquête. Les déplacements courts sont très importants : ¼ des déplacements font moins d'un km, et près des ¾ moins de 5km. Cela peut s'expliquer par la proximité entre les habitants et les commodités.



En moyenne, un habitant met 9 minutes pour un déplacement tout motif (moyenne de 4.7 km), 19 minutes pour un déplacement domicile-travail (moyenne de 8.2 km).



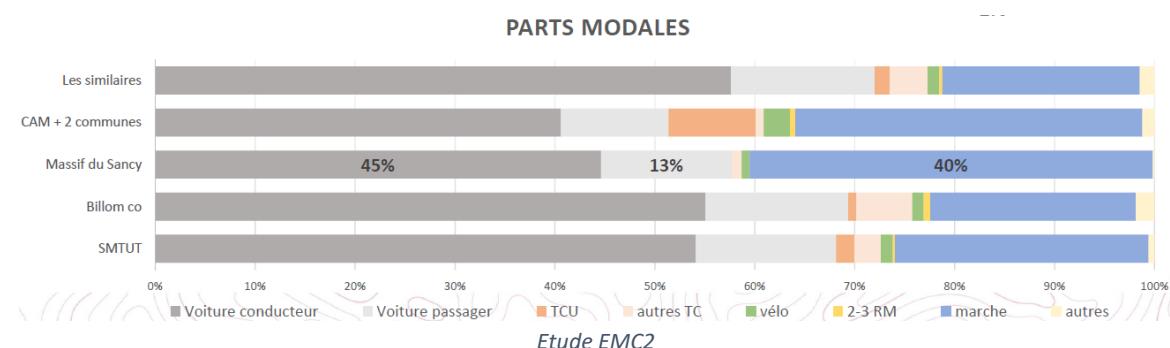
76% des déplacements sont orientés vers un motif précis et se réalisent en boucle (domicile / objet de déplacement). Il existe peu de déplacements domicile-travail (8%). Beaucoup de déplacements concernent les loisirs (28%). Il existe beaucoup de déplacements secondaires (24% des déplacements n'a pas de lien avec le domicile).



3.2.2.1. L'usage de la voiture prédominant mais avec une part importante réservée aux mobilités douces

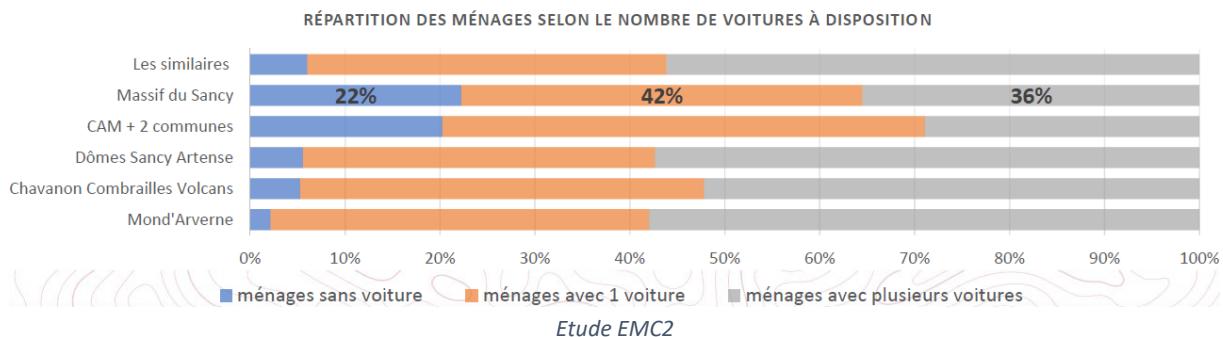
❖ Voiture

Sur le territoire, la part modale des déplacements au quotidien en voiture est de 58% contre 70% sur les territoires similaires, mais représente plus de 92% des kilomètres parcourus (légèrement plus élevé que sur les territoires similaires). La marche représente 40% des déplacements mais une part modale très faible rapporté au nombre de kilomètres parcourus.

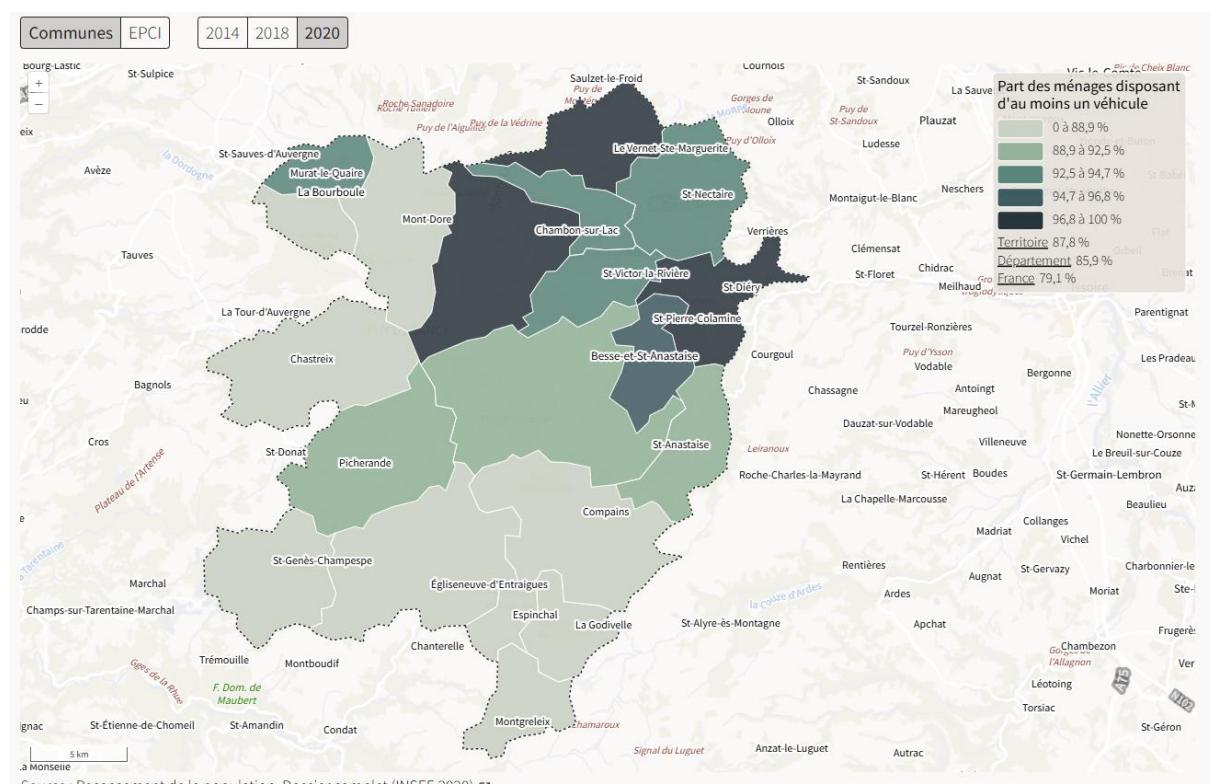


Ces tendances visibles au travers de l'EMC2 2023 semblent cohérentes avec les données INSEE (70% de part modale de la voiture sur le domicile-travail, en deçà des tendances habituelles pour ce type de déplacements sur des territoires ruraux).

On compte 5 900 véhicules personnels sur le territoire, soit 1.24 voitures par ménage. Sur le périmètre de l'étude EMC2, c'est le territoire où le chiffre est le plus bas et où on observe la plus grande part de ménage sans voiture (22% des ménages contre 5-8% dans les territoires similaires). Ces chiffres sont à prendre avec précaution car on est au-dessus de la tendance fournie par l'INSEE (12% des ménages sans voiture).



88.4% des ménages possèdent au moins une voiture en 2022 (données INSEE). 37% disposent de 2 voitures ou plus (correspondant aux communes où le niveau de vie est le plus élevé et où sont situés les plus grands ménages). Le nombre de voitures par ménage varie fortement selon les communes. Il reste à déterminer parmi ceux n'ayant pas de voitures ou ceux ayant une voiture, les personnes contraintes dans leur mobilité.

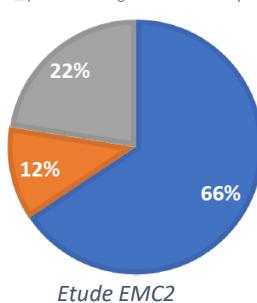


❖ Vélo

On compte 0.8 vélo par ménage. C'est le territoire où le chiffre est le plus bas avec Clermont Auvergne Métropole. 2/3 des ménages n'ont pas de vélo.

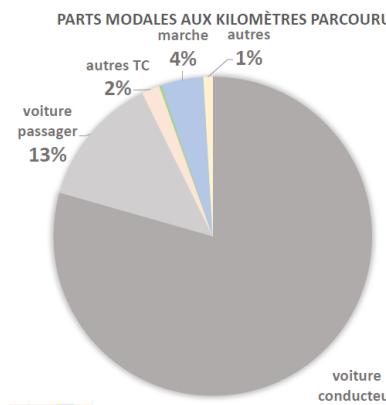
RÉPARTITION DES MÉNAGES SELON LE NOMBRE DE VÉLOS À DISPOSITION

- part des ménages sans vélo
- part des ménages avec 1 vélo
- part des ménages avec 2 vélos et plus

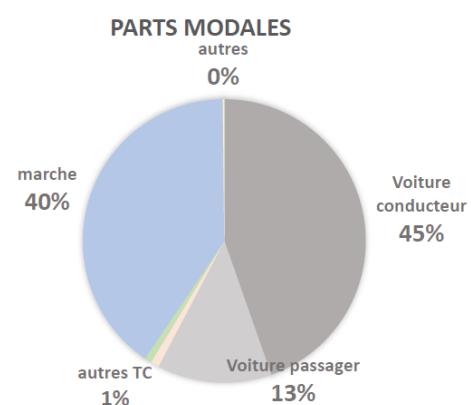


❖ Marche

La marche est utilisée, et représente 40% des modes de déplacement, laissant penser que les commodités sont proches des habitants. Toutefois, rapporté aux kilomètres parcourus, elle ne représente que 4%.



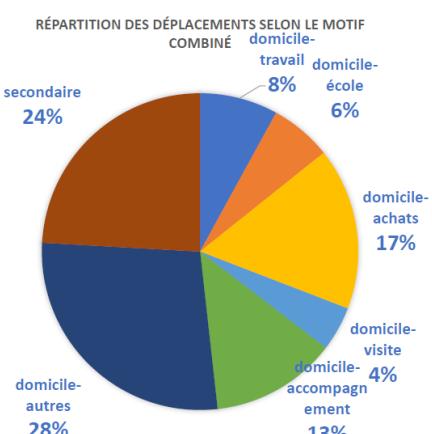
Etude EMC2



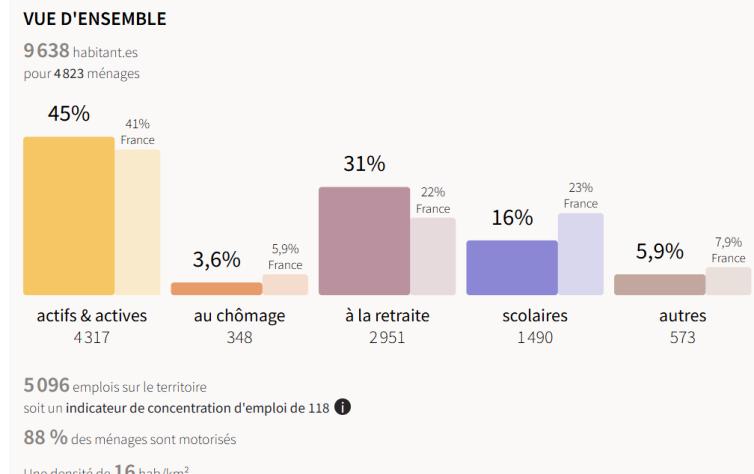
Etude EMC2

3.2.2.2. Des déplacements domicile-travail minoritaires

Les déplacements domicile-travail représentent une très faible proportion des trajets effectués sur le territoire : 8%. Cela peut s'expliquer en partie par la configuration de la population avec une part importante de retraités.

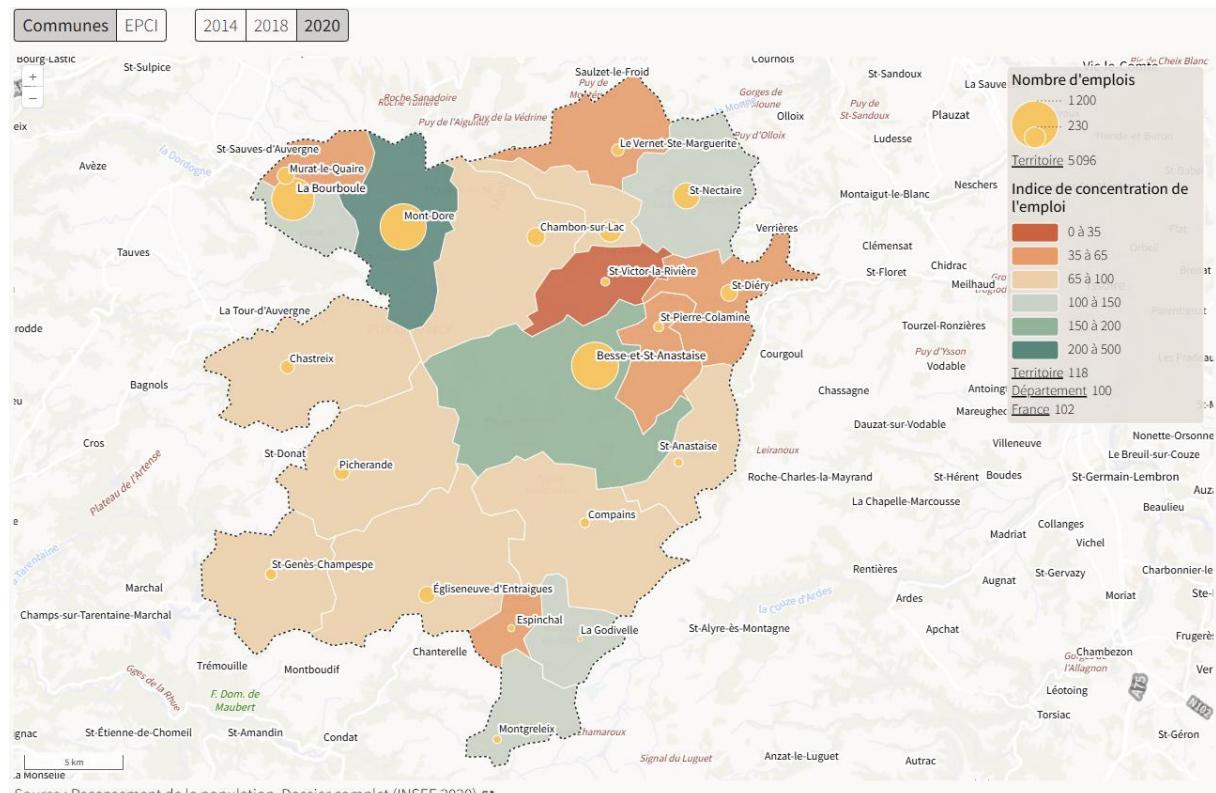


Etude EMC2



Données disponibles sur DiaGo

La Communauté de communes a une fonction de pôle d'emploi. L'indice de concentration de l'emploi (ICE) est le rapport entre le nombre d'emplois total proposés sur un territoire et le nombre d'actifs occupés qui y résident. Si l'ICE est supérieur à 100, alors la commune a une fonction de pôle d'emploi. Ainsi, la Communauté de communes du Massif du Sancy bénéficie d'un bon dynamisme économique avec une forte concentration d'emploi (115 emplois pour 100 actifs occupés).

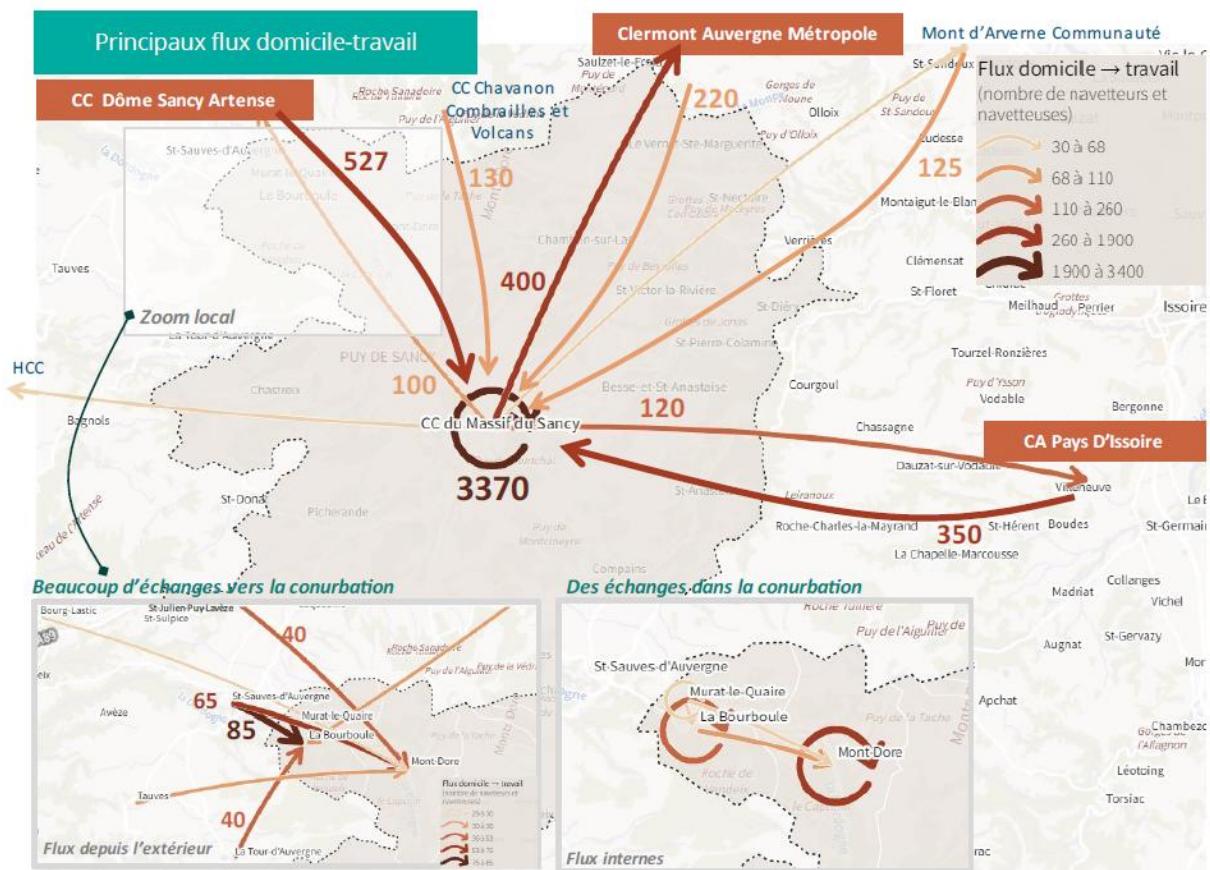


Source : Recensement de la population, Dossier complet (INSEE 2020) [\[lien\]](#)

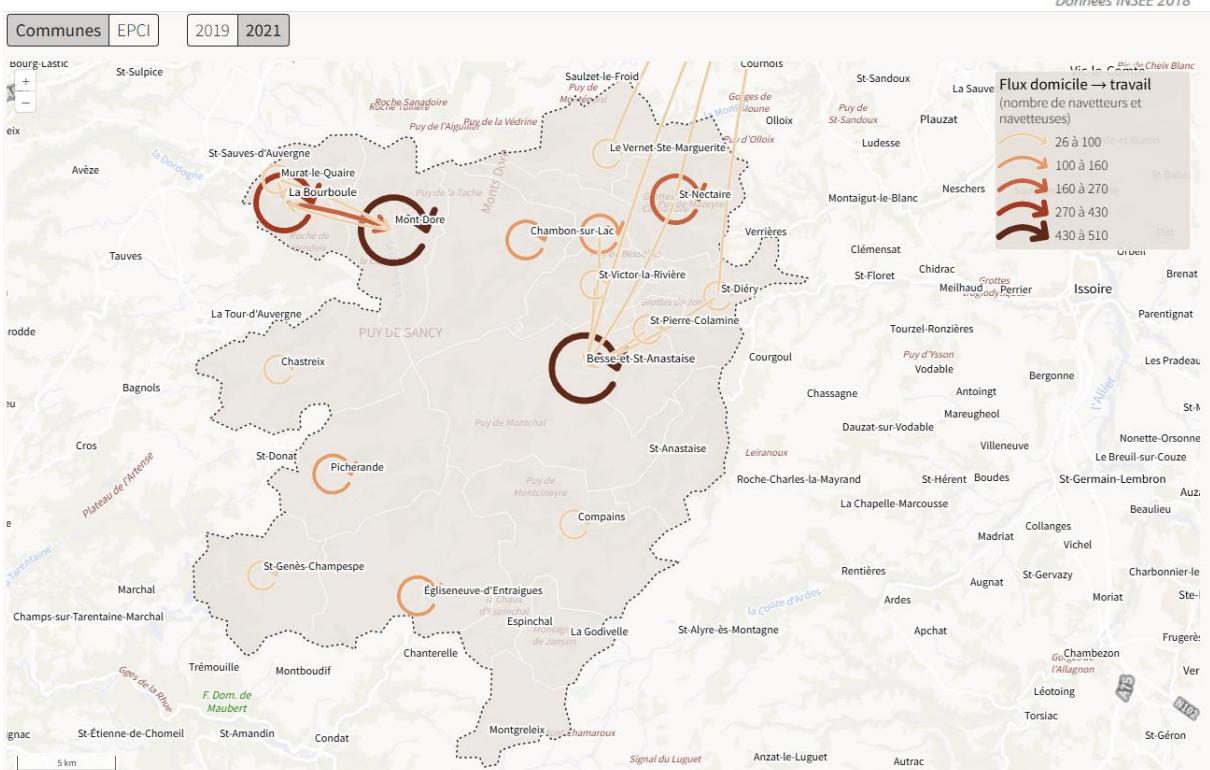
Plus spécifiquement, les communes du Mont-Dore, de La Bourboule et de Besse sont fortement pourvoyeuses d'emplois :

- commune du Mont-Dore : ICE = 203 avec 80% des actifs de la commune qui travaillent sur la commune (données DIAGO),
- commune de Besse-et-Saint-Anastaise : ICE = 176 avec 75% des actifs de la commune qui travaillent sur la commune (données DIAGO),
- commune de La Bourboule : ICE = 136 avec 60% des actifs de la commune qui travaillent sur la commune (données DIAGO).

La commune de Besse-et-Saint-Anastaise attire des travailleurs des différentes communes de la communauté de communes (et depuis Issoire dans une moindre mesure). De même que la conurbation « La Bourboule, Le Mont-Dore, Murat-le-Quaire » attire des travailleurs des communes des EPCI voisines à proximité mais également à plus longue distance (par exemple, une trentaine de navetteurs depuis Clermont-Ferrand vers la Bourboule).



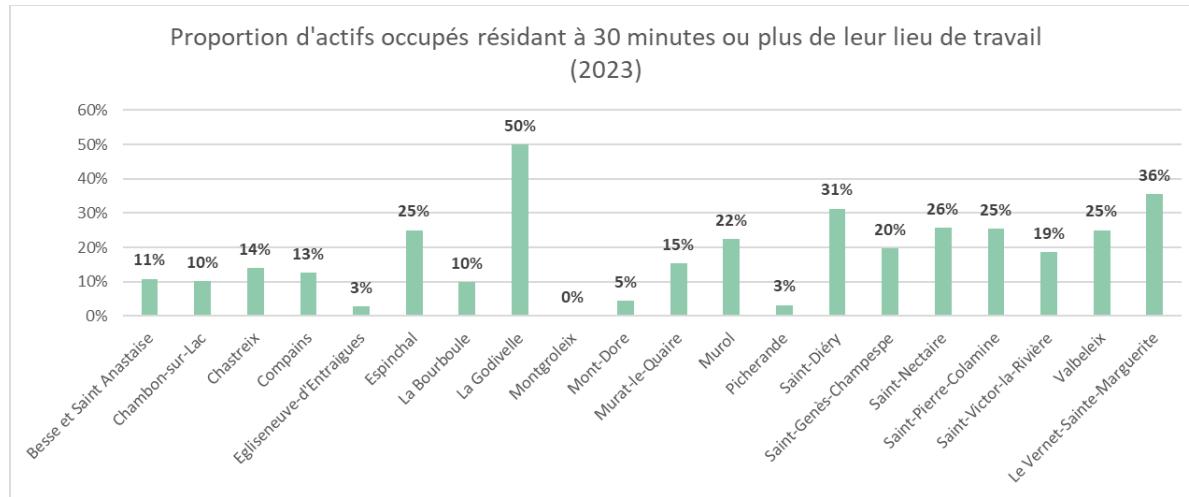
Données INSFF 2018



Source : Sdes-Insee, enquête Mobilité des personnes 2018-2019 (EMP) ; Insee, recensement de la population, exploitation complémentaire 2021; distancier Metric-OSRM, © les contributeurs d'OpenStreetMap et du projet OSRM ; enquête Emploi en continu AAA.

Il existe un lien fort depuis La Bourboule vers le Mont-Dore. A contrario, il n'y a pas de liens entre La Bourboule/Mont-Dore et Besse-et-Saint-Anastaise (qui sont deux pôles bien distincts sur le territoire).

La proximité avec le lieu de travail fait que le temps de déplacement domicile-travail est l'un des plus faibles du département (19 minutes pour une moyenne de 8,2 km). En effet, la part d'actif résidant à plus de 30 minutes de son lieu de travail est variable selon les communes. Elle est relativement faible dans les communes centres (moins de 10%), et est élevée dans les communes plus éloignées des bassins d'emploi.



Dans les communes pôles, moins de 10% des travailleurs parcouruent plus de 30 minutes pour se rendre au travail. Dans les communes PVD, les distances domicile-travail sont faibles : 20km en distance médiane à Besse, 12km au Mont-Dore avec une part de la population active utilisant la voiture estimée à environ 54% pour ces deux communes (dataviz). Les distances sont moins longues à La Bourboule (4km) avec un recours à la voiture prépondérant (76%).

En 2022, 56.5% de la population travaillait dans sa commune de résidence (données INSEE). Cette tendance est néanmoins à la baisse car en 2016 il s'agissait de 61% de la population et 63.6% en 2011. Les actifs se rendent au travail en voiture à 70%, suivi par la marche à pied à 14%. Le vélo ne représente qu'1% des modes de déplacement (données INSEE).

3.3. Les attentes en matière de mobilité

Plusieurs études/ enquêtes/ ateliers menées sur le territoire en 2021 et 2024 permettent de croiser les données sur les modes de déplacement.

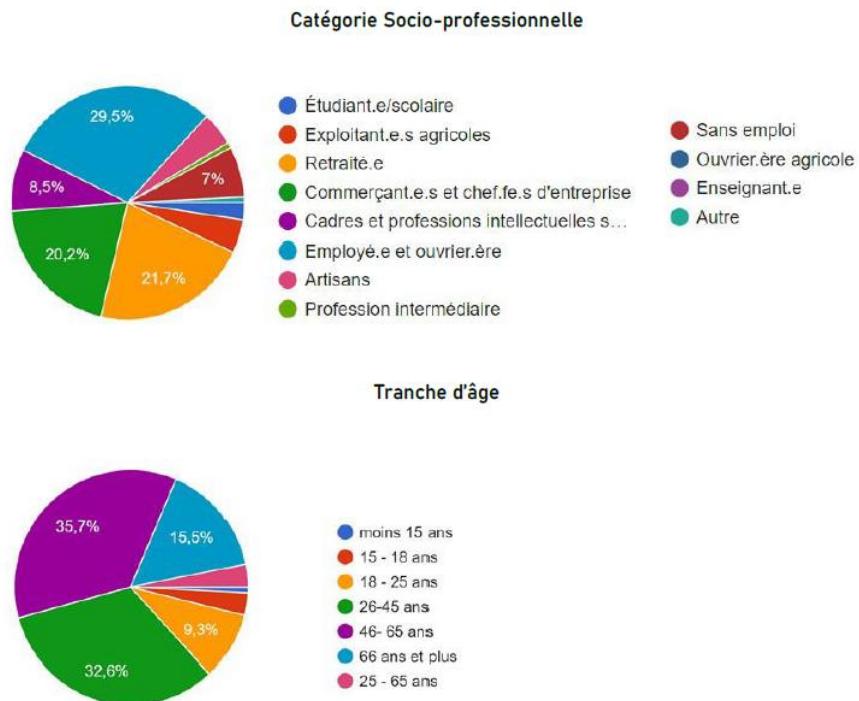
Le programme Mobili'Terre a permis de distribuer des questionnaires en mai 2021. Deux publics étaient visés : les habitants (129 habitants interrogés sans que toutes les communes ne soient représentées) et les touristes (373 réponses reçues).

3.3.1. Des habitants qui ne sont pas opposés à des solutions alternatives à la voiture individuelle

Pour les habitants, un tiers des sondés dans l'enquête mobili'terre avait entre 26 et 45 ans, et un tiers entre 46 et 65 ans. En corrélation avec les tranches d'âges, 21.7% des sondés sont retraités, et 50% de

commerçants, chefs d'entreprise, employés ou ouvriers. Ces chiffres ne sont pas représentatifs de la population (dans l'enquête les plus de 65 ans représentent 15% des sondés alors que les plus de 60 ans représentent 35% de la population). Les résultats devront donc être interprétés avec précaution.

Profil des habitants



S'agissant des habitants, peu de problèmes de mobilité sont évoqués. Ces derniers seraient prêts à utiliser d'autres moyens de transport que la voiture. Cependant, l'offre n'est pas assez performante. Plusieurs solutions ont été évoquées :

- Regrouper les services publics dans les communes
- Communiquer sur l'offre déjà existante
- Créer des aménagements pour favoriser la pratique du vélo
- Proposer des services commerçants ambulants
- Faciliter l'accès aux aires de covoiturage / aider à développer la pratique du covoiturage
- Créer un espace co-working

Les habitants sont prêts à utiliser des alternatives à la voiture. Lors de l'atelier de concertation d'octobre 2024, des échanges ont eu lieu sur les transports collectifs, et notamment sur l'offre régionale. Les enjeux suivants ont été identifiés :

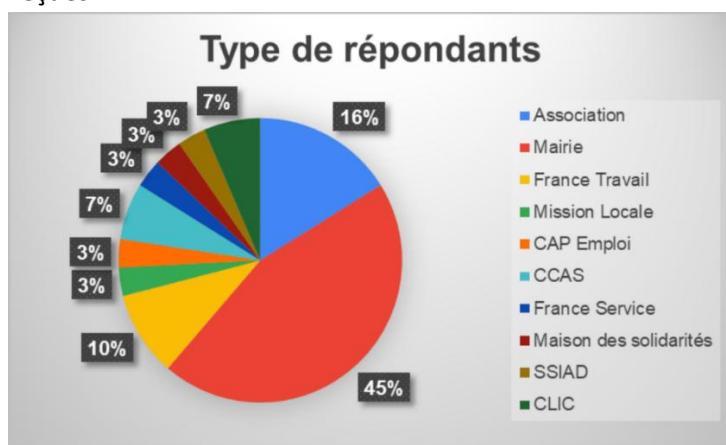
- Mieux communiquer sur les services existants
- Accompagner les publics
- Augmenter la fréquence horaire de certaines lignes (CO8, P44)

3.3.2. Un besoin de mobilité identifié pour les publics précaires

Une enquête a été menée en juin/ juillet 2025 auprès des acteurs institutionnels et associatifs pour recenser les besoins de mobilité que peuvent identifier ces structures. :

- Espaces France Services
- CIAS
- SSIAD
- Maison des solidarités
- Mission locale
- France travail
- CAP Emploi
- CEMI
- CLIC
- Laser Emploi
- communes
- associations

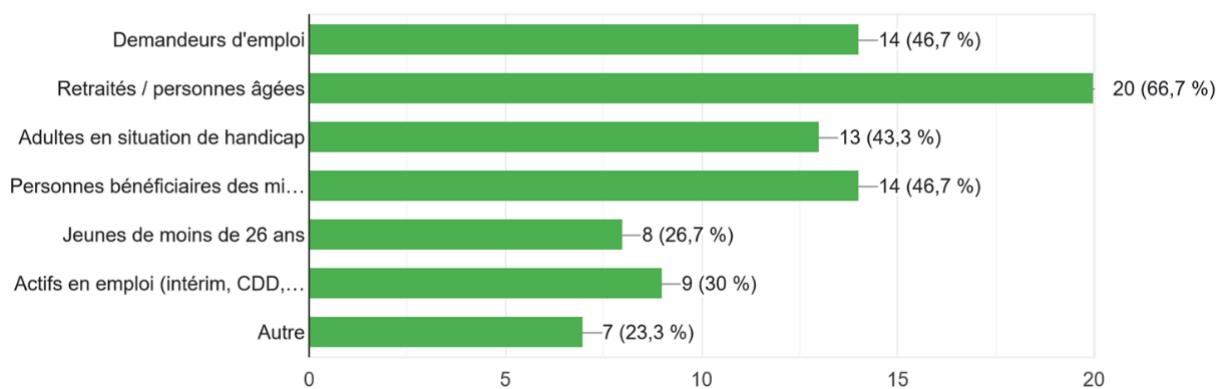
30 réponses ont été reçues.



En majorité, les structures accompagnent les retraités et les personnes âgées, ainsi que les demandeurs d'emploi et les personnes bénéficiant de minima sociaux.

Quels types de publics accompagnez-vous ?

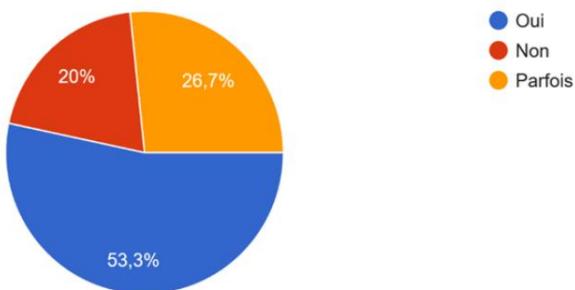
30 réponses



Des problèmes de mobilités sont identifiés dans la moitié des cas, majoritairement liés à l'absence de véhicule personnel ou de permis de conduire.

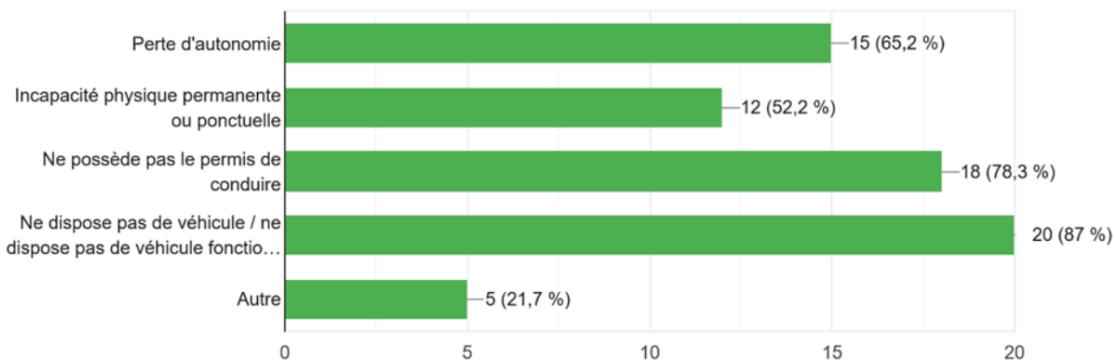
Rencontrez-vous des difficultés de mobilité chez ces publics ?

30 réponses



Si oui, lesquelles ?

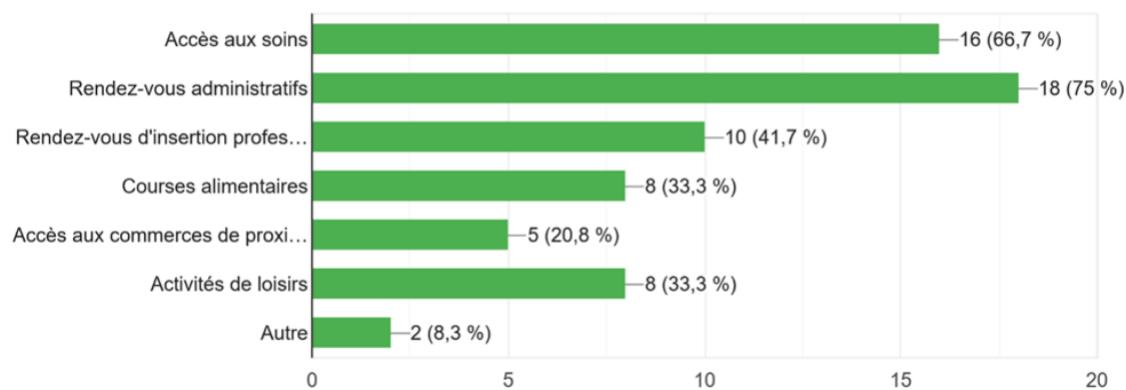
23 réponses



Les personnes ont des difficultés à se déplacer pour leurs rendez-vous administratifs, les rendez-vous médicaux et les rendez-vous liés à l'insertion professionnelle.

Quels types de déplacements sont les plus problématiques pour vos publics ?

24 réponses

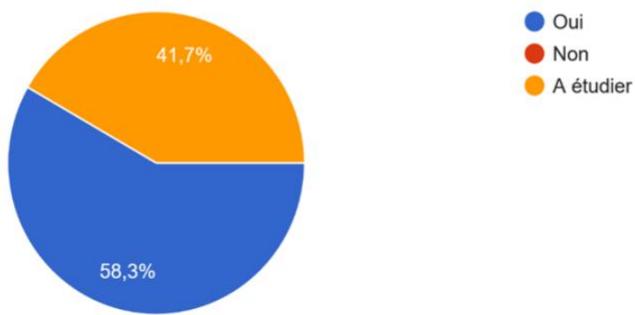


Les problématiques de mobilité entraînent dans la majorité des cas un isolement accru des publics (62.5%).

La majorité des acteurs estiment qu'un dispositif de covoiturage solidaire pourrait être pertinent. Aucun ne pense que le dispositif ne serait pas utile. Le service pourrait permettre de transporter des personnes, à des tarifs accessibles, tout en créant du lien social.

Selon vous, un dispositif de covoiturage solidaire serait-il pertinent sur le territoire ?

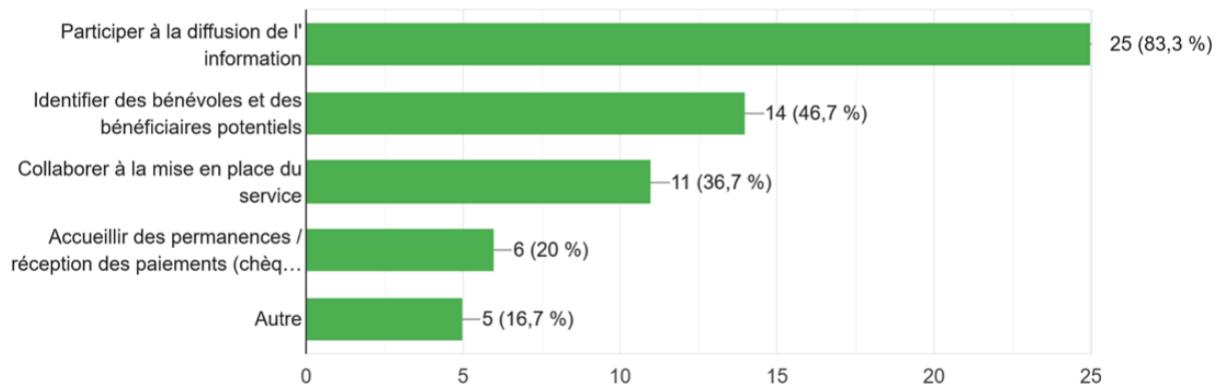
24 réponses



Certaines structures pourraient s'impliquer dans la construction du dispositif, en majorité pour participer à la diffusion de l'information, puis pour identifier les bénévoles et bénéficiaires potentiels. Certaines communes (11) pourraient s'investir dans la co-construction du service.

Votre structure serait-elle disposée à :

30 réponses



3.3.3. Une population touristique motorisée en attente de transports collectifs

3.3.3.1. Eléments généraux

Lors du questionnaire Mobili'Terre, les touristes indiquent se déplacer majoritairement en voiture (80%) et en navettes (22%). Ainsi, de nombreux trajets sont effectués en voiture, pouvant créer des conflits d'usage pendant les périodes touristiques, l'hiver pour l'accès aux stations et l'été pour l'accès aux grands sites touristiques.

On recense¹¹ :

- 269 763 journées skieurs à Super-Besse – 2023/2024
- 78 322 journées skieurs au Mont-Dore – 2023/2024
- 470 547 passages libres au Lac Chambon (plage Murol) - 2024
- 200 000 passages libres au Lac Pavin - 2024
- 198 000 visiteurs au château de Murol – 2024
- 184 492 visiteurs au Téléphérique du Sancy – 2024
- 166 000 passages libres à l'Eglise de Saint-Nectaire - 2024
- 130 000 visiteurs au Parc Fenestre - 2024
- 80 000 visiteurs aux Fontaines Pétrifiantes à Saint-Nectaire – 2024
- 62 184 visiteurs au pôle aquatique Sancy'O – 2024
- 56 436 passages libres à la Réserve Naturelle de Chaudefour - 2024
- 41 013 visiteurs au Funiculaire du Capucin – 2024

Les touristes souhaiteraient une offre de transport plus performante avec une augmentation du nombre de navettes. Lors de l'atelier de concertation d'octobre 2024, des échanges ont eu lieu sur les transports collectifs, et notamment sur l'offre régionale. Les enjeux suivants ont été identifiés :

- Améliorer les horaires des lignes
- Améliorer l'intermodalité entre les lignes communales et régionales
- Mieux relier La Bourboule et Le Mont-Dore

Les acteurs du tourisme ont été interrogés lors d'entretiens à l'automne 2024 sur les enjeux de mobilité du territoire :

- Pour les SEM, les navettes touristiques sont un élément clé d'attractivité, notamment en hiver pour l'accès aux stations. Elles sont essentielles au maintien des touristes sur les communes. Il y a un enjeu à relier les pôles touristiques (La Bourboule/ Le Mont-Dore, Besse/ La Vallée Verte) ;
- Le vélo pourrait être déployé dans la Vallée verte ;
- Le covoiturage pourrait être développé, notamment pour l'activité thermale avec du covoiturage informel qui s'organise déjà ;
- L'enjeu du « dernier kilomètre » pour permettre aux touristes de rejoindre leur logement une fois arrivés aux dépôts des arrêts de bus.

3.3.3.2. Etude Lac Chambon

Une enquête menée en 2023 auprès des usagers et des acteurs locaux a permis de déterminer la perception du lac Chambon. La commune de Murol (et par extension le lac Chambon) est un carrefour de voies essentielles (Clermont -> Besse ; Issoire -> Mont-Dore) participant à l'attractivité résidentielle du secteur (capacité de rayonnement sur le territoire). Outre les déplacements quotidiens des travailleurs et du transport logistique, le secteur subit, à certaines périodes de l'année, une forte pression routière avec la présence de nombreux touristes, notamment en été. Dénué de ligne de transport collectif depuis et vers les principales agglomérations qui l'entourent, le territoire doit faire

¹¹ OT Massif du Sancy – Chiffres clés du tourisme – Edition avril 2025

face à d'importants flux de véhicules, objet de tensions tant pour les touristes et les habitants. C'est aux abords du lac Chambon que la situation est la plus critique avec d'importants conflits d'usage (piétons, cycles, voitures), un phénomène de saturation des stationnements, des problèmes de sécurité, de la pollution visuelle et sonore....

Les avis négatifs concernent principalement la période estivale et la mobilité (stationnements, (sur)fréquentation, circulation).



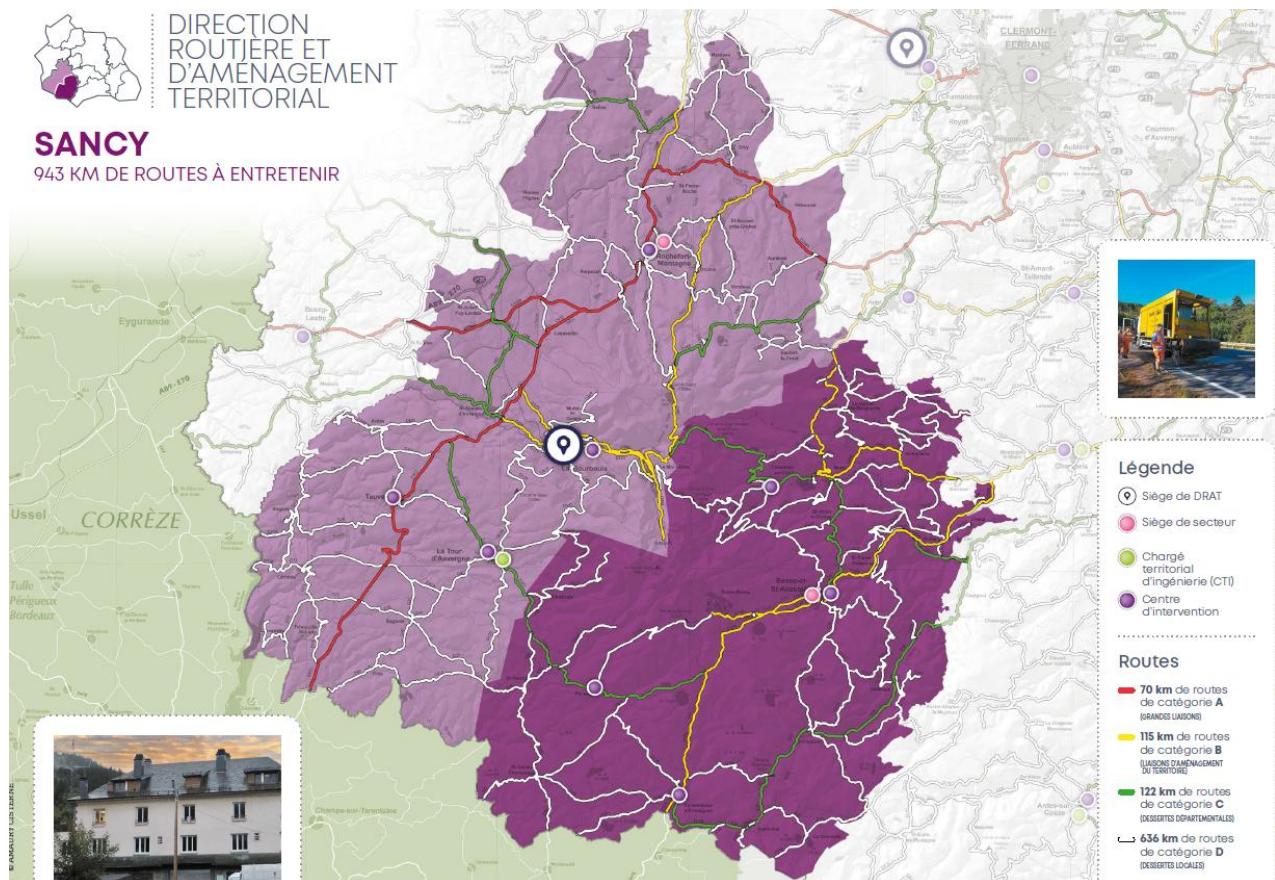
Face à cette pression, les collectivités ont tenté d'apporter, ces dernières années, différentes solutions pour fluidifier les déplacements et améliorer la qualité d'accueil (ex : requalification du front de lac, voie verte, stationnement payant, aire de camping-car, aménagement de trottoir...). Néanmoins, ces mesures apparaissent encore insuffisantes face à une fréquentation qui ne cesse d'augmenter et un déficit d'infrastructures correspondant à l'usage grandissant des modes doux. En effet, le territoire de proximité est doté d'un maillage de cheminements doux relativement riche et diversifié mais qui pâtit d'une certaine inégalité en matière de qualité de traitement et de continuité. Utilisés principalement pour des déplacements récréatifs (promenade, petite randonnée piétonne ou cycliste), ceux-ci auraient la capacité de répondre à des trajets entre les différents sites incitant à délaisser la voiture tant pour les touristes que les habitants

4. Etat des lieux des offres de mobilité existantes sur le territoire du Massif du Sancy

4.1. Motorisation des ménages

4.1.1. Réseau routier

La communauté de communes du Massif du Sancy est structurée par plusieurs routes départementales. Les grands axes routiers (autoroute A89 et A75) permettent de les rejoindre.



4.1.2. Stationnement

4.1.2.1. Des parkings saturés en période touristique

Les parkings d'accès aux principaux sites touristiques sont très fréquentés, voire saturés, en été et en hiver. L'office de tourisme a relevé une corrélation entre fréquentation et taille des parkings, ces derniers faisant fonction de « jauge » sur les sites.

Par ailleurs, une politique volontariste d'identification et d'équipement des aires de camping-cars a été menée ces dernières années et donne satisfaction.

Au château de Murol une expérimentation de modification du sens de circulation a eu lieu en 2024 pour limiter l'impact des flux sur l'expérience touristique. Elle a donné satisfaction et devrait être renouvelée en 2025.

Il n'existe pas de stratégie de gestion/organisation des parkings sur le territoire. Il est noté quelques poches de stationnement payantes, mais non homogènes en différents lieux du territoire (Parking Chaudefour (80 places payantes) / Chambon-sur-Lac St Nectaire....

4.1.2.2. Un manque de jalonnement

Certains parkings ne sont pas jalonnés ou marqués sur le territoire (station Chastreix, en contre-bas du Lac Pavin...). Le jalonnement dynamique des parkings au niveau des stations pourrait être pertinent d'un point de vue efficacité des stationnements en période de forte affluence mais le coût de mise en oeuvre important semble rédhibitoire pour une utilité sur quelques semaines dans l'année.

Il n'existe pas aujourd'hui de charte commune à l'échelle de la communauté de communes pour le jalonnement des parkings au niveau des sites touristiques. Ce manque de clarté peut entraîner des circulations parasites. Il peut être relevé comme une opportunité le fait que l'office du tourisme dispose d'une grande capacité de communication (8 personnes dans l'équipe communication, 7 millions de visite par an, 100 écrans de diffusion), ce qui peut offrir une véritable clé pour communiquer sur le stationnement, l'offre de transport alternative existante...

4.2. Transports collectifs

4.2.1. Lignes quotidiennes

4.2.1.1. Les lignes régionales

Des lignes de bus de la Région Auvergne-Rhône-Alpes desservent les communes de La Bourboule, Le Mont-Dore, Besse-et-Saint-Anastaise, Saint-Diéry, Egliseneuve d'Entraigues et Saint-Genès-Champespe.



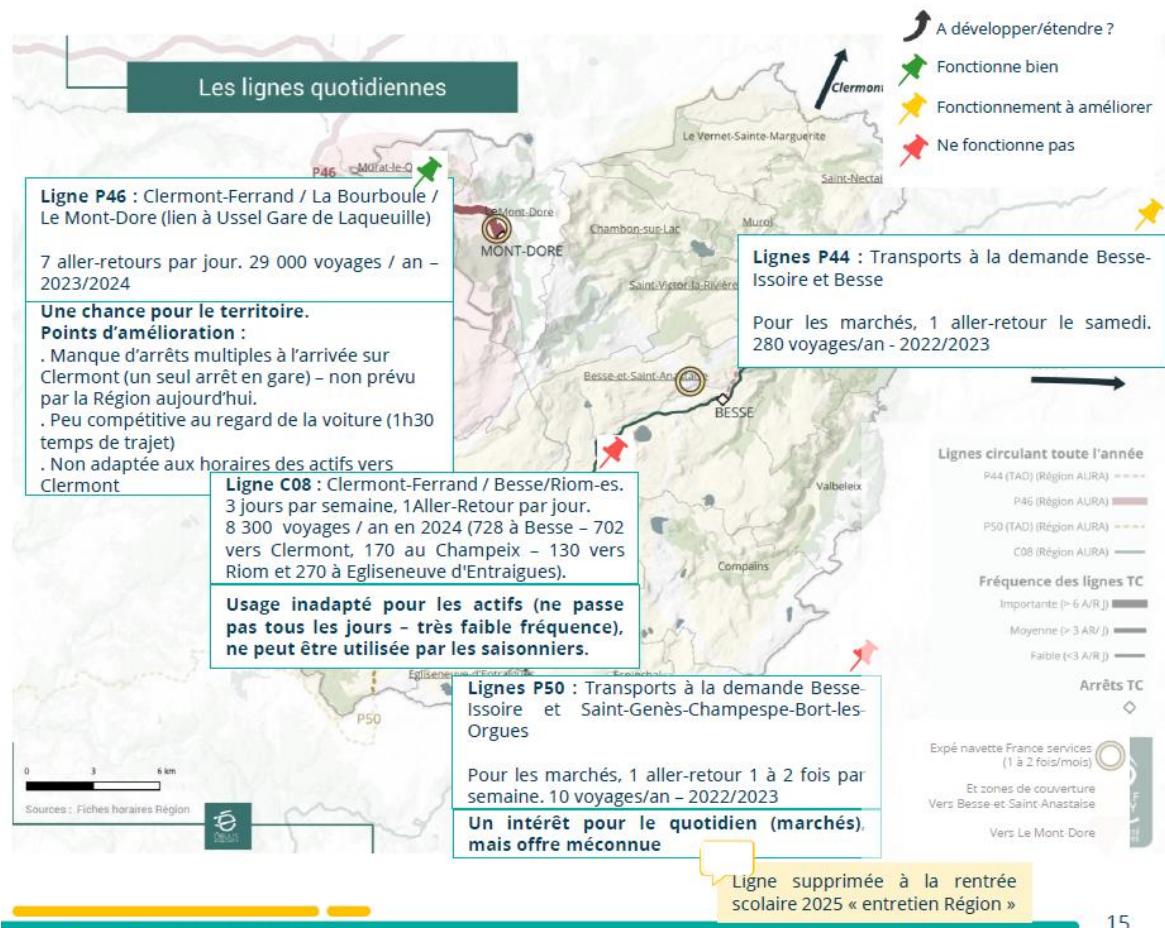
Illustration issue du site de l'office du tourisme du Massif du Sancy

Pour l'offre quotidienne, il existe 4 lignes régionales :

- Ligne P46 : Clermont Ferrand / La Bourboule / Le Mont Dore (remplace la ligne TER Clermont-Ferrand / La Bourboule / Le Mont-Dore depuis le 01/01/2023)
- Ligne C08 : Clermont-Ferrand / Besse / Égliseneuve / Riom-Es-Montagne
- Ligne P44 (TAD) : Issoire / Saurier / Besse
- Ligne P50 (TAD) : Saint Genès Champespe / Bort les Orgues



La performance de ces lignes a été étudiée à l'automne 2024.



Version 3 du 10/02/2025

15

De manière générale :

- La tarification de l'offre de transport est attractive avec un ticket à 3€ sur toutes les lignes (par exemple pour atteindre Clermont depuis la commune du Mont-Dore).
- L'offre est assez mal communiquée avec :
 - L'information voyageur qui n'est pas forcément mise à jour au niveau des arrêts
 - Des QR codes à la place des fiches horaires qui nécessitent un smartphone pour accéder à l'information et qui peuvent être facteur de méfiance sur la qualité de l'information transmise
 - Un manque d'information sur la continuité des déplacements une fois arrivé à son arrêt de transport (à Clermont / Le Mont-Dore, sur Besse...)

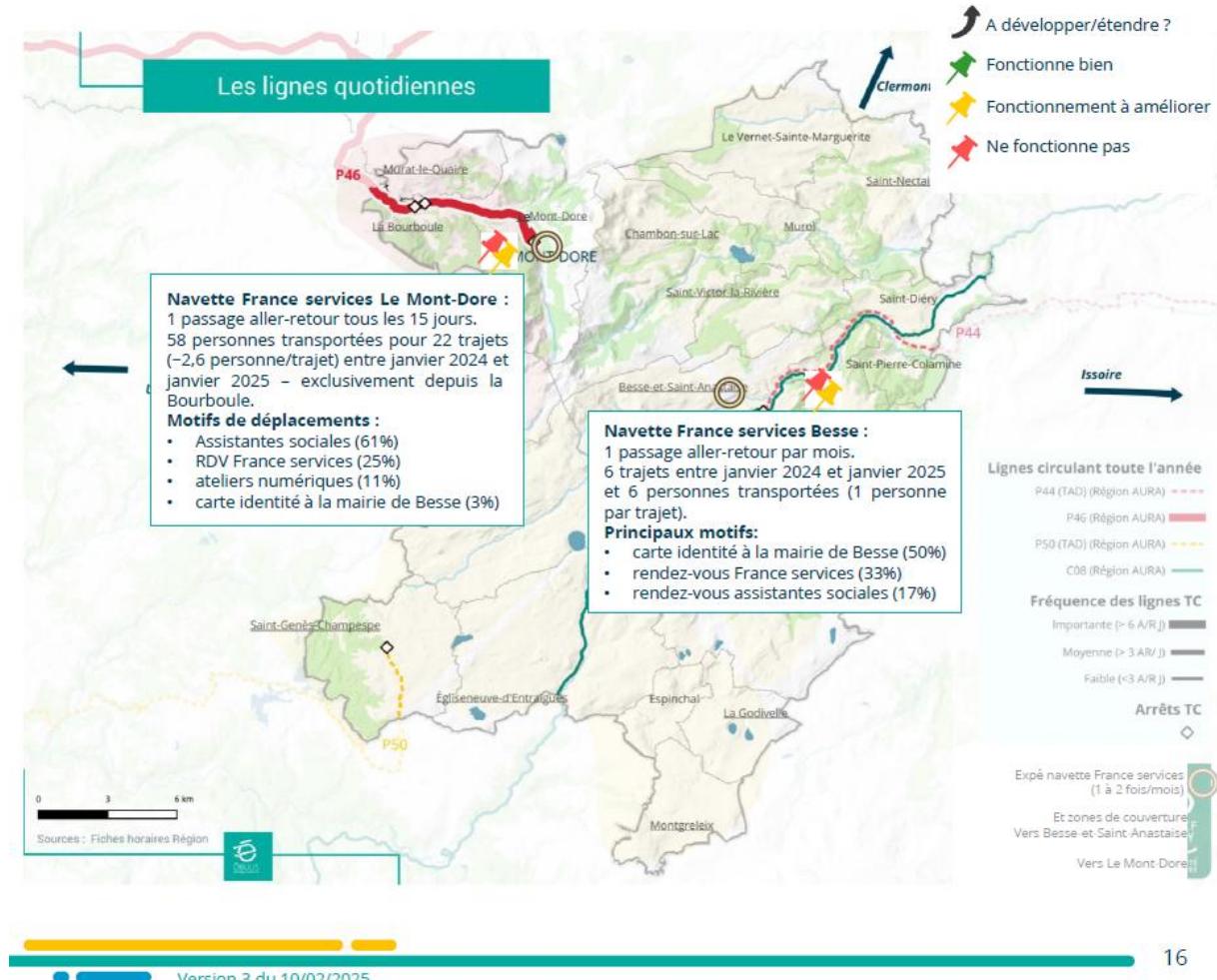
De ce fait, l'offre est méconnue, les informations sont difficiles à trouver, bien que le site de l'office du tourisme permette d'une certaine façon de centraliser l'offre existante (pas de page sur le site de la Communauté de communes pour le quotidien).

- Certains arrêts sont qualitatifs (arrêt protégé, avec bancs...), mais d'autres sont parfois peu visibles ou mal organisés (par exemple, à côté des poubelles), ce qui ne renforce pas l'attractivité des services.



4.2.1.2. Le transport à la demande

La navette France services, expérimentée depuis juin 2024, est un transport à la demande sur le territoire mais dédié aux transports des habitants souhaitant se rendre aux Espaces France Services (EFS) au Mont-Dore ou à Besse. Le service fonctionne aujourd’hui en régie. Après quelques mois de fonctionnement, on observe que le service est peu fréquenté, ce qui interroge sur la pertinence de l’offre existante.



4.2.2. Lignes touristiques

4.2.2.1. Lignes régionales

Il existe 2 lignes touristiques régionales permettant d'étoffer l'offre de transport en été et hiver :

- Ligne P74 : Clermont-Ferrand / Besse / Super-Besse
- Ligne P45 : La Bourboule / Le Mont-Dore / Station de ski du Mont-Dore

En période estivale :

- Le service « au quotidien » se maintient pour la ligne P46 et TAD P50. Le TAD P44 ne fonctionne pas l'été ; la ligne C08 est modifiée.
- Le niveau d'offre s'étoffe de 2 lignes régionales, portant l'offre à 5 lignes (P45, P46, P50, P74 et C08), du 05 juillet au 31 août.



Version 3 du 10/02/2025

17

Détail fonctionnement lignes régionales estivales:

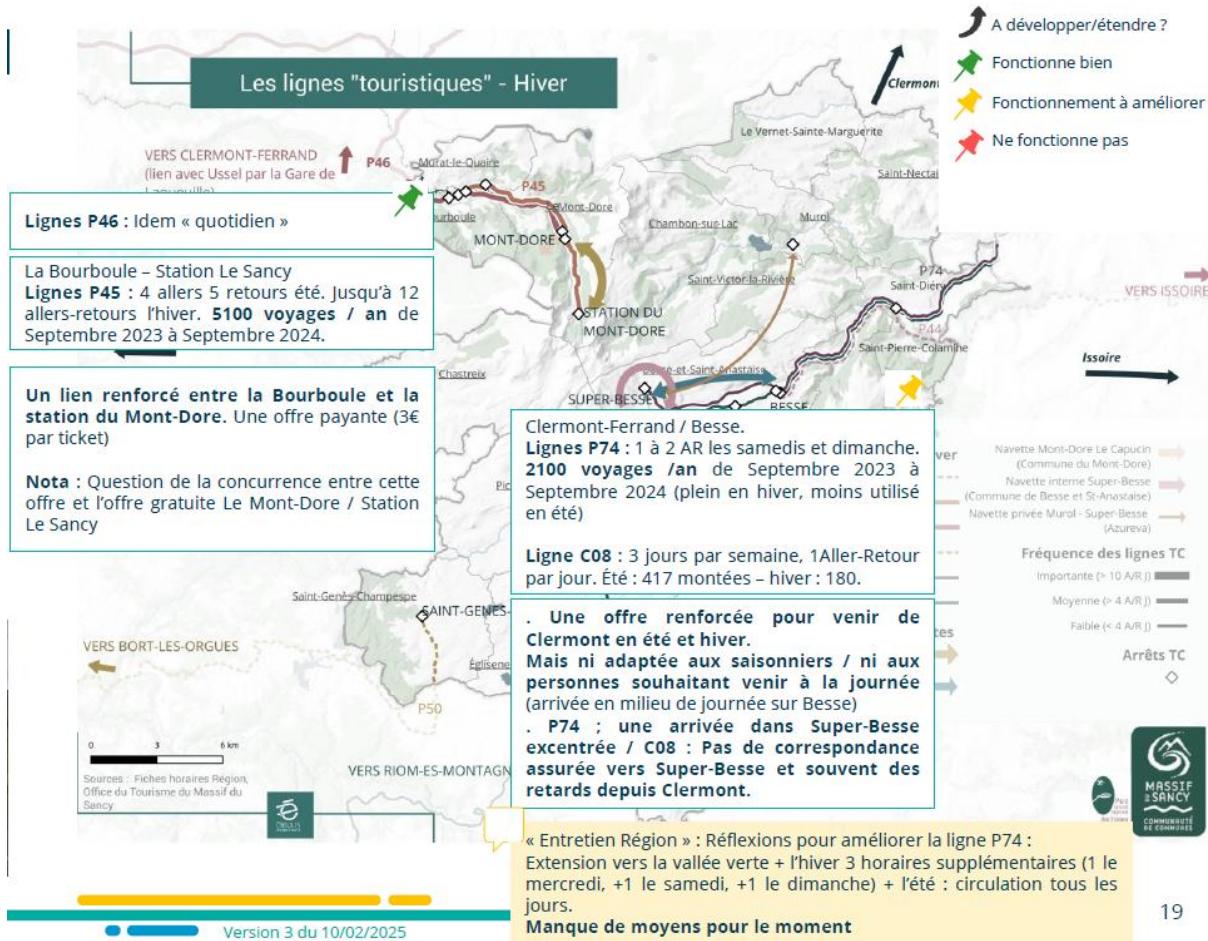
- P45 : 4 allers, 5 retours depuis la Bourboule vers la station le Sancy. → **Nouvelle offre en été**
- P74 : 1 AR le samedi et dimanche depuis Clermont vers Besse-et-Saint-Anastaise – 1H15 de trajet (départ à 13h, retour à 17h) → **Nouvelle offre en été**
- C08 : 1 AR les Lundi, Mercredi et Vendredi depuis Besse-et-Saint-Anastaise vers Clermont-Ferrand → **Perte d'un aller/retour les vendredis et dimanches par rapport à l'offre « au quotidien »**

En période hivernale :

- Le service « au quotidien » se maintient pour les lignes régionales P46 et TAD P44/P50.
- Par rapport au service estival, les lignes régionales P45 et P74 sont renforcées. La ligne C08 est équivalente.
- Le service régional complet est de 6 lignes.



* Toutes les dates indiquées sont pour la période 2024/2025



Détail fonctionnement lignes régionales:

- P45 : **3 AR supplémentaires** aux vacances de Noël par rapport à l'été et les samedi/dimanches du 11 janvier au 30 mars) **7 AR supplémentaires** sur les vacances hiver (du 08 février au 10 mars)
- P74 : **1 AR supplémentaire** le samedi par rapport à l'été.

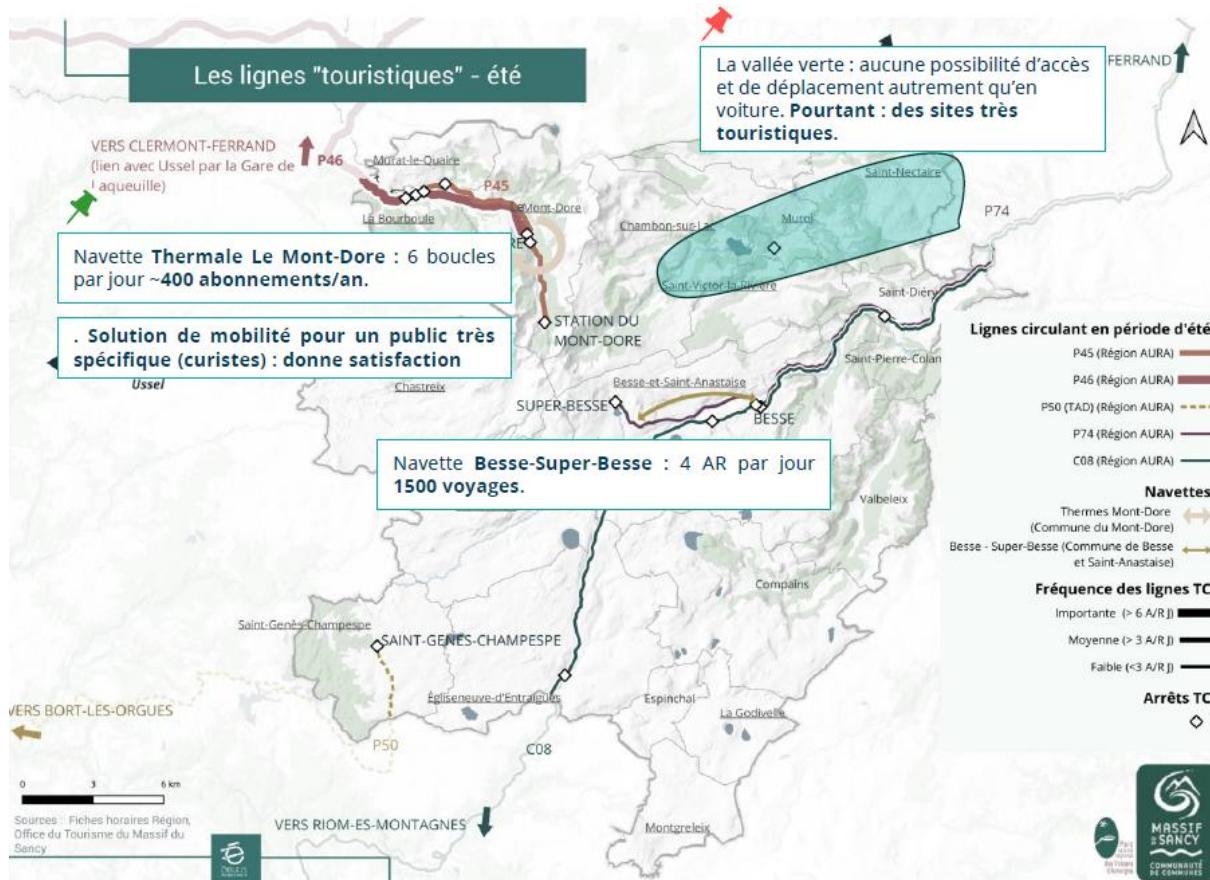
De manière générale :

- Une offre qui permet un accès aux stations régulièrement (hors Chastreix)
- Un manque de service au niveau de la Vallée Verte (Saint-Nectaire, Murol, Chambon-sur-Lac).

4.2.2.2. Lignes communales

En période estivale :

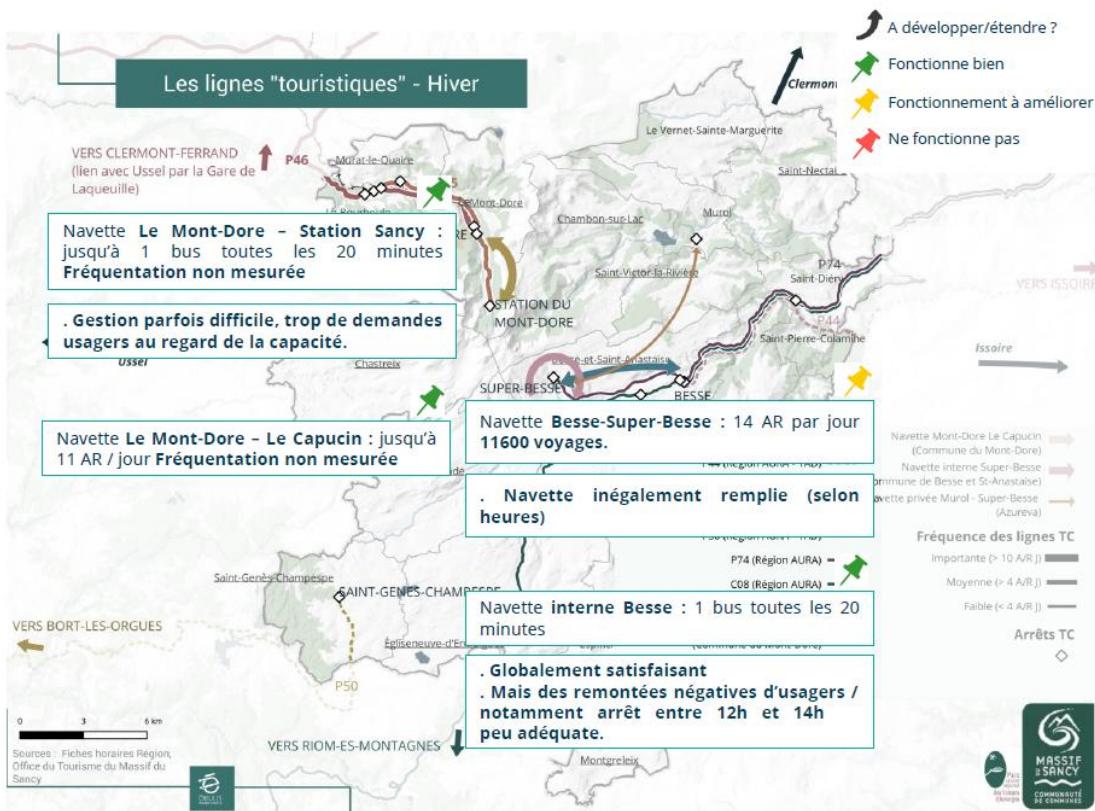
- 1 navette thermale de la commune du Mont-Dore : 6 départs avec des trajets par boucle vers les thermes du 04 avril au 06 novembre. Une navette de 30 places, gérée en régie par la commune, est mise en place pour les curistes des thermes. Ce service est souple car en fonction des conditions météos, le nombre de places disponibles peut être revu à la baisse (passer de 30 à 9 places assises). Ces minibus 9 places sont également utilisés par la commune pour d'autres usages : centre de loisir, école... ou renfort de l'offre touristique d'hiver.
- 1 navette Besse – Super-Besse de la commune de Besse-et-Saint-Anastaise : 4 aller/retour par jour + 1 trajet le lundi et 1 le mercredi du 06 juillet au 31 aout



En période hivernale :

Le niveau d'offre s'étoffe de 4 navettes communales :

- 2 services de la commune du Mont-Dore du 08 janvier au 09 février et du 11 mars au 07 avril les samedis et dimanches / du 10 février au 10 mars tous les jours (dès les vacances de Noël pendant les vacances et le week-end si les pistes sont ouvertes) :
 - Le Mont-Dore – Sancy (pied des pistes) : 1 navette toutes les 20 minutes au plus haut niveau de service
 - Le Mont-Dore - Le capucin (zone nordique) : 11 AR /jour au plus haut niveau de service
- 2 services de la commune de Besse
 - 1 navette interne Super-Besse (haut et bas de station) : 6 bus qui tournent toute la journée en période hivernale
 - le service communal qui fonctionne l'été Besse – Super-Besse est renforcé l'hiver (+10 allers/retours) du 21 décembre au 16 mars.



L'offre de navettes apparaît globalement satisfaisante dans son fonctionnement vers Le Mont-Dore et Super-Besse. Elle apporte une vraie plus-value pour le tourisme. Aujourd'hui, pour Le Mont-Dore, le service est financé par la commune et la SAEM qui participe en fonction du nombre de journées skieurs. Les restaurateurs et hébergeurs ne sont pas directement impliqués dans le financement du service.

Pour Super-Besse, les 2 navettes sont financées à hauteur de 55% par la SEM et la commune, et à hauteur de 45% par les hébergeurs privés (via une convention). Le financement a également été ouvert aux commerces et chalets.

L'offre de service est gérée de manière très agile (quasi journalière) en fonction des conditions météos, des réservations... Le service peut même être renforcé par les navettes internes aux communes en cas de très forte affluence. Le calibrage de l'offre est globalement complexe à gérer.

4.2.2.3. Synthèse

La station de Chastreix n'est pas desservie par une navette ce qui entraîne une saturation importante des places de stationnement, rendant difficile la gestion, les déplacements et l'accueil des visiteurs. Actuellement, la voiture reste le seul moyen d'accès au domaine skiable de Chastreix, ce qui limite les solutions de mobilité durable et aggrave les problèmes d'encombrement.

L'offre existante, ne propose pas (que ce soit par navette ou par les lignes régionales) de service sur la Vallée Verte. Or, la commune de Saint-Nectaire, le Château de Murol, Le Lac Chambon et la vallée de Chaudefour font partie des principales attractions touristiques du territoire en été. Ils concentrent également un nombre important de campings et d'hébergements d'été.

4.2.3. Transports scolaires

Le transport scolaire est géré par les services de la Région Auvergne Rhône Alpes.

4.3. Transports alternatifs à la voiture individuelle

4.3.1. Covoiturage

4.3.1.1. Schéma départemental de covoiturage



Il existe 8 aires de covoiturage communales avec 230 places disponibles dans les différents parkings. Il n'existe aucune aire strictement identifiée pour le covoiturage, il s'agit de parkings ouverts au public.

Seul le parking du Mont-Dore connaît une forte fréquence, mais parce qu'il sert également de parking à l'hôpital. De plus, le stationnement est payant l'été, ce qui est dissuasif dans le cadre du covoiturage.

Le Département dans le cadre de son schéma départemental prévoit la pose de panneaux homologués. Il préconise l'identification des places de stationnement, et la pose de box à vélo à La Bourboule.

4.3.1.2. Animations covoiturage

La Communauté de communes souhaite développer le covoiturage sur son territoire. Pour cela, elle a conventionné en 2023 avec l'association covoiturage auvergne pour que des animations soient réalisées auprès des entreprises.

D'après le diagnostic territorial et les résultats de l'étude EMC2, on observe que les déplacements domicile-travail sont minoritaires et ne représentent que 8% des déplacements. Ainsi, la cible à privilégier pour le développement du covoiturage ne doit pas concerner uniquement les actifs. Cet axe doit être retravaillé afin de répondre aux attentes des habitants.

4.3.2. Autopartage

La Communauté de communes a mis en place un service d'autopartage avec ses véhicules communautaires en janvier 2025 : 2 véhicules mis à disposition lorsqu'ils ne sont pas utilisés par les agents.



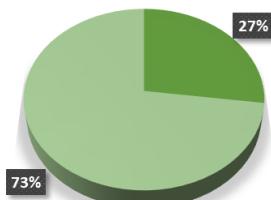
Le service est géré en régie et doit permettre de faciliter les déplacements des publics en situation de précarité. Ainsi, le service est accessible :

- Aux résidents du territoire âgés de plus de 18 ans
- Pour des trajets ponctuels
- Pour une durée maximale d'une journée
- Pour les motifs de déplacements suivants : social, médical, administratif, insertion professionnelle. Les trajets pour les loisirs sont exclus du dispositif

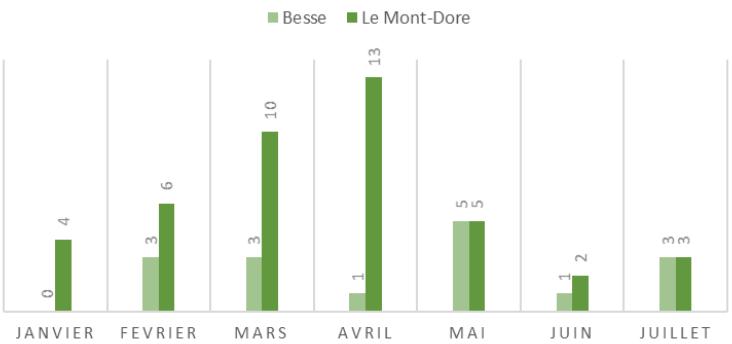
Les personnes dirigées par les France Services et les partenaires sont prioritaires.

En 6 mois, 59 trajets ont été réalisés, en majorité sur le versant Ouest.

Autopartage janvier-juillet 2025
59 trajets réalisés

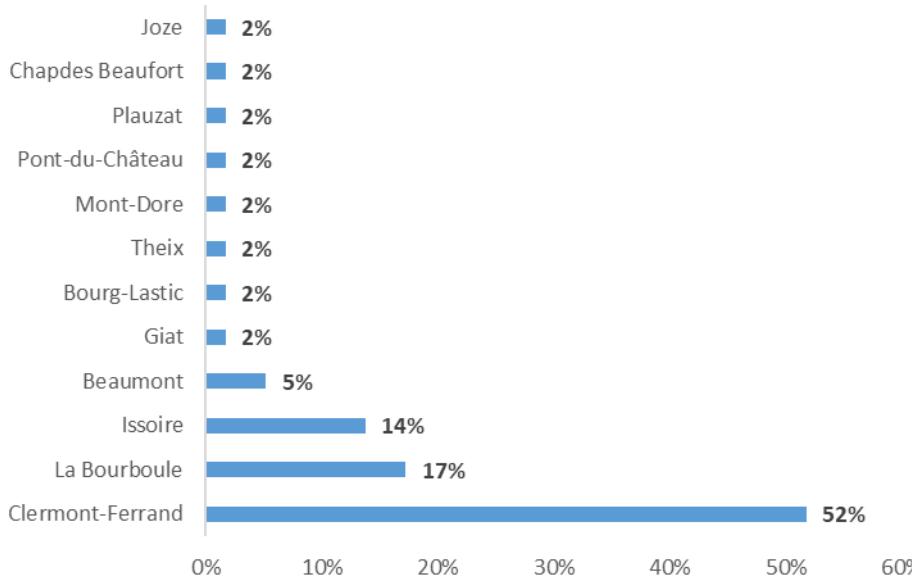


NOMBRE DE TRAJETS REALISES
JANVIER - JUILLET 2025



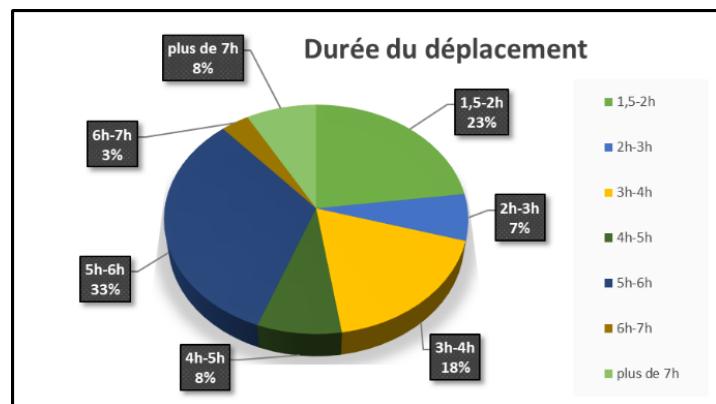
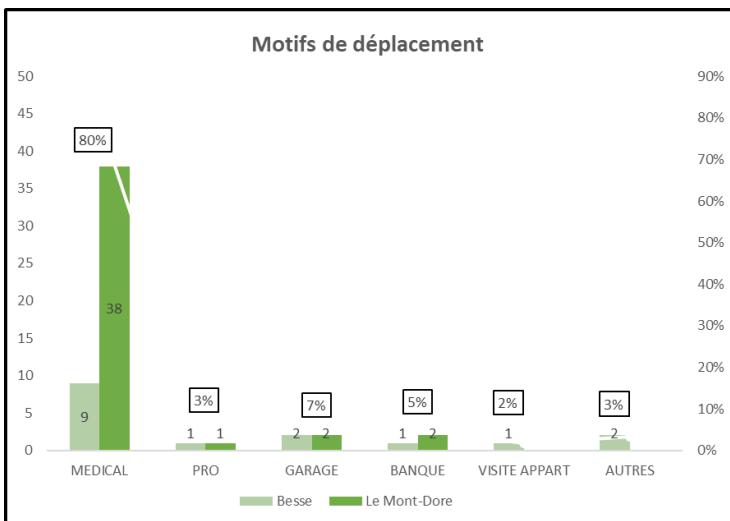
Les trajets sont réalisés à plus de 50% vers la métropole clermontoise. Quelques trajets sont réalisés au sein de l'intercommunalité.

Autopartage - Destinations

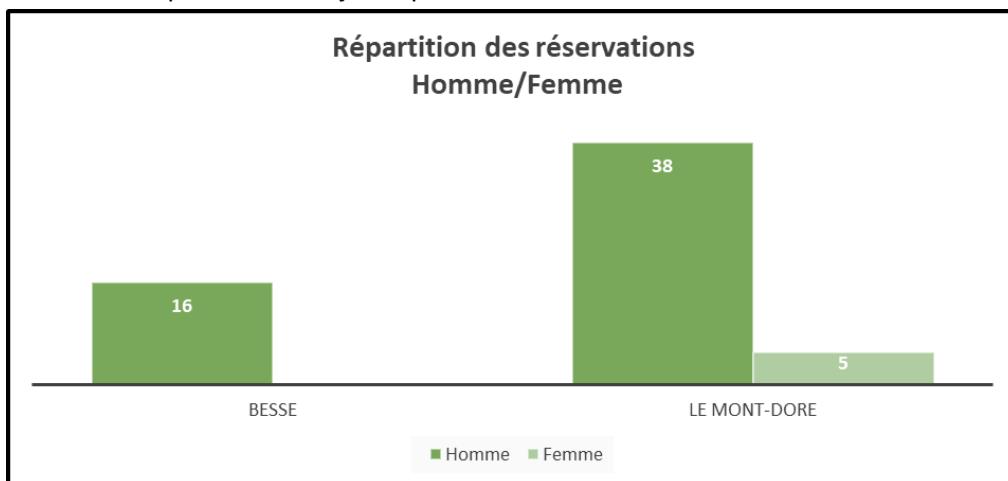


Les véhicules ont été empruntés en majorité pour assister à des rendez-vous médicaux.

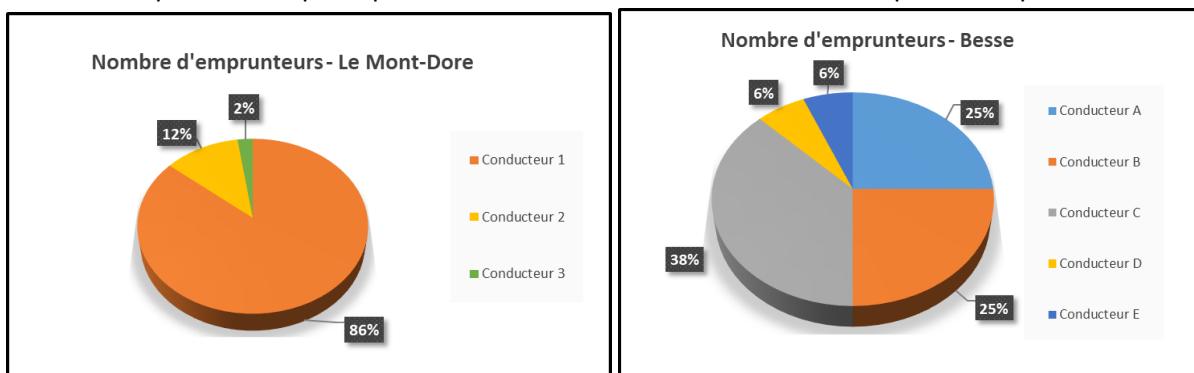
Les véhicules sont empruntés en majorité pour des déplacements de longue durée (5/6h) ou de courte durée (23%).



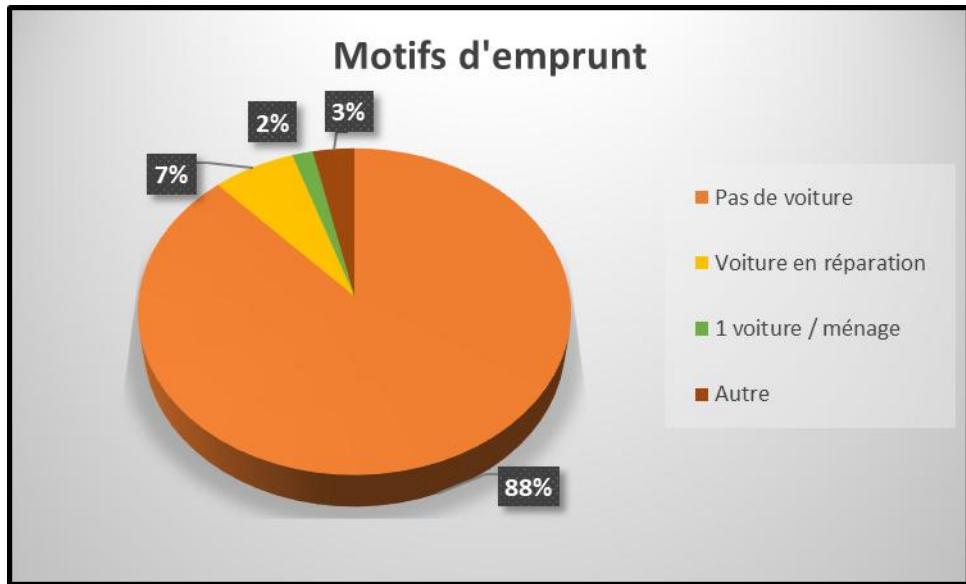
Les véhicules sont empruntés en majorité par des hommes.



Les véhicules sont empruntés par un faible nombre d'usagers. Au Mont-Dore, le service a notamment bénéficié à un usager ayant un suivi médical nécessitant de nombreux trajets. Ce dispositif lui a notamment permis d'acquérir par la suite un véhicule et d'être autonome pour se déplacer.



Les véhicules sont empruntés à 88% par des personnes ne possédant pas de véhicules.



4.3.3. Autostop

HALT Ô STOP est une solution déployée sur le territoire depuis 2023. Elle permet de covoiturer de manière organisée en pointant à partir d'un panneau la destination voulue.



Le service pourrait apporter une vraie solution de déplacement pour certains publics du territoire (touristes sans voiture, jeunes,...) mais se heurte aujourd'hui à deux écueils :

- Un manque général de communication autour du service qui est méconnu sur le territoire et notamment par les touristes ;
- Un manque de retour d'utilisation pour évaluer son efficacité et pouvoir communiquer sur le service.



4.4. Modes de déplacement actifs

4.4.1. Marche

Souvent délaissée dans les politiques de mobilité, la marche est pourtant le 2^{ème} mode de déplacement le plus utilisé en milieu rural et dans les petites villes (16 à 17 % de l'ensemble des déplacements), bien que loin derrière la voiture (76 %), mais aussi loin devant le vélo (2,7 à 2,8 %), les transports collectifs (2,6 %) et les deux-roues motorisés (0,5 à 0,8 %).

Pour les besoins de la vie quotidienne (aller travailler, à l'école, faire des courses, se rendre à une activité...) la longueur moyenne d'un déplacement à pied est de 1 km, avec une fourchette variant de 0 à 2,5 km suivant les personnes et les motifs. Elle est donc adaptée à la plupart des déplacements internes à une commune.

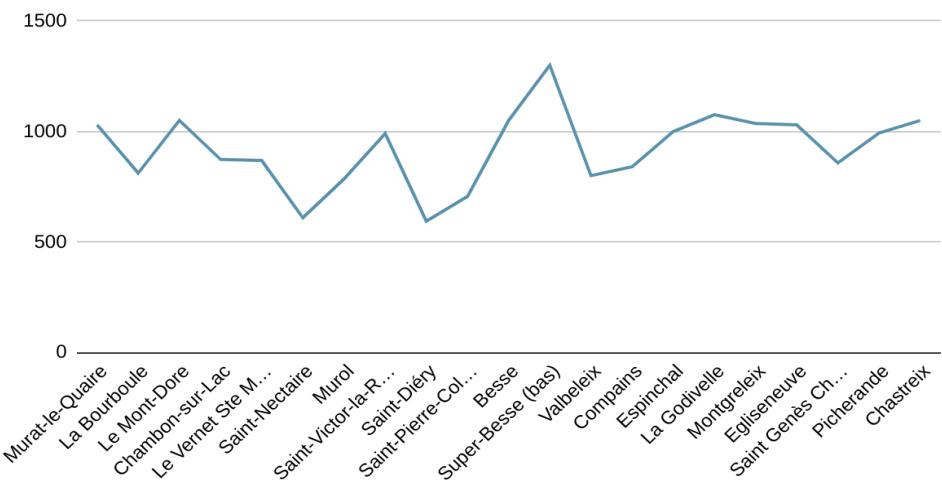
Afin de développer la marche, plusieurs facteurs doivent être présents :

- Liaisons pratiques et directes
- Sécurité
- Confort et agrément

4.4.2. Vélo

4.4.2.1. Vélo utilitaire

Profil topographique de la CC du Massif du Sancy



La topographie, l'étendue du territoire et la faible densité démographique ne sont pas des facteurs idéaux au développement de mobilités non motorisées, c'est-à-dire pour tous les publics, de manière sécurisée et répondant aux besoins quotidiens des habitants. Cependant, des aménagements plus localisés (voies cyclables ou voies vertes), au sein de certaines communes sont possibles :

- entre Le Mont-Dore et La Bourboule ;
- au Mont-Dore ;
- à La Bourboule ;
- à Super-Besse ;
- extension de la voie verte Chambon - Murol jusqu'à Saint Nectaire.

4.4.2.2. Schéma cyclable départemental

Le Département a délibéré le 8 avril 2025 sur son quatrième schéma départemental des itinéraires cyclables. Le IVème schéma prévoit de déployer significativement des solutions en voirie partagée sur routes apaisées, qui sont les plus adaptées aux territoires ruraux : chaucidou, jalonnement renforcé, signalisation, etc. L'aménagement de voies vertes et pistes cyclables ne sont pas prévues ; le Département les justifiant par de fortes fréquentations, alors que les territoires ruraux se caractérisent par une faible densité. En revanche la fermeture de route aux trafics motorisés de transit pourra être ponctuellement envisagée.

Depuis 1996, le Département a effectué différentes actions sur le territoire du Massif du Sancy :

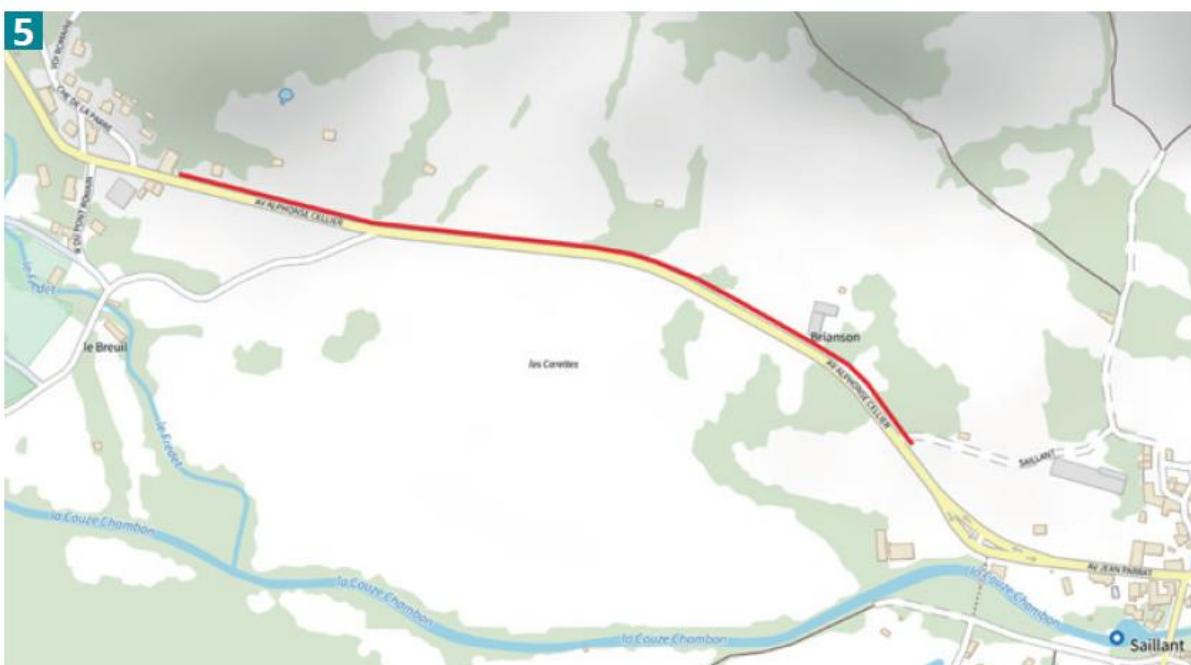
- Jalonnement de 5 cols de montagne : col de la Sœur, col de la Geneste, col de la Croix Morand, col de la Croix Saint-Robert. Le jalonnement doit permettre de satisfaire les amateurs comme les professionnels du cyclo-sport en indiquant les caractéristiques du parcours (distance, altitude, dénivelé) ;
- Boucle cyclo-sportive empruntant des routes à faible trafic : Tour du Sancy (78 km) ;

- Voie verte du lac Chambon réalisée entre 2009 et 2013 avec un cheminement doux de 9km pour les piétons et les cyclistes permettant de faire le tour du lac et de relier les communes de Chambon-sur-Lac et de Murol ;

Grâce à l'assistance électrique, le vélo s'adapte à de nouvelles fonctions, comme le transport de charges ou d'enfants, ce qui élargit considérablement son champ d'action.

En traversant des espaces gérés par des collectivités aux compétences différentes, la continuité cyclable nécessite un travail en transversalité. Dans le cadre du schéma départemental, plusieurs projets ont été identifiés :

- Étude et création d'un aménagement cyclable léger entre Besse-et-Saint-Anastaise et Super-Besse, via Les Tailladis, sur les RD 978 et 149 ;
- Étude et aménagement entre Saint-Nectaire et Saillant, dans l'optique d'initier un itinéraire en modes doux à l'échelle de la vallée (Saint-Nectaire – Murol – Chambon-sur-Lac)



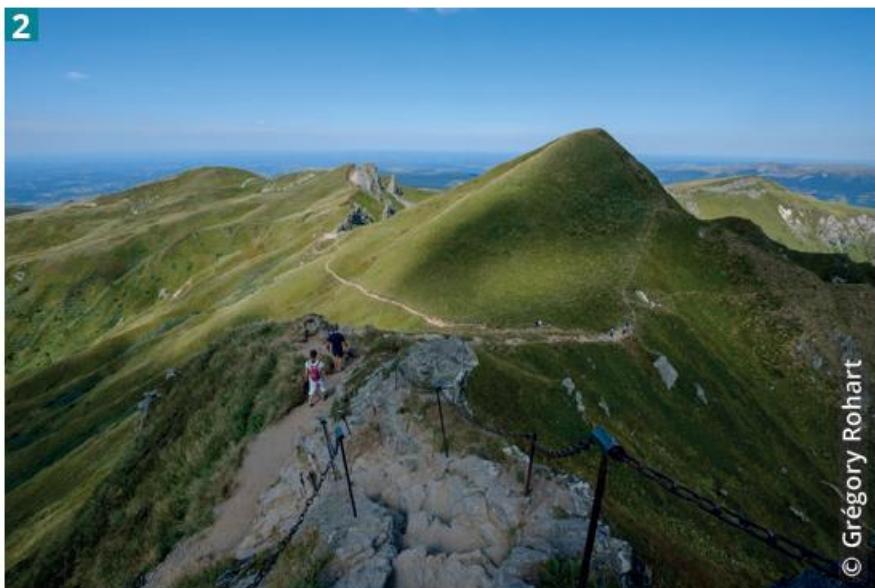
- Projet de requalification d'aménagements routiers en bord du lac Chambon, avec notamment pour objectif d'améliorer les mobilités douces (front de lac, tour du lac, liaison Murol - Chambon-sur-Lac). Autour du lac, le Département prévoit la mise à disposition de matériel adapté, comme le vélo « Bénur »¹², en complément d'une démarche de la labellisation « tourisme et handicap » pour tout ou partie du site.



- Dans le but d'enrichir et de diversifier l'offre existante, le Département prévoit la création d'une boucle d'itinérance accessible en vélo classique ou électrique (voire hydrogène). Ces

¹² Bénur est un vélo à assistance électrique spécialement conçu pour permettre aux personnes en fauteuil roulant de monter à bord sans transfert, leur offrant ainsi une mobilité autonome et accessible à tous.

itinéraires s'appuieront sur les circuits moto créés en 2021, tout en étant adaptés à la pratique cyclable. L'objectif étant de mettre en avant les paysages remarquables et les pôles d'intérêt touristique : la boucle des Monts d'Auvergne (225 km) dans le massif du Sancy



- Le jalonnement de la véloroute « rivière Espérance » du Mont-Dore jusqu'au département de la Corrèze
- Le Département programmera l'installation de places de stationnement vélo sur chacun des collèges non équipés : consignes sécurisées, abris, supports d'attaches, casiers de rangement.

4.4.2.3. Schéma cyclable communal

Dans le cadre du programme Petites Villes de Demain, il a été proposé aux communes du Mont-Dore, La Bourboule et Besse de réaliser un schéma cyclable communal. Seule la commune de Besse a souhaité s'engager dans cette démarche. Elle a ainsi réalisé son schéma en 2023 (annexe 7.6). Plusieurs propositions d'aménagement ont été validées par la commune en 3 phases (entre 2024 et 2031). Le Département a également intégré dans le schéma départemental des itinéraires cyclables, l'étude et la création d'un aménagement cyclable léger entre Besse-et-Saint-Anastaise et Super-Besse, via Les Tailladis, sur les RD 978 et 149. Le coût total des aménagements est estimé à 161 000€.

4.4.2.4. Life Dore Sancy

Le programme LIFE-CLIMAT-CCA est un outil de l'Europe pour accompagner des projets pilotes et démonstrateurs autour de démarches d'atténuation du changement climatique et d'adaptation. Le projet LIFE DorSancy se structure autour de la rivière Dordogne, sur les 40 kms séparant les sources des gorges d'Avèze. 6 acteurs principaux portent les actions du projet dont la Communauté de communes du Massif du Sancy.

5 objectifs guident le projet :

1. *AdAPTER LE TERRITOIRE AUX EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE* : réduction de l'exposition aux risques naturels, protection de la biodiversité, amélioration du cadre de vie, planification et aménagement durable du territoire.

2. *Développer des solutions fondées sur la nature pour rendre les territoires plus résilients* : restauration de l'état morphologique de la rivière, des continuités écologiques et des paysages associés.
3. *Réduire l'empreinte environnementale et climatique des activités* : production locale d'énergie renouvelable et décarbonée, développer des mobilités douces et collectives, soutien à la sobriété du territoire.
4. *Co-construire de nouvelles collaborations publiques – civiques – privées* : sensibilisation des acteurs locaux au changement climatique, participation des populations, augmentation de l'acceptation de mesures d'adaptation au changement climatique dans les politiques publiques.
5. *Développer des synergies avec d'autres sites de moyenne montagne en France et en Europe* : diffusion des résultats du projet, notoriété du territoire de la haute vallée de la Dordogne.

Afin de réduire l'empreinte environnementale et climatique, des actions en lien avec la mobilité ont été inscrites :

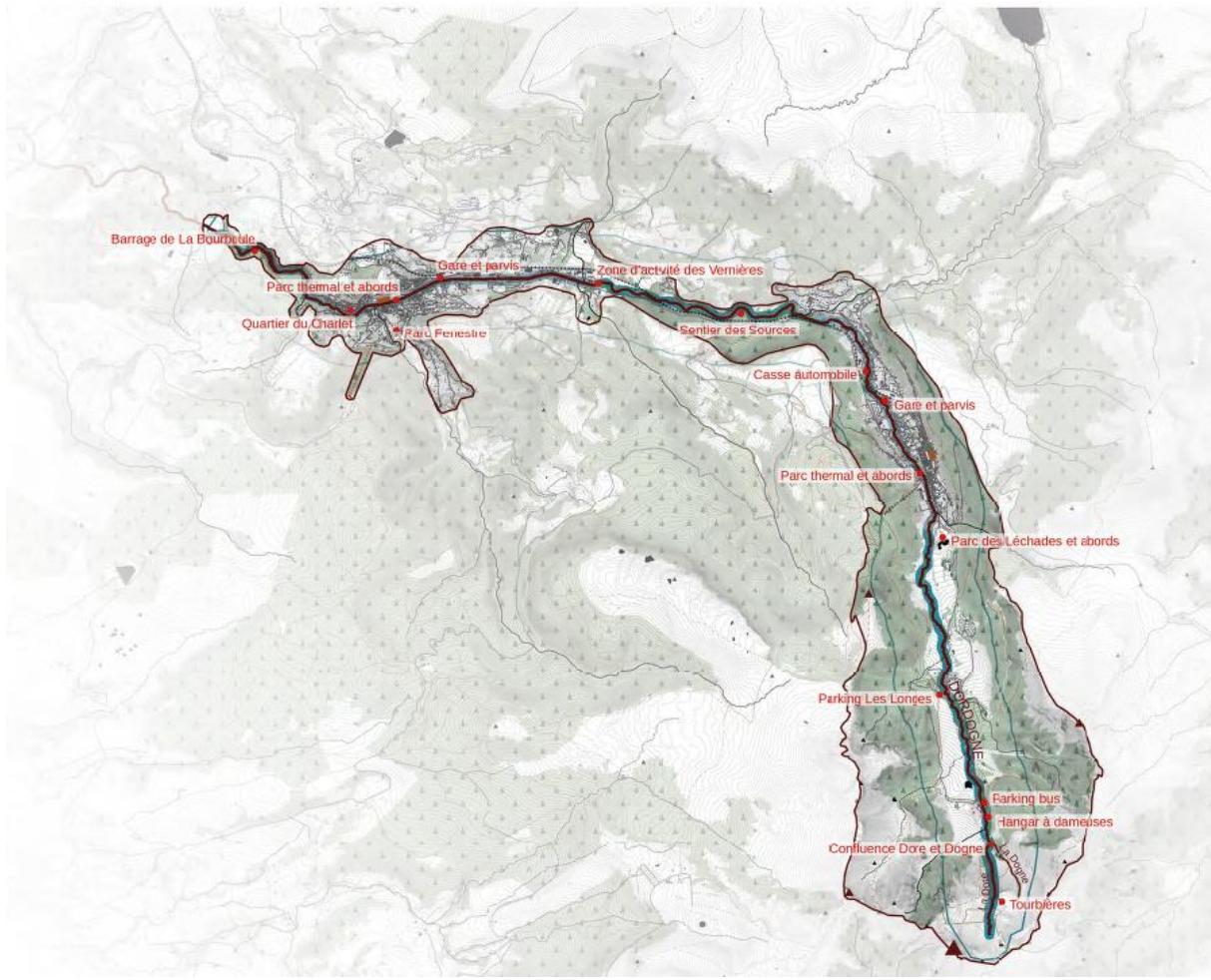
T2.8 « Plan de Mobilité en lien avec la maîtrise des risques et la transition énergétique du territoire »

Dans la Haute vallée de la Dordogne, les déplacements s'effectuent majoritairement en voiture individuelle. A l'échelle de la Communauté de communes, l'offre de transport en commun ou de mobilités douces est très réduite. Or, 81% des actifs de la CCMS travaillent en son sein. Cette situation génère des flux quotidiens importants et des besoins en stationnement à proximité directe des sites d'activités. Les voiries et les aires de stationnement se sont progressivement développés, à proximité des zones riveraines de la rivière. Une réflexion globale sur les déplacements apparaît nécessaire pour répondre aux enjeux d'adaptation du territoire et d'atténuation du changement climatique. La haute vallée de la Dordogne bénéficie d'opportunités spécifiques pour le développement des mobilités décarbonées, douces et collectives : production d'hydroélectricité, présence de deux anciennes gares ferroviaires à La Bourboule et au Mont Dore. L'objectif de l'action T2.8 est d'élaborer un plan de développement des mobilités à l'échelle des Communes du Mont-Dore et de La Bourboule, en lien étroit avec le reste du territoire de la Communauté de communes Massif du Sancy. Ce plan visera la réduction de l'emprise des voiries et parkings sur l'espace rivière et des émissions de gaz à effet de serre. Les actions suivantes devront être menées :

- Analyse des besoins en termes de mobilités douces et collectives
- Identification des modes à développer pour répondre aux besoins (itinérance douce envisagée le long de la Dordogne, navettes, mise à disposition de véhicules...)
- Localisation des espaces de stationnement à libérer et/ou à créer (mise en cohérence stationnement-risques)
- Analyse des opportunités liés à la présence de la ligne ferroviaire : remise en service de la ligne, conversion de la ligne pour la circulation d'un train touristique, utilisation de l'espace comme voie piédestre ou cyclable
- Préfiguration des pôles intermodaux et cartographie des espaces à aménager
- Expérimentation des orientations du plan d'action
- Évaluation après 2 ans
- Accompagnement pour l'adaptation du plan d'action en fonction des avancées du projet

T2.9 Travaux d'aménagement de nouvelles mobilités douces : le sentier des sources aux gorges d'Avèze

Il existe actuellement les bases d'un axe de randonnée pédestre et cyclable pouvant relier l'ensemble de la vallée. Toutefois, cet itinéraire comporte de nombreuses discontinuités et n'offre pas les caractéristiques d'un aménagement de qualité (faible visibilité, manque de signalétique). La structuration et l'aménagement de cet itinéraire a été reconnu par les acteurs de la vallée comme un projet emblématique démonstrateur de la volonté d'engager des transitions sur le territoire : plus d'attention portée au paysage, à la protection de la nature, aux nouveaux modes de mobilité, à la mise en valeur du patrimoine. Le projet constitue une démarche de réappropriation de la rivière comme un espace d'aménités, trait d'union entre les deux communes, et non comme un espace de contrainte comme il est appréhendé actuellement. Cet intérêt s'est traduit par la réalisation en 2021 d'une étude préalable à la mise en place d'une itinérance douce.



Etude préalable - Novembre 2021

L'objectif de l'action T2.9 est de mettre en œuvre les aménagements nécessaires à la réalisation de l'itinéraire du sentier des sources sur 12 km, depuis le Sancy jusqu'aux gorges d'Avèze.

4.5. Initiatives extérieures à la CCMS

4.5.1. Transport privé

Certaines initiatives privées ont été recensées :

- navette privée proposée par le camping AZUREVA à Murol pour rejoindre Super-Besse avec 3 AR / jour proposés pendant les vacances scolaires
- certaines entreprises organiseraient un service de transport pour leurs salariés (laiterie)

4.5.2. Location solidaire

La Plateforme Mobilité 63 et le Secours catholique ont mis en place un service de location solidaire en partenariat avec le garage du Mont-Dore depuis 2025. Le service, nommé « En roues libres », permet de mettre à disposition des véhicules pour favoriser l'insertion sociale et/ ou professionnelle pour :

- Accéder à un emploi, une formation, un stage
- Se déplacer dans l'attente de trouver une solution pérenne de mobilité
- Lutter contre l'isolement et maintenir les liens familiaux
- Accéder aux soins et aux besoins de première nécessité

Les véhicules sont mis à disposition pour une durée minimale de 2 jours, et jusqu'à 1 mois, avec la possibilité de renouveler la location de manière continue jusqu'à 90 jours de location maximum par an. Les trajets réalisés doivent rester dans un périmètre de 100km autour du Mont-Dore.

Le service est accessible pour toutes les personnes accompagnées par la PFM63 et le Secours catholique de l'antenne de La Bourboule.

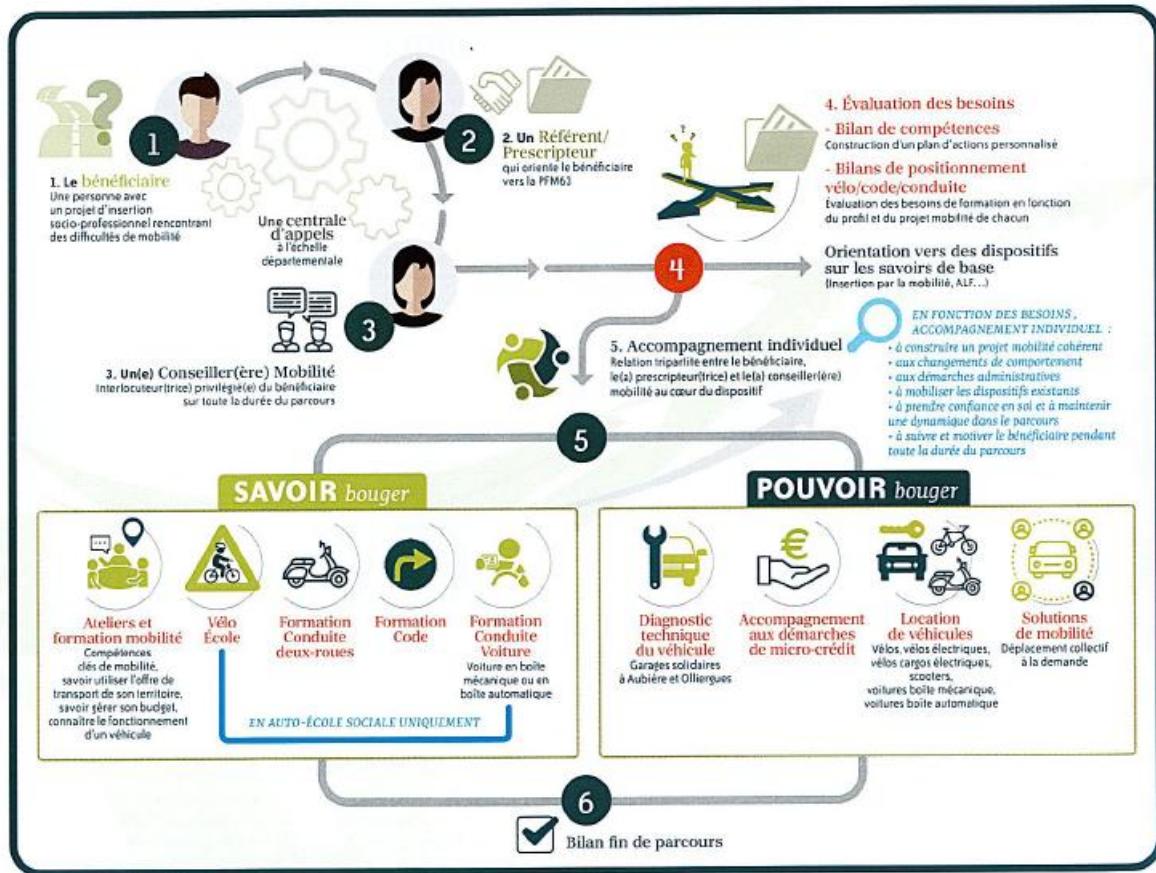
4.6. Aides à la mobilité

Plusieurs structures externes ont mis en place des dispositifs pour accompagner les publics empêchés de mobilité. Il existe ainsi des aides locales et nationales.

4.6.1. Plateforme Mobilité 63 (PFM63)

La PFM63 est une structure référente sur le département du Puy-de-Dôme. Elle accompagne les personnes en situation d'insertion professionnelle et rencontrant des difficultés de mobilité. L'association propose plusieurs dispositifs d'accompagnement pour apprendre à « savoir bouger » et « pouvoir bouger » :

- ❖ SAVOIR BOUGER
 - Ateliers et formation mobilité
 - Vélo école
 - Parcours permis de conduire
- ❖ POUVOIR BOUGER
 - Aide à l'entretien, la réparation et acquisition de véhicules
 - Accompagnement aux démarches de micro-crédits
 - Location de véhicules
 - Solutions de mobilité



De janvier 2022 à Septembre 2024, 29 personnes ont été orientées sur le territoire :

- 2022 : 6 personnes
- 2023 : 14 personnes
- 2024 (jusqu'à septembre) : 9 personnes

Les actions suivantes ont pu être réalisées :

| | |
|---|---|
| Parcours accompagnement permis B et AM | 8 |
| Parcours accompagnement achat de véhicule (2 abouti via le micro crédit) | 7 |
| Parcours accompagnement réparation de voiture | 1 |
| Ateliers collectif | 1 |
| Location de voiture | 2 |
| Parcours non débuté (absence du bénéficiaire) | 7 |
| Parcours non abouti (abandon) | 4 |

Ce nombre est relativement faible. Par exemple, sur l'année 2023, 610 prescriptions ont été reçues sur l'ensemble des Territoires d'intervention de l'action Mobilité API (Accompagnement Personnalisé vers l'Insertion).

Jusqu'en 2022, les personnes du secteur Sancy, orientées vers la plateforme mobilité étaient dirigées sur le secteur d'Issoire ou de Clermont Ferrand. Il y avait peu de demande et il était difficile pour les personnes de se rendre sur les lieux de rendez-vous proposés, puisque confrontées à une problématique de mobilité. Afin de répondre au mieux aux problématiques de mobilité et de dynamiser les accompagnements mobilité du territoire Sancy, l'Accompagnement Personnalisé pour l'Insertion (API) et la PFM63 ont engagé un travail en partenariat avec France Travail Chamalières et la Maison des solidarités de Rochefort Montagne. Ainsi, sur l'année 2023, il a été convenu de proposer des plages de rendez-vous une fois par mois au Mont Dore. On constate sur cette période, l'augmentation du nombre de personnes orientées. Pour la fin d'années 2023 et 2024, France Travail n'a pas renouvelé la demande de rendez-vous régulier, à priori, faute de bénéficiaire concerné par une problématique de déplacement.

Fin 2024, aucune orientation n'a été réalisée sur le versant Ouest faute de demande. Sur le versant Sud, des parcours d'accompagnement étaient en cours avec des bénéficiaires reçus à Champeix, Issoire. Cependant, certains ne débutent pas le parcours faute d'entourage pour les véhiculer. Il s'agira ainsi pour le futur de :

- Identifier le nombre de personnes résidant sur la communauté de communes du Sancy, en insertion socio professionnelle et sans mobilité.
- Définir avec les partenaires de l'insertion et du territoire, des modalités d'accompagnement pérennes, adaptés aux besoins des personnes en manque de mobilité et permettant aux acteurs de la PFM63 (conseillères mobilités, auto-école solidaire, garage solidaire,...), de se rendre sur le territoire, sans que cela n'impacte le fonctionnement économique des structures (RDV et actions mobilité, possibles si plusieurs personnes orientées).

4.6.2. Autres aides

D'autres structures proposent des aides financières à la mobilité :

- Département du Puy-de-Dôme : chèque Mobiplus, aide au permis de conduite pour les jeunes entre 18 et 25 ans ;
- Région Auvergne Rhône Alpes : aide au permis de conduire ;
- Agirc-Arrco : la caisse de retraite complémentaire propose le dispositif Sortir Plus avec des prestations d'accompagnement pour les sorties, à pied ou en véhicule, des personnes de plus de 75 ans. La caisse de retraite gère la prestation.

4.7. Politiques de démobilité

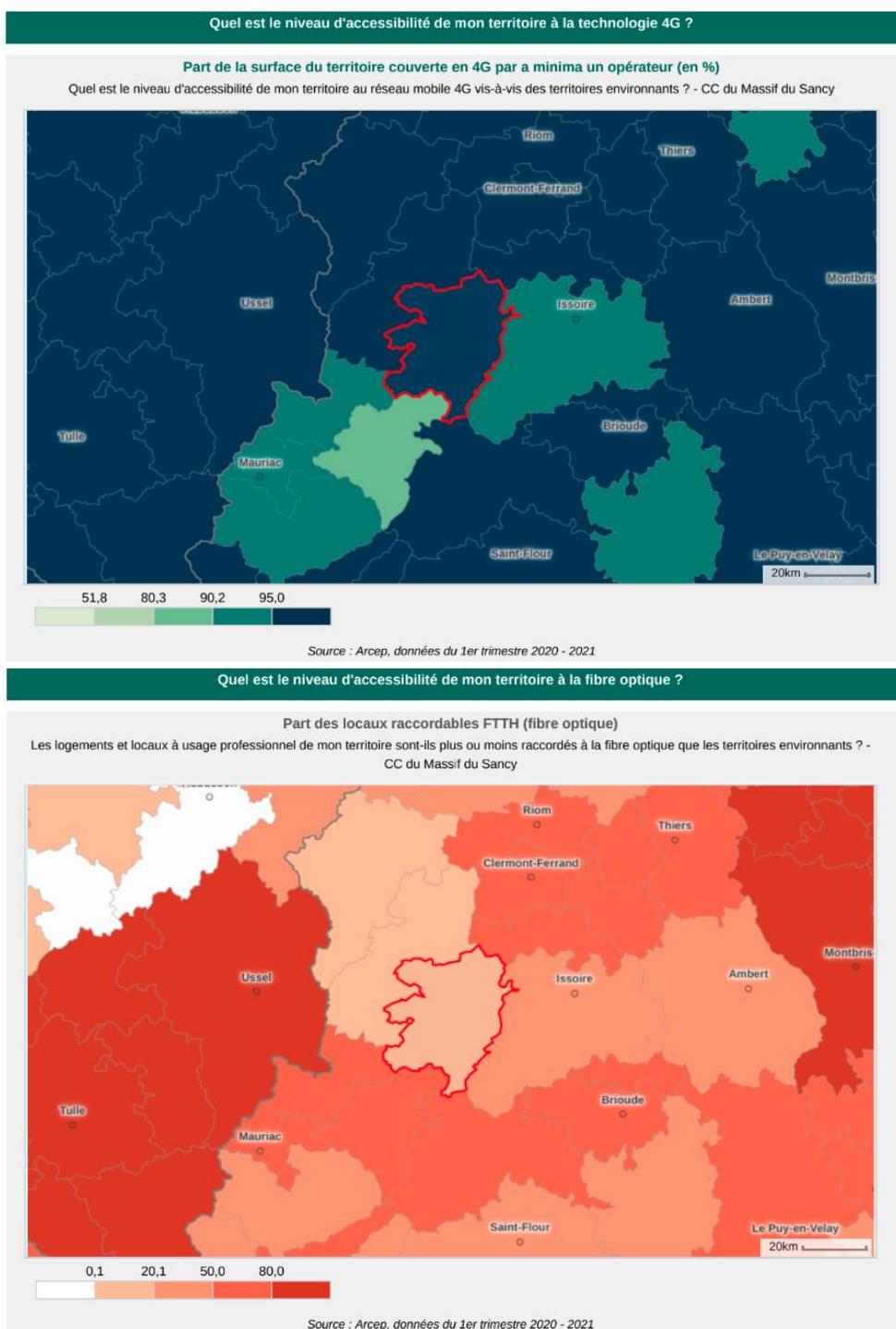
La démobilité peut être comprise comme « une perspective et une invitation à l'innovation pour diminuer les mobilités subies et augmenter les mobilités choisies. »¹³ La notion de démobilité invite à revoir à la baisse les déplacements et à privilégier les modes actifs et doux. Du point de vue environnemental, économique et social, le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas. Il convient alors d'éviter/ regrouper/ réduire des déplacements. Cependant, il est nécessaire d'assurer

¹³ Julien Damon, Professeur associé à Sciences Po Paris et membre du Conseil scientifique de la Fondation pour l'innovation politique

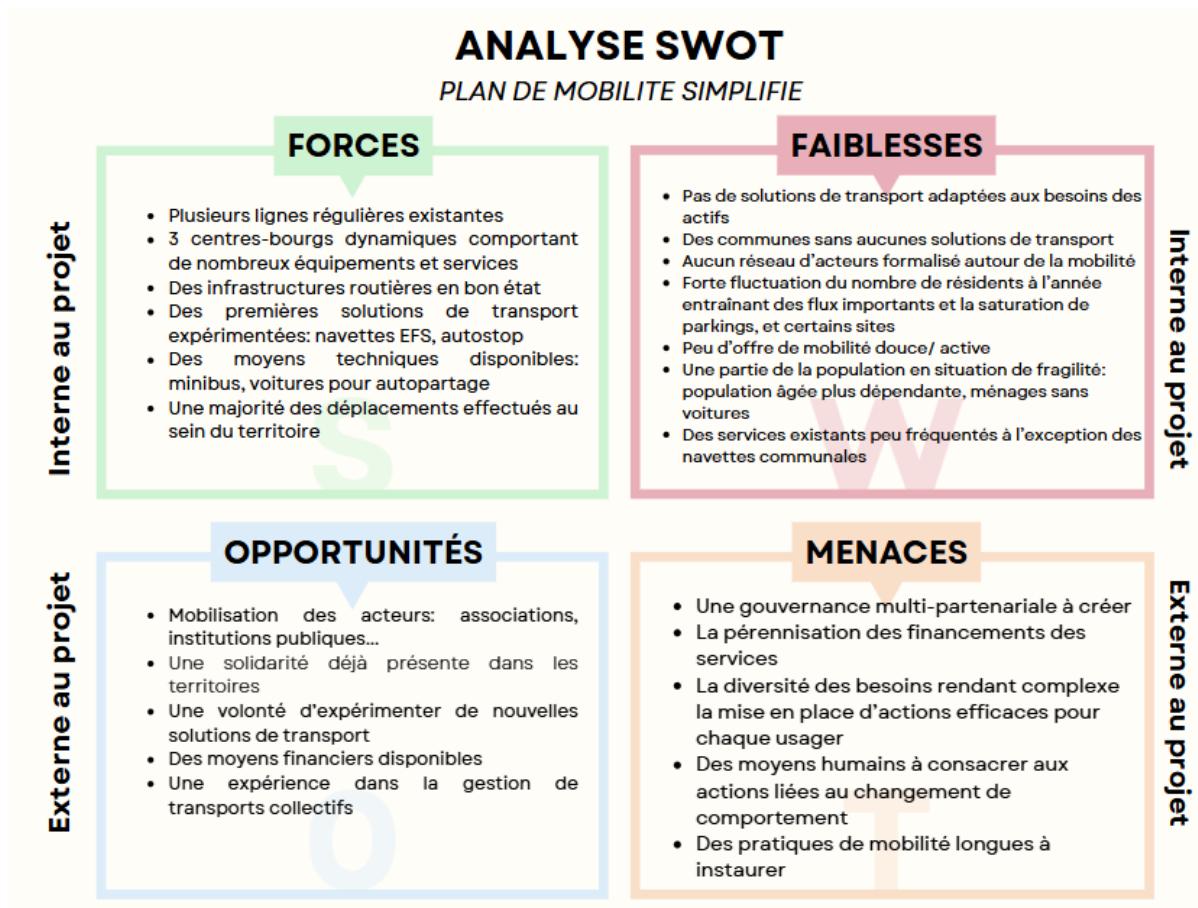
l'accès de la population, notamment les personnes les plus fragiles, aux services et commerces essentiels.

4.7.1. L'enjeu du numérique

L'accès au numérique représente un enjeu dans le cadre de la mobilité puisque celui-ci facilite le déploiement de la pratique du télétravail (dé-mobilité), et le développement de certains services numériques facilitant l'accès à des mobilités alternatives (plateforme de covoiturage etc.). Le territoire est bien couvert par les opérateurs sur le déploiement de la 4G. Le déploiement de la fibre restait relativement faible en 2021.



5. Synthèse



Des premières pistes de travail ont émergé à la suite du diagnostic territorial et sont synthétisées dans le document ci-dessous.

| SYNTHESE DES ENJEUX ET OPPORTUNITES D'ACTIONS | |
|---|--|
| Mobilité du quotidien <ul style="list-style-type: none"> 1 ✓ Un plus sur le territoire : la ligne P46 vers Clermont, avec un niveau de desserte satisfaisant. 2 ✓ L'expérimentation des navettes France services, qui n'a après quelques mois de fonctionnement pas trouvé son public 3 ✓ L'absence d'alternatives efficaces pour les publics empêchés (hors navette France services) 4 ✓ Le manque de desserte en interne du territoire, vers les pôles de vie ... et vers et depuis l'extérieur : Clermont, Issoire ✓ L'absence d'alternatives à la voiture solo pour les actifs. Le potentiel du covoiturage ? | Mobilité touristique <p>SYNTHESE DES ENJEUX</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Le manque d'aménée à la journée depuis Clermont vers les grands pôles touristiques du territoire (Chambon, Super-Besse, ...) ✓ Un service de navettes dans les stations des communes Le Mont-Dore et de Besse/Super-Besse perçu comme un vrai plus pour le territoire, et répondant aux attentes des touristes et aux enjeux du tourisme sans voiture. Quelques pistes d'amélioration à la marge identifiées (desserte entre midi et deux notamment). ✓ Un stationnement très fréquenté, voire saturé, et non organisé, sur la plupart des grands sites touristiques (Lac du Chambon, Stations, Vallée de Chaudrefour...) ✓ La question de la desserte de la vallée verte autrement qu'en voiture, et depuis les campings de la vallée verte vers les sites touristiques du territoire <p>OPPORTUNITÉS D'ACTIONS</p> <p>ACTION GENERALE : Penser une communication d'ensemble sur les offres de transport existantes, en et hors saison touristique.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pour les personnes âgées, les personnes à la mobilité empêchée : Re-marketer / Re-cibler la navette France services : un TAD pour tous qui amène aux centralités pour : le médical, l'administratif, les marchés, la culture... 2. Ligne TER P46 : plus d'arrêts dans Clermont. 3. Expérimenter le train léger sur le territoire (liaison Clermont / Le Mont-Dore). 4. Développer et animer le covoiturage, avec un dispositif ancré dans les villages, avec une animation locale, de terrain. Des référents mobilité dans les villages ? 5. Pour les actifs, et notamment pour les saisonniers : Lien Clermont / Besse : restructurer l'offre de la C08. 6. Transport d'utilité social |
| ACTION GENERALE : Penser une communication d'ensemble sur les offres de transport existantes, en et hors saison touristique. | |
| <ol style="list-style-type: none"> A. Améliorer la gestion du stationnement sur les sites touristiques : marquer les places de stationnement, homogénéiser les stratégies pour le stationnement payant... B. Identifier et jaloner les parkings aux sites touristiques, charte commune C. Lignes C08/P74 : Besse/Clermont-Ferrand et Ligne P44 : Besse/Issoire : augmenter la fréquence pour pouvoir venir à la journée sur le territoire (été/hiver) D. Une navette dans la vallée verte pour desservir les sites touristiques (voir pages suivantes) E. Un système vélo dans la vallée verte : location vélo + itinéraires vélos identifiés et sécurisés | |

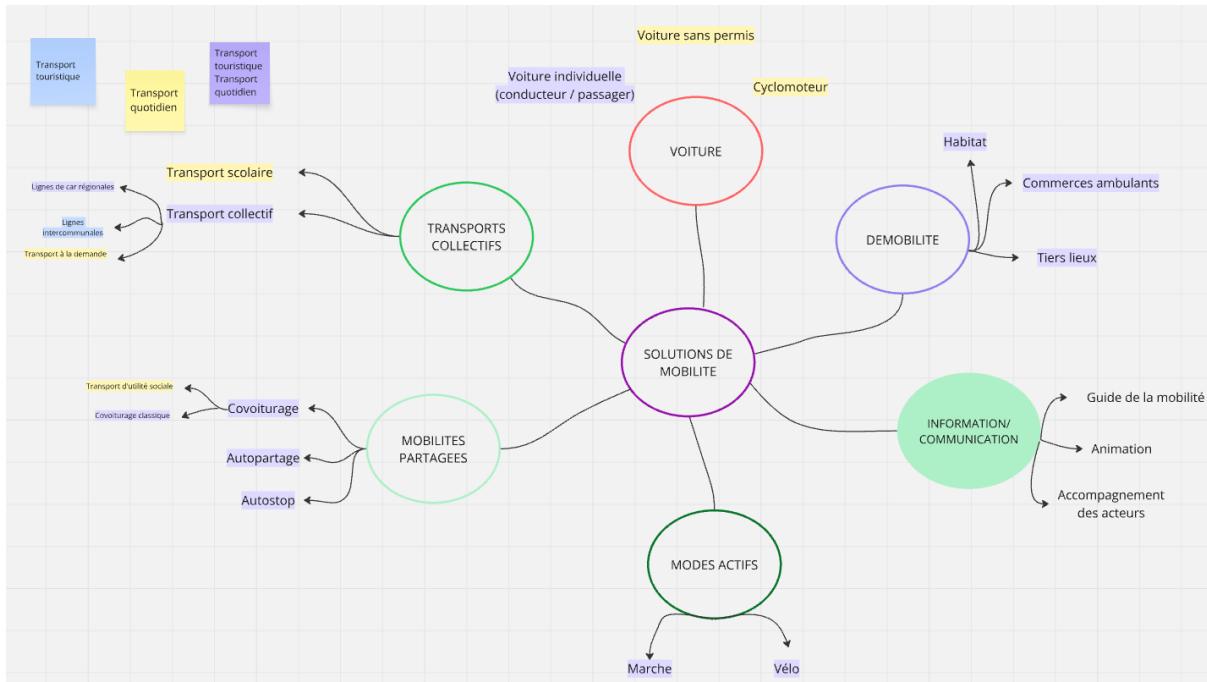


6. Stratégie territoriale

La phase diagnostic a permis de prendre connaissance des besoins de mobilité de la population. Ces derniers sont différenciés selon les besoins de mobilité touristiques, et les besoins de mobilité pour la vie quotidienne.

6.1. Une stratégie fondée sur le déploiement d'un bouquet d'offres de mobilité

Afin de répondre au mieux aux besoins de la population, la stratégie de la Communauté de communes doit être basée sur le déploiement d'un bouquet d'offres de mobilité.



Dans les politiques de mobilité, le développement d'offre de solutions de mobilités alternatives à la voiture individuelle, ou le partage de son usage, constituent des solutions pertinentes. Ces solutions doivent être mises en cohérence à l'échelle du bassin de vie, pour qu'elles constituent une offre réellement concurrentielle à l'usage individuel de la voiture.

Ainsi, la stratégie de la collectivité doit reposer sur plusieurs axes :

- Développer des solutions pour se déplacer ;
- Favoriser la mobilité des personnes les plus isolées ;
- Acccompagner les changements de comportement.

Envoyé en préfecture le 02/10/2025
Reçu en préfecture le 02/10/2025
Publié le
ID : 063-246300966-20250930-153_2025-DE

7. Annexes

7.1. Annexe 1

ENTRETIENS

Une vingtaine de personnes en entretien, octobre et novembre 2024

1
2
3
4

Les partenaires institutionnels du territoire

Région

- Choc d'offre 2035 – doc cadre Région
- Coupes budgétaires → ambition de restructuration des offres revue à la baisse pour septembre 2025
- Prolongement de la P74 jusqu'au Lac de Chambon dans le futur?

CD63

- Enjeu 1 : desserte des sites touristiques de la vallée verte, et notamment Lac Chambon
- Enjeu 2 : alternatives à la voiture pour venir depuis Clermont et Issoire
- Département > Région : **proposition que le territoire soit territoire d'expérimentation pour TELLI (train léger)**

PNR Volcans Auvergne

- Porte 1 à 2 animations mobilité par an dans les territoires, en collaboration.
- **Le point crucial : animation et sensibilisation pour mener la transition.**
- Rex Covoit'ici : les nouveaux dispositifs doivent s'inscrire dans le temps long pour être identifiés.

Commune Le Mont-Dore

- La gestion des navettes : souplesse d'organisation
- HaltOStop : ne fonctionne pas du point de vue de la commune
- Des saisonniers difficiles à recruter (question du logement)
- Le vélo : à développer en travaillant les sens de circulation ?

Commune de Besse

- La gestion des navettes : souplesse d'organisation
- Une offre réajustée chaque année en fonction des retours d'expérience fin.
- Des remontées négatives concernant l'arrivée en bus par la C08 depuis Clermont : retards, points d'arrêts inadaptés...

EPCI voisines

- Divers services expérimentés/en projet dans les collectivités voisines : autopartage, Transport Utilité Sociale, TAD, ...
- L'intérêt de collaborer, des enjeux similaires (l'exemple de la ligne P46 vers Clermont)

Les partenaires économiques du territoire

SEM

- L'importance des navettes : une plus-value appréciée des visiteurs et hébergeurs (*mais certaines remontées négatives*)
- Enjeu : une offre pour les Clermontois, à la journée, avec une arrivée en cœur de station.
- Gestion des flux sur les parkings : difficile de faire garer le personnel à distance / les parkings bus à redimensionner ?
- L'aménée des touristes de la vallée verte vers les stations l'été : un enjeu

Villages vacances / campings

- 99% des clients et des saisonniers viennent en voiture
- Manque de centralisation de l'information Halt'o Stop peu compris
- Potentiel pour développer le vélo

Centre hospitalier

- Une démarche RSE en cours (dont mobilité)
- Forfait mobilité en place pour inciter au covoiturage et vélo
- L'intérêt de développer le covoiturage sur le territoire (plateforme notamment)

Thermes

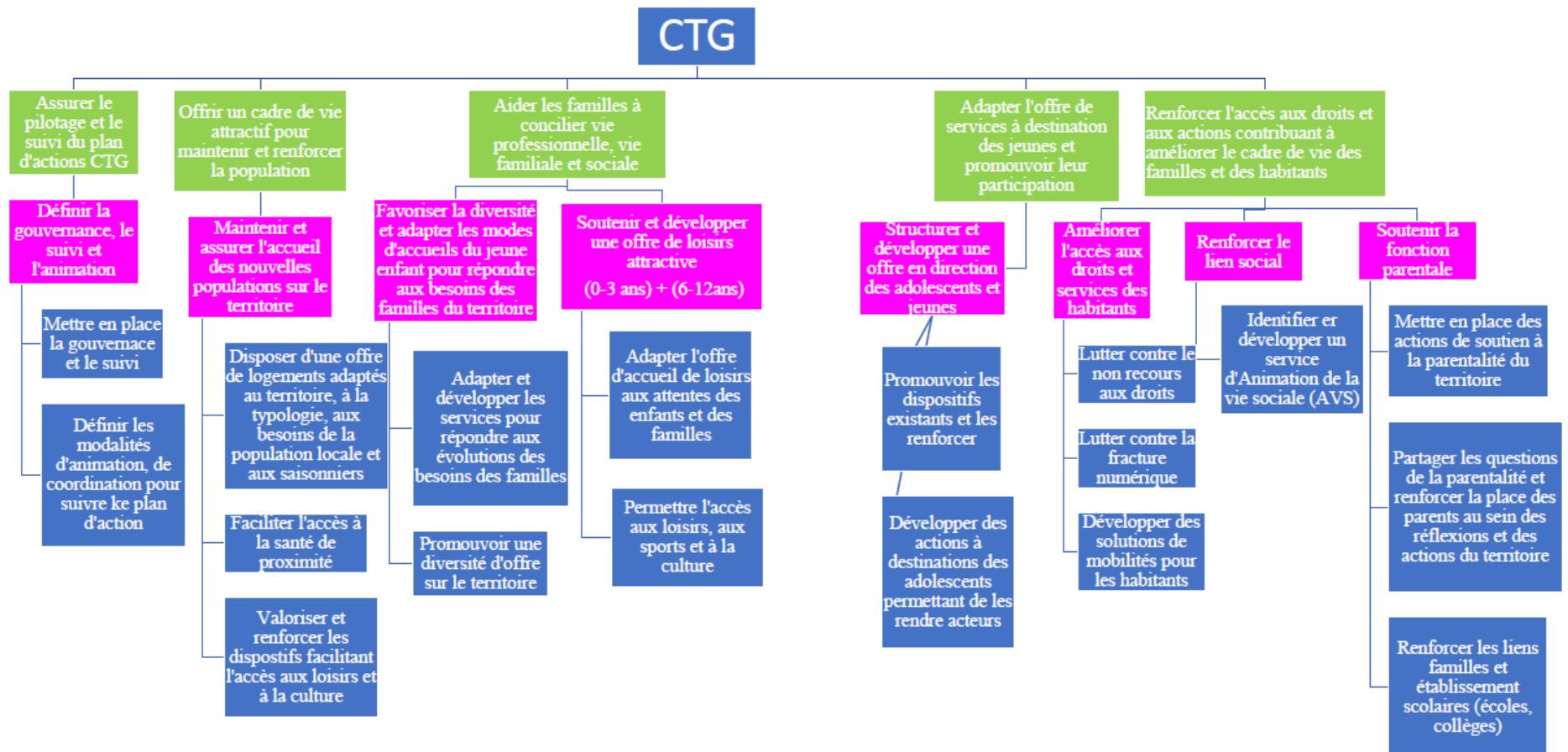
- Un public 100% en voiture
- Du covoiturage informel qui s'organise par les curistes : intérêt à structurer
- L'organisation de transport « dernier kilomètre » depuis la gare de la Bourboule : un enjeu (interface avec la ligne TER).
- Intérêt à communiquer sur l'existant

A noter : les entreprises du territoire ont été contactées mais n'ont pas donné suite aux sollicitations

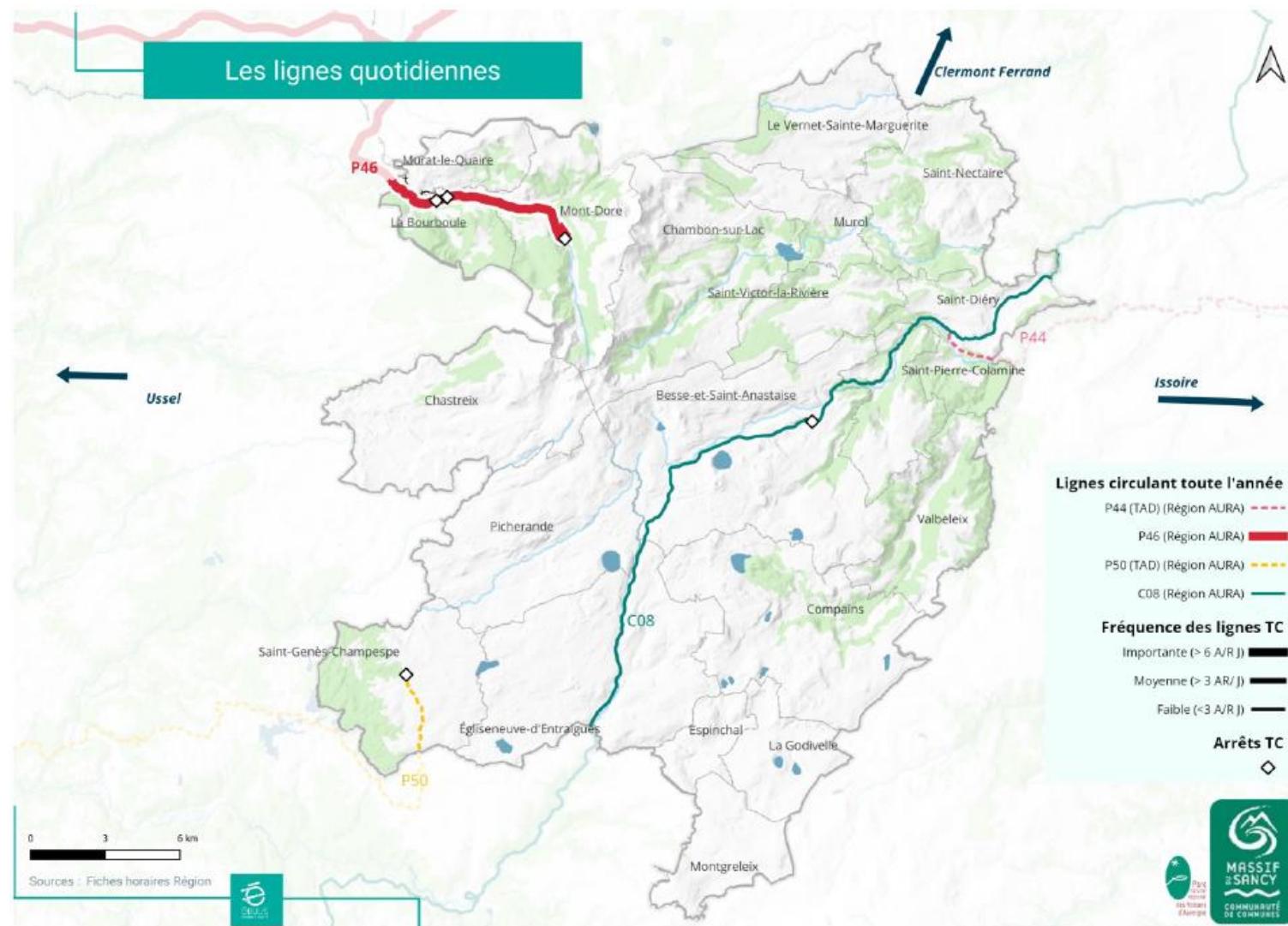
Les CR complets sont annexés au document



7.2. Annexe 2



7.3. Annexe 3



7.4. Annexe 4

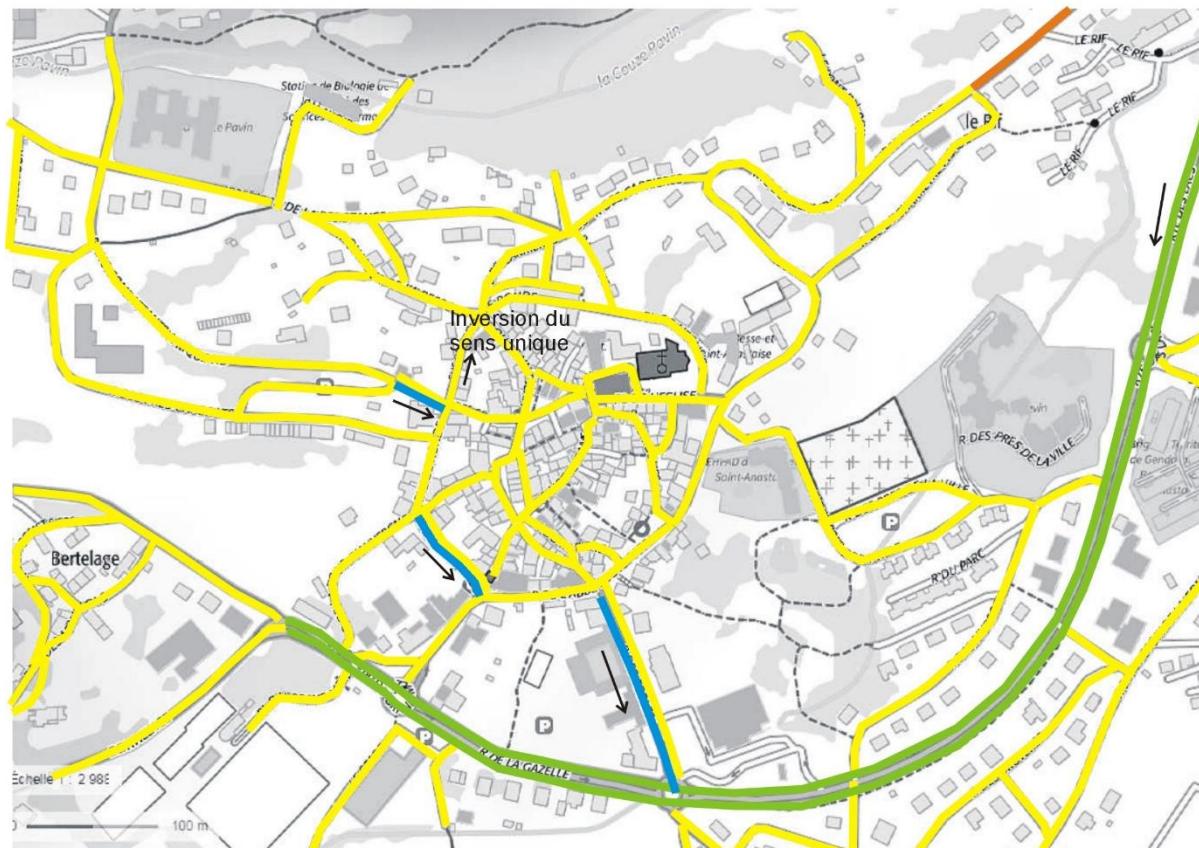


7.5. Annexe 5



7.6. Annexe 6

Aménagements cyclables à Besse



- bandes cyclables bilatérales
- bande cyclable unilatérale
- double-sens cyclable
- zone 30 / zone de rencontre avec mixité
- 50 km/h avec mixité

© ADETEC - 2023



Proposition à Super Besse

Aménagements cyclables à Super Besse



- piste cyclable bidirectionnelle
- bandes cyclables bilatérales
- bande cyclable unidirectionnelle
- double-sens cyclable
- zone 30 ou zone de ralentissement

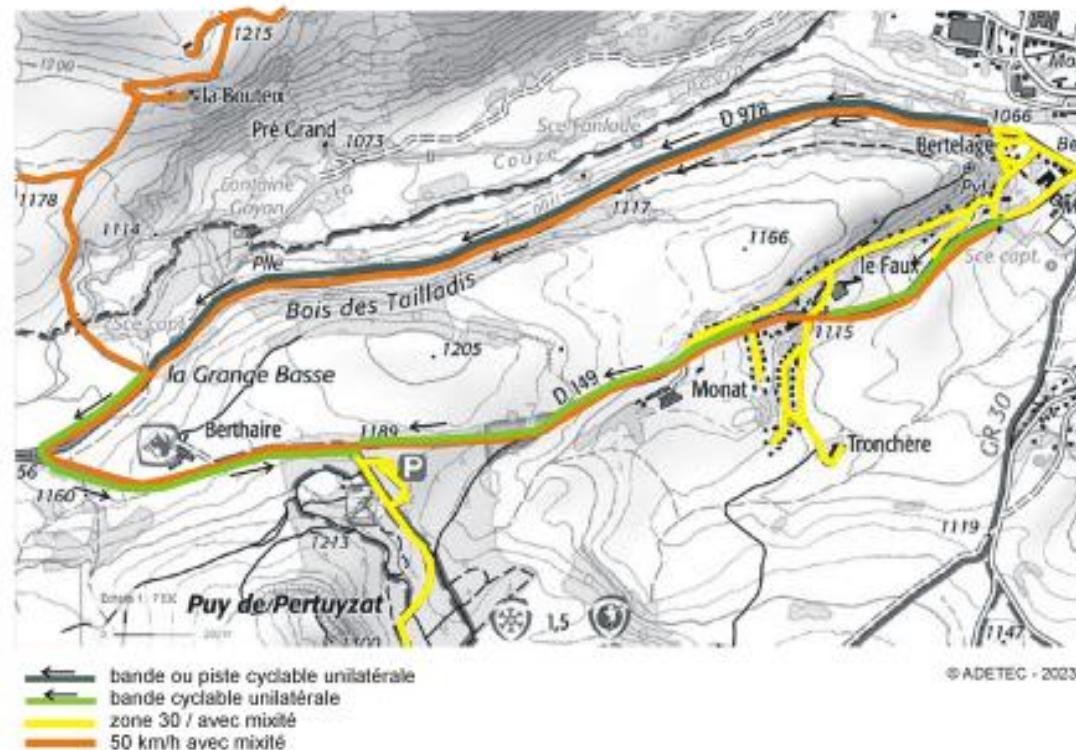
22





Proposition entre Besse et Super Besse

Aménagements cyclables entre Besse et Super Besse (1^e partie)



25



7.7. Annexe 7

Synthèse des besoins de mobilité identifiés lors de la phase diagnostic – carte mentale

