



Plan de Mobilité Simplifié

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU MASSIF DU
SANCY

STRATEGIE ET PLAN D'ACTION

Horizon 2035

Septembre 2025

Table des matières

1. Contexte et objectifs	4
1.1. Rappel des enjeux de gouvernance.....	4
1.2. Synthèse du diagnostic.....	4
1.3. Modalités de concertation	5
2. Stratégie du Massif du Sancy.....	9
2.1. Enjeux du territoire - Parcours de vie et mobilité	9
2.1. Axes stratégiques	9
2.1.1. Objectifs.....	9
2.1.2. Plan d'action.....	10
3. Fiches actions	11
3.1. Offrir des solutions de mobilité pour les trajets du quotidien.....	11
3.1.1. Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité	11
3.1.2. Encourager l'utilisation des transports collectifs existants en travaillant sur l'offre régionale.....	19
3.1.3. Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées.....	21
3.2. Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité	29
3.2.1. Encourager la dé-mobilité	29
3.2.2. Renforcer les mobilités actives pour améliorer la santé et le cadre de vie	30
3.2.3. Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme.....	34
3.3. Favoriser l'alternative à la voiture individuelle pour l'accès aux sites touristiques.....	38
3.3.1. Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques	38
3.3.2. Finir le déploiement de l'autostop	43
3.3.3. Favoriser les mobilités actives.....	46
3.4. Accompagner les changements de comportement	48
3.4.1. Contexte	48
3.4.2. Informer et communiquer.....	51
3.4.3. Sensibiliser et animer	53
3.5. Créer une gouvernance territoriale.....	56
3.5.1. Création d'une régie de transport.....	56
3.5.2. Mise en place du comité des partenaires	62

3.6. Synthèse	64
4. Evaluation et impact environnemental.....	71
5. Etapes de validation	73

1. Contexte et objectifs

1.1. Rappel des enjeux de gouvernance

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

La prise de compétence en 2021 par la Communauté de communes du Massif du Sancy n'a pas entraîné un changement dans le fonctionnement des services mobilités déjà proposés par les communes ou par la Région. Aujourd'hui, l'offre existante est disparate en fonction de la commune qui l'organise (offre payante ou gratuite, uniquement l'hiver ou sur les 2 saisons...).

Les compétences sont réparties comme suit :

- Gestion des navettes du Mont-Dore et de Besse/ Super-Besse : par les communes
- Déploiement d'actions au niveau de la Communauté de communes : autopartage, autostop, transport à la demande
- Gestion du transport scolaire et des lignes régulières : par la Région

Le Plan de Mobilité Simplifié doit permettre de travailler une offre globale cohérente, qui s'appuie sur l'existant mais qui le simplifie, le complète, l'optimise.

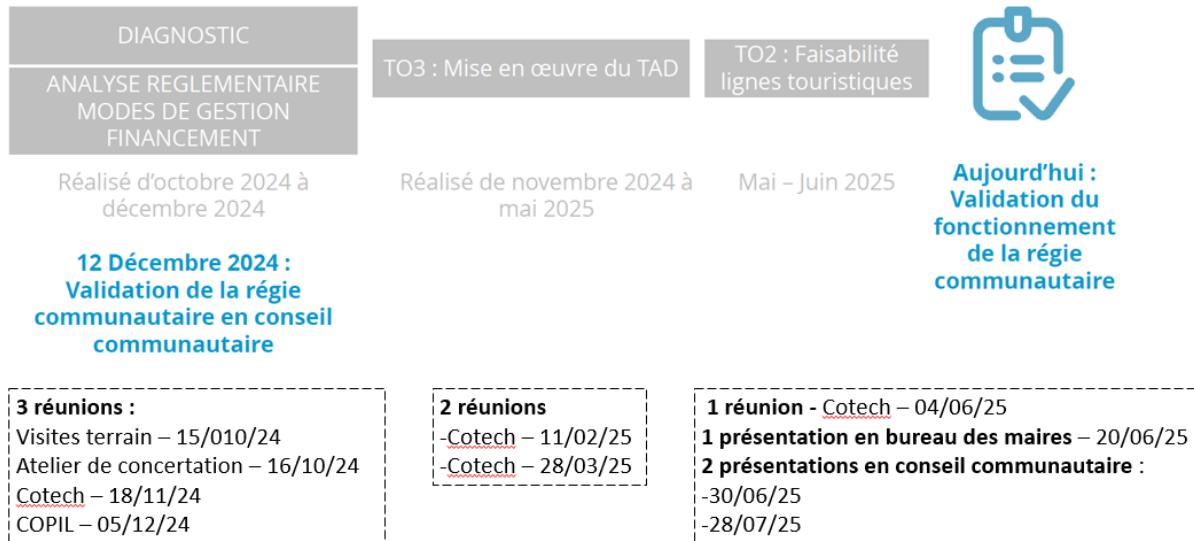
1.2. Synthèse du diagnostic

SYNTHESE DES ENJEUX ET OPPORTUNITES D'ACTIONS		
	Mobilité du quotidien	Mobilité touristique
1		SYNTHESE DES ENJEUX
2	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un plus sur le territoire : la ligne P46 vers Clermont, avec un niveau de desserte satisfaisant. ✓ L'expérimentation des navettes France services, qui n'a après quelques mois de fonctionnement pas trouvé son public ✓ L'absence d'alternatives efficaces pour les publics empêchés (hors navette France services) ✓ Le manque de desserte en interne du territoire, vers les pôles de vie ... et vers et depuis l'extérieur : Clermont/Isoire ✓ L'absence d'alternatives à la voiture solo pour les actifs. Le potentiel du covoiturage ? 	<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 Chaudefour...) ✓ 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
3		OPPORTUNITÉS D'ACTIONS
4	<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 sociale 	<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/Isoire : 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



1.3.Modalités de concertation

Le Plan de Mobilité Simplifié a été construit selon plusieurs étapes :



L'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié est uniquement soumise à une procédure de participation du public (article L.1214-36-1 du Code des transports). Néanmoins, la collectivité a souhaité mobiliser le plus grand nombre d'acteurs possibles, notamment à travers l'organisation de différents temps d'échange. Un grand nombre de structures ont été sollicitées :

INSTITUTIONS

- La Direction Départementale des Territoires du Puy-de-Dôme
- Le Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes
- Le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme – service tourisme et la maison des solidarités
- Le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne
- Les EPCI limitrophes : Mond'Arverne Communauté, Hautes Terres Communauté, Agglo Pays d'Issoire, Dôme Sancy Artense

INSTITUTIONS DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES

- L'Office de Tourisme du Massif du Sancy
- Le CIAS
- La commission mobilité
- Les maires des communes

ASSOCIATIONS

- Les associations solidaires et seniors : secours populaire, secours catholique et restos du cœur, association Les Boinchoux
- La Plateforme Mobilité 63
- Covoiturage Auvergne
- L'association des élus et des citoyens pour la défense de la ligne ferroviaire Volvic (AECD)

INSTITUTIONS MEDICALES

- L'hôpital du Mont-Dore

INSTITUTIONS LIEES A L'EMPLOI ET AUX ENTREPRISES

- France Travail
- La Mission Locale

ENTREPRISES

- SEM Super-Besse/ SEM du Mont-Dore/ SEM Chastreix
- Thermes du Mont-Dore
- Thermes de La Bourboule
- Village Vacances Touristra
- Campings
- Sources du Mont-Dore en Auvergne
- Entreprise Dischamps

Il a été difficile de mobiliser l'ensemble des acteurs, notamment les entreprises du territoire. Le tableau ci-dessous synthétise les échanges de l'ensemble des réunions ayant eu lieu en 2024 et 2025.

SYNTHESE octobre	RETOUR DES PARTICIPANTS
Commission Mobilité -8 octobre 2024 -5 participants dont 3 membres de la commission	-Les élus précisent qu'il est nécessaire d'améliorer la communication sur les navettes France Services car beaucoup d'habitants ne connaissent pas cette offre de transport. Il est essentiel de la rendre visible auprès des habitants, notamment auprès des personnes âgées qui n'osent peut-être pas l'utiliser -Des besoins de mobilité sont déjà identifiés sur certaines communes : notamment pour les accueils de loisirs, et les associations. Les minibus de la Communauté de communes permettent de répondre en partie à cette demande
COPIL n°1 -le 16 octobre 2024 à Besse -19 participants représentant la CCMS, l'office de tourisme, la commune de Besse, la commune du Mont-Dore, l'Etat, le Département, la Plateforme mobilité 63, le SMTT, l'association AECD, l'association covoiturage auvergne	L'état des lieux de la mobilité sur le territoire est présenté : -particularité du territoire avec 2 versants qui ne communiquent pas -enjeu de la gouvernance des navettes communales toujours gérées par la CCMS alors que la prise de compétence a été actée en 2021 et du calibrage de l'offre de service proposée -enjeu de développer le covoiturage, notamment Besse/Clermont Fd -problématique d'engorgement des lieux d'affluence touristique : comment gérer le flux, comment développer une offre globale sans voiture ? -enjeu de la mobilité des saisonniers, souvent sans solutions de transport -l'association des élus et des citoyens pour la défense de la ligne ferroviaire Volvic défend la réouverture de la ligne Le Mont-Dore / Clermont Fd -aucune liaison Saint-Nectaire/ Clermont Fd ou Issoire -manque de communication sur l'offre régionale -nécessité d'augmenter la fréquence de certaines lignes, notamment la C08 -les navettes France Services pourraient évoluer pour devenir un véritable transport à la demande

<p>Atelier de concertation</p> <p>-le 16 octobre 2024 à Besse</p> <p>-20 participants représentant le Département, les élus communautaires, l'office de tourisme du Massif du Sancy, la commune du Mont-Dore, les SEM, l'hôpital, l'association covoiturage auvergne, l'association AECD, le secours catholique, France Travail, citoyens</p>	<p>Bilan de l'offre quotidienne</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Avantages Ligne P46 : correspondance pour la ligne de train vers Paris, tarification attractive, fréquence correcte ▪ Inconvénients P46 : manque d'informations et de communication, un seul arrêt sur Clermont-Fd, manque de confort à bord ▪ Avantages Ligne P50 : 2 journées de fonctionnement, horaires adaptés ▪ Inconvénients C08 : manque de fréquence ▪ Evolutions attendues : multiplier les arrêts de la ligne P46 en arrivant sur Clermont-Fd, augmenter la fréquence des lignes C08 et P44, remettre la ligne de train Clermont-Fd / Le Mont-Dore avec une visée du transport quotidien et touristique, renommer les lignes de car, mieux communiquer sur les services existants, accompagner les publics sur ces dispositifs <p>Bilan de l'offre touristique</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Avantages ligne P45 : bon niveau de service ▪ Inconvénient P74 : trop peu de fréquence pour que les travailleurs puissent l'utiliser, pas de correspondance avec la C08 pour relier Super-Besse, départ de Clermont trop tardif l'été pour rejoindre Besse ▪ Evolutions attendues : ajouter des points d'arrêt à Clermont-Fd, développer des navettes ou la mobilité douce autour du Lac Chambon et de la Vallée verte, faire circuler des navettes de l'intercommunalité en période creuse lorsque les navettes communales ne roulement pas, développer les lignes de train et les navettes autonomes/ électriques pour relier La Bourboule et Le Mont-Dore <p>Bilan globale</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Enjeu de développer le covoiturage avec une animation locale à mener dans les villages ▪ Améliorer la liaison entre Besse/Clermont et Besse /Issoire ▪ Communiquer sur les solutions de mobilité existantes
<p>COTECH n°1</p> <p>- le 18 novembre 2024 (Besse et Le Mont-Dore)</p> <p>-8 participants : Président de la CCMS, VP Mobilité CCMS, mairie Besse, DDT, Département, agents de la CCMS</p>	<p>-La gestion des navettes communales est évoquée. Seuls les services des thermes pourraient être considérés comme du transport privé. Au vu des textes de loi et de la jurisprudence, la qualification des navettes communales comme transport privé peut être remis en question.</p> <p>-3 scénarios de gestion sont proposés aux élus</p>
<p>COPIL n°2</p> <p>- le 5 décembre 2024 à Besse à Saint-Eloy-les-Mines</p> <p>-11 participants : Président de la CCMS, VP Mobilité CCMS, maires de Saint-Nectaire et Saint-Victor-la-Rivière, Département, Plateforme Mobilité 63, covoiturage auvergne, agents de la</p>	<p>-Enjeu du stationnement : pas de souhait d'investir dans un système numérisé pour couvrir des besoins ponctuels dans l'année</p> <p>- Important de mieux informer sur le dispositif Halt O Stop</p> <p>-Les campings identifient une demande plus importante pour des déplacements sans voitures (mais cette partie reste minime) et le déploiement du vélo</p>

CCMS	<ul style="list-style-type: none"> -Il peut y avoir un intérêt à développer un transport d'utilité sociale (TUS) pour répondre à la demande des publics empêchés -La PFM63 a créé un partenariat avec le garage du Sancy au Mont-Dore pour mettre en place un service de location solidaire -Il y a un potentiel à développer le covoiturage sur le territoire -Enjeu du déploiement du TAD pour permettre l'accès aux commerces, marchés, rendez-vous médicaux -Le scénario que souhaite privilégier les élus est la création d'une régie à simple autonomie financière (ce qui permet une souplesse dans son organisation)
Cotech n°3 -le 11/02/25 -14 participants : Président de la CCMS, VP Mobilité CCMS, maires de La Bourboule, Saint-Nectaire, Chambon-sur-Lac et Saint-Victor-la-Rivière, Département, dgs des communes du Mont-Dore et Besse, DDT, covoiturage auvergne, office du tourisme, agents de la CCMS	<ul style="list-style-type: none"> -Souhait d'étudier la mise en place d'un transport collectif au niveau de la Vallée verte -Dans le cadre de la Régie, il a été communiqué aux services de la collectivité des clés de financements, permettant d'impliquer les communes. Cette participation financière des communes aux offres de transport touristique permettrait d'impliquer les communes sur la charge représentée par ces services. -TAD : le fonctionnement proposé se base sur le service existant des navettes France Services. Ses navettes étant peu utilisées, l'objectif est de simplifier leur fonctionnement et d'ouvrir leur usage. Le cabinet propose un TAD zonal avec 4 destinations : La Bourboule, Le Mont-Dore, Besse, Egliseneuve. - Il serait intéressant de travailler avec la Région sur les horaires des lignes P45 et P46 pour qu'ils correspondent aux besoins des habitants et des travailleurs saisonniers.
Cotech n°4 -le 28/03/25 -16 participants : Président de la CCMS, VP Mobilité CCMS, maires de Compains, Saint-Nectaire et Saint-Victor-la-Rivière, élus de La Bourboule et du Mont-Dore, Département, dgs du Mont-Dore, agent de Saint-Nectaire, DDT, office du tourisme, agents de la CCMS	<ul style="list-style-type: none"> -Présentation du budget de la future régie de transport -Validation du fonctionnement du futur TAD
Cotech n°5 -le 04/06/25 -12 participants : Président de la CCMS, VP Mobilité CCMS, maires de Saint-Nectaire, Chambon-sur-Lac et Saint-Victor-la-Rivière, Département, dgs du Mont-Dore, DDT, office du tourisme, agents de la CCMS	<ul style="list-style-type: none"> -Présentation des scénarios de mise en œuvre de nouvelles lignes de transport régulières en période touristique (desserte de la Vallée verte, Super Besse/Besse / Murol, Mont-Dore l'été, Besse / Saint-Nectaire l'hiver)
Bureau des maires – 20/06/25	<ul style="list-style-type: none"> -Présentation de l'offre du TAD, de l'expérimentation de la Vallée verte et du fonctionnement de la future régie de transport
Conseil communautaire – 28/07/25	<ul style="list-style-type: none"> -Présentation de l'offre du TAD, de l'expérimentation de la Vallée verte et du fonctionnement de la future régie de transport

2. Stratégie du Massif du Sancy

2.1. Enjeux du territoire - Parcours de vie et mobilité¹

Dans un contexte de remise en question des pratiques tout-automobiles, il est important de comprendre les dynamiques de changements de comportement. Pour cela, il faut les placer dans le temps long.

La notion de trajectoire mobilitaire fait référence aux différentes pratiques de mobilité quotidienne réalisées par un individu au cours de son existence et à la manière dont s'enchaînent et évoluent ces pratiques. Il faut ainsi envisager les pratiques comme un continuum et non comme une série de ruptures. La mobilité d'un individu évolue tout au long de sa vie. Ainsi, plusieurs facteurs influencent les modes de déplacement et leurs évolutions :

- la socialisation primaire puis secondaire
- l'expérimentation de nouveaux moyens de déplacement
- l'évolution des contextes qui caractérisent les parcours biographiques avec des événements clés modifiant les habitudes de déplacement

2.1.Axes stratégiques

2.1.1. Objectifs

En travaillant sur la mobilité de son territoire, la Communauté de communes du Massif du Sancy a 4 objectifs stratégiques :

- Favoriser l'attractivité territoriale (résidentielle et économique) en facilitant l'accès aux équipements et services du territoire
- Favoriser l'insertion sociale
- Favoriser la santé et le cadre de vie
- Préserver les espaces naturels

4 objectifs opérationnels :

- rendre autonome les habitants en proposant des solutions de transport
- rompre l'isolement social des personnes empêchées de mobilité
- appropriation des solutions de mobilité par les habitants
- réduire la place de la voiture sur le territoire

¹ Laurent Cailly, Marie Huyghe, Nicolas Oppenchain « Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements », Varia, Flux, 2020/3 n° 121, p.52-66

2.1.2. Plan d'action

Axe 1 – Offrir des solutions de mobilité pour les trajets du quotidien

- 1.1 Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité
 - 1.1.1 – Mise en place du transport à la demande
 - 1.2.1 – Expérimentation du transport d'utilité sociale
- 1.2 Encourager l'utilisation des transports collectifs existants en travaillant sur l'offre régionale
 - 1.2.3 - Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités du quotidien
- 1.3 Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées
 - 1.3.1 - Encourager la pratique du covoiturage
 - 1.3.2 – Développer l'autopartage

Axe 2 - Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité

- 2.1 Encourager la démobilité
- 2.2 Etudier la possibilité de déploiement du vélo et de la marche sur le territoire
- 2.3 Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme

Axe 3 – Favoriser l'alternative à la voiture individuelle pour l'accès aux sites touristiques

- 3.1 Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques
 - 3.1.1 – Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités touristiques
 - 3.1.2 – Maintien des services de navettes existantes
 - 3.1.3 - Expérimentation d'une navette estivale sur le secteur de la Vallée verte
- 3.2 Finalisation du déploiement de l'autostop organisé
- 3.3 Encourager le déploiement des mobilités actives par la réalisation de grands projets structurants

Axe 4 - Accompagner les changements de comportement

- 4.1 Création d'un guide de la mobilité
- 4.2 Créer des actions d'animation

Axe 5 - Créeer une gouvernance territoriale

- 5.1 Création d'une régie de transport
- 5.2 Mise en place du comité des partenaires

3. Fiches actions

3.1. Offrir des solutions de mobilité pour les trajets du quotidien

Les besoins de mobilité sont très variés et dépendent de la situation particulière de l'individu. Ainsi, si l'on souhaite répondre aux problématiques observées, il est nécessaire de mettre en place différentes solutions de mobilité. Il existe autant de solutions que de problématiques.

A ceci, s'ajoute la particularité de chaque territoire, avec des habitudes et des besoins de mobilité qui dépassent les limites administratives des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI). Travailler en partenariat avec les autres territoires est un prérequis pour apporter des solutions pertinentes. Les actions qu'il est proposé de mettre en place tiennent compte de ces enjeux.

3.1.1. *Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité*

3.1.1.1. *Mise en place du transport à la demande*

Afin de permettre à une population non mobile de se déplacer, la Communauté de communes expérimente depuis juin 2023 les « navettes France services ». Ce dispositif est un service de transport à la demande, dédié aux transports des habitants souhaitant se rendre aux Espaces France Services (EFS) au Mont-Dore ou à Besse. Après un an de fonctionnement, il a été constaté que le service est peu fréquenté. Il a donc été décidé de le retravailler.

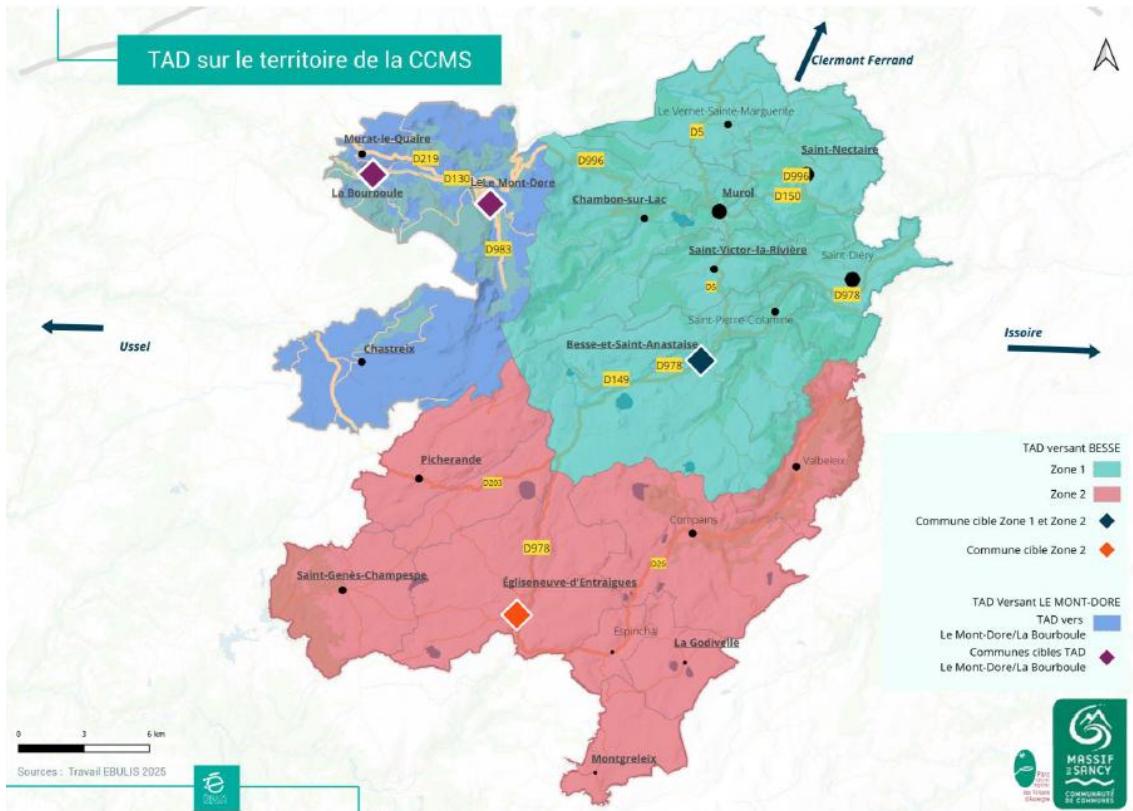
Le transport à la demande est un service de transport en commun, qui est fréquemment mis en place sur les territoires ruraux pour offrir une solution de mobilité. Il existe 3 types de TAD :

- SERVICE ZONAL : le service fonctionne au sein d'un territoire, sans horaires ni lignes prédéfinis. Les arrêts sont au choix prédéfinis, ou non (dans ce cas on parle d'un service TAD « porte-à-porte ») ;
- LIGNE VIRTUELLE : le service fonctionne comme une ligne avec un trajet prédéfini, le plus souvent avec des horaires et des arrêts prédéfinis. Il arrive qu'il n'y ait pas d'horaires prédéterminés, la ligne se déclenche alors sur demande ;
- SERVICE HYBRIDE : service mixant la ligne virtuelle et le service zonal. Par exemple, un service zonal avec rabattement vers destination fixe.

La Communauté de communes a fait le choix de mettre en place un service hybride. Le futur service de TAD a vocation à desservir les marchés, les maisons France services (notamment les assistantes sociales), les commerces, les services médicaux du territoire. Le transport à la demande pourra aussi favoriser l'intermodalité en desservant les arrêts de bus de la Région ou en amenant les habitants jusqu'aux autres services de transport (location solidaire au Mont-Dore, autopartage au Mont-Dore et à Besse).

Est retenue la desserte de 4 communes qui regroupent ces usages sur le territoire :

- Pour le versant de Besse : Besse-et-Saint-Anastaise et Egliseneuve-d'Entraigues
- Pour le versant du Mont-Dore : Le Mont-Dore et La Bourboule



3 zones sont définies sur le territoire. Pour chacune des zones, 1 ou 2 destination est identifiée pour chaque jour de service :

- Zone 1 : Chambon-sur-Lac, Murol, Saint-Nectaire, Le Vernet- Sainte-Marguerite, Saint-Diéry, Saint-Victor-la-Rivière, Saint- Pierre-Colamine et Besse
Destination unique : Besse-et-Saint-Anastaise
- Zone 2 : Valbeleix, Compains, Picherande, La Godivelle, Egliseneuve-d'Entraigues, Espinchal, Saint-Genès-Champespe, Chastreix, Montgreleix
Destination variable : Besse-et-Saint-Anastaise / Egliseneuve d'Entraigues
- Zone 3 : Chastreix, Murat-le-Quaire, La Bourboule, Le Mont-Dore
Destination unique : La Bourboule / Le Mont-Dore.

ZONE 1 : DESSERTE DE BESSE

2 trajets par semaine (arrivée à 9h - départ à 11h)*

Besse - accès le lundi : au marché, la maison France services avec les assistantes sociales + regroupement de commerces et médecins

Besse - accès le vendredi : à Maison France services + regroupement de commerces dans le cœur de bourg et médecins



ZONE 2 : DESSERTE BESSE ET EGLISENEUVE

2 trajets par semaine

Besse - accès le lundi : au marché, la maison France services avec les assistantes sociales + regroupement de commerces et médecins (arrivée à 10h30 - départ à 12h30)*

Eglise neuve - Accès le mercredi : au marché (arrivée à 9h - départ à 11h)



ZONE 3 : DESSERTE LE MONT-DORE ET LA BOURBOULE

2 trajets par semaine (arrivée à 9h - départ à 11h)

Le Mont-Dore : accès le vendredi : au marché, à la maison France services avec les assistantes sociales (sous réserve de faire bouger les permanences actuellement le jeudi), aux services médicaux et aux commerces

La Bourboule : accès le samedi : au marché et aux commerces



* le lundi, le trajet est assuré par le même véhicule qui assure la desserte de Besse sur la zone 1 en premier (arrivée à 9h) puis celle de la zone 2 (arrivée à 10h30)

Le service va être expérimenté pendant un an (2025/2026). Après la phase d'évaluation, il pourra être amené à évoluer :

- Il a été exprimé une crainte par les élus sur la longueur du trajet si 100% des communes devaient être desservies un même jour. Le service étant à la demande, cette situation reste peu probable. Toutefois, en cas de très forte appropriation du service par les habitants, il pourrait être envisagé un découpage en 4 zones pour éviter des temps de parcours allongés.
- Le temps passé sur chaque centre-bourg est limité à 2h. Ce délai pourra évoluer selon les retours des usagers.

Les usagers sont récupérés à des points d'arrêts, sauf dans certaines conditions pour lesquelles une prise à domicile est possible. Les personnes suivantes peuvent être récupérées à domicile :

- les personnes à mobilité réduite,
- les personnes de plus de 75 ans

Le coût de fonctionnement annuel est évalué à 46 500€ TTC. Les hypothèses sont les suivantes :

- 2 personnes mobilisables (1 pour chaque versant), qui gèrent :
 - Les inscriptions pour les trajets,
 - Les calculs d'itinéraires pour optimiser les trajets,
 - La conduite de la navette.

Ce travail est évalué aujourd'hui à 50% du temps de travail sur le TAD par personne soit l'embauche d'un ETP.

- Utilisation de 2 véhicules différents (1 pour chaque versant) : amortissement sur 7 ans – 5000€/an par véhicule avec 18 000 km par an

€	Coût investissement (TTC) 29 500,00 €
	Aménagement des arrêts non existants (16) 16 000,00 €
	Panneaux complémentaires arrêts existants (7) 3 500,00 €
	Création marque / éléments de communication 10 000,00 €
	Coût fonctionnement annuel (TTC) 46 500,00 €
	Conducteur + résa (1 ETP) 30 000,00 €
	Entretien et assurance (2 véhicules) 4 200,00 €
	Amortissement (2 véhicules) sur 7 ans 10 000,00 €
	Frais essences 2 300,00 €

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 1 : OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

SOUS-AXE : Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité

FICHE ACTION N°1 : Transport à la demande

Nom de l'action : Mise en place du transport à la demande (TAD)

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire découpé en 3 bassins de vie avec 3 pôles de service intermédiaires et 3 pôles de service de proximité • 3 centres-bourgs dynamiques regroupant l'ensemble des équipements et des services • Une part importante de ménages sans solutions de mobilité (environ 15% de ménages sans voitures) • Une population vieillissante : 35% de la population a plus de 60 ans • Des jeunes limités dans leur mobilité • Un service de transport à la demande existant (navettes France services) mais dédié aux transports des habitants souhaitant se rendre aux Espaces France Services (EFS) au Mont-Dore ou à Besse. Le service est peu fréquenté, ce qui interroge sur la pertinence de l'offre proposée.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Proposer une offre de mobilité à tous les habitants, notamment les plus précaires : personnes âgées, personnes sans solutions de transport • Renforcer la dynamique des centres-bourgs en permettant plus facilement l'accès aux équipements et aux services
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptation du service de transport à la demande existant en augmentant l'offre de service • Le futur service de TAD a vocation à desservir les principaux centres-bourgs pour accéder aux marchés, les maisons France services, les commerces, les services médicaux du territoire. 4 communes qui

	<p>regroupent ces usages seront desservies : Besse, Egliseneuve, Le Mont-Dore, La Bourboule</p> <ul style="list-style-type: none"> Création d'une campagne de communication
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Habitants
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'oeuvre : CCMS Partenaires : CIAS, CCAS, communes, associations, maison des solidarités
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : 46 500€ Investissement : 29 500€
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place à l'automne 2025
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de passagers Taux de satisfaction des usagers
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> PVD

3.1.1.2. Expérimentation du transport d'utilité sociale

Le transport à la demande permet de répondre à une demande de mobilité pour se déplacer à l'intérieur du ressort territorial. En effet, une AOM ne peut organiser des services de transport que dans les limites de son ressort territorial. Pour desservir un territoire en dehors de son ressort, une convention ou un accord doit être mis en place avec l'AOM du territoire concerné. Or, des besoins sont également identifiés pour réaliser des trajets en dehors du Massif du Sancy. En effet, lors du diagnostic territorial, les besoins des publics en situation de précarité ont été identifiés. L'expérimentation d'un transport d'utilité social (TUS), aussi appelé covoiturage solidaire, a été évoquée afin de répondre à 3 enjeux :

- Faciliter la mobilité des habitants
- Décloisonner les publics en situation d'isolement social
- Renforcer la solidarité entre les habitants

Les services de TUS, mis en place dans un objectif de solidarité envers certains publics fragiles, ont vocation à être complémentaires aux services de mobilité mis en place par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Ce service viendrait notamment en complémentarité du transport à la demande.

Un TUS fonctionne de la manière suivante :

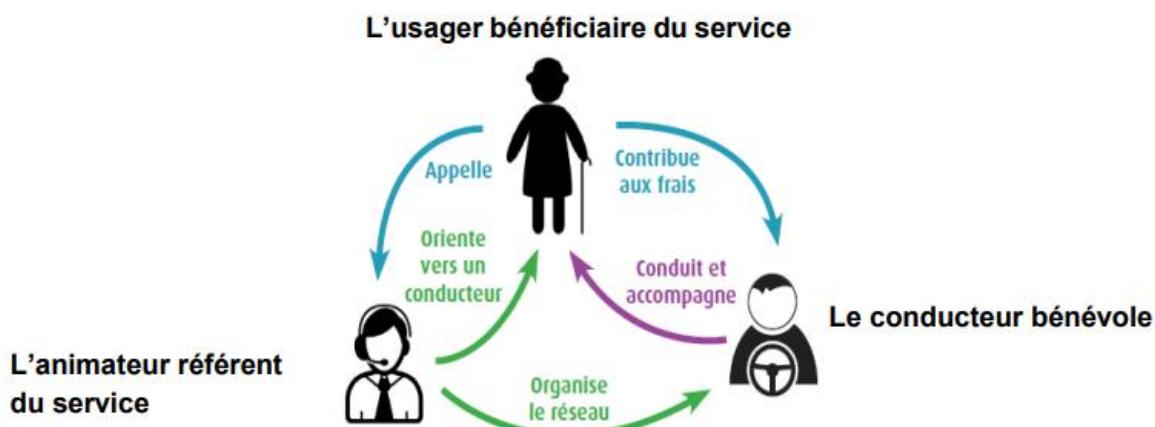
- Mise en relation des conducteurs avec des personnes empêchées de mobilité par une centrale d'appel pour des déplacements ponctuels. Certains trajets peuvent être garantis par une association intermédiaire si aucun bénévole n'est disponible : rendez-vous médicaux, administratifs ou d'insertion

- Les conducteurs bénévoles utilisent leurs véhicules personnels contre indemnisation pour conduire les bénéficiaires. Les bénévoles sont indemnisés par l'association
- Les bénéficiaires ont une grille tarifaire solidaire selon le nombre de kilomètre parcourus et, selon les territoires des trajets avec des montants fixes pour tous.

Le transport d'utilité social peut être organisé par des associations régies par la loi du 1er juillet 1901. Elles peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectifs ou particuliers est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. Les TUS doivent être organisés sur des trajets d'une distance maximale de 100 km, avec des véhicules n'excédant pas 9 places, appartenant à l'association ou mis à disposition sans but lucratif. La participation aux coûts, acquittée par le bénéficiaire du service, est plafonnée (actuellement à 0,32 € / km) par un arrêté du ministre des transports. Le TUS doit veiller à ne pas concurrencer les services de taxi ou d'ambulance implantés sur le territoire.

Le développement et la pérennisation d'un TUS nécessitent de recruter puis de faire vivre un solide réseau de bénévoles. Un conducteur bénévole pour 3 bénéficiaires est nécessaire, or ce ratio est rarement atteint. Cela constraint parfois à refuser une demande de trajet, particulièrement au démarrage du service. La mise en œuvre et l'exploitation d'un TUS s'organisent autour des actions suivantes :

- Campagne de communication auprès des élus, des associations caritatives, des cabinets médicaux pour faire connaître le service auprès des personnes bénéficiaires cibles ;
- Campagne assidue et au plus près du terrain pour le recrutement des bénévoles ;
- Élaboration de chartes du service à destination des bénévoles et des bénéficiaires ;
- Vérification des habilitations des véhicules (certificat d'immatriculation, assurance) et des conducteurs bénévoles (permis de conduire requis) ;
- Organisation de formations et d'animations à destination des bénévoles (sécurité routière, premier secours, ...) ou des bénéficiaires (prendre les transports collectifs seuls...) ;
- Organisation d'évènements conviviaux réguliers pour favoriser le lien social entre bénévoles et bénéficiaires et entretenir la dynamique et la motivation.



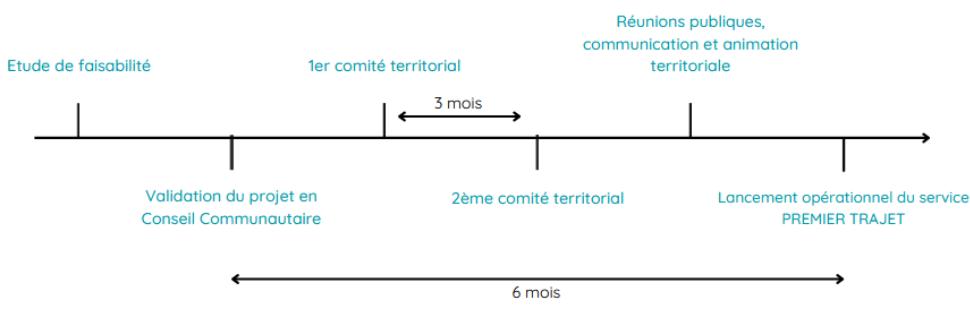
*Organisation d'un service de TUS
 (source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)*

Pour maintenir le service dans la durée, il convient de trouver des sources de financements pérennes, recruter et fidéliser suffisamment de conducteurs bénévoles pour accompagner la montée en charge du TUS. Une forte mobilisation locale et multi-partenaire, au plus près du terrain et associant particulièrement les élus et les acteurs sociaux, est indispensable au bon fonctionnement du service.

Le budget annuel de fonctionnement d'un TUS oscille autour de 35k€. Les principaux postes de fonctionnement sont :

- Salaire annuel du référent : environ 30 k€
- Défraiement des bénévoles, parfois partiellement à charge de l'association : environ 15k€ (en fonction du volume des déplacements pris en charge et du montant kilométrique de défraiement)
- Actions d'animation / communication autour du TUS : entre 1 et 2 k€
- Fournitures de bureau, fournitures administratives : entre 0,5 k€ et 1,5 k€
- Logiciel de réservation : entre 1,5 k€ et 2 k€

Rétroplanning type - Mise en place d'un TUS



Des premières réunions avec les partenaires du territoire auront lieu à l'automne 2025 afin déterminer si le TUS peut être expérimenté sur le Massif du Sancy.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 1 : OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

SOUS-AXE : Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité

FICHE ACTION N°2 : Transport d'utilité sociale (TUS)

Nom de l'action : Expérimentation du transport d'utilité social

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> Un territoire découpé en 3 bassins de vie avec 3 pôles de service intermédiaires et 3 pôles de service de proximité. Une partie de la population est éloignée des centralités et n'a pas accès aux services Une part importante de ménages sans solutions de mobilité (environ 15% de ménages sans voitures) Une population vieillissante : 35% de la population a plus de 60 ans Des jeunes limités dans leur mobilité Une part de ménages vulnérables 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
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Permettre aux personnes empêchées dans leur mobilité de se déplacer ponctuellement Favoriser l'insertion sociale et professionnelle des personnes en situation de précarité Renforcer les principes d'entraide et de solidarité entre habitants
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Moyen
Description	<ul style="list-style-type: none"> Confirmer l'opportunité de développer un transport d'utilité sociale sur le territoire en réunissant les acteurs concernés lors d'une réunion Le cas échéant, expérimenter le TUS en lien avec la Plateforme Mobilité 63 <ul style="list-style-type: none"> Création d'une association Recherche de conducteurs bénévoles Inscription des bénéficiaires Service géré par la PFM63 (inscription, centrale de réservation, suivi des indemnisations ...)
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Habitants en situation de précarité, sans solutions de mobilité pour leurs trajets
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'oeuvre : Plateforme Mobilité 63 Partenaires : communes, CIAS, CCAS, France Services, associations, maison des solidarités, CLIC, mission locale, France travail, CAP Emploi...

Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : 35 000€/ an porté par la PFM63. La participation de la CCMS doit être évaluée, elle sera dépendante des subventions obtenues par la PFM63
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2025 – 2026 Fin d'action : 2028 (si expérimentation sur l'année 2027)
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Création d'un TUS sur le territoire Nombre de bénévoles inscrits Nombre de bénéficiaires inscrits Nombre de trajets réalisés Taux de satisfaction
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> -

3.1.2. Encourager l'utilisation des transports collectifs existants en travaillant sur l'offre régionale

3.1.2.1. Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités du quotidien

Plusieurs lignes régionales traversent le territoire du Massif du Sancy. Bien que les horaires ne soient pas toujours adaptés pour les actifs, ils restent un moyen efficace pour se déplacer, et rejoindre les grandes agglomérations (Clermont-Ferrand / Issoire). A ce jour, ces services sont peu connus et peu utilisés par les habitants. Il conviendra de les promouvoir.

La collectivité travaillera avec la Région pour améliorer les services existants :

- Améliorer les horaires et les fréquences des lignes
- Améliorer les aménagements des arrêts de bus existants
- Etudier la pertinence de développer certaines lignes
- Expérimenter la vente de billets de bus avec l'Office de tourisme

Pour se faire, il conviendra de réaliser un état des lieux du service régional.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 1 : OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN	
SOUS-AXE : Encourager l'utilisation des transports collectifs existants en travaillant sur l'offre régionale	
FICHE ACTION N°3 : Lignes régionales quotidiennes	
Nom de l'action : Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités du quotidien	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> Plusieurs lignes de bus desservent 5 communes du territoire : Le Mont-Dore, La Bourboule, Egliseneuve, Besse, Saint-Diéry <ul style="list-style-type: none"> Avantage : tarification attractive

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Inconvénients : mauvaise communication, certains arrêts sont parfois peu visibles ou mal organisés, ligne non adaptée pour les actifs (horaires/ temps de trajet) • Ligne P46 <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantages : correspondance pour la ligne de train vers Paris, tarification attractive, fréquence correcte ○ Inconvénients : manque d'informations et de communication, un seul arrêt sur Clermont-Fd, manque de confort à bord, temps de trajet trop important pour être empruntée par des actifs • Ligne C08 <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantage : temps de trajet attractif pour desservir Egliseneuve/Besse/ Clermont-Fd ○ Inconvénients : peu de fréquence, ligne non adaptée pour les actifs/ saisonniers • Ligne P44 <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantage : desserte d'Issoire le samedi matin ○ Inconvénients : départ et retour tôt en matinée • Evolutions attendues : <ul style="list-style-type: none"> ○ multiplier les arrêts en arrivant sur Clermont-Fd ○ augmenter la fréquence des lignes C08 et P44 ○ mieux communiquer sur les services existants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la fréquentation des lignes régionales • Faire connaître l'offre de service auprès des habitants • Encourager l'utilisation des transports collectifs pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Faible
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un état des lieux de l'aménagement des arrêts existants • Réaliser une enquête terrain auprès de la population pour voir comment l'offre régionale est perçue • Travailler en partenariat avec la Région pour améliorer l'offre existante : étudier les horaires qu'il serait possible d'optimiser, les arrêts qu'il serait possible d'aménager • Améliorer l'aménagement autour de certains arrêts

	<ul style="list-style-type: none"> Relayer l'offre de transport régionale via les canaux de communication de la collectivité (création d'un guide mobilité)
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Jeunes Actifs / saisonniers Retraités Personnes sans solutions de mobilité
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'œuvre : Région/ CCMS / communes Partenaires : office de tourisme du Massif du Sancy
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Temps travail agent
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2026/2027 Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Résultats de l'enquête terrain Taux de fréquentation des lignes régionales Aménagements réalisés sur certains arrêts
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> -

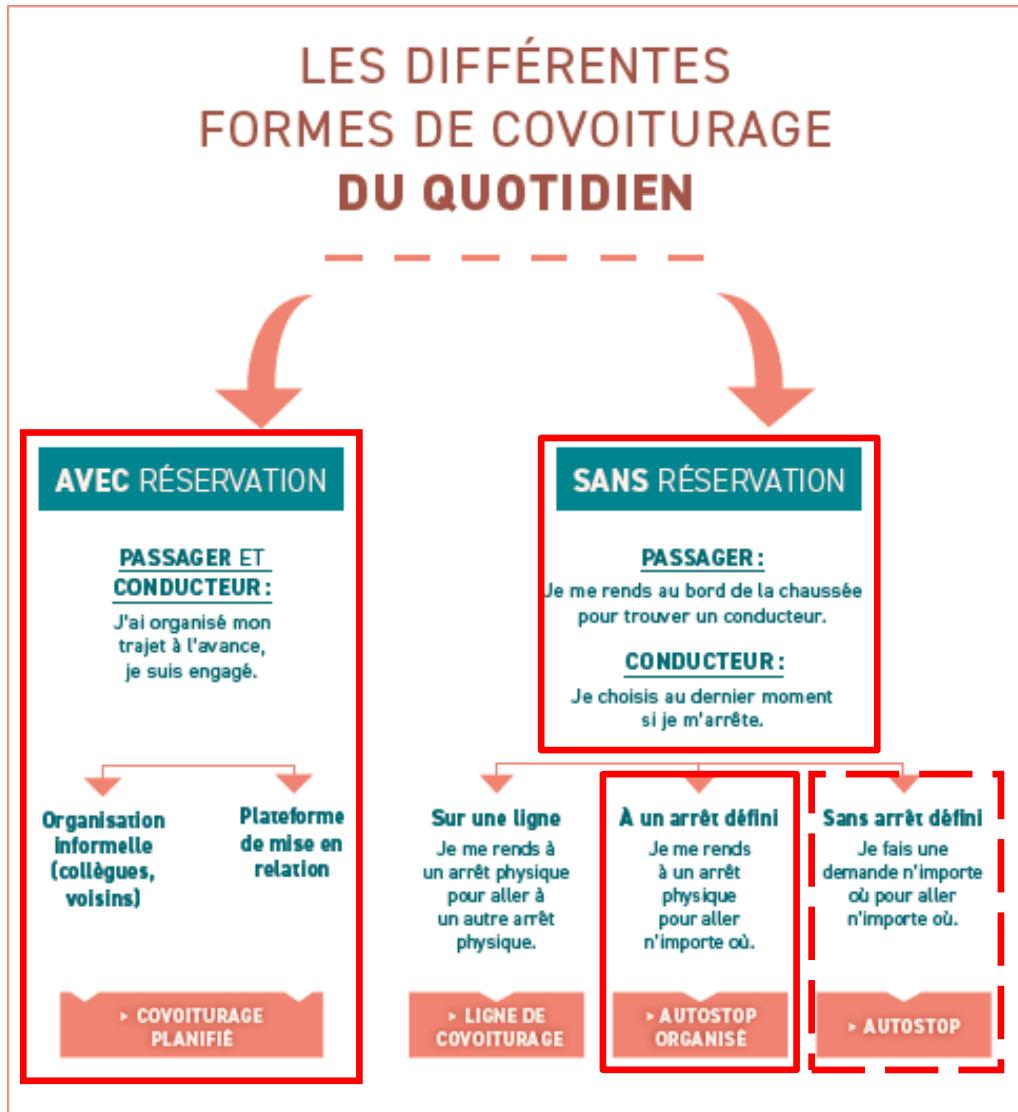
3.1.2.2. Mutualisation des transports scolaires

Les transports scolaires sont ouverts aux usagers non scolaires, sous certaines conditions et avec des modalités d'utilisation très contraignantes. La majorité des usagers potentiels pensent que les transports scolaires ne leur sont pas ouverts. Si certains transports ne sont pas complets, il sera intéressant de travailler avec la Région pour que ces services puissent être ouverts à d'autres usagers.

3.1.3. Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées

Le covoiturage et l'autostop organisé sont des modes de transport ayant du potentiel sur le territoire car ils permettent de répondre à une demande précise que ne pourra jamais faire le transport collectif.

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



Source du schéma : Ecov.

3.1.3.1. Encourager la pratique du covoiturage

Au vu des caractéristiques de la population, et de la faible proportion des trajets domicile-travail sur le territoire, le déploiement du covoiturage uniquement pour ce type de trajet ne paraît pas pertinent car ils représentent un faible potentiel. Ainsi, la collectivité doit être innovante si elle souhaite développer cette action sur son territoire.

La promotion du covoiturage doit passer par la mise en place d'une démarche de communication et sensibilisation auprès du public. La collectivité devra travailler en lien étroit avec les acteurs locaux (entreprises, thermes, stations, associations...). Pour développer le covoiturage, il faut :

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

Le développement de la pratique passera par la mise en place de solutions locales et innovantes. Afin de toucher tous les publics et notamment les plus fragiles, ces solutions doivent être à la fois numériques et non numériques. Plusieurs axes de travail sont à développer : communication et animation.

La communication repose sur des supports classiques (affiches, articles, pages internet, réseaux sociaux...) et doit permettre de :

- Expliquer les avantages du covoiturage sur les plans financier (fortes économies pour les conducteurs et les passagers), environnemental (moins de pollution, de gaz à effet de serre, de consommation d'énergie...) et humain (convivialité, solidarité, lien social) ;
- Répondre aux questions et réserves sur ses contraintes réelles ou supposées ;
- Rassurer, notamment sur la sécurité et en particulier les femmes et les parents d'adolescents;
- Expliquer les différents modes de mise en relation et les modalités de partage des frais ;
- Apporter le témoignage de personnes de profils très divers faisant du covoiturage local ;
- Encourager et accompagner le passage à l'acte. En effet, certaines personnes peuvent se montrer intéressées et ne jamais franchir le pas, par timidité, manque de temps ou parce qu'elles ont d'autres priorités à gérer ;

Au-delà de la communication, il est nécessaire de mener un travail de terrain, avec des animations, des réunions, et la mise en place d'un réseau d'acteurs relais qui constitue un facteur clé de réussite. Ce réseau doit être constitué au sein des mairies, des services publics, des associations...

Actuellement, pour les déplacements du quotidien, le covoiturage s'organise surtout par les réseaux personnels et professionnels et plus marginalement par des sites internet. Le travail à mener repose d'une part sur le renforcement de ces derniers et d'autre part sur la mise en place de réseaux locaux efficaces.

Pour le covoiturage local, 75 % des passagers de covoiturage sont pris directement à leur domicile ou se rendent à pied ou à vélo au point de rendez-vous. Seulement 25 % s'y rendent en voiture. Dans ce cas, le rendez-vous se fait généralement sur un parking classique ou sur la voie publique et minoritairement sur un parking dédié au covoiturage. Les aires dédiées ne concernent donc qu'une petite partie des covoitureurs. De plus, il existe déjà sur le territoire des parkings pouvant accueillir des covoitureurs. Ces parkings n'étant pas saturés, l'aménagement d'aires de covoiturage n'est pas une priorité pour la Communauté de communes. Des aménagements légers pourront être réalisés, comme la mise en place de panneaux homologués pour identifier des places de parking.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 1 : OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

SOUS-AXE : Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées

FICHE ACTION N°4 : Covoiturage

Nom de l'action : Encourager la pratique du covoiturage

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un habitat très dispersé rendant l'usage de la voiture obligatoire pour un certain nombre de ménages • La majorité des trajets sont réalisés à l'intérieur du territoire, vers les communes centres : Le Mont-Dore, La Bourboule, Besse • La mobilité reste majoritairement dominée par la voiture et l'autosolisme – 85% des ménages possèdent un véhicule • Beaucoup de déplacements courts réalisés : 50% font moins de 2km • Aucune offre de transport collectif adapté pour les actifs • Une part importante de saisonniers avec des difficultés de mobilité • De nombreux flux domicile-travail entre La Bourboule et Le Mont-Dore • La majorité des déplacements ne sont pas liés au travail (seulement 8% de trajets domicile-travail) • Des acteurs identifient le covoiturage comme piste de travail : l'hôpital du Mont-Dore, les SAEM, les thermes • Les sites dédiés au covoiturage sont peu identifiés et peu utilisés • Des contraintes liées au covoiturage encore très présentes : horaires, peur de covoiturer avec des inconnus...
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire le nombre de voitures individuelles en favorisant la mutualisation des véhicules • Compléter l'offre de mobilité sur le territoire • Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Moyen
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser un état des lieux de la pratique du covoiturage sur le territoire : identifier les groupes existants, rencontrer les entreprises et associations, étudier la pertinence d'identifier des places de covoiturage dans les communes • Créer une stratégie et un plan d'action d'incitation à la pratique du covoiturage : <ul style="list-style-type: none"> ○ Identifier les acteurs à accompagner (aller au-delà du déploiement du covoiturage pour les actifs)

	<ul style="list-style-type: none"> ○ Créer un planning d'animations : organisation d'ateliers de sensibilisation (cartographie participative, challenge mobilité, baptêmes covoiturages, etc) ○ Création de groupes de covoiturage, diffusion de l'information, favoriser la collecte des offres et des demandes ainsi que leur diffusion par différents canaux (aller au-delà du numérique) ○ Etudier l'opportunité de recourir à des plateformes de covoiturage : Mov'Ici, Karos, Blablacar Daily, Karos ... • Mettre en place une campagne de communication
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Habitants (actifs et autre) • Curistes • Saisonniers • Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : CCMS • Maître d'œuvre : CCMS / covoiturage auvergne • Partenaires : communes, covoiturage auvergne, entreprises, associations
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement : 5 000€/ an (convention avec covoiturage auvergne)
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage : 2026 • Fin d'action : 2029
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Réalisation d'un état des lieux de la pratique sur le territoire • Nombre de groupes de covoiturage créé • Nombre de trajets de covoiturage recensés sur le registre des preuves du covoiturage (RPC) • Enquête de retour des entreprises du territoire
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • PVD

3.1.3.2. Développer l'autopartage

L'autopartage permet de mettre en commun un ou plusieurs véhicules, utilisé(s) par des conducteurs différents, à des moments différents. Ce n'est pas du covoiturage, qui est l'utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes qui effectuent ensemble le même trajet. Il existe 5 formes d'autopartage :

- Les services d'autopartage privés : Citiz, Clem', Marcillat ;
- La location des véhicules des employeurs ;
- L'autopartage entre particuliers : il s'effectue entre amis, voisins ou proches. Le véhicule appartient généralement à l'un des autopartageurs. Il peut être accompagné par des collectivités locales ou des associations ;
- La location de voitures entre particuliers qui s'effectue par le biais de sites internet spécialisés (ex. : Getaround, Ouicar) ;
- La location de véhicules solidaires qui s'adresse aux personnes en insertion (Plateforme Mobilité 63).

La Communauté de communes a fait le choix de développer l'autopartage avec ses véhicules. Ce service a été mis en place au 1^{er} janvier 2025 dans les communes du Mont-Dore et de Besse. Il permet de proposer une solution de mobilité ponctuelle, notamment aux habitants les plus empêchés de se déplacer. Les communes du territoire, disposant de véhicules de service disponibles, pourraient éventuellement s'inscrire dans la même démarche que la Communauté de communes.

L'autopartage avec les véhicules communautaire va continuer à être mise en œuvre dans les prochaines années. Elle est complémentaire aux autres solutions proposées (TAD...) et permet de favoriser l'intermodalité. Dans les secteurs où les transports en commun sont rares ou inadaptés, l'autopartage permet de se rendre à l'arrêt le plus proche ou le mieux desservi (gare, arrêt d'une ligne Cars Région). Certains emprunteurs pratiquent aussi l'intermodalité² en utilisant la voiture jusqu'à un parking relai, puis en prenant les transports en commun. Ainsi, les solutions alternatives à la voiture individuelle sont complémentaires et non concurrentes. C'est l'addition de l'ensemble de ces offres qui permet à chacun de trouver des solutions à ses différents besoins. Ces solutions peuvent même aller jusqu'à l'abandon de la « troisième » ou « deuxième » voiture.

Si une demande croissante pour cette solution de transport est identifiée, la Communauté de communes pourra étudier la mise en place de l'autopartage entre particuliers qui se pratique sur tous les types de territoires : urbains, périurbains et ruraux. Au total, en France, ce sont environ 20 000 véhicules qui sont partagés. Faire de l'autopartage entre particuliers suppose plusieurs conditions de départ :

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

² Usage de plusieurs modes de déplacement différents pour un même itinéraire. Elle est différente de la multimodalité qui signifie la présence de plusieurs choix de transport différents entre deux lieux.

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

	Intervention de base	Intervention approfondie
Information / animation	Diffuser les informations existantes, notamment un guide pratique	Idem + animation + mobilisation d'un réseau d'acteurs relais
Assurance	Les autopartageurs souscrivent un contrat d'assurance.	Participation à la souscrire d'un contrat d'assurance.
Mise en relation des candidats à l'autopartage	Facultative	Mise en relation des candidats à l'autopartage
Accompagnement des autopartageurs	/	Réponses aux questions, aide à la résolution des éventuels problèmes.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 1 : OFFRIR DES SOLUTIONS DE MOBILITE POUR LES TRAJETS DU QUOTIDIEN

SOUS-AXE : Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées

FICHE ACTION N°5 : Autopartage

Nom de l'action : Développer l'autopartage

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire découpé en 3 bassins de vie avec 3 pôles de service intermédiaires et 3 pôles de service de proximité. Une partie de la population est éloignée des centralités et n'a pas accès aux services • Une part importante de ménages sans solutions de mobilité (environ 15% de ménages sans voitures) • Une part de ménages vulnérables situés principalement à La Bourboule, Chastreix, Valbeleix, Le Mont-Dore, Egliseneuve-d'Entraigues, Compains, Chambon-sur-Lac • Des besoins de mobilité pour se rendre en dehors du Massif du Sancy, et aller dans les grandes agglomérations • 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 au Mont-Dore et à Besse.
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Offrir une solution de mobilité pour des déplacements ponctuels pour des personnes sans solutions de mobilité

	<ul style="list-style-type: none"> Réduire le nombre de voitures individuelles en faisant découvrir le principe de l'autopartage Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Moyen
Description	<ul style="list-style-type: none"> Maintien du dispositif d'autopartage actuel Etudier l'intérêt de développer l'autopartage entre particuliers pour proposer une solution de mobilité aux habitants des 18 autres communes
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Personnes en situation de précarité, sans solutions de mobilité pour leurs trajets Tous les habitants (si déploiement de l'autopartage entre particuliers)
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'oeuvre : CCMS Partenaires : communes, France Services, PFM63, plateformes privées
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : 5 000€/ an Investissement : 35 000€ pour l'achat de 2 véhicules en 2023
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2026/2027 pour l'étude d'opportunité Fin d'action : à définir selon les résultats de l'étude
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre d'emprunteurs Nombre de trajets réalisés Réalisation d'une étude d'opportunité pour la mise en place de l'autopartage entre particuliers
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> PVD

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

3.2.1. Encourager la dé-mobilité

3.2.1.1.Maintenir les services dans les communes

Du point de vue environnemental, économique et social, le meilleur déplacement est celui que l'on ne fait pas. Les déplacements peuvent être évités quand la majorité des services et commerces essentiels sont à proximité des habitants. Pour cela, plusieurs dispositifs existent sur le territoire :

- Bus PMI du Département se déplaçant dans les communes
- Consultation télémédecine
- Ateliers numériques réalisés par la conseillère numérique de la communauté de communes pour rendre les personnes plus autonomes
- Maintenir l'offre de commerces avec des aides à l'installation (SRDEII), et les commerces itinérants dans les villages

3.2.1.2.Réduire les déplacements pendulaires – domicile-travail

La réduction des déplacements domicile-travail, lorsque cela est possible via le déploiement du télétravail, permet d'éviter un grand nombre de trajets. Cela a des impacts positifs sur l'environnement, le temps de vie et le budget des ménages. Il favorise l'intégration des actifs sur leur territoire. En particulier, les télétravailleurs scolarisent davantage leurs enfants dans leur commune de résidence, achètent davantage sur place et s'impliquent plus facilement dans la vie associative.

Les locaux dédiés (tiers-lieux, espaces de coworking) constituent une partie de la solution, mais ils ne représentent qu'une part minoritaire du télétravail, celui-ci se faisant dans 75 % des cas à domicile. L'accès au haut débit, voire au très haut débit est une condition nécessaire pour certains métiers, facultative pour d'autres.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 2 : ACCOMPAGNER L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE	
SOUS-AXE :-	
FICHE ACTION N°6 : Encourager la démobilité	
Nom de l'action : Encourager la démobilité	
Contexte	<ul style="list-style-type: none">• Un territoire découpé en 3 bassins de vie avec 3 pôles de service intermédiaires et 3 pôles de service de proximité• 3 centres-bourgs dynamiques regroupant l'ensemble des équipements et des services• Une part importante de ménages sans solutions de mobilité (environ 15% de ménages sans voitures)• Une population vieillissante : 35% de la population a plus de 60 ans• Des jeunes limités dans leur mobilité

	<ul style="list-style-type: none"> Peu de liaisons entre les communes du territoire hormis via un usage de la voiture Déploiement de la fibre à finaliser
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Diminuer le nombre de déplacements quotidien Maintenir et développer l'offre de services à la population
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Faible
Description	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir et déployer des actions permettant de garder les services et commerces itinérants dans les communes Encourager la création d'espaces de co-working pour réduire les déplacements domicile-travail
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Habitants
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> MOA : CCMS / communes MOE : CCMS / communes Partenaires : Département, Région, commerces, associations, CCI, CMA...
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> A définir
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2027 Fin d'action : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de commerces y compris itinérants Nombre de services y compris itinérants Taux de fréquentation des espaces co-working de la CCMS
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> PVD

3.2.2. Renforcer les mobilités actives pour améliorer la santé et le cadre de vie

Les enjeux de mobilité doivent être intégrés dans les projets de revitalisation des centres-bourg et des villages. Le territoire du Massif du Sancy est caractérisé par une faible densité de population avec un habitat dispersé (hormis dans les centres bourgs), et des bassins d'emploi regroupés dans les principales communes du territoire : La Bourboule, Le Mont-Dore, Besse, Saint-Nectaire, Murol, Chambon-sur-Lac. Les aménagements des voies de circulation sont très majoritairement dédiés à la voiture, souvent considérée comme permettant la meilleure accessibilité aux aménités.

Pour les territoires, les objectifs des politiques publiques sont de maintenir les liens sociaux, l'accès aux services, et de réduire la vulnérabilité économique des ménages. Pour cela, il est nécessaire de

coordonner les politiques de mobilité avec d'autres politiques publiques, et d'aménager l'espace public pour les piétons et les vélos.

3.2.2.1. Etudier la possibilité de déploiement du vélo sur le territoire

La pratique du vélo présente de nombreux avantages : non-polluant, peu coûteux, accessible à tous, bon pour la santé, et facteur d'attractivité territoriale. Elle est freinée par différents facteurs : climat, manque d'aménagements, sentiment d'insécurité, vol de vélos, pénibilité, relief... Des solutions peuvent être apportées à ces problématiques : aménagements adaptés, stationnement sécurisé, vélos électriques, équipement adapté... Pour que ces solutions soient connues et utilisées, il faut cependant les accompagner de pédagogie et de sensibilisation.

Une politique cyclable doit traiter les éléments suivants :

- Se déplacer dans de bonnes conditions : itinéraires sûrs, confortables et agréables ;
- Pouvoir stationner son vélo ;
- Bénéficier de services encourageant et facilitant l'usage du vélo : réparation, location, information, etc.

3 actions pourraient être mises en place sur le territoire :

- Mettre en place des stationnements vélos : il est recommandé un ratio d'une place pour 30 habitants, soit environ 300 places pour l'ensemble de la communauté de communes. Un appuie-vélos pouvant accueillir 2 vélos, il faudrait prévoir environ 150 appuie-vélos, à répartir au prorata de la population de chaque commune. Ces derniers doivent être implantés devant les commerces, les services publics, les équipements sportifs et de loisirs, les centres de la vie sociale, culturelle et religieuse... ;
- ✓ Location de vélos électriques (VAE) : la Communauté de communes pourra acheter des VAE et les mettre à disposition des habitants pour une durée déterminée afin de démocratiser ce type de mobilité. Ce service doit être conçu pour encourager une mobilité durable et permettre de découvrir les avantages du vélo électrique dans les déplacements quotidiens et de loisirs. La location temporaire permet d'évaluer si le VAE correspond aux besoins des habitants ;
- ✓ Aménagements cyclables : certains aménagements pourraient être réalisés dans les principaux centres-bourgs (Le Mont-Dore, La Bourboule) via des marquages au sol, aménagements temporaires.

3.2.2.2. Favoriser la marche

La marche est bénéfique pour la santé. L'OMS préconise 30 minutes d'activité physique par jour, dont la marche. Les bénéfices sont efficaces, même avec une durée plus courte de marche quotidienne :

- lutte contre les maladies cardio-vasculaires, le surpoids ainsi que certains cancers et diabète ;
- amélioration des capacités physiques et mentales, en particulier chez les enfants ;
- lutte contre la sédentarité et recul de l'âge de la dépendance.

Le choix de la voiture est souvent lié à des contraintes telles que le transport d'enfants, l'absence de transports en commun, ou leurs horaires. Par ailleurs, plus de la moitié des gens ignore quelle est l'offre de transport près de chez eux.

La marche représente près de 40% des modes de déplacements sur le territoire. Tous les habitants effectuent des déplacements de "courte distance" : vers des commerces du centre-ville, vers un espace de loisir ou un terrain de sport. Les enfants et les personnes âgées marchent plus fréquemment et il existe des disparités en fonction des motifs de déplacement (loisir, achat, travail, école, etc.) ou de la temporalité (saison, jour de la semaine, nuit). Cela implique des vitesses très différentes (de 0,75 m/s pour les plus vulnérables au double pour les plus rapides), des besoins en capacité d'attention et de concentration, de connaissance de l'environnement piéton, et en mobilier et services.

La marche est au centre de l'ensemble des mobilités, notamment via l'intermodalité. « Un déplacement réalisé intégralement à pied dure en moyenne 13 minutes ». La marche comme pratique sportive et de randonnée est aussi appréciée par les Français. La marche est utilisée pour 49% des déplacements du quotidien à destination de loisir, et pour 36% vers des commerces³.

Les piétons sont les acteurs de la vitalité d'un centre-bourg : ils sont synonymes de dynamisme et de lien social. Face à la multitude des espaces à traiter, il s'agit de combiner plusieurs approches :

- améliorer l'accessibilité en même temps que l'apaisement des communes ;
- concilier des réaménagements à long terme avec des actions temporaires ;
- agir sur des itinéraires structurants et sur les espaces publics de proximité.

Dans les territoires peu denses, rendre les parcours plus agréables à pied soulève des enjeux plus forts de sécurisation et d'apaisement des vitesses et des trafics motorisés. Cela peut conduire à une révision du plan de circulation et de stationnement pour élargir les espaces piétonniers. En effet, la mise en sens unique d'une rue ou la réorganisation du stationnement permettent un partage de l'espace public en faveur des piétons. Des piétonisations temporaires peuvent également être mises en place, souvent à moindre coût, pour sécuriser les déplacements à pied ou favoriser l'appropriation de l'espace public.

Une stratégie peut être formalisée à l'occasion de l'élaboration d'un plan piéton, avec un diagnostic et des actions qui portent à la fois sur l'aménagement et la sensibilisation. Pour élaborer une stratégie piétonne il faut :

- Connaître les piétons : comprendre les usages, besoins, ressentis, analyser les pratiques, dresser un état des lieux de la marchabilité ;
- Aménager de manière sécurisée et accessible pour les piétons : modérer la vitesse et le trafic motorisé, s'assurer que les cheminements respectent une largeur minimale réglementaire de 1.40m libre de tout obstacle, sécuriser les traversées piétonnes ;
- Créer une ville conviviale : réfléchir à un maillage d'itinéraires piétons entre des lieux importants en résorbant les coupures urbaines (relier les zones d'habitat, équipements et services), rendre les parcours confortables (revêtement, ombre, éclairage, jalonnement), aménager des espaces agréables (bancs, rez-de-chaussée, végétalisation) ;
- Sensibiliser et communiquer pour donner envie de marcher ;
- Mettre en œuvre et évaluer la stratégie : aménagements transitoires (mobilier temporaire, marquages au sol), évaluer avec les habitants.

³ CEREMA – Les Essentiels – Développer la Marche - 2025

La mise en œuvre de la stratégie peut s'appuyer sur des projets de voirie, des projets urbains de quartiers mais aussi sur des documents de planification. Des leviers indirects sont aussi à mobiliser : tourisme, loisirs, nature en ville, place des enfants dans la ville, accompagnement du vieillissement de la population et politique inclusive. Cela nécessite de mobiliser à la fois divers élus et services de la collectivité, et des acteurs concourant à la qualité de vie : associatifs, touristiques, économiques...

Une bonne marchabilité combine des parcours sécurisés et accessibles avec des espaces publics qui donnent envie de marcher.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE AXE 2 : ACCOMPAGNER L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE SOUS-AXE : Renforcer les mobilités actives pour améliorer le cadre de vie et la santé FICHE ACTION N°7 : Développer la pratique du vélo et de la marche	
Nom de l'action : Etudier la possibilité de déploiement du vélo et de la marche sur le territoire	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire rural de moyenne montagne : difficultés liées à la topographie • Peu de liaisons entre les communes du territoire hormis via un usage de la voiture • De nombreux flux domicile-travail entre La Bourboule et Le Mont-Dore • 2/3 des ménages n'ont pas de vélo • La marche représente 40% des modes de déplacement • 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
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la pratique du vélo sur le territoire • Augmenter la pratique de la marche sur le territoire • Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Faible
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Installation de stationnements vélos dans les communes centres, à proximité des commerces, et des grands équipements • Proposer la location temporaire de vélo à assistance électrique (VAE) auprès des habitants • Expérimentation d'aménagements temporaires pour relier en vélo : Le Mont-Dore/ La Bourboule • Etude sur l'aménagement des centres bourgs pour développer la marche
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Saisonniers • Habitants

Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> MOA : CCMS MOE : CCMS/ Département/ communes Partenaires : communes, Département, office du tourisme du Massif du Sancy
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Stationnement vélo : 15 000€ pour 150 arceaux Location VAE : 12 000€ (achat de 6 vélos pour en disposer 2 dans chaque commune PVD) Marquage : à définir
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : à partir de 2027 Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de stationnements vélo aménagés Mise en place d'un système de location de VAE Linéaire d'aménagement dans les communes : vélo/ piéton Enquête terrain sur la fréquentation - Comptages de piétons et de cyclistes aux points clés.
Liens autres programme ou contrats...	-

3.2.3. Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme

La mobilité est un sujet fondamental pour les territoires dans le cadre de l'attractivité résidentielle, et notamment pour les communes-centres. Les enjeux de mobilité sont les suivants :

- Consolider un territoire de proximité en s'appuyant sur le maillage des bourgs-centres ;
- Faciliter l'accès aux lieux d'arrêt des transports collectifs lorsqu'ils existent par la conception d'espaces publics, la mise en sécurité, l'accessibilité ;
- Penser la multi-modalité ;
- Développer les mobilités douces à travers des aménagements comme des voies piétonnes et pistes cyclables.

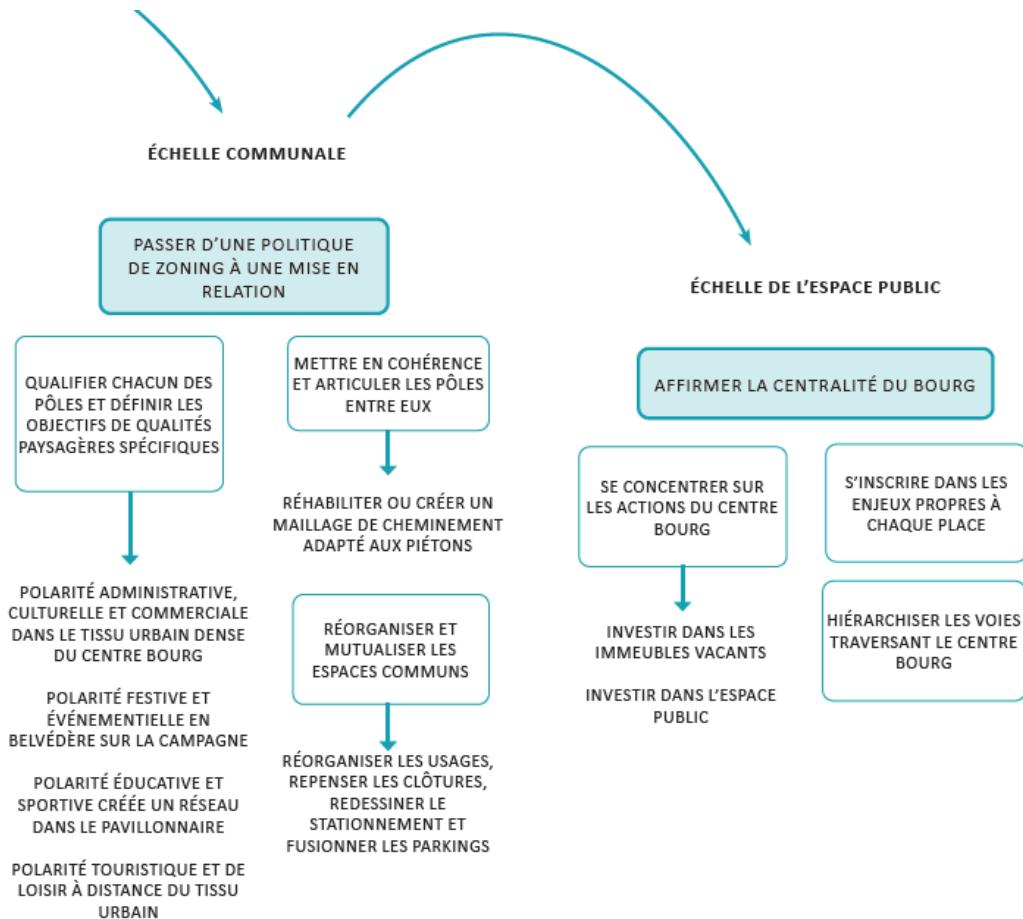


Schéma - Mobilité et aménagement

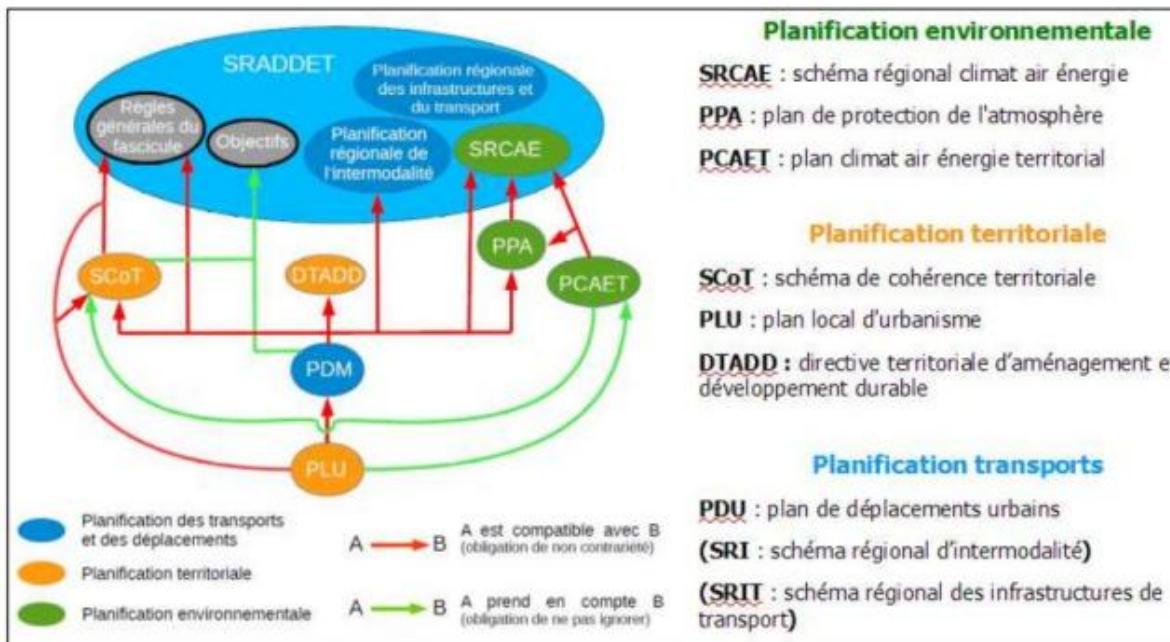
Dans le respect des objectifs du Développement Durable, les collectivités territoriales sont amenées lors de l'élaboration de leur projet de territoire à chercher un équilibre entre leurs besoins en termes d'habitats et la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, ainsi que la protection de l'environnement et les besoins en matière de mobilités. Cet équilibre recherché est issu de l'article L.101-2 du Code de l'Urbanisme. Cet article fixe également les objectifs tels que celui de la « diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile », la « lutte contre le changement climatique » et « la réduction des émissions de gaz à effets de serre et l'économie des ressources fossiles ». Pour que la mobilité soit durable, elle doit répondre à deux enjeux majeurs :

- l'enjeu socio-économique : l'accès à l'emploi, aux services, aux commerces et aux équipements en tenant compte des contraintes économiques de tous ;
- l'enjeu environnemental : climatique, énergétique, pollution de l'air, bruit, qualité de vie, biodiversité.

Les documents de planifications vont influencer directement (stationnements, aménagements cyclables...) et indirectement (structure urbaine, mixité fonctionnelle...) le choix des modes de transport des habitants. La mobilité doit donc être inclus dans les documents d'urbanisme. Les Plans locaux d'urbanisme doivent l'intégrer, notamment dans :

- le rapport de présentation qui s'appuie sur un diagnostic territorial établi selon les besoins de transports. Un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules

- hybrides et électriques, de vélos, des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités doit être établi (article L151-4 du code de l'urbanisme),
- le projet d'aménagement et de développement durable à travers les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements (article L151-5 du code de l'urbanisme).



De même, le contexte réglementaire a évolué pour améliorer les parcours des piétons. Il impose de mettre en accessibilité la voirie et les espaces publics, ainsi que de sécuriser les passages piétons, notamment lors de travaux de rénovation. La sécurité des itinéraires piétons doit être intégrée dans les documents de planification.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 2 : ACCOMPAGNER L'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS DE PROXIMITE

SOUS-AXE : -

FICHE ACTION N°8 : Mieux intégrer la mobilité dans l'aménagement du territoire

Nom de l'action : Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> 3 communes-centres regroupant près de la moitié des habitants du territoire Une politique d'aménagement de 1960 à 2010 basée sur l'extension urbaine avec la construction d'habitations et de zones d'activités Un territoire non couvert à 100% par des documents d'urbanisme La question de la mobilité n'est pas toujours prise en compte dans la gestion de l'espace Des aménagements de bourgs privilégiant la place de la voiture
-----------------	---

	<ul style="list-style-type: none"> Une problématique de stationnement identifiée au Mont-Dore et à Besse avec une saturation des parkings à certaines périodes de l'année
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Améliorer le cadre de vie des habitants en créant des conditions favorables à l'usage des modes doux Réduire l'usage de la voiture individuelle
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Faible
Description	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer les problématiques de mobilité actuelles et futures dans les politiques d'aménagement, pour favoriser l'usage des mobilités douces et actives : <ul style="list-style-type: none"> Accompagner les communes dans leurs réflexions Aider à les communes à formaliser un plan piéton Inciter les communes à formaliser des aménagements cyclables Veiller à intégrer les mobilités et les déplacements dans les documents de planification communaux Améliorer le stationnement dans les bourgs et les sites touristiques majeurs
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation des élus à la prise en compte des mobilités dans les politiques d'aménagement
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'œuvre : CCMS Partenaires : communes, Département, office de tourisme
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Temps de travail agent
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2027 Fin d'action : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de suivi des documents d'urbanisme sur le territoire Linéaire d'aménagement dans les communes : aménagements piétons, cyclables Nombre d'équipements adaptés aux mobilités douces et actives dans les communes (arceaux vélo, etc.)
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> PVD

3.3.Favoriser l'alternative à la voiture individuelle pour l'accès aux sites touristiques

3.3.1. Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques

Il existe à ce jour plusieurs offres de transport collectives sur le territoire : lignes régionales, navettes communales. Dans l'ensemble, ces offres sont qualitatives mais peuvent continuer à être améliorées pour répondre au mieux aux attentes des usagers.

3.3.1.1. Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités touristiques

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 1 : FAVORISER L'ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES	
SOUS-AXE : Encourager l'utilisation des transports collectifs	
FICHE ACTION N°9 : Lignes régionales touristiques	
Nom de l'action : Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités touristiques	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Plusieurs lignes de bus desservent 5 communes du territoire : Le Mont-Dore, La Bourboule, Besse, Saint-Diéry, Chambon-sur-Lac <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantages : une offre desservant les principaux sites touristiques, tarification attractive ○ Inconvénients : mauvaise communication, certains arrêts sont parfois peu visibles ou mal organisés • Ligne P45 <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantages : un très haut niveau de service pendant les vacances d'hiver (7 trajets/ jours) et d'été (5 trajets/ jours), desserte des principaux campings à La Bourboule ○ Inconvénients : tarification peu attractive et non compétitive par rapport à la voiture • Ligne P74 <ul style="list-style-type: none"> ○ Avantages : horaires renforcés l'hiver avec 3 départs par jour pendant les vacances pour desservir Super-Besse, ligne adaptée pour desservir le Lac Chambon à partir de l'été 2026 ○ Inconvénients : horaires non adaptés pour les saisonniers, départ de Clermont trop tardif l'été pour rejoindre Besse, pas de correspondance avec la C08 pour relier Super-Besse, arrêt à Super-Besse trop excentré, des retards fréquents sur la ligne • Evolutions attendues :

	<ul style="list-style-type: none"> ○ multiplier les arrêts en arrivant sur Clermont-Fd ○ revoir l'aménagement de l'arrêt de Super-Besse ○ mieux communiquer sur les services existants
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ● Augmenter la fréquentation des lignes régionales ● Faire connaître l'offre de service auprès des touristes et des habitants ● Encourager l'utilisation des transports collectifs pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> ● Moyen
Description	<ul style="list-style-type: none"> ● Réaliser un état des lieux de l'aménagement des arrêts existants ● Réaliser une enquête terrain auprès des usagers pour voir comment l'offre régionale est perçue ● Travailler en partenariat avec la Région pour améliorer l'offre existante : étudier les horaires qu'il serait possible d'optimiser, les arrêts qu'il serait possible d'aménager ● Améliorer l'aménagement autour de certains arrêts ● Relayer l'offre de transport régionale via les canaux de communication de la collectivité (création d'un guide mobilité) ● Evaluer la fréquentation de la P74 et voir l'opportunité de créer de nouveaux arrêts à Murol et Saint-Nectaire
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> ● Saisonniers ● Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> ● Maître d'ouvrage : CCMS/ Région ● Maître d'œuvre : Région/ Communes ● Partenaires : Office du tourisme du Massif du Sancy, Département
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> ● A définir
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> ● Démarrage : 2026/2027 ● Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> ● Résultats de l'enquête terrain ● Taux de fréquentation des lignes régionales ● Aménagements réalisés sur certains arrêts

Liens autres programme ou contrats...	• -
--	-----

3.3.1.2. *Maintien des services de navettes existantes*

Depuis de nombreuses années, les communes du Mont-Dore et Besse ont mis en place des services de transport pour desservir les principaux sites touristiques du territoire :

- La station du Mont-Dore l'hiver
- Le site du Capucin au Mont-Dore l'hiver
- Les thermes du Mont-Dore
- La station de Super-Besse, le lac Pavin l'hiver et l'été

L'offre de navettes apparaît globalement satisfaisante dans son fonctionnement. Elle apporte une vraie plus-value pour le tourisme et constitue un facteur d'attractivité, notamment en hiver pendant les vacances scolaires. Certains ajustements pourront être réalisés lorsque la gestion de ce service passera à la Communauté de communes.

Ces services, principalement à destination des touristes, seront valorisés auprès de la population locale qui peut également y avoir accès, ainsi qu'auprès des saisonniers.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 3 : FAVORISER L'ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES

SOUS-AXE : Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques

FICHE ACTION N°10 : *Maintien des services de navettes existantes*

Nom de l'action : *Maintien des services de navettes existantes*

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire touristique : 2 stations thermales, 6 communes classées « station touristique », 5 communes classées « commune touristique » • Un taux de fonction touristique très important : doublement de la population dans la quasi-totalité des communes, avec un rapport supérieur à 10 dans plusieurs communes • 4 800 résidences principales pour 9 590 résidences secondaires • Des sites avec une fréquentation supérieure à 100 000 visiteurs/ an : station Super-Besse, Lac Chambon, station du Mont-Dore, château de Murol, église de Saint-Nectaire • Des transports collectifs existants et avec un bon niveau de fonctionnement : 4 navettes l'hiver (2 sur la commune du Mont-Dore et 2 sur la commune de Besse), 1 navette l'été Besse/ Super-Besse et 1 navette thermale
-----------------	---

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Desservir les principaux sites touristiques en période hivernale et estivale pour limiter l'usage de la voiture individuelle
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> Maintenir les services de navettes existants Etudier les évolutions possibles de l'offre en fonction des besoins identifiés par les communes
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'œuvre : communes/ transporteur Partenaires : communes, office du tourisme du Massif du Sancy, SAEM
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : 514 000€ HT pris en charge par la CCMS et avec une participation des communes disposant des services à hauteur de 50% Investissement : -
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Démarrage : 2025 Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Taux de fréquentation des navettes Taux de satisfaction des usagers
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> -

3.3.1.3. Expérimentation d'une navette estivale sur le secteur de la Vallée verte

L'offre de transport existante ne propose pas, que ce soit par navette ou par les lignes régionales, de service sur la Vallée Verte. Or, les communes de Chambon-sur-Lac, Murol et Saint-Nectaire regroupent les principales attractions touristiques du territoire en été (Château de Murol, lac Chambon, Eglise de Saint-Nectaire). Elles concentrent également un nombre important de campings et d'hébergements d'été.

Deux actions ont été décidées par différents acteurs pour permettre de desservir ce secteur touristique en transport collectif, et ainsi limiter la place de la voiture sur le territoire :

- Modification de la ligne régionale P74 depuis Clermont-Ferrand pour desservir le Lac Chambon avec une augmentation des fréquences en juillet/août avec une desserte tous les jours (2 aller-retours par jours)
- Expérimentation d'une ligne intercommunale Saint-Nectaire / Murol / Chambon-sur-Lac à l'été 2026 sur un mois et demi (mi-juillet/ fin août)



ÉTÉ - NAVETTE ESTIVALE VALLEE VERTE - NOUVELLE OFFRE TOURISTIQUE

OBJECTIF DU SERVICE : Desservir les principaux sites touristiques et les zones à proximité des campings/hébergements touristiques pour limiter l'usage de la voiture par les touristes implantés le long de la vallée verte.

LITS MARCHANDS

7900

SITES TOURISTIQUES DESSERVIS
Nb & Fréquentation

3 sites > 200k visiteurs,
2 sites > 100k visiteurs
1 site < 100k visiteurs

PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT

- Service gratuit (si service payant : potentiel de 15 à 20€ de recette sur 30j – coût aller/retour à 3,5€ comme navette été Bessé)
- Bus 50 places
- Expérimentation de service sur 1 mois (15 juillet / 15 août).
- Kilométrage aller : 12km
- Temps de parcours : 25 minutes (7 arrêts)

OFFRES PROPOSÉES

3 aller/retour à 10h (10h / 10h15 et 10h30) et autour de 18h (17h45 / 18h00 / 18h15)
+ 2 aller/retour à 12h et à 13h → 10 trajets par jours

COUT ESTIMATIF (Hors réservation)

36 €

70€ pour un fonctionnement équivalent
à la navette Bessé/Super-Bessé (57 jours)

PROPOSITION D'UN SERVICE PAR RÉSERVATION :

Système premium de réservation préalable géré par l'Office du Tourisme. Coûte 1€ par personne et permet de s'assurer d'avoir une place dans une des navettes + 0€ pour la mise en œuvre du service dans le cadre de la convention d'objectif entre l'OT et la CC sous réserve de non désorganisation du service de l'OT (dans ce cas, prévoir 5% de commission).



CC Massif du Sancy - Développement de modes de transport collectifs

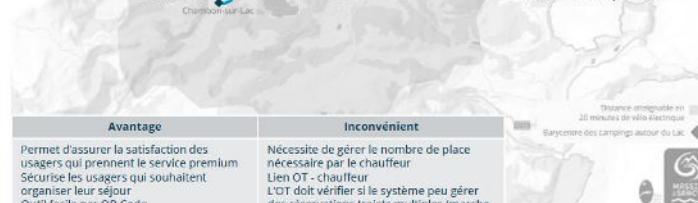
LA DESERTE DE LA VALLEE VERTE



Château de Murol
Notre-Dame du Mont Cornadore
St Nectaire le Haut
Fontaines pétrifiantes
Office de tourisme
Chambon-sur-Lac
Chambon-sur-Lac

Murol Centre

St Nectaire le Bas / Le Saillant



Avantage

Permet d'assurer la satisfaction des usagers qui prennent le service premium
Sécurise les usagers qui souhaitent organiser leur séjour
Outil facile par QR Code

Inconvénient

Nécessite de gérer le nombre de place nécessaire par le chauffeur
Lien OT - chauffeur
L'OT doit veiller à ce que le système peu gérer des réservations (trajets multiples (marche bien pour A → B))
système de réservation partielle

Durée moyenne en 20 minutes de ville électrique
Barycentre des camping autour du lac



Version 4 du 25/06/2025

11

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIÉ

AXE 3 : FAVORISER L'ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES

SOUS-AXE : Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques

FICHE ACTION N°11 : Proposer une desserte en transport collectif de la Vallée verte

Nom de l'action : Expérimentation d'une desserte en transport collectif de la Vallée verte

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> Une fréquentation élevée dans les communes de Chambon-sur-Lac, Murol et Saint-Nectaire l'été : <ul style="list-style-type: none"> Lac chambon : 350 000 passages Château de murol : 190 000 visiteurs Eglise de Saint-Nectaire : 166 000 passages Fontaines pétrifiantes : 71 000 passages Une grande concentration d'hébergements touristiques sur les communes de Chambon-sur-Lac, Murol et Saint-Nectaire Aucune desserte en transport collectif proposée
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Desservir les principaux sites touristiques pour limiter l'usage de la voiture par les touristes
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> Expérimentation d'une nouvelle offre de service en juillet/août 2026 via la passation d'un marché public

Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : CCMS • Maître d'œuvre : transporteur • Partenaires : communes, Département, office du tourisme du Massif du Sancy
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement : 75 000€ HT pour une expérimentation sur 2 mois (juillet/août) avec 10 trajets par jours • Investissement : -
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Expérimentation été 2026
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Taux de fréquentation de la navette • Taux de satisfaction des usagers
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • -

3.3.2. Finir le déploiement de l'autostop

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

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

L'aménagement d'arrêts et des outils pratiques permettent d'organiser et de sécuriser la pratique. Alors que l'autostop suscite certaines craintes, il n'a été relevé quasiment aucun incident lors des trajets. L'organisation du service par une institution publique renforce le sentiment de confiance de l'usager envers le dispositif. De même, les outils pratiques (charte, carte de membre, autocollant à apposer sur le pare-brise, numéro dédié, fiche destination le cas échéant...) permettent de renforcer le sentiment d'appartenance à un groupe et de sécuriser la pratique.

L'expérience montre que le temps d'attente est généralement très court (6 minutes en moyenne), d'autant plus quand la pratique se développe et acquiert de la notoriété. Le temps d'attente est deux fois moins élevé pour les femmes (4 minutes) que pour les hommes (8 minutes). Certains facteurs influent sur le temps d'attente : l'âge, l'appartenance à une minorité visible (ethnique, culturelle ou autre).

Des habitudes d'autostop s'instaurent sur certaines routes et dans certains secteurs, notamment quand il y a peu d'alternatives à la voiture. Cette pratique est vérifiée dans le Massif du Sancy. Une

première expérimentation du dispositif Halt O Stop a été réalisée en 2023 à la suite de l'étude Mobili'terre.

L'extension du dispositif a été validée par les élus en 2023 et 2024 avec deux autres phases d'implantation. La création du dispositif a donc été réalisée en 3 phases :

- ❖ PHASE 1 : installation des 18 panneaux à l'été 2023 avec une animation réalisée, le « Sancy Express »
- ❖ PHASE 2 : installation de 7 panneaux supplémentaires
- ❖ PHASE 3 : finalisation du maillage territorial avec l'installation de 25 panneaux

Au total, 16 communes vont mettre en place ce service.



Le succès du projet dépendra :

- Campagne de communication : cette pratique encore peu utilisée peut susciter des interrogations, être confondue avec le covoiturage ou être victime d'une image désuète ou déformée de l'autostop classique
- Campagne d'animation : participation à des événements locaux.

Il est nécessaire d'avoir un réseau d'acteurs relais sur le territoire, (mairies, services publics, associations, employeurs, lycées...) pour diffuser l'information auprès des différents publics. L'implication d'élus, de professionnels et de citoyens motivés constituent des facteurs essentiels de réussite.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 3 : FAVORISER L'ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES

SOUS-AXE : Proposer une nouvelle offre de transport

FICHE ACTION N°12 : Autostop

Nom de l'action : Finalisation du déploiement de l'autostop organisé

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> La mobilité reste majoritairement dominée par la voiture et l'autosolisme De nombreuses communes sans aucune offre de mobilité Les saisonniers ne disposent pas toujours de véhicules et peuvent être sans solutions de mobilité Une pratique d'autostop déjà observée sur le territoire mais restant marginale
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Réduire le nombre de voitures individuelles en favorisant la mutualisation des véhicules Compléter l'offre de mobilité sur le territoire Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable Faciliter la mobilité des saisonniers
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> Finaliser la pose de 32 panneaux sur les communes Enquête terrain pour évaluer l'utilisation du dispositif Lancement d'une campagne de communication et d'animation
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> Saisonniers Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'oeuvre : CCMS / Halt O Stop Partenaires : communes, office du tourisme du Massif du Sancy, Département
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : temps d'animation par le chargé de mission mobilité Investissement : 87 000€ HT (toutes phases comprises – pose de 50 panneaux)
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Pose des 32 panneaux : automne 2025 Enquête terrain : été 2026
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de panneaux implantés Enquête terrain - Estimation du taux d'utilisation
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> PVD

3.3.3. Favoriser les mobilités actives

3.3.3.1. Encourager le déploiement des mobilités actives par la réalisation de grands projets structurants

➤ Lac Chambon

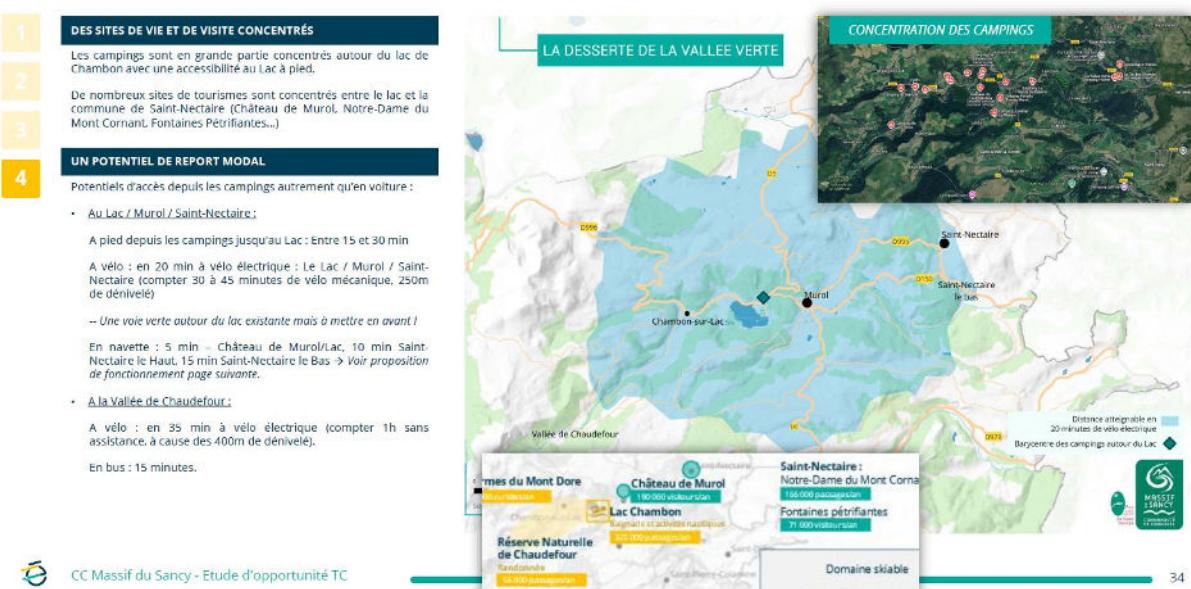
L'étude menée par le Département en 2023/2024 sur le lac Chambon a dégagé un axe principal : continuer à maintenir l'attractivité du site en assurant la fluidité des déplacements. Pour cela, toutes les formes de mobilité doivent être travaillées.

Le Département, propriétaire du lac Chambon et du parking de la plage de Murol, souhaite développer une politique d'« apaisement » autour du lac. La voie verte, réalisée entre 2009 et 2013, en est la première étape. Le Département souhaite continuer l'apaisement des rives du lac en priorisant les déplacements actifs (piétons, cycles...) par le biais de voies dédiées, sécurisées et accessibles aux PMR. Il s'agira dans un premier temps de s'appuyer sur l'existant (tour du lac, voie verte, sentiers...) et d'envisager une extension vers les espaces périphériques (ex : lieux de visite, centre-bourgs, commerces, équipements, campings alentours...). Cette offre s'adressera avant tout aux résidents et aux visiteurs en séjour afin de les encourager à limiter l'usage de leur véhicule. Le Département souhaiterait, par la suite, travailler sur le stationnement, l'aménagement du front de lac, et la signalétique.

Une première ébauche de la desserte de la Vallée verte en vélo a été réalisée dans le cadre de l'étude mobilité menée par la Communauté de communes. Cet axe sera travaillé dans un second temps en partenariat avec le Département et les communes.



PREMIER CADRAGE POUR UNE DESSERTE DE LA VALLEE VERTE (1/2)



➤ Liaison Besse / Super-Besse

La commune de Besse a élaboré son schéma cyclable avec pour principal objectif de relier Besse et Super-Besse. Une étude doit être menée par le Département pour réaliser des aménagements autour

des « points durs ». La Communauté de communes pourra accompagner la commune dans son projet, ainsi que toute commune qui déciderait de développer la pratique du vélo sur son ressort territorial.

➤ Favoriser la marche

Le projet Life DorSancy a pour objectif de réduire l'empreinte environnementale et climatique des activités humaines. Le déploiement des mobilités douces est ainsi un enjeu, notamment pour relier les communes du Mont-Dore et de La Bourboule.

Il existe actuellement les bases d'un axe de randonnée pédestre et cyclable qui permettrait de 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 comme un projet emblématique des transitions sur le territoire. Une attention sera portée au paysage, à la protection de la nature, aux nouveaux modes de mobilité, et à la mise en valeur du patrimoine. Le projet constitue une démarche de réappropriation de la rivière comme un espace d'aménités, et non comme un espace de contrainte. Un itinéraire du sentier des sources sur 12km va être créé, reliant le Sancy jusqu'aux gorges d'Avèze avec les aménagements suivants : cheminements, voirie, aménagement végétalisé, panneau d'information pédagogique sur le rôle de la nature en moyenne montagne.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AXE 3 : FAVORISER L'ALTERNATIVE A LA VOITURE INDIVIDUELLE POUR L'ACCES AUX SITES TOURISTIQUES

SOUS-AXE : Favoriser les mobilités actives

FICHE ACTION N°13 : Encourager le déploiement des mobilités actives par la réalisation de grands projets structurants

Nom de l'action : Etudier la possibilité de déploiement du vélo et de la marche sur le territoire

Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Un territoire rural de moyenne montagne : difficultés liées à la topographie • Peu de liaisons entre les communes du territoire hormis via un usage de la voiture • Peu d'aménagements cyclables existants pour relier les pôles touristiques • De nombreux flux entre La Bourboule et Le Mont-Dore, à l'intérieur de La Vallée verte • Des projets structurants en cours : Life DorSancy et Lac Chambon
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Augmenter la pratique du vélo et de la marche sur le territoire • Sécuriser la pratique des mobilités douces
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Moyen
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Etude sur les possibilités de déploiement du vélo pour relier les communes de la vallée verte, ainsi que Le Mont-Dore/ La Bourboule • Déploiement d'un itinéraire de randonnée et cyclable entre le Mont-Dore et La Bourboule : création de cheminement, voirie, panneaux pédagogiques

Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Touristes • Saisonniers
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : CCMS • Maître d'œuvre : CCMS/ Département/ communes • Partenaires : communes, Département, office du tourisme du Massif du Sancy, EPIDOR
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • A définir
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage : 2026/2027 • Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'aménagements cyclables réalisés • Nombre de cheminements réalisés • Comptages de piétons et de cyclistes aux points clés.
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • -

3.4. Accompagner les changements de comportement

Le changement des comportements de mobilité s'intègre dans les habitudes et les modes de vie des individus qui sont parfois en inadéquation avec la sobriété énergétique. Changer ses pratiques de mobilité implique plusieurs étapes : être sensible à l'environnement, reconnaître les impacts de la mobilité motorisée sur l'environnement, trouver des solutions adaptées à sa vie quotidienne sans pour autant la complexifier. Le succès des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle sera ainsi le résultat d'un travail de plusieurs années.

3.4.1. Contexte

Il y a une absence de linéarité dans les processus de changements. Ainsi, les changements de pratiques ne sont pas obligatoirement des moments de rupture. Or à ce jour, cette conception est dominante dans les politiques publiques visant à réduire la part modale de la voiture. Le changement, considéré comme un moment clef avec un « avant » et un « après », n'est pas vérifié⁴. Par conséquent :

- les nouvelles pratiques de mobilité adoptées dans une vie ne sont pas immuables : les individus font évoluer leurs pratiques tout au long de leur vie, en lien avec leurs contraintes, opportunités, préférences, envies, etc. ;

⁴ Laurent Cailly, Marie Huyghe, Nicolas Oppenchaïm « Les trajectoires mobilitaires : une notion clef pour penser et accompagner les changements de modes de déplacements », Varia, Flux, 2020/3 n° 121, p.52-66

- les individus font fréquemment des allers-retours entre les différents modes de déplacement ou ils les utilisent conjointement durant une même période. Les expériences, permettant d'acquérir des compétences, influencent les pratiques ;
- le changement est un processus, potentiellement long, qui permet de faire évoluer des habitudes vers de nouvelles pratiques ;

Ainsi, il n'existe généralement pas un « avant voiture » et un « après voiture » mais une alternance entre les modes de transports selon les périodes de la vie. Le processus d'expérimentation d'alternatives à la voiture constitue rarement une rupture soudaine dans la trajectoire des individus. Ainsi, cette notion permet d'appréhender de manière plus complexe les pratiques de mobilité, ce qui permet par exemple d'échapper à la présentation habituelle et stéréotypée de ménages ruraux et périurbains attachés frénétiquement à la voiture.

La notion de trajectoire mobilitaire considère que les différentes caractéristiques de la mobilité (distances parcourues, vitesses, temporalités, modes, échelles, motifs, lieux de destination, parcours et habitabilité du déplacement) forment un système susceptible de se recomposer au cours de l'existence en fonction d'un grand nombre de paramètres. Les changements des pratiques de mobilité suivent des dynamiques d'évolution. Il existe des dynamiques de court (contexte et opportunisme) et long terme (conditions structurelles).

4 familles de facteurs permettent de comprendre l'évolution des pratiques de mobilité de l'individu :

- le vécu de la mobilité et les représentations associées aux modes : l'habitabilité du mode utilisé, la pénibilité ressentie ou encore la découverte d'usages potentiels contribuent à la stabilisation ou à la révocation des routines de mobilité ;
- les valeurs, ressources et dispositions de l'individu acquises au cours de son existence dans différentes sphères de socialisation ;
- les événements extérieurs impactant ses pratiques : des opportunités ou des perturbations extérieures qui surviennent au cours de l'expérience et impactent de manière décisive les pratiques de mobilité d'un individu, tels qu'une grève ferroviaire, l'arrivée d'un nouveau collègue faisant du covoiturage, les changements d'horaires professionnels du conjoint... ;
- l'évolution des contextes (sociaux, familiaux, professionnels ou géographiques) qui caractérisent le parcours biographique : l'évolution de sa situation professionnelle, résidentielle et familiale.

Les pratiques de mobilité individuelles sont une succession de processus d'expérimentation au cours desquels les individus peuvent passer par des phases de préparation, d'action, de réflexivité, pour aboutir à la pérennisation de nouvelles routines ou, au contraire, à un retour aux routines antérieures. On identifie trois familles de facteurs, liés à l'individu ou à son environnement, qui peuvent déstabiliser les routines et mener à une évolution des pratiques :

- une insatisfaction vis-à-vis des pratiques :
 - o fatigue, pénibilité ou inconfort des déplacements ;
 - o budget économique ou temporel de la mobilité trop élevé ;
 - o tension/décalage entre valeurs (environnementales notamment) et pratiques ;
 - o émergence de nouvelles appétences ou désirs de mobilité, etc. ;
- des opportunités :
 - o création d'une nouvelle offre de transport ;

- apparition/suppression de stationnements ;
- rencontre avec une offre via un proche (qui propose de covoiturer ou d'utiliser un mode alternatif) ;
- opportunité de vendre sa voiture ;
- proposition de participer à une opération de marketing individualisé ;
- des perturbations des habitudes :
 - micro-événement (grèves de transport, travaux, accidents, retards répétitifs, changement d'horaires des transports, panne de voiture)
 - rupture biographique (naissance, décès, séparation, déménagement, changement de lieu de travail).

Ces facteurs peuvent permettre d'adopter des pratiques altermobilites autant que conduire l'individu à (re) prendre la voiture. C'est l'articulation de plusieurs de ces facteurs (qui peuvent survenir à différents moments, voire à plusieurs années d'intervalle) qui sont nécessaires pour déclencher un processus de changement. Par exemple, l'argument du confort ou de la fatigue du déplacement ne suffit pas à enclencher un changement... jusqu'à ce qu'un autre argument financier vienne s'ajouter, qui rend la pratique intenable.

L'impact de ces différents facteurs est différent selon les caractéristiques sociodémographiques (revenu, localisation résidentielle, etc.) de l'individu, mais également selon ses valeurs, compétences, normes, représentations. Ainsi, une panne de voiture peut induire un changement si elle s'impose à un individu sans possibilité de racheter un véhicule ou disposant d'alternative ; sinon, elle pourrait n'induire qu'un rachat d'une voiture, mais pas un changement de pratiques de mobilité. De même, la naissance d'un enfant est une rupture qui perturbe les habitudes de mobilité : chez certains individus elle induit un retour à la voiture, chez d'autres non.

Les trajectoires des individus sont aussi influencées par les pratiques des autres membres du ménage. Expérimenter un nouveau mode induit par exemple le développement de connaissances sur le fonctionnement d'un mode et de compétences qui peuvent ensuite se diffuser chez d'autres membres de la famille, et induire des changements de comportement indirects.

Il existe des phases successives par lesquelles peut passer un individu qui fait évoluer ses pratiques :

- une phase de pré-contemplation, pendant laquelle l'individu est globalement satisfait de ses pratiques et ne cherche pas à les modifier ;
- une phase de contemplation, durant laquelle l'individu ressent une insatisfaction légère à importante vis-à-vis de ses pratiques et s'ouvre au changement ;
- une phase de détermination, caractérisée par la prise de renseignements et une réflexion autour du changement de mode envisagé et de ses implications ;
- une phase d'action où l'individu expérimente de nouvelles pratiques ;
- une phase de maintien qui se caractérise par la stabilisation à plus ou moins long terme du nouveau comportement de mobilité.

Ce modèle permet de mieux comprendre la dynamique très individualisée du changement, tantôt marquée par un enchaînement progressif des phases, tantôt par le saut d'une ou de plusieurs étapes, notamment lorsque le changement est contraint (par la panne d'un véhicule, par une longue grève, etc.). Un changement souhaité et volontaire pourra notamment se traduire par une répétition des

tentatives de changement, y compris en cas d'expérimentations non satisfaisantes contrairement à un changement contraint.

Bien que très attachés à la voiture, les habitants du périurbain et du rural ont engagé, pour une part significative d'entre eux, une réflexion autour d'alternatives modales et se livrent à des formes d'expérimentations ordinaires, comme le covoiturage. Ils se tiennent à l'écoute d'expériences tentées par certains collègues, en particulier lorsque des événements extérieurs impactent la pratique (par exemple : indisponibilité temporaire de leur véhicule). Le choix automobile est rarement fondé sur un rejet des autres modes, notamment des transports collectifs. Les individus ont plutôt tendance à faire des allers-retours ou des combinaisons entre différents modes, notamment entre voiture et alternativemobilité, sur des périodes plus ou moins longues, y compris des personnes témoignant d'un fort attachement à l'automobile.

3.4.2. Informer et communiquer

3.4.2.1. Crédit d'un guide de la mobilité

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

- la multiplicité des sources : chaque service de transport (covoiturage, transports collectifs, etc.) et chaque information liée à la mobilité (aides, coûts...) a ses propres codes et canaux ;
- la diversité des informations à collecter (lignes et horaires, mais aussi tarifs, conditions particulières de fonctionnement, etc.) ;
- la complexité de certaines offres (notamment les transports en commun, dont les horaires varient en fonction des jours de la semaine et des périodes de l'année) et la nécessité de mettre à jour cette information régulièrement, à des dates variables suivant les offres ;
- les nombreuses autres informations liées à la mobilité : aides financières, coût des différents modes de déplacement, etc.

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

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 4 : ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	
SOUS-AXE : Informer et communiquer	
FICHE ACTION N°14 : Communiquer sur les solutions de mobilité	
Nom de l'action : Crédit d'un guide de la mobilité	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Des services de mobilité peu connus • Une insuffisance de communication sur les services existants • De nouveaux services mis en place courant 2025/2026 qu'il sera nécessaire de faire connaître • Des freins psychologiques de la population au changement de comportement qui impactent l'utilisation de nouveaux modes

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomiser la population en les informant et en communiquant sur les moyens de déplacement du territoire • Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable • Sensibiliser à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboration d'un guide reprenant l'ensemble des offres de transport sur le territoire <ul style="list-style-type: none"> ◦ Présentation de l'offre de service existante ◦ Diffusion au format papier, et numérique ◦ Mise à disposition dans les lieux stratégiques : locaux de la CCMS, mairies, associations, bureaux des offices de tourisme, médiathèques, grands sites touristiques, campings, entreprises, écoles, collèges... • Elaboration d'une stratégie et d'un plan de communication pour sensibiliser et faire connaître la diversité des offres <ul style="list-style-type: none"> ◦ Création de contenus spécifiques à chaque action mobilité
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Habitants • Touristes
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : CCMS • Maître d'œuvre : CCMS • Partenaires : communes, Région, PFM63, Halt O Stop, covoiturage auvergne...
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement : 3 000€ HT
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage : 2026 • Fin : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de documents et de supports de communication réalisés et produits
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • -

3.4.3. Sensibiliser et animer

3.4.3.1. Créer des actions d'animation

Les actions développées par la Communauté de communes sont nombreuses et sont pour certaines de nouveaux modes de transport, encore peu pratiqués par les habitants. C'est notamment le cas des mesures covoiturage, autostop, autopartage qui sont liées au mouvement global du « changement de comportement ». Ces mesures, nouvelles pour la population, nécessitent un temps d'adaptation conséquent afin que les habitants/ touristes puissent s'approprier ces nouveaux modes de déplacements. Il est donc nécessaire d'avoir une animation terrain conséquente.

Une personne référente aura pour missions :

- mettre en œuvre les actions du plan de mobilité : covoiturage, autostop, autopartage, accompagnement des institutions (entreprises, associations, écoles...)
- mener des actions auprès des acteurs publics et privés,
- assurer une cohérence des politiques de déplacements à l'échelle de la communauté de communes et avec les territoires voisins,
- mettre en place et animer un réseau d'acteurs relais,
- animer des ateliers mobilité auprès de différents publics,
- intervenir sur les principaux événements du territoire,
- informer la population sur les transports, les aides à la mobilité...

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

3.4.3.1. Identifier les maisons France Services comme des relais mobilité

Au-delà de la simple communication sur l'offre de transport, certaines personnes peuvent avoir besoin d'un accompagnement plus poussé. Des relais pourront être réalisés au sein des Espaces France Services, avec le personnel d'accueil formé pour accompagner les habitants dans leurs pratiques de mobilité.

3.4.3.2. Accompagner les acteurs dans la construction de leur stratégie mobilité

❖ PDME

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

Il a trois objectifs :

- Optimiser les flux liés à l'activité du site ;
- Limiter l'impact environnemental des déplacements : réduire les émissions de gaz à effet de serre
- Renforcer la compétitivité : rationaliser les dépenses, améliorer la qualité de vie des agents/salariés, renforcement de l'attractivité tant en interne qu'en externe

5 étapes sont à mettre en place :

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

La réussite du Plan de Mobilité Employeur est conditionnée à :

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

La Communauté de communes pourrait réaliser son propre PdME à titre d'exemplarité et d'expérience collective. La collectivité pourra ainsi apporter son expérience auprès d'entreprises privées pour les aider à mettre en œuvre leur PDME. Les entreprises de 50 salariés au moins sur un même site ont obligation de l'élaborer.

❖ ECOLE

Les enfants et les adolescents sont de plus en plus accompagnés à l'école, au collège ou au lycée en voiture, alors que, le plus souvent, les distances sont courtes, donc faisables à pied ou à vélo, ou qu'il existe des transports scolaires. Les conséquences négatives sont nombreuses, tant pour les enfants et leurs parents que pour la collectivité : insécurité routière aux abords des écoles, bruit, pollution, manque d'activité physique, manque d'autonomie des enfants...

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

Cette action doit émaner des écoles. Il est impératif d'avoir, dès le départ, une implication de l'ensemble des acteurs concernés et notamment des parents d'élèves, des enseignants et du personnel de l'établissement. L'élaboration d'un plan de déplacements scolaire passe par les étapes suivantes :

- Analyse des facteurs influant sur la manière dont les élèves viennent : circulation, insécurité routière, conditions d'accès à pied, à vélo, en car et en voiture, répartition des lieux de résidence, horaires et conditions d'accueil...

- Enquête par questionnaire : comment l'élève vient-il ? A pied, à vélo, en bus/car ou en voiture ? Seul ou accompagné ? Quelles sont les raisons qui expliquent les pratiques actuelles ? Quel est le potentiel de changement ? Quelles mesures faciliteraient ce changement ?
- Plan d'action qui peut comporter les actions suivantes : pédibus, vélobus, aménagements de sécurité autour de l'établissement scolaire, balisage des itinéraires à privilégier, afin de permettre aux enfants d'aller seuls à l'école (voir exemple page suivante), projets pédagogiques autour de thèmes tels que la mobilité, la ville, l'environnement, la santé...

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 4 : ACCOMPAGNER LES CHANGEMENTS DE COMPORTEMENT	
SOUS-AXE : Sensibiliser et animer	
FICHE ACTION N°15 : Proposer des actions mobilité pour sensibiliser le public	
Nom de l'action : Proposer des actions mobilité pour sensibiliser le public	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Des services de mobilité peu connus • Une insuffisance de communication sur les services existants • De nouveaux services mis en place courant 2025/2026 qu'il sera nécessaire de faire connaître • Des freins psychologiques de la population au changement de comportement qui impacte l'utilisation de nouveaux modes
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Autonomiser la population en les informant sur les moyens de déplacement du territoire • Accompagner les changements de comportements • Sensibiliser et encourager à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Création d'un planning d'action annuel <ul style="list-style-type: none"> ◦ Créer un réseau d'acteurs ◦ Mettre en place des stands mobilité lors des grands évènements du territoire • Accompagner les acteurs dans la construction de leur stratégie mobilité <ul style="list-style-type: none"> ◦ Accompagner les écoles / collèges (plans de déplacements scolaires) ◦ Accompagner les entreprises (plan de mobilité employeur) ◦ Accompagner les associations • Identifier les Maisons France Services comme « relais mobilité »
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Habitants

Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • Maître d'ouvrage : CCMS • Maître d'œuvre : CCMS • Partenaires : communes, PFM63, Halt O Stop, covoiturage auvergne, entreprises, associations...
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement : 5 000€ HT • Investissement : -
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Démarrage : 2026 • Fin d'action : ...
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'animations réalisées • Fréquentation des animations • Satisfaction des usagers • Nombre d'entreprises/ écoles/ associations accompagnées • Enquête auprès des habitants sur l'évolution des pratiques
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • -

3.5. Créer une gouvernance territoriale

3.5.1. Crédit d'une régie de transport

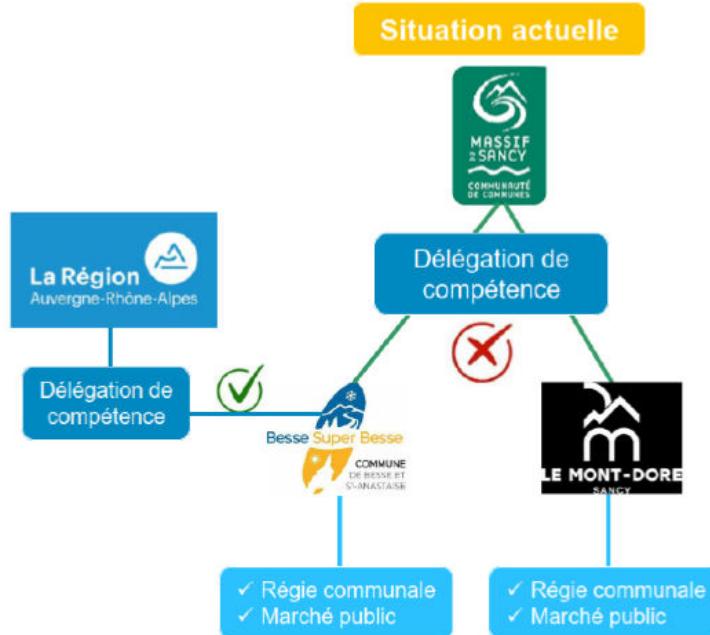
3.5.1.1. Une gestion de la compétence mobilité répartie entre la Communauté de communes et les communes à retravailler

L'étude mobilité réalisée en 2024/2025 a permis de réaliser un état des lieux de la gestion de l'offre de transport existante et d'amorcer la réflexion autour du transport collectif. En effet, la prise de compétence mobilité en 2021 par la CCMS n'a pas modifié le mode de gestion des navettes touristiques, qui continuent d'être gérées par les communes via une délégation de compétence.

LA GESTION DES NAVETTES AUJOURD'HUI

Le schéma ci-dessous transcrit les principes d'organisation actuels des navettes.

- X La délégation de compétence de la CC Massif du Sancy vers les communes n'est pas valide, le principe d'exclusivité qui régit le fonctionnement des EPCI impliquant que, lorsqu'une compétence est transférée à l'intercommunalité, les communes membres ne peuvent plus l'exercer.



Dates de fin de convention : Mont Dore : 08/02/2026 – Besse : 02/2026 ?

Cette délégation n'étant pas légale, des scénarios de modes de gestion ont été travaillés. 2 scénarios ont émergé :

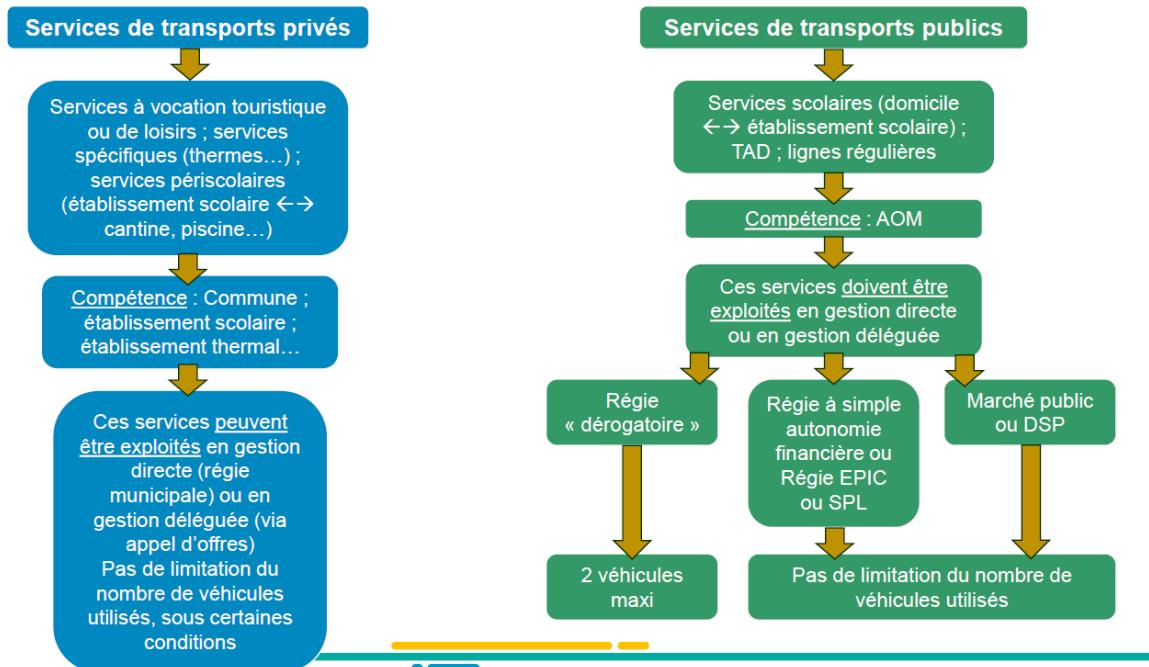
- Montage mixte avec la création d'une régie communautaire « dérogatoire » pour exploiter une partie des navettes communales et la constitution d'un groupement de commandes avec les communes pour poursuivre l'exploitation des services de transports existants ;
- Création d'une régie communautaire EPIC (établissement public industriel et commercial) pour exploiter la totalité des navettes communales.

Ces deux scénarios ont chacun leurs limites :

- Régie communautaire « dérogatoire » : limitation à 2 véhicules en propre au sein de la régie (ne permet pas de maintenir le fonctionnement actuel de la CCMS car elle possède déjà 4 minibus) ;
- Régie communautaire EPIC : Conseil d'administration à mettre en place, complexité de fonctionnement.

L'étude sur l'organisation des transports communautaires a permis de faire émerger une troisième voie : la régie dotée de l'autonomie financière, solution la plus appropriée. La régie dotée de l'autonomie financière est un organe individualisé ne disposant pas de personnalité morale propre ; elle fait partie intégrante de la collectivité qui la crée. Seul son budget est individualisé. À ce titre, son fonctionnement est moins « lourd » que celui d'un EPIC qui doit être dirigé par un conseil d'administration détenant l'essentiel des pouvoirs. Cette forme de régie est toutefois pourvue d'un

conseil d'exploitation (composé d'au moins 3 membres) et d'un directeur disposant d'une attestation de capacité professionnelle.



La régie permet :

- ✓ De sortir du flou juridique généré par la délégation de compétence précitée et de régulariser l'organisation des services de transport public organisés par les communes du Mont-Dore et de Besse-et-Saint-Anastaise ;
- ✓ De poursuivre l'exploitation des services existants et, à terme, de les optimiser financièrement. Cela donne la possibilité de retravailler (prolonger les lignes, augmenter les fréquences, augmenter l'amplitude calendaire);
- ✓ De créer de nouveaux services de transports.

De cette réflexion, il a été décidé en Conseil communautaire du 12 décembre 2024 la mise en place d'une régie communautaire.

3.5.1.2. Mise en place de la régie de transport du Massif du Sancy

La Régie pourra exploiter les services suivants :

- Les services réguliers ;
- Les services de transport scolaire ;
- Les transports à la demande ;
- Les transports dédiés aux personnes à mobilité réduite ;
- Les services relatifs aux mobilités actives ;
- Les services de covoiturage / autopartage ;
- Les services de mobilité solidaire

La Régie peut en outre exercer, à titre accessoire, toute autre activité connexe au transport et à la mobilité :

- Les transports occasionnels de voyageurs ;
- Les prestations touristiques autres que le transport ;
- Les services de transports privés ne relevant pas de la compétence de la CCMS ;
- La location de véhicules sans chauffeur ;
- Les messageries par autocars ;
- La location d'emplacements publicitaires sur les matériels de transport, ou sur tout support d'information relevant de cette activité ;
- Les travaux d'entretien ou de maintenance pour le compte de tiers

La Régie reprendra les services de transports publics actuellement gérés par les communes.

Ainsi, les services suivants seront intégrés à la régie :

- Navette Besse / Super Besse (été/hiver)
- Navette intramuros à Super-Besse (hiver)
- Navette hivernale Le Mont-Dore / Station
- Navette hivernale Le Mont-Dore / Le Capucin



3.5.1.3. Budget

Les services de transports seront exploités via les marchés publics en cours (avec subrogation contractuelle aux communes). La régie gérera le service de transport à la demande. Du personnel pourra être recruté pour travailler sur les autres thématiques du PdMS :

Fonctions / Services	ETP *
Direction de la régie (1)	0,5 / 1,0
Gestion des services de transport (réservations TAD, etc.)	1,3
Mobilités nouvelles (modes actifs, covoiturage...)	0,2
Suivi technique / qualité de service, contrats...	0,3
Autres services AOM < 100 000 hab. (PDMS...)	0,2
Effectif total	2,5 / 3,0

(1) Temps partiel / complet (cf. note organisationnelle)

* Benchmark AOM

Le budget prévisionnel de la régie a été élaboré selon les principes suivants intégrés dans une convention-cadre :

- Les services mis en place sur l'intégralité du territoire sont pris en charge à 100% par la CCMS
- Les services mis en place sur certaines communes sont répartis à 50% entre la CCMS et les communes.

Service	Coût fonctionnement retenu pour la projection (HT)	Budget CCMS	Budget communes	
Mont-Dore Hiver	155k€	50% : 77,5k€	Commune du Mont-Dore 50% : 77,5k€	
Besse Hiver	335k€	50% : 168k€	Commune de Besse 50% : 168k€	TOTAL commune de Besse : 180k€
Besse Été	24k€	50% : 12k€	Commune de Besse 50% : 12k€	
TAD	39k€	100% : 39k€		
Navette Vallée Verte	75k€	50% : 37,5k€	Commune de Murol : 12,5k€ Commune de Saint-Nectaire: 12,5k€ Commune de Chambon: 12,5k€	
Personnel	50k€	100% : 50k€		
		TOTAL : 384k€	TOTAL : 295k€	

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 4 : GOUVERNANCE TERRITORIALE	
SOUS-AXE : -	
FICHE ACTION N°16 : Gestion des services de transport	
Nom de l'action : Crédit d'une régie de transport	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> La prise de compétence mobilité en 2021 par la CCMS n'a pas modifié le mode de gestion des navettes touristiques, qui continuent d'être gérées par les communes via une délégation de compétence. Cette délégation de compétence n'est pas valide
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> Régulariser l'organisation des services de transport public organisés par les communes du Mont-Dore et de Besse-et-Saint-Anastaise ; Poursuivre l'exploitation des services existants et, à terme, les optimiser financièrement ; Créer de nouveaux services de transports.
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> Substitution de la CCMS aux communes dans les marchés avec les transporteurs Création de la régie de transport : <ul style="list-style-type: none"> rédaction de l'ensemble des documents permettant le fonctionnement de la future régie élaboration du budget réunion du conseil d'exploitation
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> -
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Maître d'ouvrage : CCMS Maître d'œuvre : communes/ transporteurs Partenaires : office du tourisme
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> Fonctionnement : 679 000€ HT (budget annexe) Investissement : -
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place à l'automne 2025
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> Evaluation budgétaire Evaluation de l'offre de service proposée (voir fiche action 1) Suivi qualitatif des marchés publics et du TAD
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> -

3.5.2. Mise en place du comité des partenaires

Dans un objectif de co-construction de la stratégie de mobilité, les acteurs de la mobilité ont été associés dès le début de la démarche. En effet, la mobilité permet l'accès aux différentes ressources du territoire (habitat, loisirs, scolarité, emplois, etc.). Il s'agit donc de tisser des liens entre les politiques de mobilité et les autres politiques locales. Les dynamiques portées par les représentants des milieux économiques, par les employeurs, par les acteurs privés, par les acteurs de l'insertion, sont à prendre en compte.

Ainsi, il conviendra de renforcer la gouvernance locale sur le territoire. Le pilotage du projet sera assuré par le Président et le Vice-Président en charge des mobilités pour :

- le suivi de sa mise en œuvre,
- l'arbitrage au fil du temps sur les orientations et le plan d'actions,
- les choix budgétaires en cohérence avec les budgets annuels.

Les acteurs locaux seront mobilisés pour assurer une réponse adaptée aux besoins du territoire. Par conséquent, la Communauté de communes mettra en place le comité des partenaires qui sera associé à la mise en œuvre de la politique mobilité du territoire.

PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE	
AXE 4 : GOUVERNANCE TERRITORIALE	
SOUS-AXE : Favoriser les mobilités actives	
FICHE ACTION N°17 : Intégrer les partenaires dans les projets mobilité	
Nom de l'action : Mise en place du comité des partenaires	
Contexte	<ul style="list-style-type: none"> • Prise de compétence mobilité en 2021 par la CCMS • Les AOM doivent créer un comité des partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement (article L.1231-5 du code des transports)
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Garantir un dialogue permanent entre l'AOM, les habitants, les usagers et le tissu économique • Animer la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire
Niveau de priorité	<ul style="list-style-type: none"> • Elevé
Description	<ul style="list-style-type: none"> • Création du comité des partenaires : <ul style="list-style-type: none"> ○ Validation de la composition du comité ○ Approbation du règlement intérieur ○ Organisation des réunions
Publics cibles	<ul style="list-style-type: none"> • Organisations professionnelles • Représentants d'organisations syndicales de salariés • Associations d'usagers • Associations d'habitants • Habitants

	<ul style="list-style-type: none"> • Elus
Acteurs et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • MOA : CCMS • MOE : CCMS • Partenaires : communes, DDT, Département, Région, entreprises, associations...
Budget prévisionnel	<ul style="list-style-type: none"> • Fonctionnement : - • Investissement : -
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en place à l'automne 2025
Indicateurs de suivi et d'évaluation	<ul style="list-style-type: none"> • Rédaction des documents de création du comité des partenaires • Nombre de réunions organisées
Liens autres programme ou contrats...	<ul style="list-style-type: none"> • -

3.6. Synthèse



Plan de Mobilité Simplifié



Axe 1 - Mobilité du quotidien

- Action 1 - Transport à la demande
- Action 2 - Expérimentation du TUS
- Action 3 - Améliorer l'offre régionale
- Action 4 - Encourager la pratique du covoiturage
- Action 5 - Développer l'autopartage



Axe 2 - Aménagement de l'espace public

- Action 6 - Encourager la démobilité
- Action 7 - Etudier la possibilité du déploiement du vélo
- Action 8 - Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme



Axe 3 - Mobilité touristique

- Action 9 - Améliorer l'offre régionale
- Action 10 - Maintien des services de navettes existantes
- Action 11 - Expérimentation d'une navette estivale sur la Vallée Verte
- Action 12 - Finir le déploiement de l'autostop
- Action 13 - Encourager le déploiement des mobilités actives



Axe 4 - Accompagner les changements de comportement



- Action 14 - Guide mobilité
- Action 15 - Actions d'animation

Axe 5 - Gouvernance territoriale

- Action 16 - Régie de transport
- Action 17 - Comité des partenaires



	SOUS AXE	NOM DE L'ACTION	OBJECTIF	NIVEAU DE PRIORISATION	ECHEANCES
AXE 1 – Offrir des solutions de mobilité pour les trajets du quotidien	Créer des modes de transports collectifs, notamment pour les publics empêchés de mobilité	Mise en place du transport à la demande <i>Action n°1</i>	Faciliter la mobilité des habitants	PRIORITAIRE	2025 - 2026
		Expérimentation du transport d'utilité sociale <i>Action n°2</i>	Faciliter la mobilité des publics empêchés	SECONDAIRE	2025 - 2028
	Encourager l'utilisation des transports collectifs existants en travaillant sur l'offre régionale	Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités du quotidien <i>Action n°3</i>	Faciliter la mobilité des habitants	NON PRIORITAIRE	2026/2027 - ...
	Offrir des solutions alternatives à la voiture individuelle en développant les mobilités partagées	Encourager la pratique du covoiturage <i>Action n°4</i>	Faciliter la mobilité des habitants	SECONDAIRE	2026 - 2029

		Développer l'autopartage <i>Action n°5</i>	Faciliter la mobilité des publics en situation de précarité	SECONDAIRE	2026/2027 - ...
AXE 2 – Accompagner l'aménagement de l'espace public pour favoriser les déplacements de proximité		Encourager la démobilité <i>Action n°6</i>	Réduire les besoins de mobilité de la population	NON PRIORITAIRE	2027 - ...
	Renforcer les mobilités actives pour améliorer le cadre de vie et la santé	Etudier la possibilité de déploiement du vélo et de la marche sur le territoire <i>Action n°7</i>	Réduire la dépendance à la voiture	NON PRIORITAIRE	2027 - ...
		Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme <i>Action n°8</i>	Favoriser le déploiement d'aménagements pour les modes actifs	NON PRIORITAIRE	2027 - ...
AXE 3 – Favoriser l'alternative à la voiture individuelle pour l'accès aux sites touristiques	Proposer une offre de transport collective pour rejoindre les principaux sites touristiques	Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités touristiques <i>Action n°9</i>	Réduire l'utilisation de la voiture individuelle	SECONDAIRE	2026/2027 - ...

	Maintien des services de navettes existantes <i>Action n°10</i>	Réduire l'utilisation de la voiture individuelle	PRIORITAIRE	2025 - ...
	Expérimentation d'une navette estivale sur le secteur de la Vallée verte <i>Action n°11</i>	Réduire l'utilisation de la voiture individuelle	PRIORITAIRE	2026
	Finalisation du déploiement de l'autostop organisé <i>Action n°12</i>	Mutualiser les véhicules existants	PRIORITAIRE	2025/2026
Favoriser les mobilités actives	Encourager le déploiement des mobilités actives par la réalisation de grands projets structurants <i>Action n°13</i>	Réduire l'utilisation de la voiture individuelle	SECONDAIRE	2026/2027 - ...

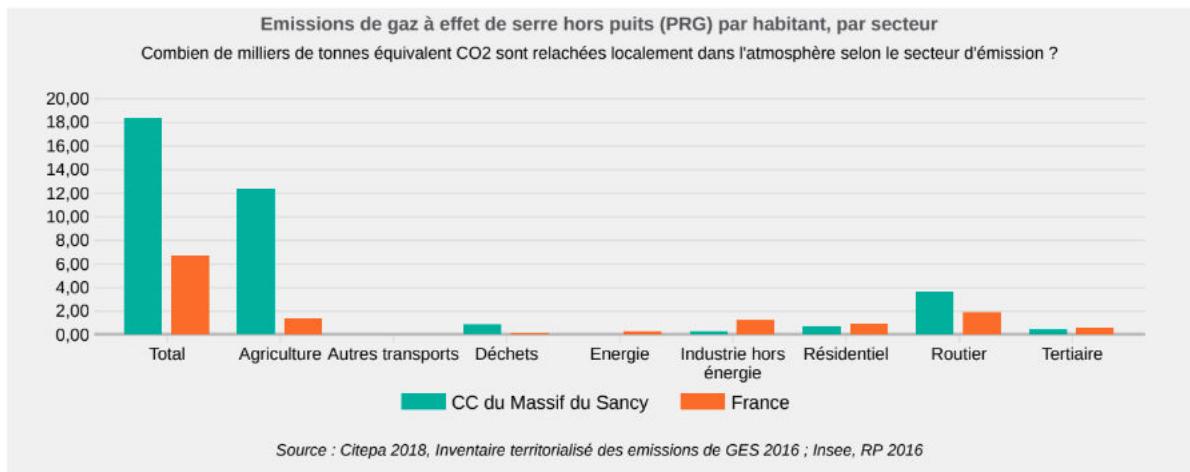
Axe 4 – Accompagner les changements de comportement	Informer et communiquer	Création d'un guide de la mobilité <i>Action n°14</i>	Autonomiser la population en les informant et en communiquant sur les moyens de déplacement du territoire	PRIORITAIRE	2026
	Sensibiliser et animer	Proposer des actions mobilité pour sensibiliser <i>Action n°15</i>	Sensibiliser et encourager à l'utilisation de nouveaux modes de déplacement	PRIORITAIRE	2026 - ...
AXE 5 – Créer une gouvernance territoriale		Création d'une régie de transport <i>Action n°16</i>	Disposer d'une entité pour gérer les services de transport de la collectivité	PRIORITAIRE	2025
		Mise en place du comité des partenaires <i>Action n°17</i>	Animer la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire	PRIORITAIRE	2025/2026

ACTIONS	ECHEANCE SUR 10 ANS									
	PRIORITE ELEVEE		PRIORITE MOYENNE			NON PRIORITAIRE				
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Action 1) Mettre en place le transport à la demande										
Action 2) Expérimenter le covoiturage solidaire										
Action 3) Encourager l'utilisation des transports collectifs en travaillant sur l'offre régionale										
Action 4) Encourager la pratique du covoiturage										
Action 5) Développer l'autopartage										
Action 6) Encourager la démobilité										
Action 7) Renforcer les mobilités actives pour améliorer le cadre de vie et la santé										
Action 8) Mieux intégrer la mobilité dans les documents d'urbanisme										
Action 9) Améliorer l'offre de lignes régionales pour les mobilités touristiques										
Action 10) Maintien des services de navettes existants										
Action 11) Expérimentation d'une navette estivale sur le secteur de la vallée verte										

Action 12) Finalisation du déploiement de l'autostop organisé									
Action 13) Etudier la possibilité de déploiement du vélo et de la marche sur le territoire via les grands projets structurants									
Action 14) Création d'un guide de la mobilité									
Action 15) Proposer des actions mobilité pour sensibiliser le public									
Action 16) Création d'une régie de transport									
Action 17) Comité des partenaires									

4. Evaluation et impact environnemental

En France, le secteur du transport est responsable d'au moins 30% des émissions de GES.



A l'image de territoire national, l'agriculture et le transport routier sont les deux postes ayant le taux d'émission de GES les plus élevés.

La mobilité est donc l'un des sujets prioritaires dans la lutte contre le changement climatique. La mobilité doit être regardée dans son ensemble avec la multitude d'enjeux qui y sont liés :

- les **enjeux climatiques** : usage des sols, pollutions, atteintes à la biodiversité ...
- les **enjeux énergétiques** : augmentation des prix (carburants, achat de véhicule, assurances...), raréfaction des ressources ...
- les **enjeux sociaux** : justice sociale, accès à l'emploi, isolement ...

L'impact environnemental de la mobilité est le produit du nombre de déplacements par la distance parcourue, par la quantité d'énergie et par l'impact de l'énergie utilisée sur l'environnement.

Indicateurs généraux de suivi et d'évaluation	2023	Objectifs 2035	Notes et sources
Emissions de gaz à serre lié aux transports	16 kteqCO2	15,2 kteqCO2 (-5%)	<p>KteqCO2 : Tonnes équivalent CO2 : unité de mesure où 1 TeqCO2 représente un ensemble de gaz à effet de serre ayant le même effet sur le climat qu'une tonne de dioxyde de carbone.</p> <p>Source : <i>Région Auvergne Rhône Alpes, Observatoire Régional Climat Air Energie, 2023</i></p> <p>Justification ambition 2035 : Taux de variation appliqué de -5% selon un scénario avec une ambition modeste</p>
Consommation d'énergie lié aux transports	65 GWh	62 GWh (-5%)	<p>Gwh : Gigawatt-heure : quantité d'énergie consommé par un «équipement» d'une puissance d'un Gigawatt par heure</p> <p>Source : <i>Région Auvergne Rhône Alpes, Observatoire Régional Climat Air Energie, 2023</i></p> <p>Justification ambition 2035 : Taux de variation appliqué de -5% selon un scénario avec une ambition modeste</p>
Artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers	13,8 ha	28,4 ha entre 2022 et 2031 (84,4 ont été consommés entre 2011 et 2020, la consommation d'espaces ne devrait pas dépasser 42,2ha entre 2021-2030)	<p>Calculs : Moyenne de consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers par an sur la période 2011-2022</p> <p>Source : <i>République Française, Mon diagnostic artificialisation, 2025 - https://mondiagartif.beta.gouv.fr/project/160242/tableau-de-bord/trajectoires</i></p> <p>Justification ambition 2035 : Objectif de la loi climat et résilience de diminution de 50% des surfaces artificialisées d'ici 2031</p>

Part modale (pourcentage de déplacements effectués avec un mode de transport)	Indicateurs à la validation du PdMS	Objectifs 2035	Sources
Voiture	58%	55% -3 points	Source : <i>Enquête Mobilité Certifiée CEREMA du Syndicat Mixte des Transports en Communes de l'Agglomération Clermontoise, 2022</i>
Transports collectifs	1%	2% +1 point	Source : <i>Enquête Mobilité Certifiée CEREMA du Syndicat Mixte des Transports en Communes de l'Agglomération Clermontoise, 2022</i> Indicateur : -20kg CO2 tous les 100km réalisés en TC
Vélo	1%	3% +2 points	Source : <i>Enquête Mobilité Certifiée CEREMA du Syndicat Mixte des Transports en Communes de l'Agglomération Clermontoise, 2022</i>
Marche	40%	41% +1 point	Source : <i>Enquête Mobilité Certifiée CEREMA du Syndicat Mixte des Transports en Communes de l'Agglomération Clermontoise, 2022</i>
Covoiturage	260	780 Multiplié par 3	Source : <i>Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, observatoire du covoiturage, 2025</i> Justification ambition 2035 : Objectif de l'Etat fixé dans le plan covoiturage 2022-2027 : tripler le nombre de trajets réalisés en covoiturage au quotidien Indicateur : -10kg CO2 tous les 100km covoiturés

5. Etapes de validation

Conformément à l'article L.1214-36-1 du Code des transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié, l'avis des communes, des EPCI limitrophes, du Comité de Massif, du Département du Puy-de-Dôme et de la Région Auvergne-Rhône-Alpes sont sollicités sur le projet du PdMS durant les mois d'octobre à novembre 2025.

Le document sera mis à disposition du public pendant 21 jours en décembre 2025 (document disponible en format papier au siège de la communauté de communes et au format numérique sur le site internet).

Une fois ces différents avis recensés, le PdMS sera approuvé par le conseil communautaire.