



Avec le soutien de



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



SCHÉMA COMMUNAUTAIRE DES MOBILITÉS – VALANT PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ



Lee Sormeia

SAS LEE CONSEIL
482 rue des Mercières
69140 RILLIEUX-LA-PAPE – France
+33 (0)4 37 85 04 44
contact@lee-sormeia.com

Septembre 2024

Identification

N/Ref	V/Ref
P22.J42	CABA Schéma Communautaire des Mobilités

Indice	Evolution
Le Diagnostic – Page 5	
1	Version de travail
2	Diagnostic
3	Livrable suite au COPIL de fin de phase
Les Orientations Stratégiques – Page 138	
1	Version de travail
2	Version suite réunions de fin de phase 2
Le Plan d'Actions – Page 148	
0	Version de travail
1	Version finalisée
2	Version suite réunion du 20/06/2024
3	Version suite retours du 21/06/2024
4	Version suite retours du 21/06/2024
5	Version suite COTECH
6	Version suite COPIL

Indice	Date	Rédacteur	Relecteur	Approbateur
Toutes versions		Héloïse MASCLET Constance LAMARCHE Guillaume AINS	Julien CHIRADE	Marlène DOUDIES

Sommaire

Diagnostic

Contexte de l'étude – P. 6

- Contexte national et réglementaire
- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs et méthodologie de l'étude
- Une démarche concertée

Portrait de territoire – P. 13

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les pratiques de déplacement
- L'emploi et l'activité économique
- Principaux flux - navetteurs domicile-travail
- Principaux flux - navetteurs domicile-études
- Les projets du territoire
- Les projets des EPCI voisins

Les mobilités sur la CABA – P. 31

- Maillage routier
- Le transport de marchandises
- Accidentologie
- Stationnement
- Le covoiturage
- Mobilité électrique et carburant alternatif
- Le réseau de transport régulier
- La location de vélo - Vélo'cab
- Les Cars Région
- Le réseau ferré
- Le PEI

- Le transport aérien
- Les aménagements cyclables
- La marche à pied
- Les itinéraires touristiques
- Démobilité
- Mobilité inclusive

La mobilité au sein des communes – P. 77

- Les opportunités pour chaque commune
- Analyse par commune

Concertation auprès de la population – P. 105

- Enquête
- Ateliers de concertation
- Micro-trottoir

Synthèse du diagnostic et enjeux – P. 134

- Les chiffres-clés
- Les principaux constats à interroger
- Matrice AFOM (Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces)

Les Orientations Stratégiques

- La construction des orientations stratégiques
- La construction du Plan d'Actions
- Les grandes orientations stratégiques retenues
- Les 4 orientations stratégiques
- Liste numérotée des 20 actions
- Les 10 actions retenues comme prioritaires

Le Plan d'Actions

- La structuration des actions aux échelles de territoire

Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité - P. 150

- Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac
- Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise
- Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés
- Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité – Synthèse

Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif - P. 167

- Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines
- Action 2.2 - Relier les points multimodaux à Aurillac en TC
- Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif – Synthèse

Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable - P. 174

- Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilités Durables
- Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin
- Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables
- Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables – Synthèse
- Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable - Synthèse

Orientation 4 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable - P. 190

- Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire
- Action 4.2 - Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD15
- Orientation 4 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable – Synthèse

Synthèse du plan d'actions - P.198

- Carte de synthèse de l'ensemble de l'offre de mobilité
- Programmation des actions

Annexes

- Annexe 1 - SCM CABA - CR Entretiens Partenaires
- Annexe 2 - SCM CABA - Ateliers de concertation 1
- Annexe 3 - SCM CABA - Ateliers de concertation 2
- Annexe 4 - SCM CABA - Carte mentale des Orientations Stratégiques
- Annexe 5 - SCM CABA - Synthèse des aménagements intermodaux
- Annexe 6 - SCM CABA - PPI

Avec le soutien de

SCHÉMA *des* mobilités DU BASSIN D'AURILLAC

IMAGINONS ENSEMBLE
LES MOBILITÉS DE DEMAIN



Lee Sormea

LE DIAGNOSTIC

SAS LEE CONSEIL

482 rue des Mercières

69140 RILLIEUX-LA-PAPE – France

+33 (0)4 37 85 04 44

contact@lee-sormea.com

CONTEXTE DE L'ÉTUDE

- Contexte national et réglementaire
- Contexte territorial et réglementaire
- Objectifs et méthodologie de l'étude
- Une démarche concertée

Contexte national et réglementaire

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) :

- Interdire les ventes de voitures à énergies fossiles d'ici **2040**
- Atteindre l'objectif de **neutralité carbone en 2050**
- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien, notamment le **ferroviaire**
- Créer les **AOM** et conforter **le couple Région/EPCI** avec la région comme chef de file des mobilités et les EPCI comme chef local
- Engager la transition vers une **mobilité plus propre**
- Faciliter et encourager le déploiement de **nouvelles solutions innovantes** pour permettre à tous de se déplacer
- Apporter une réponse aux besoins de mobilité des **publics les plus fragiles**
- Accompagner la mise en place d'infrastructure de recharge pour les **carburants alternatifs**

- Mettre en place le **forfait mobilités durables** avec une prise en charge jusqu'à 800 €/an pour le secteur privé (facultative).

Le plan vélo :

- Tripler la part modale nationale du vélo pour passer de **3 à 9% en 2024**

- Développer les stationnements sécurisés dans les gares et pôles d'échanges
- Continuer le programme AVELO de l'ADEME dont l'appel à candidatures **AVELO 2** a été lancé début 2022

Loi de transition énergétique pour la croissance verte :

- Objectifs de déploiement pour 2023 et 2028 de :
 - points de recharge électrique ;
 - de ravitaillement en gaz (GNV, bioGNV et GNL marin) ;
 - de ravitaillement en hydrogène.
- 7 millions de points de charge publics et privés d'ici 2030.

Code de construction et de l'habitat :

- D'ici 2025, sera obligatoire la mise en place d'une borne pour 20 places de stationnement pour les parkings publics

Tous ces éléments et **objectifs nationaux** rentrent dans une démarche d'adaptation des territoires aux enjeux climatiques par le biais de la mobilité, notamment durable. Les AOM se saisissent de ces opportunités pour éditer leur schéma de conduite des mobilités pour l'avenir.

Contexte territorial et réglementaire

La CABA

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac (la CABA) est située dans le Cantal, département à la fois rural et montagnard, et regroupe 25 communes structurées de la façon suivante :

- 1 pôle urbain (Aurillac et Arpajon/Cère) concentrant plus de la moitié des habitants de la CABA et la majeure partie de l'activité économique,
- 7 communes Pôles relais / Pôles d'appui périurbains,
- 16 communes en zone rurale,

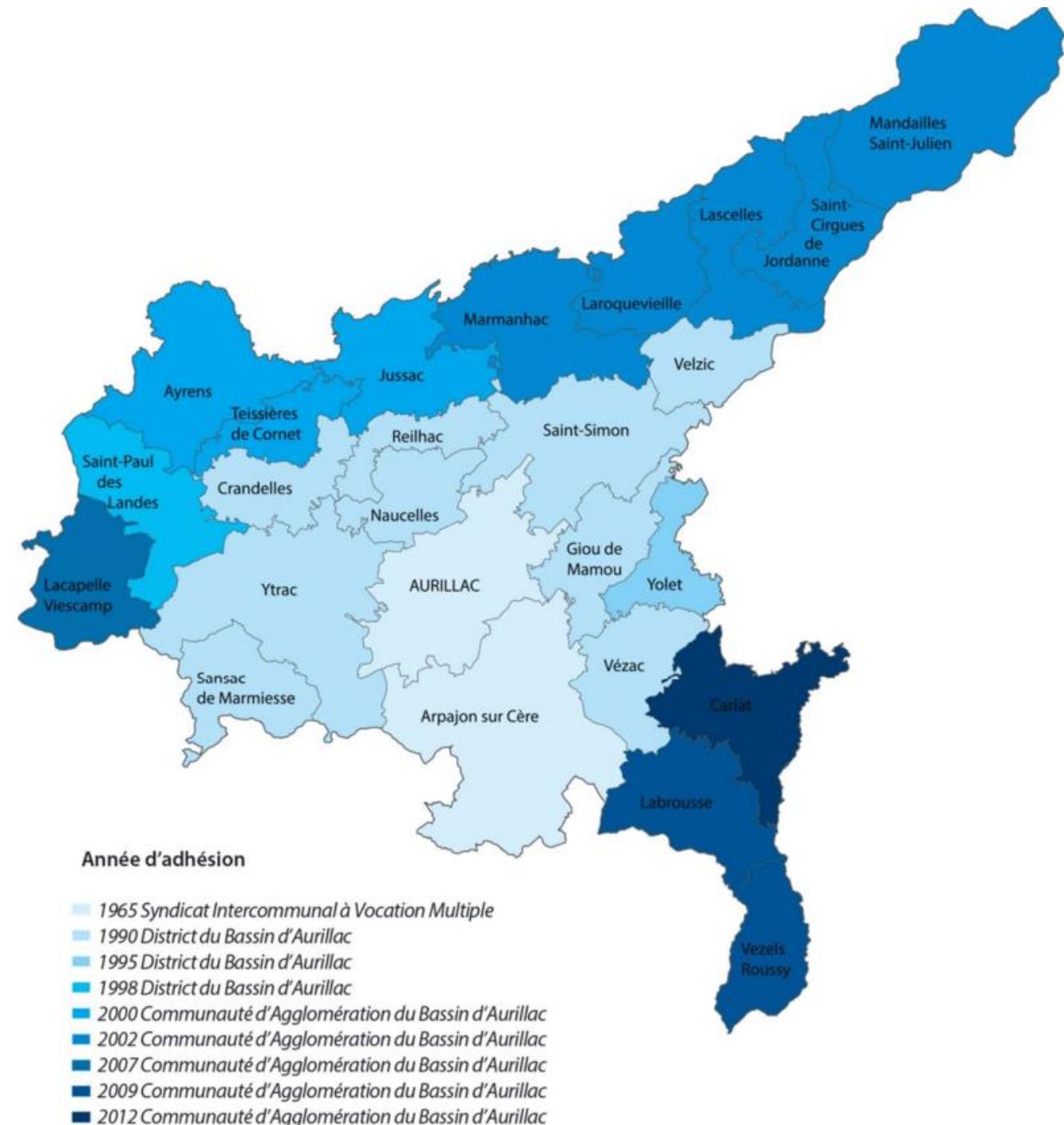
La CABA : AOM

La CABA est Autorité Organisation des Mobilités (AOM). Elle a pour compétence l'organisation de la politique des mobilités sur son ressort territorial avec notamment :

- Les transports collectifs (sous exploitation de la STABUS)
- Le Pôle d'échanges intermodal d'Aurillac (mis en service en 2022)

Le Schéma Communautaire des Mobilités

La CABA souhaite se doter d'un Schéma Communautaire des Mobilités avec pour fil conducteur la diminution de l'utilisation de la voiture individuelle et de la pratique de l'autosolisme dans un objectif global de diminution des émissions de gaz à effet de serre. Le schéma intégrera un plan d'actions, échelonné dans le temps, proposant des solutions de mobilités réalistes dans les domaines pour lesquels la CABA dispose de la compétence et de la capacité financière correspondante.



Caba.fr

Contexte territorial et réglementaire

Le Schéma Communautaire des Mobilités de la CABA doit être en **cohérence avec les autres documents de planification du territoire**, afin d'identifier des champs d'actions communs et créer une synergie entre la mobilité et les autres aspects du développement du territoire. Les principaux documents cadres sont :

- Le **Schéma de Cohérence Territoriale du Bassin d'Aurillac, du Carladès et de la Châtaigneraie** (SCoT BACC) approuvé le 8 avril 2018, qui intègre dans ses objectifs l'aspect mobilité avec l'axe « **Renforcer l'armature territoriale** » avec comme enjeu phare **l'accès aux soins, l'offre de transport en commun et les liaisons internes sur le territoire du SCoT**.
- Le **Plan Climat Air Energie Territorial** (PCAET) et la démarche **Territoire à Energie POSitive** (TEPOS), portés par le SCoT BACC, sont en cours. Le premier s'engage sur la mobilité avec son axe « **des mobilités partagées, collectives et actives accessibles à tous** » avec la volonté de se concentrer sur le **développement de la mobilité verte (IRVE, covoiturage, télétravail, intermodalité et modes actifs)**. Le second définit trois objectifs : réaliser les PDMS, **des aires de covoiturage et coordonner le déploiement des IRVE**.
- Le **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal** valant Programme Local de l'Habitat (PLUi-H) approuvé le 17 décembre 2019, entré en vigueur le 20 janvier 2020 et faisant l'objet actuellement de révisions allégées et de modifications. Il prend en compte, sur 1 axe, la mobilité comme réponse aux enjeux du territoire : **Développer et favoriser les modes de transports alternatifs aux véhicules « polluants »**. L'idée du PLUi-H est aujourd'hui de freiner la périurbanisation des communes de la CABA en renforçant et **densifiant les centralités** que sont les pôles relais et le cœur d'agglomération. Il concentre toutefois les projets d'extension des hameaux et lotissements en première couronne d'Aurillac.
- Le **Projet de Territoire** porté par les élus de la CABA pour guider l'action de la Collectivité en termes de développement économique, d'attractivité et de qualité de vie. Décliné par des feuilles de route

pour chacun des Vice-Présidents en fonction de leurs champs de compétence, le Projet de Territoire s'appuie notamment sur les axes retenus dans le SCoT et en cohérence avec les objectifs affirmés dans le PLUi-H. Ce Projet de Territoire fixe comme action prioritaire l'étude, objet de la présente, devant conduire à l'établissement d'un Schéma Communautaire des Mobilités.



Des enjeux mobilités dans les documents de planification centrés autour :

- **Accès aux soins**
- **Les mobilités partagées, collectives et actives**
 - **Liaisons avec les territoires du SCoT**
 - **Densification des centralités**

Contexte territorial et réglementaire

Gouvernance : les compétences liées à la mobilité

La mobilité sur la CABA fait intervenir différentes compétences, en interaction avec de nombreux acteurs institutionnels :



* La CC Châtaigneraie Cantalienne réalise également au cours de l'année 2023 son Schéma de Mobilité alternatif qui agit sur les mêmes champs de compétence que le schéma communautaire de la CABA. Des liens sont à édifier entre les deux démarches territoriales.

Objectifs et méthodologie de l'étude

Le PDMS, une démarche volontaire

La CABA souhaite pouvoir agir efficacement à l'échelle de son territoire pour répondre aux besoins de ses usagers en matière de déplacement et améliorer la qualité de vie tout en protégeant son cadre naturel et paysager, mais aussi économique.

La mobilité, est un des vecteurs sur lequel la CABA, Autorité Organisatrice de la Mobilité, souhaite agir et notamment par le déploiement et l'expérimentation de nouvelles solutions de mobilités alternatives à l'utilisation individuelle de la voiture sur son territoire, mode de déplacement privilégié dans ce milieu rural.

Pour ce faire, la collectivité a choisi une démarche volontaire de réalisation d'un Schéma Communautaire des Mobilités, équivalent Plan de Mobilité Simplifié, qui doit permettre :

- de définir et de prioriser les actions à engager par la CABA pour répondre aux enjeux de mobilité de son territoire,
- d'apporter de la cohérence et une meilleure coordination de l'offre mobilité existante et à mettre en place,
- de proposer des solutions de mobilité supportables d'un point de vue environnemental, financier et social,
- de prioriser et de phaser le déploiement de l'offre en fonction de la volonté politique et de la capacité budgétaire.

Thématiques

Le schéma pourra agir sur l'ensemble des thématiques de déplacement suivant les besoins retenus :

- Réseau routier
- Réseau ferroviaire
- Transports collectifs
- Aménagements cyclables
- Cheminements piétons
- Covoiturage
- Mobilité électrique
- Démobilité
- Mobilité solidaire
- Transport de marchandises

Concertation

Pour apporter des solutions les plus adaptées aux besoins du territoire, le schéma se doit de concerter à la fois ses citoyens, ses partenaires et ses élus. C'est pourquoi, à chaque phase de la démarche, des temps d'échange et de concertation sont programmés. (Voir détail page suivante).

Méthodologie



Une démarche concertée

Modalités de consultation de la population et des acteurs clés en phase de diagnostic

Au stade du diagnostic, plusieurs formes de concertation ont été mises en œuvre pour alimenter la réflexion.

Une enquête auprès de la population

Pour recueillir l'avis des usagers sur la mobilité au sein de la CABA et sa connexion auprès des autres territoires, et identifier leurs besoins, un questionnaire a été distribué dans tous les foyers et était accessible en ligne.

Les réponses recueillies sont à la fois quantitatives suivant le nombre de réponses obtenues et le panel de répondant, et qualitatives.

7 ateliers de concertation auprès des citoyens et acteurs du territoire

Sept ateliers de concertation ont eu lieu avec les citoyens et acteurs du territoire suivant le découpage territorial suivant :

- Aurillac – Découpage en 3 secteurs : quartier du Cap Blanc, quartier du Stade, quartier de Marmiers
- Sous bassin Ouest Agglo - Ayrens, Lacapelle-Viescamp, St Paul-des-Landes, Sansac-de-Marmiesse, Ytrac
- Sous bassin Vallée de l'Authre - Crandelles, Jussac, Laroquevieille, Marmanhac, Naucelles, Reilhac, Teissières-de-Cornet
- Sous bassin Vallée de la Cère – Arpajon-sur-Cère, Carlat, Giou-de-Mamou, Labrousse, Vézac, Vezels-Roussy, Yolet
- Sous bassin Vallée de la Jordanne - Lascelles, Mandailles-Saint-Julien, Saint-Cirgues-de-Jordanne, Saint-Simon, Velzic

Ces ateliers avaient pour objectif de **faire ressortir les bonnes pratiques et les dysfonctionnements du territoire** pour coconstruire la stratégie qui à développer.

Des entretiens auprès de différents partenaires de la CABA

Pour appréhender la mobilité de leur territoire, les connexions indispensables avec la CABA, la gouvernance entre les acteurs, les projets de mobilité et études en cours, les entretiens suivants ont été réalisés auprès des partenaires identifiés du territoire :

- EPCI voisins : CC Cère et Goul en Carladès et CC Châtaigneraie Cantalienne
- Le département du Cantal
- La région AURA
- Le Scot BACC
- Le SDE15
- La SNCF
- L'opérateur de transport STABUS
- Les services urbanisme, tourisme et développement économique de la CABA
- L'AFAPCA
- L'association Vélocité 15
- L'hôpital d'Aurillac
- La ville d'Aurillac
- Les 4 sous-bassins évoqués précédemment

Les comptes-rendus des entretiens sont disponibles en annexe.

PORTRAIT DE TERRITOIRE

- Portrait sociodémographique
- Principaux pôles générateurs de flux
- Les pratiques de déplacement
- L'emploi et l'activité économique
- Principaux flux - navetteurs domicile-travail
- Principaux flux - navetteurs domicile-études
- Les projets du territoire
- Les projets des EPCI voisins

Portrait sociodémographique

Le portrait territorial de la CABA s'appuie sur l'analyse de statistiques socio-démographiques et économiques de l'Insee et de l'observatoire des territoires. Ces données permettent de comprendre au mieux les populations qui habitent et transitent par le territoire et leurs besoins associés.

Evolution démographique

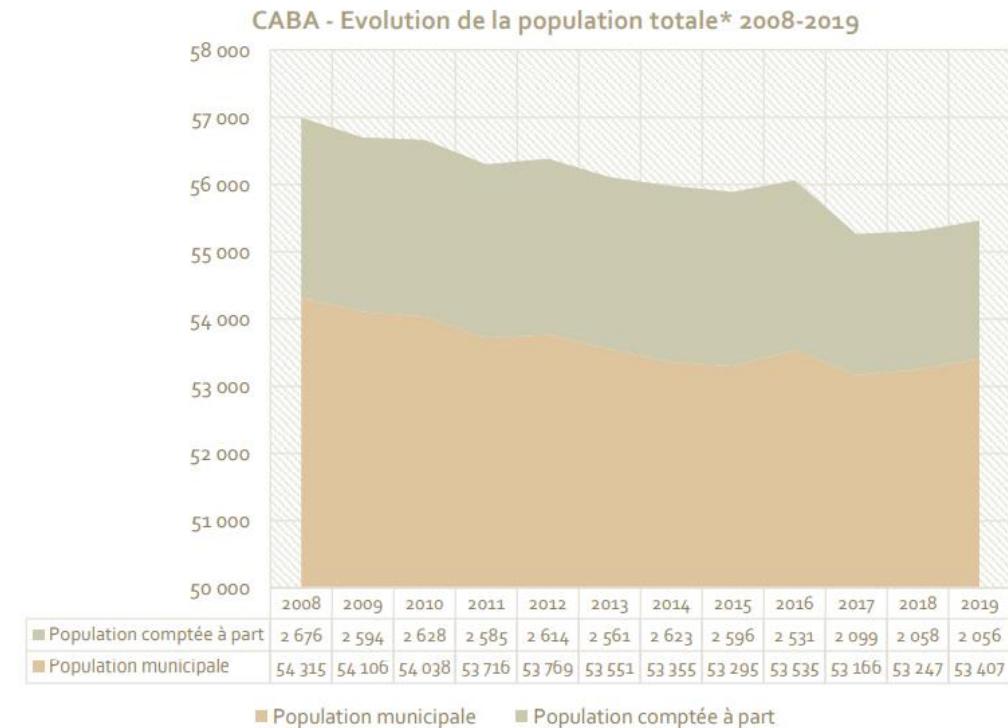
Eléments issus de l'étude « Observatoire de l'habitat », Janvier 2022.

Après une légère croissance dans les années 2000, la CABA connaît une perte relative de population sur la période 2008-2018 (- 1068 habitants, soit 107/an). Néanmoins, cette tendance semble se ralentir sur la période la plus récente (2016 - 2019). A l'inverse, depuis 2013, la perte de population s'accélère à l'échelle départementale. De même, dans la zone d'emploi d'Aurillac notamment hors CABA, la perte de population s'accroît, ce qui semble indiquer une **régression du phénomène de périurbanisation au-delà des limites communautaires depuis 2013**.

De plus, le **déficit naturel** que subit le territoire avec un **taux de mortalité plus important que de natalité**, du fait de la structure de sa population, démontre une diminution de la population permanente qui se compense par **l'arrivée de nouveaux ménages** sur le territoire.

La **diminution de population de la communauté d'agglomération masque des situations distinctes**. D'une part, on observe une baisse de la population à Aurillac (-311 habitants/an entre 2008 et 2018) qui se ralentit néanmoins. D'autre part, **certaines communes périurbaines connaissent une croissance démographique parfois forte**, confirmée par une typologie d'habitat et une croissance de lotissement. Cependant, ce phénomène tend à diminuer avec une perte de population qui ralentit pour la ville-centre et des territoires périurbains dont la croissance est moins soutenue.

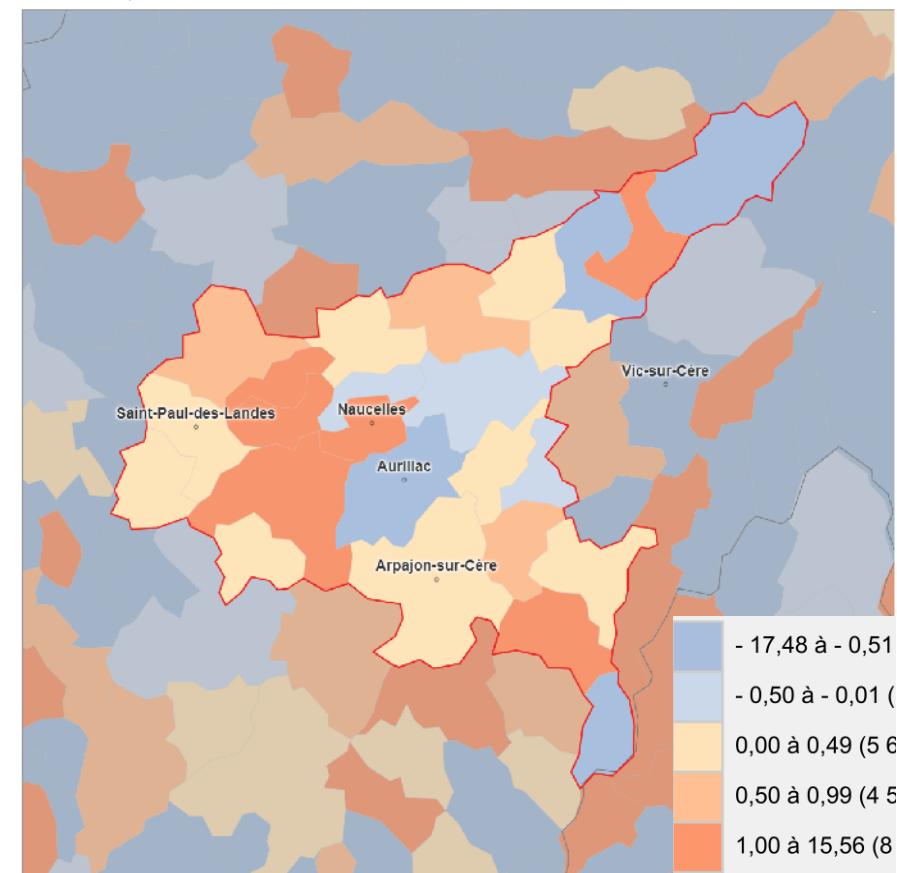
Une **croissance de population sur la couronne aurillacoise** qui attire du fait de sa composition urbaine (habitat individuel (5 pièces et plus,...)) pour l'accès à la propriété.



La population comptée à part comprend certaines personnes dont la résidence habituelle est dans une autre commune mais qui ont conservé une résidence sur le territoire de la commune.

1 Taux d'évolution annuel de la population (%), 2013-2019

Source : Insee, RP 1968-2018



© Observatoire des territoires, ANCT 2023 - IGN Admin Express

Portrait sociodémographique

Répartition des habitants dans la CABA

Au sein de la CABA, on constate que plusieurs communes ont une densité de population assez haute et pas seulement Aurillac. En effet beaucoup de personnes résident dans les communes en **périphérie** d'Aurillac comme Arpajon-sur-Cère, Naucelles, Ytrac, Reilhac ou Jussac, établies comme première couronne urbaine. Les habitants travaillent pour beaucoup dans Aurillac ce qui explique les flux constatés (voir les diapos suivants).

Dans la CABA, on trouve une densité moyenne de **108,57 hab/km²**, avec des contrastes saisissants entre Aurillac (près de 900 hab/km²) et sa première couronne (environ 110 hab/km²) et le reste de la collectivité où la densité oscille entre 5 et 40 hab/km².

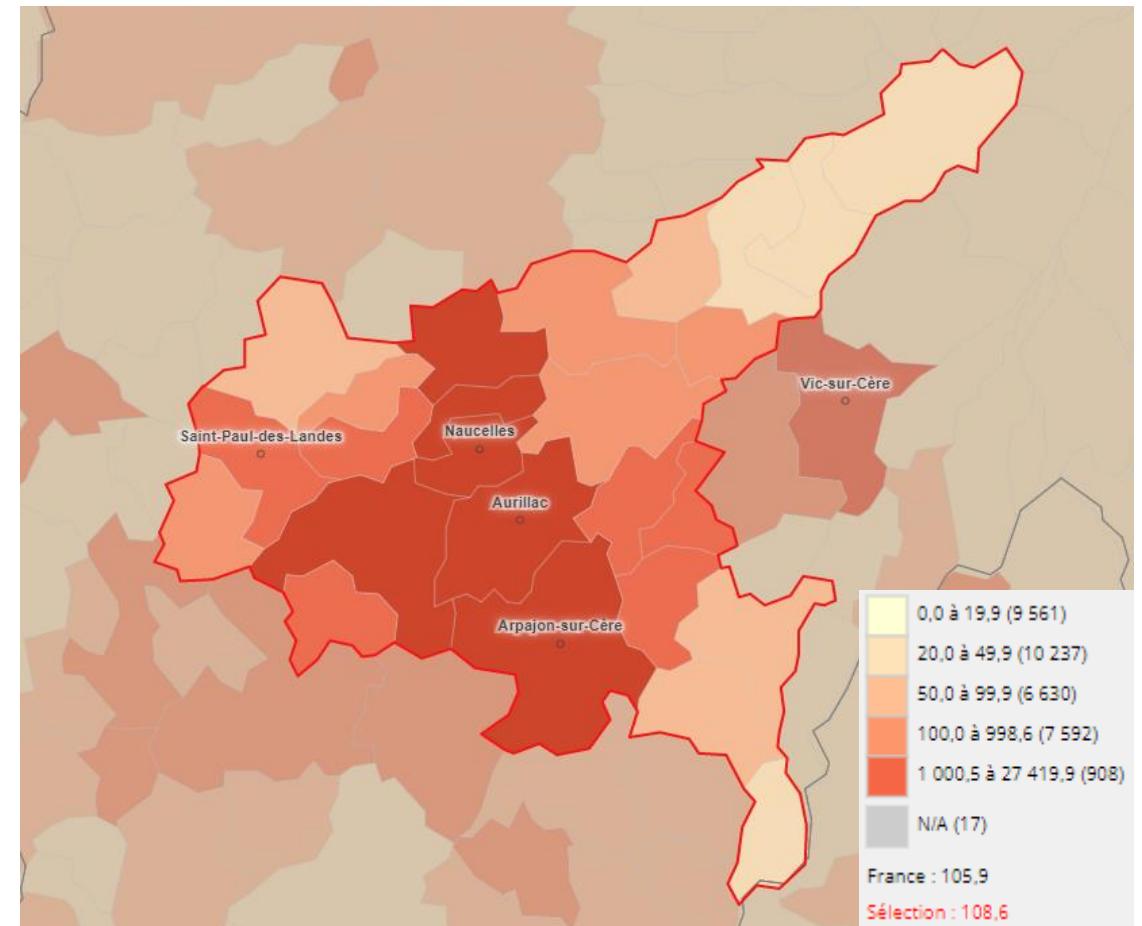
Ainsi, si **Aurillac concentre l'essentiel de la vie économique de la CABA** (96 % des activités économiques), les usagers sont eux répartis sur un périmètre plus large étendu au-delà du territoire de la CABA. Ce phénomène génère donc des besoins de mobilité entre les différentes communes et leur typologie : ville dortoir, pôle relais intermédiaire et ville centre.

Plusieurs espaces de vie sont des **hameaux** allant d'une dizaine d'habitations à plusieurs centaines. Ils sont présents sur une majorité de communes. Il faut les relier à la fois au centre-bourg de leur commune de rattachement, mais aussi au pôle d'emploi et de service que représente Aurillac.

Ainsi, la répartition par type de commune est la suivante sur la CABA :

- 1 Centre urbain intermédiaire
- 1 Ceinture urbaine
- 5 Bourgs ruraux
- 11 communes rurales à l'habitat dispersé
- 7 communes rurales à l'habitat très dispersé

Densité de la population suivant les données de l'INSEE 2019



La population est étendue sur le territoire, **relier les hameaux aux zones économiques** est à considérer.

La ceinture urbaine présente la plus forte densité de population. Des flux importants à destination d'Aurillac depuis ces communes sont alors visibles.

Portrait sociodémographique

Âge de la population

Éléments issus de l'étude « Observatoire de l'habitat », Janvier 2022.

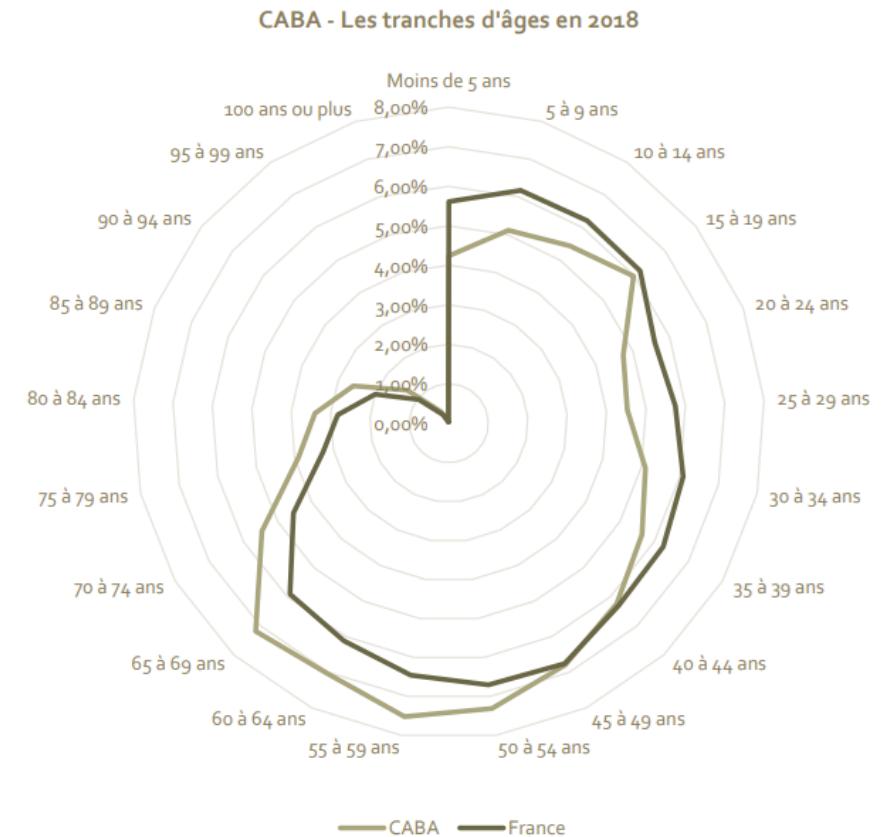
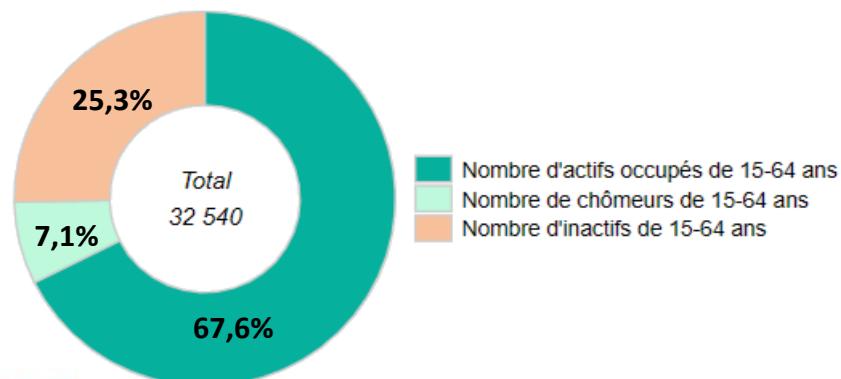
Globalement, on observe un déficit des tranches d'âge inférieures à 40 ans et une sur-représentation des personnes de plus de 50 ans. Cette faible part de jeunes est particulièrement marquée pour les très jeunes enfants (moins de 5 ans) et les adultes de 25 à 29 ans. Il est à noter que la proportion de personnes de 15 à 19 ans se rapproche du niveau national, du fait de la présence de formations d'enseignement supérieur.

Les tranches les plus nombreuses sont les 50-69 ans qui représentent 29 % de la population, avec une sur-représentation des 65-69 ans.

Activité de la population

On note également que la population se décompose ainsi :

- 32 540 personnes en âge de travailler parmi les 15-64 ans :
 - 22 007 actifs occupés de 15 à 64 ans
 - 2 309 chômeurs de 15 à 64 ans soit 7 % des actifs
 - 8 224 inactifs de 15 à 64 ans. Il s'agit des personnes qui se ne déclarent ni en emploi, ni au chômage :
 - 3 000 étudiants
 - 2 800 pré-retraites ou retraités
 - 2 500 autres inactifs (personnes « au foyer »...)
- Scolaires et étudiants : 10 479 personnes scolarisées dans la CABA
- 32,6 % des habitants de la CABA sont des retraités, soit 14 900 habitants



Source : Insee

Cette catégorisation de population démontre des **besoins en déplacement différents** (accès à l'enseignement, accès à l'emploi, accès aux soins et aux services...), à des fréquences également différentes. Ces populations présentent des **difficultés d'accès à la mobilité** : économique, accessibilité, fracture psychologique...

Portrait sociodémographique

Composition des ménages

Dans la CABA, on trouve 26 066 ménages, dont 15 275 de 2 personnes ou plus pour 53 407 habitants en 2019. En moyenne, on trouve **2 personnes par ménage**.

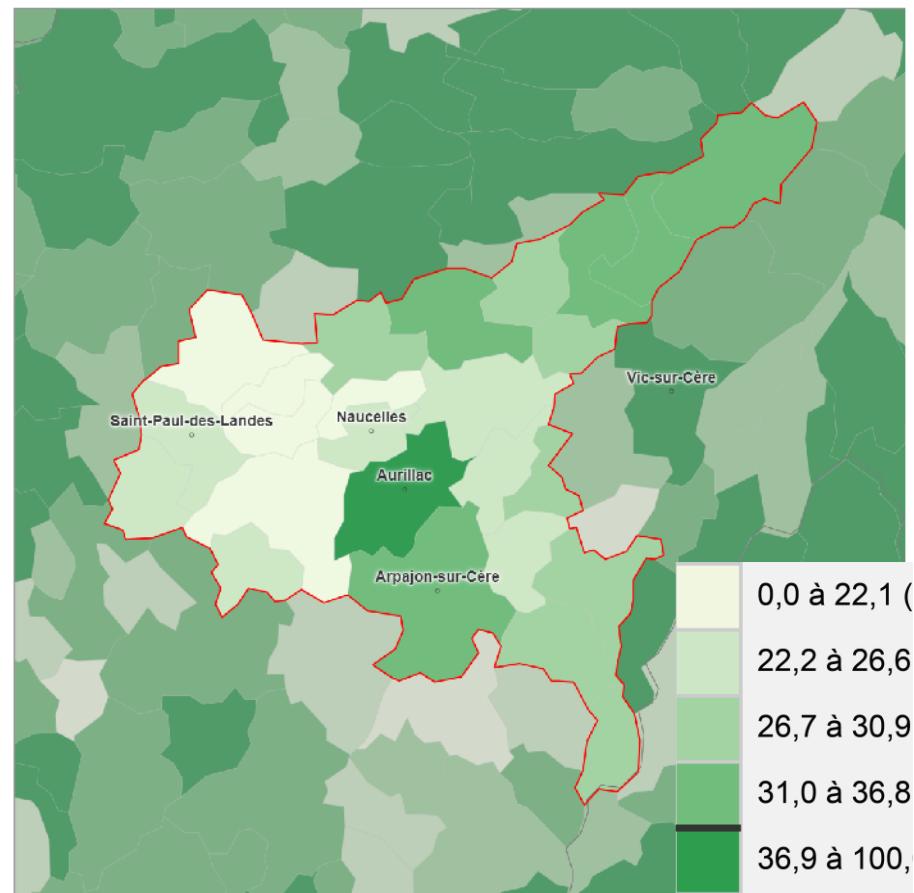
Au sein des familles avec enfant, 10,4 % d'entre elles ont 3 enfants ou plus. C'est moins que la moyenne nationale qui est de 15,9 %.

41,4 % des ménages sur la CABA sont composés d'une seule personne, ce phénomène s'explique par la part de personnes âgées et d'étudiants sur le territoire.

Le développement de la périphérie Aurillacoise accueille des ménages avec enfant qui cherchent à s'installer dans des zones pavillonnaires.

1 Part des ménages d'une seule personne (%), 2019

Source : Insee, RP 2008-2013-2019



© Observatoire des territoires, ANCT 2023 - IGN Admin Express

Niveau de vie

La médiane du revenu disponible est de 22 270€. C'est plus que celle du Cantal qui est de 21 140€ et légèrement supérieure à la médiane nationale qui est de 22 050€.

Le taux de pauvreté de la CABA à 60% du revenu médian est de 10,8% et est inférieur à celui des EPCI voisins.

Dans la CABA, la part des ménages fiscaux imposés est de 47,7% ce qui est supérieur à la valeur obtenue pour le Cantal : 41,9%. Elle est aussi supérieure à la médiane nationale qui est de 46,5%.

Les ménages précaires

Les emplois précaires (ceux qui ne sont pas des CDI) concernent 14,8% des salariés de 15 à 64 ans de la CABA mais surtout les plus jeunes. En effet, 54,2% des salariés entre 15 et 24 ans ont un emploi précaire.

On compte aussi parmi les ménages précaires les familles monoparentales qui concernaient, en 2019, 8% des ménages de la CABA mais 28,3% des familles avec enfants. Cela est légèrement plus élevé que la médiane nationale qui est de 27,6%. Les familles monoparentales sont réparties différemment sur le territoire de la CABA. En 2019, à Aurillac, la part de familles monoparentales atteint 39,8% alors qu'il est de 0% à Carlat par exemple.

Si on se centre sur le taux de chômage sur le territoire, il atteint 19,6% chez les jeunes de 15 à 24 ans, touchés de manière plus importante par la précarité.

Près de la moitié des ménages sont composés d'une seule personne. Ce constat peut indiquer un **isolement des personnes âgées et des jeunes**.

Une précarité importante pour les jeunes du territoire.

La mobilité est un frein pour ces populations et se doit de leur permettre l'insertion sociale et professionnelle.

Principaux pôles générateurs de flux

Vie locale

Eléments d'étude issue des comptes rendus partenaires

Les principaux pôles générateurs de flux locaux sont :

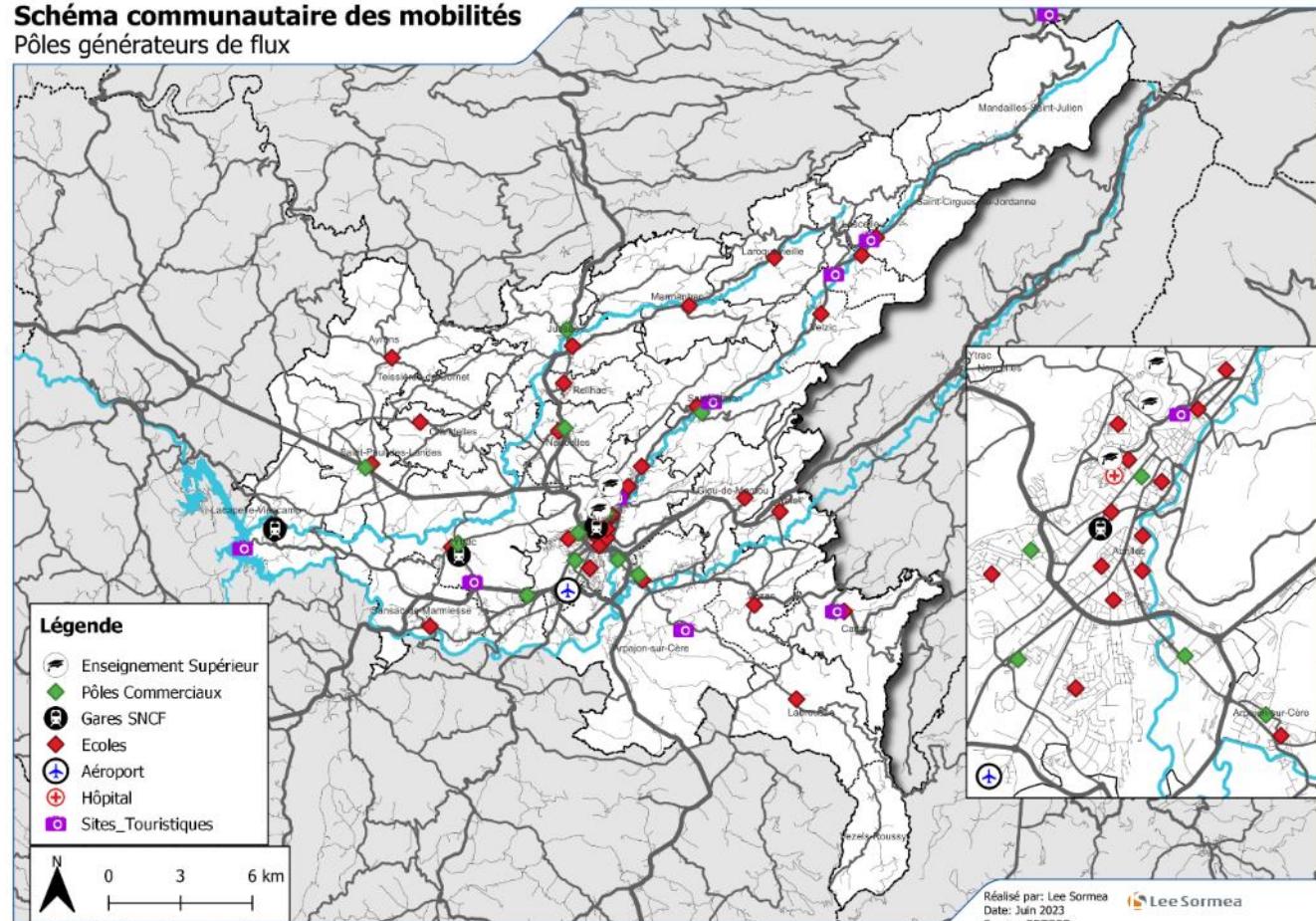
- Les établissements scolaires (de la maternelle aux études supérieures)
- Le centre urbain d'Aurillac, vecteur de déplacements commerciaux, économiques, touristiques et médicaux, administratifs
- Les centres urbains de proximité
- Les zones commerciales et d'activités économiques
- Les gares et l'aéroport
- Les lieux touristiques à fréquentation importante

Les villes d'Aurillac et d'Arpajon sur Cère représentent le pôle urbain de la CABA avec une forte attractivité pour l'emploi : **96% des activités économiques de la CABA se concentrent à Aurillac**. La ville est aussi attractive pour les étudiants car on trouve plusieurs lycées, mais aussi des établissements d'enseignement supérieur.

Les gares et aéroports sont aussi très utilisés. Les gares sont notamment fréquentées par les étudiants à destination de Toulouse ou de Clermont-Ferrand. La liaison Aurillac ↔ Paris par avion a lieu 1 à 3 fois par jour (1 liaison le dimanche et 2 à 3 liaisons les jours ouvrés) et est essentielle au désenclavement du territoire, selon les personnes interrogées au cours de l'étude. Il est alors crucial de pouvoir relier ses pôles d'intérêt au reste des communes.

La région attire aussi en tant que lieu touristique avec plusieurs itinéraires de randonnées la traversant : GR400, Via Arverna (en direction de Saint-Jacques-de-Compostelle), etc. La station de ski du Lioran est elle

quasi attractive pour les habitants du territoire
Schéma communautaire des mobilités
Pôles générateurs de flux



La ville d'Aurillac représente le cœur de la CABA et est attractive pour tout le territoire d'un point de vue scolaire, économique et touristique. Elle agit comme pôle de services, d'emplois et de soins majeurs à l'échelle du Cantal. Son aéroport est également un levier d'attractivité du territoire pour les déplacements.

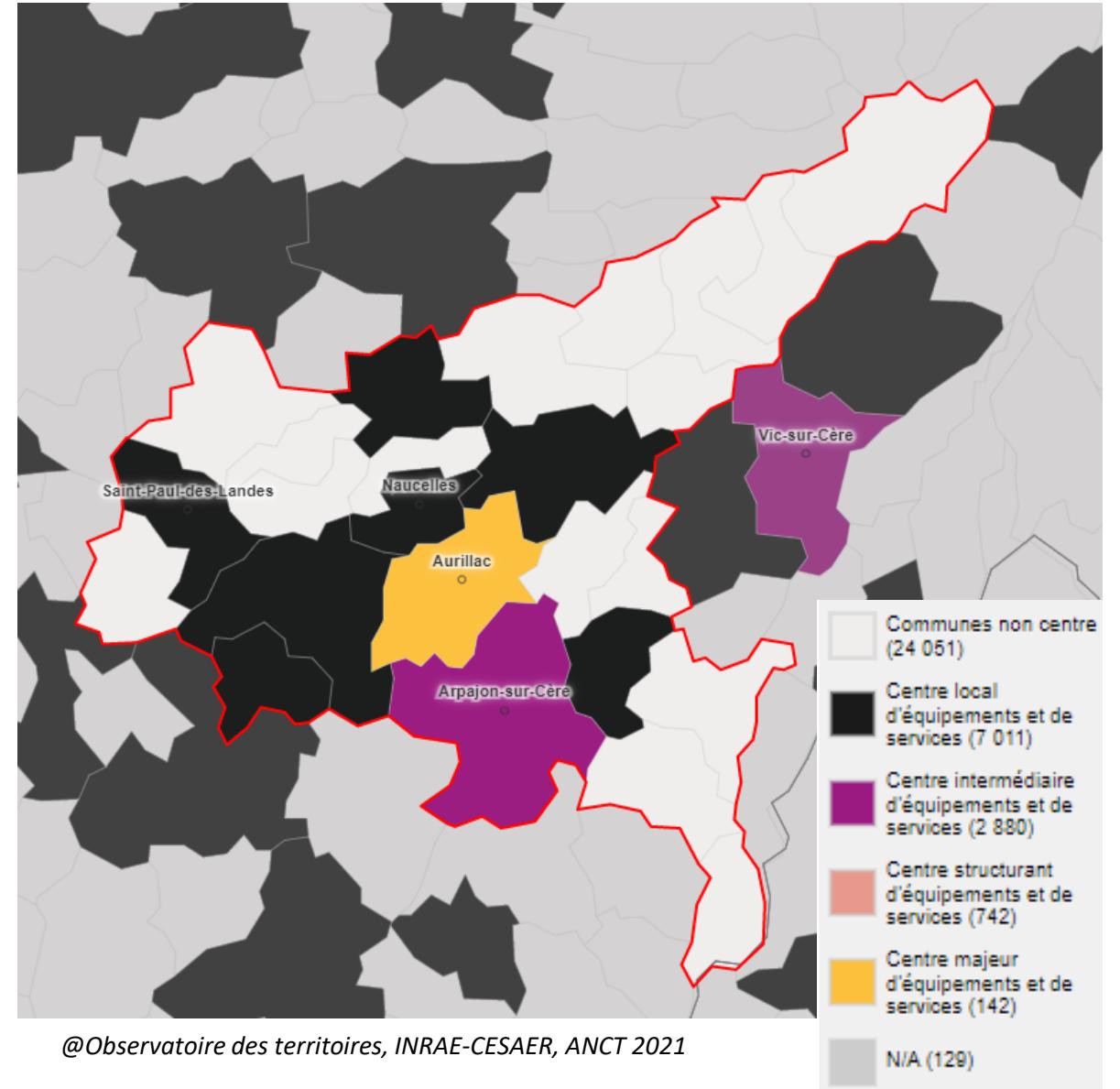
Principaux pôles générateurs de flux

Le niveau d'équipement des communes

La Communauté d'Agglomération du Bassin d'Aurillac présente 4 typologies de commune au regard du niveau d'équipement.

L'indicateur des niveaux de centres d'équipements et de services est issu des travaux de l'étude "Centralités : comment les identifier et quels rôles dans les dynamiques locales et intercommunales ?" qui a été réalisée par l'INRAE-CESAER en partenariat avec l'ANCT en 2019.

- Le **centre majeur d'équipements et de services** qui est la ville d'Aurillac. Cette typologie représente les villes qui concentrent des services les plus rares comme des spécialités médicales, tribunaux, établissements universitaires, etc. **Au niveau du Cantal, Aurillac est la seule ville qui soit considérée centre majeur d'équipements.**
 - ⇒ Une ville au rayonnement départemental, qui s'explique par son rôle de préfecture dans le Cantal, ce qui implique des flux importants à sa destination, quel qu'en soit le type.
- Le **centre intermédiaire d'équipements et de services** représenté par la ville d'Arpajon-sur-Cère, foyer d'activités du quotidien avec plusieurs offres de commerces et de services.
 - ⇒ Une vie locale et économique forte qui attire les communes voisines et agit comme un relais aurillacois.
- Les **centres locaux d'équipements et de services** avec une offre restreinte d'équipements et de commerces de proximité : Saint-Paul-des-Landes, Ytrac, Sansac-de-Marmiesse, Naucelles, Jussac, Saint-Simon et Vézac.
 - ⇒ Il s'agit des communes sous le programme des « petites villes demain ». Elles se centrent autour d'une vie locale interne et accessible pour les villages limitrophes.
- Les **communes non centres**, il s'agit de communes à l'habitat dispersé et très peu dense. Elles présentent sur le territoire une typologie agricole ou d'ortoir.



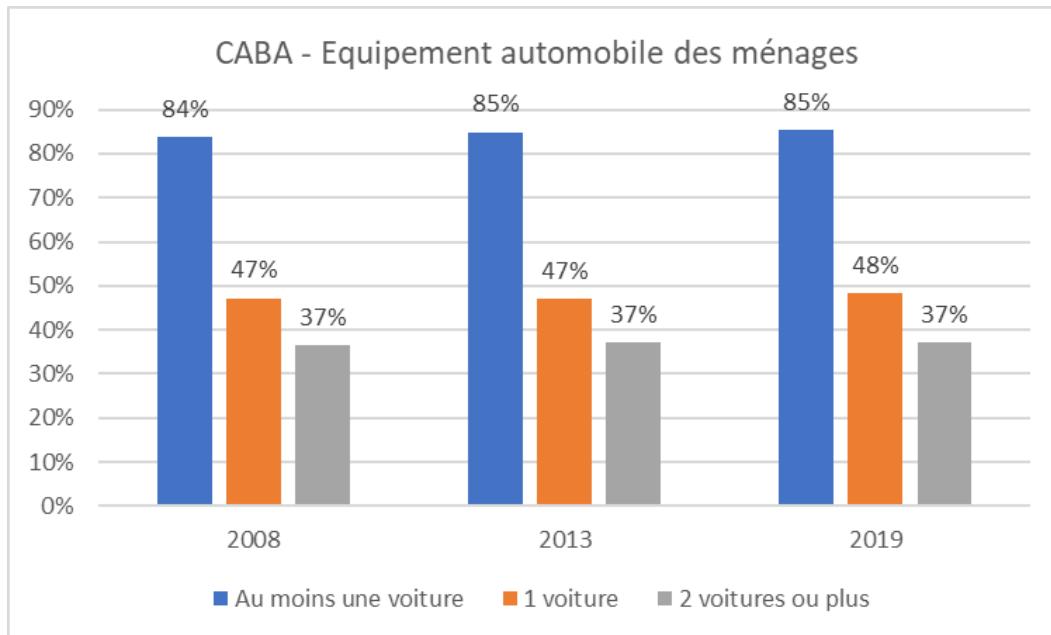
@Observatoire des territoires, INRAE-CESAER, ANCT 2021

Les pratiques de déplacement

Motorisation de la population

Près de **85% des ménages de la CABA possèdent au moins 1 voiture** et 37% possèdent 2 voitures ou plus. Le taux de motorisation est plus faible sur la commune d'Aurillac qui s'explique par la présence d'alternatives à la voiture (transports urbains, train, vélo), la proximité des services et la structure de sa population.

La motorisation plus forte de la périphérie d'Aurillac s'explique par la présence de ménages avec enfants.

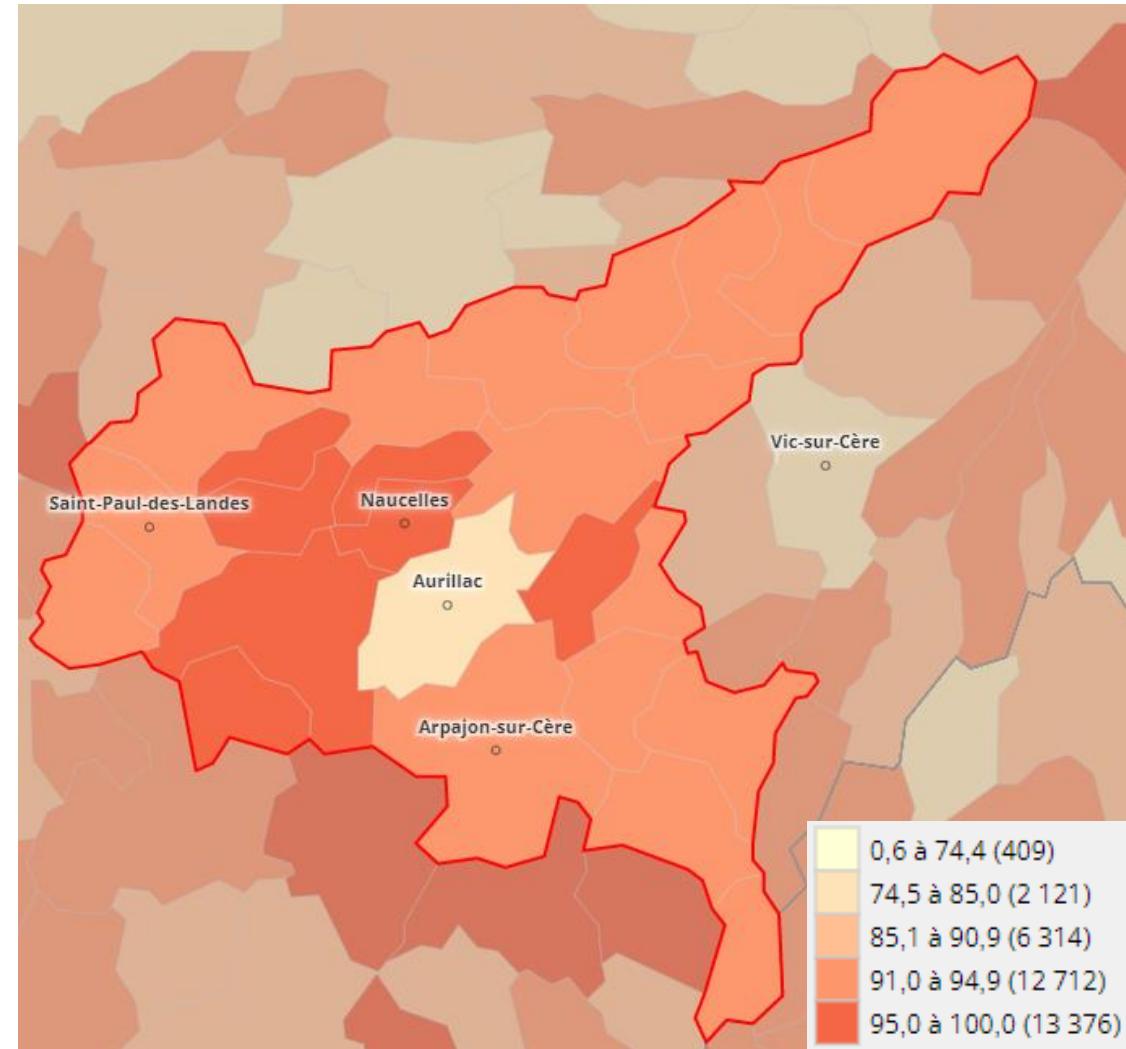


Source : Insee

La ruralité du territoire est vectrice de nombreux déplacements réalisés pour la plupart en voiture, notamment pour les communes excentrées des pôles d'emplois et de services.

Le taux de motorisation implique les nombreux flux réalisés en voiture pour les trajets domicile-travail.

1 Part des ménages ayant au moins 1 voiture (%) 2019 ▼



Source : Insee

L'emploi et l'activité économique

Les zones d'activités économiques

La CABA est un territoire résidentiel mais aussi économique. La vie économique se concentre sur quelques zones d'activités et le centre d'Aurillac et **représente près de 26 000 emplois pour 22 000 actifs occupés.**

L'emploi occupé est divisé de la manière suivante : près de 60% dans le secteur privé et près de 30% dans le domaine public.

Le tissu économique local de la CABA se concentre principalement autour de **l'emploi tertiaire** (80% de l'emploi local) **avec la présence à Aurillac des administrations locales et départementales**, ainsi que la présence de son pôle de santé et d'une **économie servicielle** importante.

L'emploi secondaire (17,3% de l'emploi local) est aussi représenté sur le territoire avec 6 zones d'activités réparties sur le territoire :

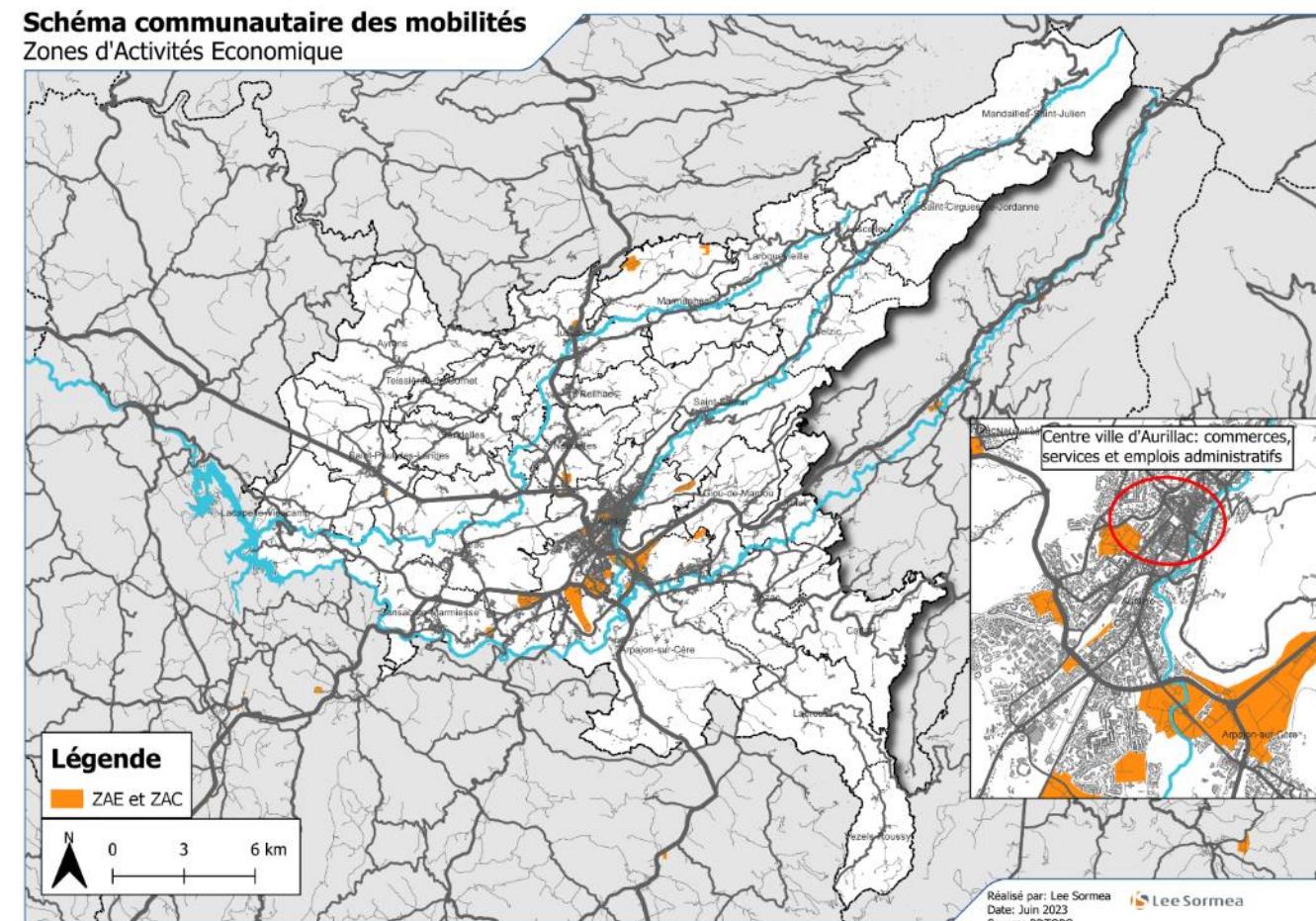
- ZAE de Saint-Paul-des-Landes
- ZAE de Jussac
- Parc d'activités de Tronquières
 - Baradel – Le Garric
 - Baradel – Le Bousquet
 - Pôle immobilier d'entreprises
 - Aéroport d'Aurillac
- ZAC des Quatre-Chemins
- ZAC du Puy d'Esban
- ZAC de la Sablière

Ces lots de zones d'activités sont aujourd'hui complets, il n'est pas prévu d'extensions, hors emprises déjà délimitées. Seule la ZAC de la Sablière possède encore une réserve de foncier dont la taille est aujourd'hui

indéfinie à cause des contraintes environnementales du secteur.

Des commerces plus ou moins nombreux (alimentaires notamment) sont aussi présents dans les centres des communes relais. On retrouve également 267 commerces à Aurillac en 2021.

Une partie du tissu économique est également portée par l'agriculture. On trouve aussi 448 exploitations agricoles dont 56 sont à Arpajon-sur-Cère.



L'emploi et l'activité économique

Travailler sur la CABA

Les établissements économiques sur la CABA se distinguent par leurs effectifs de salariés. On retrouve peu de grands employeurs sur le territoire. La répartition connue est la suivante :

- 0 ou inconnu -> 2 800 établissements
- 1 à 9 salariés -> 1 130 établissements
- 10 à 19 salariés -> 143 établissements
- 20 à 49 salariés -> 83 établissements
- 50 à 99 salariés -> 29 établissements
- 100 à 249 salariés -> 13 établissements
- Plus de 250 salariés -> 4 établissements

Une grande partie des actifs du territoire vivent et travaillent dans deux communes différentes. Ces **navetteurs représentent 53,1% des actifs (ANCT, 2019)**.

D'après l'Observatoire des Territoires, **le temps moyen de trajet domicile-travail de la CABA est de 15,6 minutes**. Le temps varie peu selon la catégorie socio-professionnelle : au maximum 19,4 minutes pour les cadres et au minimum 9,8 minutes pour les agriculteurs exploitants.

La distance moyenne est de 12,6 km. Là encore, les variations sont assez faibles : au maximum les cadres parcourent en moyenne 16,5 km pour se rendre au travail et au minimum les agriculteurs exploitants parcourent 10,2 km.

La CABA possède un véritable pouvoir attractif concernant l'emploi. **Son territoire est pourvoyeur d'emplois à grande échelle avec un taux de concentration de 116 emplois pour 100 actifs occupés**.

Ces différents constats démontrent une première tendance des flux qui

circulent sur la CABA :

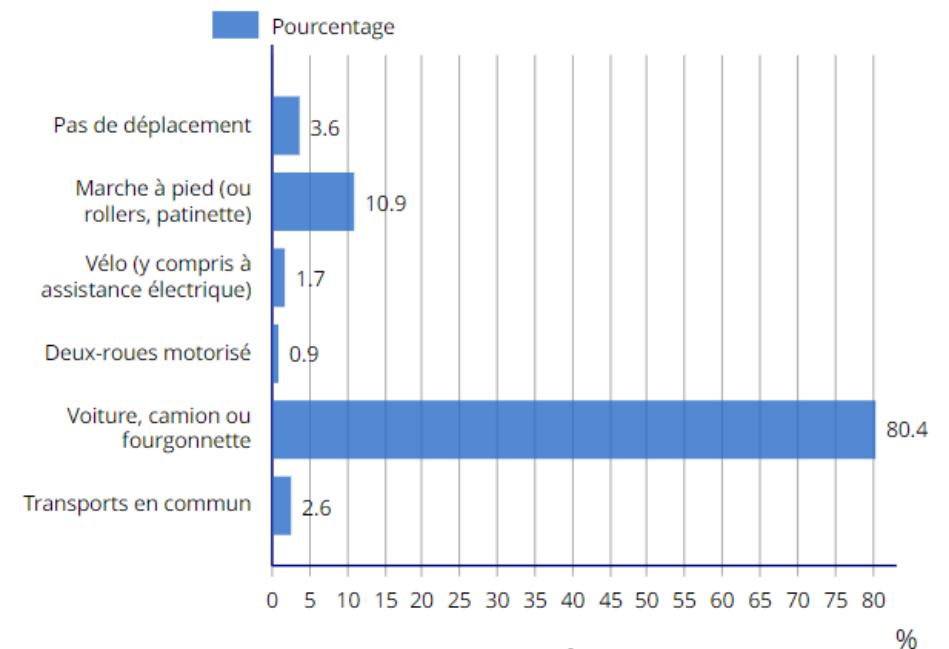
- **Des flux internes importants entre lieu d'emploi et lieu de résidence des habitants ;**
- **Des flux d'échanges avec des salariés en provenance d'autres territoires.**

La carte ci-après montre les flux d'échanges, supérieurs à 50 véhicules/jour, avec les territoires voisins et au-delà (Clermont-Ferrand et Paris). Ainsi, on présume que près de 18% des emplois sont occupés par des personnes extérieures au territoire et que 7% des actifs occupés du territoire travaillent à l'extérieur.

Ainsi, un déficit de 1 000 salariés est visible sur la CABA au regard des emplois et des flux visibles.

Ces flux sont principalement effectués en voiture qui représente plus de 80% de la part modale des déplacements domicile-travail. La marche à pied est ensuite la plus sollicitée avec près de 11% avec des constats variables sur les communes. Aurillac concentrant le plus d'emplois, la marche à pied y est plus forte dans ce type de déplacement.

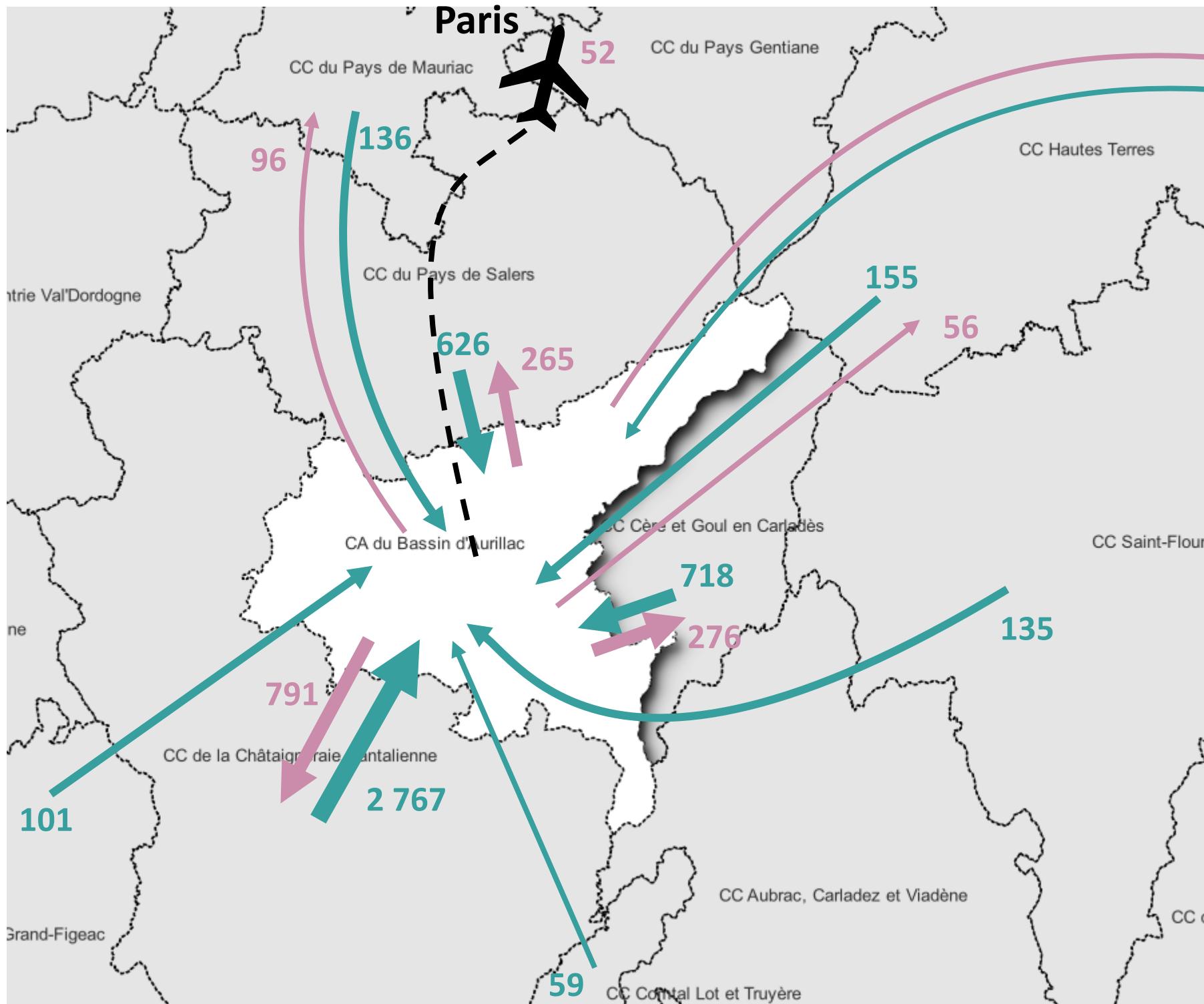
ACT G2 - Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2019



Source : Insee

Principaux flux - navetteurs domicile-travail

Les données ici présentées sont issues de l'observatoire national des territoires. Les flux présentés sont ceux supérieurs à 50 trajets.



60 % des entrées dans la CABA proviennent de la CC de la Châtaigneraie Cantalienne, 15% de la CC Cère et Goul en Carladès et 13% de la CC du Pays de Salers.

Au contraire, le pôle d'emploi majeur extérieur pour les actifs occupés de la CABA est également la CC de la Châtaigneraie Cantalienne avec 50%.

La CABA est un vrai pôle d'emploi à l'échelle du bassin de vie générant des flux domicile-Travail essentiellement à destination de la CABA et d'Aurillac.

Principaux flux - navetteurs domicile-travail

Les flux internes domicile - travail

La ville d'Aurillac concentre le plus d'emplois sur le territoire avec de nombreuses zones d'activités économiques, un centre-ville commerçant, l'Hôpital ou encore les administrations départementales et régionales.

Au-delà des flux présentés précédemment qui concernent les échanges avec les territoires voisins, une très grande partie des emplois d'Aurillac sont occupés par des résidents de la CABA.

La carte ci-après montre par échelle graduée de couleur, les flux à destination d'Aurillac, seulement ceux de plus de 50 trajets sont représentés.

Avec pour les plus notables les flux suivants à destination de Aurillac :

- 1 879 depuis Arpajon-sur-Cère, ce qui représente 65 % des actifs de la commune
- 1 339 depuis Ytrac, ce qui représente 66 % des actifs de la commune
- 625 depuis Naucelles, ce qui représente 64 % des actifs de la commune
- 565 depuis Jussac, ce qui représente 61 % des actifs de la commune
- 380 depuis Saint-Paul-des-Landes, ce qui représente 50 % des actifs de la commune
- 360 depuis Saint-Simon, ce qui représente 72 % des actifs de la commune
- 350 depuis Sansac-de-Marmiesse, ce qui représente 55 % des actifs de la commune
- 343 depuis Reilhac, ce qui représente 73 % des actifs de la commune
- 327 depuis Vézac, ce qui représente 54 % des actifs de la commune

Les flux sont donc importants à destination d'Aurillac. Les trajets domicile-travail représentent plus de **13 000 trajets réalisés en voiture** depuis les communes de la CABA, mais aussi depuis Aurillac, elle-même pour moitié.

La carte ci-après, montre également les opportunités de mobilité

alternative à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail.

Elles ont été calculées à partir de plusieurs indicateurs :

- Les flux à destination de Aurillac réalisés en voiture
- Les possibilités de déplacement actuelles :
 - Attrait des lignes de transport STABUS et Région qui desservent la commune
 - Desserte de la commune en TER
 - Aménagement cyclable pour relier Aurillac ou possibilité de mise en œuvre suivant la distance, le relief, le trafic...
 - Le covoiturage :
 - Proximité d'une départementale qui peut supporter la mise en place d'une ligne de covoiturage dynamique ou des aménagements de parkings...
 - L'autostop ou le covoiturage informel dans les communes les plus excentrées et les moins habitées
 - Les projets de développement des communes et Petites Villes de Demain.

A partir de ces indicateurs, nous avons évalué, quelles solutions de déplacement alternatif se présentent à chaque commune pour limiter l'usage de la voiture.



Le train



Le covoiturage informel



La marche à pied



Le covoiturage organisé



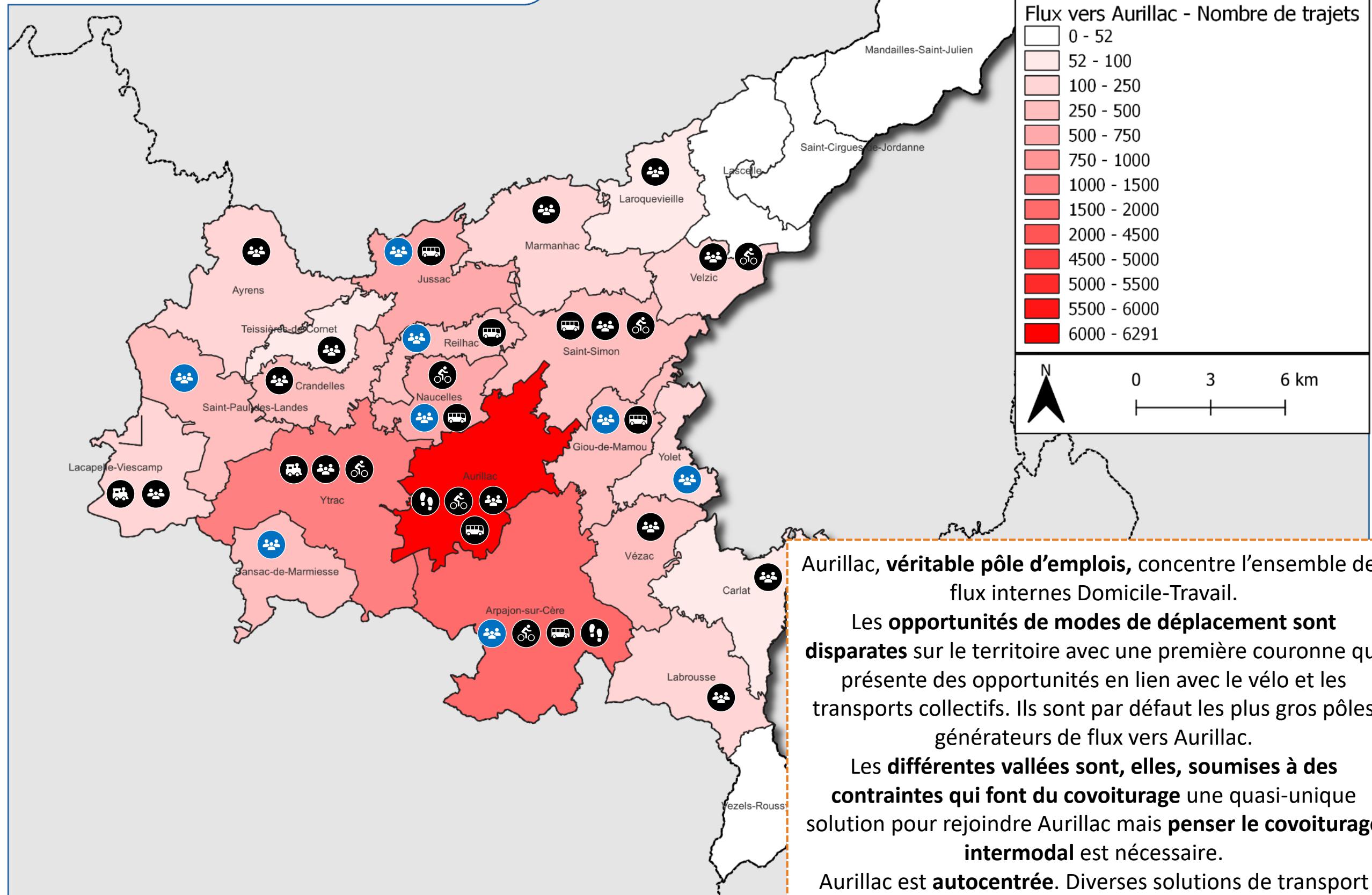
Le vélo



Le transport en commun

Schéma communautaire des mobilités

Flux vers Aurillac - Trajets journaliers



Aurillac, véritable pôle d'emplois, concentre l'ensemble des flux internes Domicile-Travail.

Les opportunités de modes de déplacement sont disparates sur le territoire avec une première couronne qui présente des opportunités en lien avec le vélo et les transports collectifs. Ils sont par défaut les plus gros pôles générateurs de flux vers Aurillac.

Les différentes vallées sont, elles, soumises à des contraintes qui font du covoiturage une quasi-unique solution pour rejoindre Aurillac mais penser le covoiturage intermodal est nécessaire.

Aurillac est autocétrée. Diverses solutions de transport sont alors perceptibles.

Principaux flux - navetteurs domicile-travail

Moyen de déplacement pour se rendre au Travail

Territoire	Voiture	TC	Deux-roues motorisé	Vélo	Marche à pied	Pas de transport
Aurillac	66,2%	4,6%	1,3%	3,1%	21,1%	3,6%
Arpajon-sur-Cère	88,7%	2,4%	0,7%	1,6%	3,3%	3,3%
Ytrac	93,3%	0,6%	0,4%	0,3%	2,3%	3,1%
Jussac	92,5%	0,9%	0,4%	0%	3%	3,1%
Mandailles-Saint-Julien	73,5%	3,1%	0%	0%	5,1%	18,4%

Répartition des modes de transport pour les trajets au travail selon la commune.

@Insee, Recensement de la population (RP), exploitation principale

On constate que la **voiture** est le principal moyen de se rendre au travail dans la CABA. Cela est surtout marqué pour les communes les plus éloignées d'Aurillac où l'utilisation du vélo, du deux-roues ou des transports en commun diminue. La part modale des déplacements en TC est globalement assez faible à moins de 4% hors Aurillac. La part modale de marche à pied est importante dans la ville d'Aurillac étant donné son positionnement comme pôle d'emploi et urbain de la collectivité avec 21,1%.

Les communes les plus rurales, excentrées d'Aurillac, présentent des flux de déplacement moins importants avec des actifs qui n'ont recours à aucun mode de déplacement pour se rendre au travail. Cela peut s'expliquer par le fait que ces habitants sont en partie des agriculteurs. Ainsi, les besoins sur ces communes sont plus mesurés quant au domicile-travail.

Les flux domicile <-> travail en interne à la CABA sont concentrés sur Aurillac. La voiture est le mode de déplacement privilégié pour se rendre au travail. **Les besoins en déplacement se concentrent sur la première couronne.**

Principaux flux - navetteurs domicile-études

Les Flux Domicile - Etudes

Les données Insee permettent de mettre en avant les principaux flux de déplacement pour le motif Domicile-Etudes. Seuls les flux >100 à l'échelle des communes et les flux >200 à l'échelle des intercommunalités sont représentés.

À l'échelle des **intercommunalités**, les principaux flux sont :

- CC de la Châtaigneraie Cantalienne -> CABA : 952 flux, dont 139 en études supérieures
- CC Cère et Goul en Carladès -> CABA : 267 flux
- CC du Pays de Salers -> CABA : 216 flux, dont 60 en études supérieures
- CABA -> Clermont Auvergne Métropole : 94 flux pour les études supérieures

A l'échelle des **communes**, les principaux flux sont :

- Arpajon sur Cère -> Aurillac : 587 flux, dont 99 pour les études supérieures
- Ytrac -> Aurillac : 542 flux, dont 72 pour les études supérieures
- Naucelles -> Aurillac : 55 flux pour les études supérieures

Au-delà des flux affichés par l'INSEE et l'observatoire des territoires, les entretiens et les ateliers de concertation montrent **une pratique de déplacement vers la métropole de Toulouse pour les études supérieures.**

L'ensemble des flux recensés sont tournés vers Aurillac notamment en lien avec la présence de plusieurs établissements scolaires (lycées, lycée agricole, lycée professionnel...).

Ces données de flux, qu'ils soient pour les études ou le travail, mettent en avant les **échanges entre la CABA et les EPCI voisins notamment les CC de la Châtaigneraie Cantalienne, Cère et Goul en Carladès et du Pays de Salers.**

Les projets du territoire

Au-delà des relevés préalablement établis, il faut également questionner le devenir du territoire et de ses voisins d'un point de vue démographique et résidentiel et de la mobilité. Les différents projets urbains reconnus sont listés ci-dessous.

Projets immobiliers

- Hameau de Lascaux : développement d'une trentaine de lots
- Hameau des 4 chemins à Naucelles : développement d'une trentaine de lots
- Belbex : 70 logements route du Collet
- Baradel : 100 logements, une mixité des fonctions est en réflexion sur ce projet
- Le Bousquet à Arpajon-sur-Cère: bailleur social qui démarche pour 60 logements

Projets de déviation routière

Impacts en proximité du territoire

- Déviation d'Aurillac entre RD922 et RD45 – 3 fuseaux définis
- Plan de circulation de Vic-sur-Cère – en cours
- Déviation de Laroquebrou

Impacts plus limités

- Déviation de Murat
- Déviation de Mauriac
- Déviation de Maurs – 3 fuseaux définis

Mise en place de 12 bornes de recharge rapide dans le CANTAL

Principalement à destination des usagers en transit sur le département,

dans le cadre de l'appel à manifestation de la Région du plan de Relance, le SDE15 a complété le maillage territorial.

Dispositif petites villes de demain

7 communes de la CABA sont concernées par le dispositif Petites Villes de Demain : Jussac, Ytrac, Sansac-de-Marmiesse, Saint-Paul-des-Landes, Naucelles, Saint-Simon et Vézac. L'objectif est d'améliorer les conditions de vie des habitants de ces communes en agissant sur plusieurs leviers : commerces de proximité, mobilité, numérique, accès aux services et à la culture,...

Nouvelle ligne SNCF

Mise en place d'un service Intercités de nuit pour relier Aurillac à Paris. Ce service de wagons-couchettes devrait être mis en place d'ici la fin 2023.

Projets Aurillacois

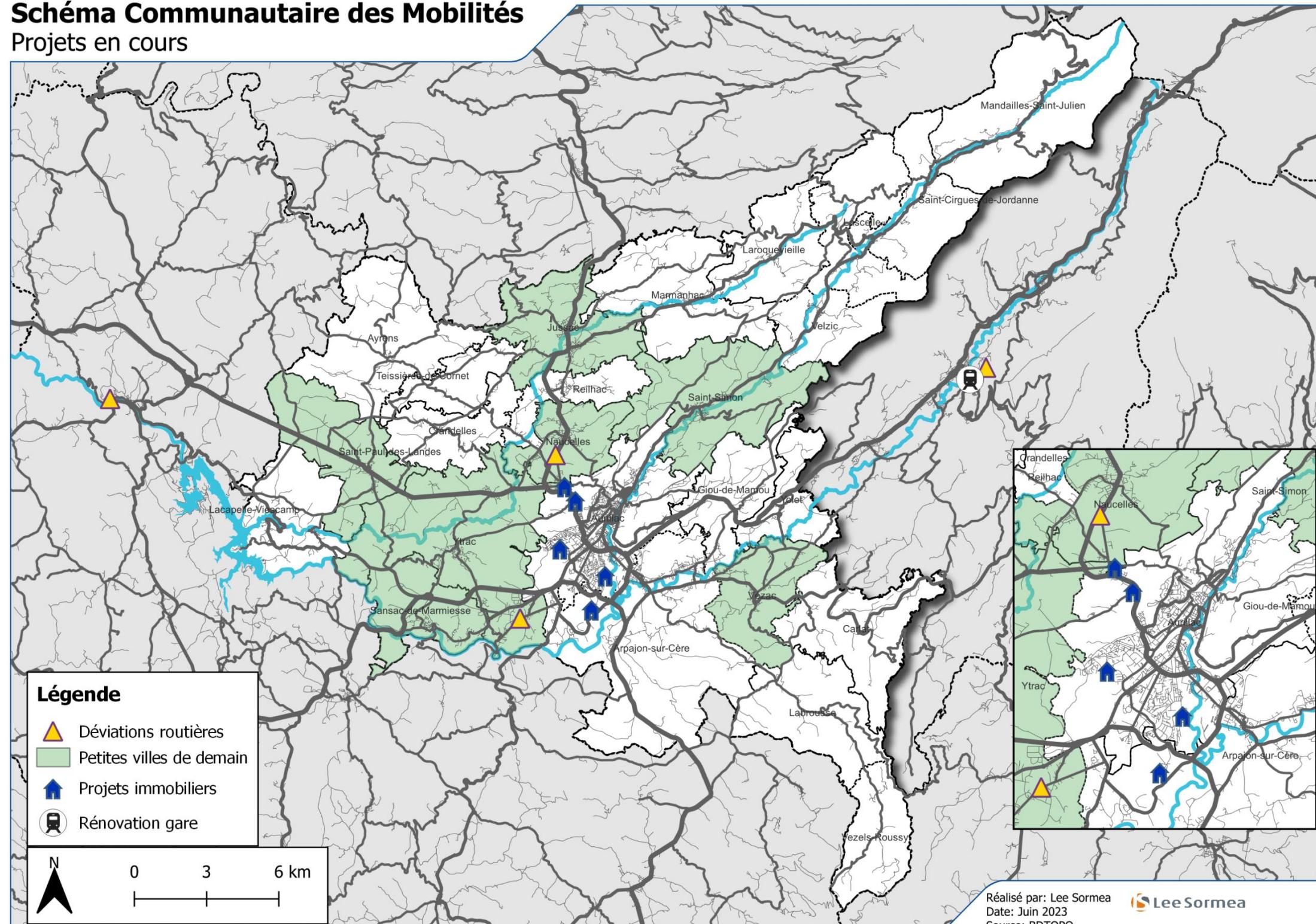
- Réfection de l'ancien collège Saint-Eugène avec le programme Action Cœur de Ville. Le projet actuel est de le transformer en logements multifonctionnels.
- Projet de parking relais à proximité du cimetière. Création d'un mini giratoire pour desservir le parking avec un bus

Projets touristiques

- Projet d'une voie multimodale à destination de tous les publics suivant deux itinéraires pour relier le barrage de Saint-Etienne-Cantalès au Puy Mary par la vallée de la Jordanne et le barrage à la station du Lioran – Projet avorté.
- Développement d'hébergements pour les pèlerins du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle.

Les projets du territoire

Schéma Communautaire des Mobilités Projets en cours



Les projets des EPCI voisins

Communauté de communes Cère et Goul en Carladès

- Travaux de la gare de Vic-sur-Cère pour aménager les abords de la gare et créer des liaisons modes doux avec le centre-bourg
- Projet de création d'une **voie de mobilité active** qui relierait Polminhac au Lioran en passant par d'anciens chemins ruraux si possible. Il est aussi envisageable d'aménager un passage en contrebas de la voie ferrée.



@Ventadour87, Philippe C



@Auvergne-destination.com

Région Auvergne-Rhône-Alpes

- Projet d'un parcours de traversée des volcans d'Auvergne

Communauté de communes Chataigneraie Cantalienne

- Projet du **Tour du Lac**. L'objectif est de créer 42 km d'aménagements pour modes doux ainsi que l'aménagement du viaduc SNCF afin d'assurer une balade autour du lac de Saint-Etienne Cantalès. Une liaison pourra être faite avec la via Arverna et la route de d'Artagnan.
- Une **étude de mobilité** est en cours dans la Chataigneraie Cantalienne



@Hauttes Terres
Tourisme

LES MOBILITÉS SUR LA CABA

- Maillage routier
- Le transport de marchandises
- Accidentologie
- Stationnement
- Le covoiturage
- Mobilité électrique et carburant alternatif
- Le réseau de transport régulier
- La location de vélo - Vélo'cab
- Les Cars Région
- Le réseau ferré
- Le PEI
- Le transport aérien
- Les aménagements cyclables
- La marche à pied
- Les itinéraires touristiques
- Démobilité
- Mobilité inclusive

Maillage routier

Route Nationale 122, RN122

La CABA est traversée par la RN122, un axe qui comporte plusieurs enjeux à différentes échelles :

Echelle régionale :

- Liaison entre la CABA et l'autoroute A75
 - Desserte des départements du Lot et de l'Aveyron
 - Lien privilégié pour se rendre à Clermont-Ferrand
- ⇒ Point d'entrée du territoire pour une grande partie du transit touristique et logistique.

Echelle territoriale :

- Axe très emprunté pour se rendre à Aurillac
- Desserte des différentes entreprises du territoire
- Lien privilégié pour se rendre à Figeac

Des bornes de recharge électrique se développent le long de cet axe.



@Caba.fr

Les voies structurantes

Plusieurs voies structurantes traversent la CABA: RD120, RD922, RD920, RD990.

Les navetteurs utilisent la RD922 pour venir depuis l'Est et le Nord. La RD922 accueille plus de **20 000 véhicules/jour**. La RN122 est, elle utilisée pour des arrivées de l'Est et du Sud. La RD120 fait le lien vers la Corrèze et la RD920 relie Montsalvy à Aurillac et permet de desservir Lyon et Rodez.

Les RD120, RD922 et RD920 sont avec la RN122 « voies de transport exceptionnel ».

Le réseau structurant départemental converge vers Aurillac pour répondre à la demande en déplacement, impliquant de nombreux déplacements effectués en voiture, notamment individuelle, qu'il faut maîtriser.

Les franchissements et ouvrages d'art

La CABA est traversée par **plusieurs rivières** : la Jordanne, la Cère et l'Authre. Des ponts sont prévus pour relier les rives comme par exemple pour la RN122 le pont Pompidou qui passe au-dessus de la Jordanne.

Ces ouvrages permettent d'atténuer les effets de coupures entre les territoires causés par le milieu naturel et les différents réseaux.

Des voies ferrées sont aussi présentes sur le territoire. Pour les éviter, on trouve des ouvrages d'art et des passages à niveau.

Ces infrastructures présentent des enjeux importants pour la sécurité lors du franchissement des voies.

Un **enclavement au niveau national** avec un réseau autoroutier éloigné à près de 2 heures.

Une composition géographique issue des ères glaciaires qui **fracture le territoire en vallées**.

Maillage routier

Le trafic routier

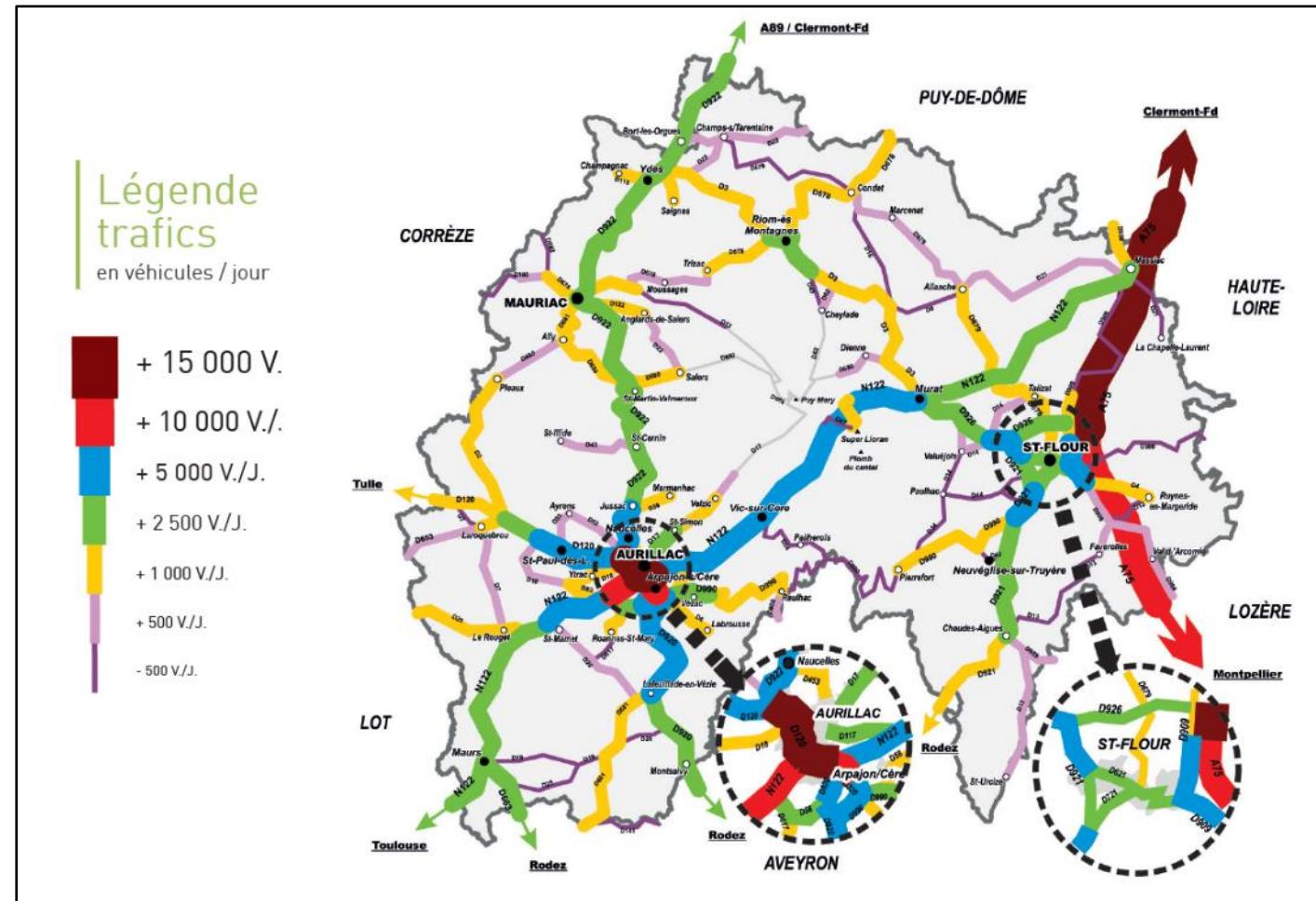
Le trafic tous véhicules est important sur le territoire de la CABA avec deux départementales et une nationale majeure qui permettent de relier la ville d'Aurillac aux autres communes avec un réseau en étoile.

La carte ci-contre est tirée de la plaquette de recensement de la circulation sur l'année 2021 du département du Cantal. On peut voir 3 niveaux de trafic qui permettent de hiérarchiser le réseau:

- Le réseau primaire avec les routes surlignées en bordeaux, rouge et bleu, correspondant à une circulation de plus de 5 000 véhicules par jour. Les routes concernées sont la N122, la D120, la D922 et la D9200.
- Le réseau secondaire avec les routes surlignées en vert et jaune correspondant à un trafic journalier compris entre 1 000 et 5 000 véhicules/jour.
- Enfin le réseau tertiaire où le nombre de véhicules ne dépasse pas 1 000 par jour est surligné en rose et violet.

Dans le reste du département, on retrouve du réseau primaire au niveau de St-Flour et au niveau de l'autoroute A75.

Aurillac concentre le trafic le plus conséquent du Cantal, avec des pics supérieurs à l'Autoroute A75.



@Pôle Déplacements et Infrastructures du Conseil Départemental du Cantal

Maillage routier

Le trafic routier

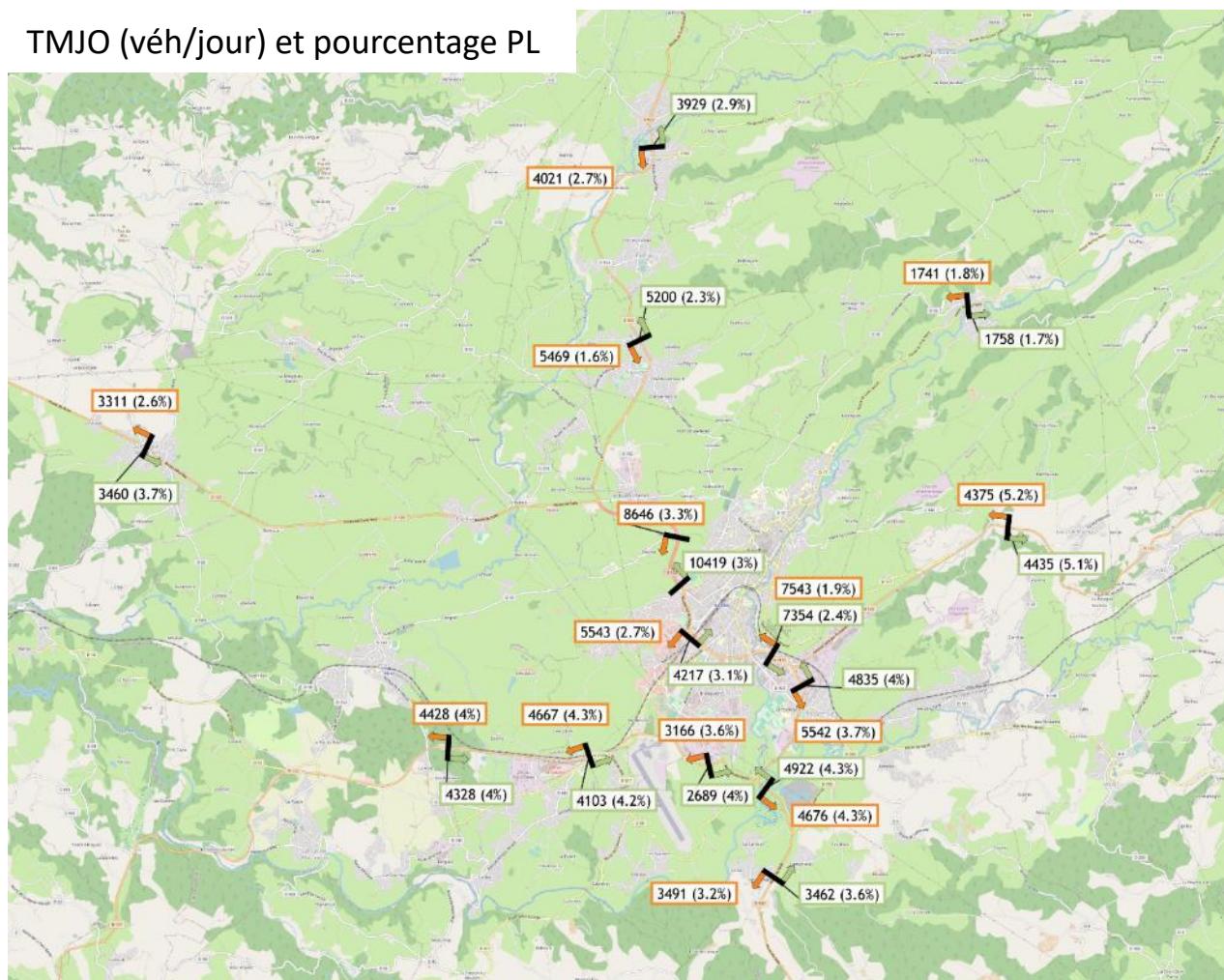
Une campagne de comptages a été réalisée fin juin sur le territoire de la CABA pour apprécier les flux sur le territoire.

Les cartes de représentation du trafic seront présentées de manière sectorielle. Elles indiqueront les flux journaliers et le pourcentage de trafic PL ainsi que les flux en heure de pointe du matin (HPM – 7H45 à 8h45) et en heure de pointe du soir (HPS – 17h à 18h).

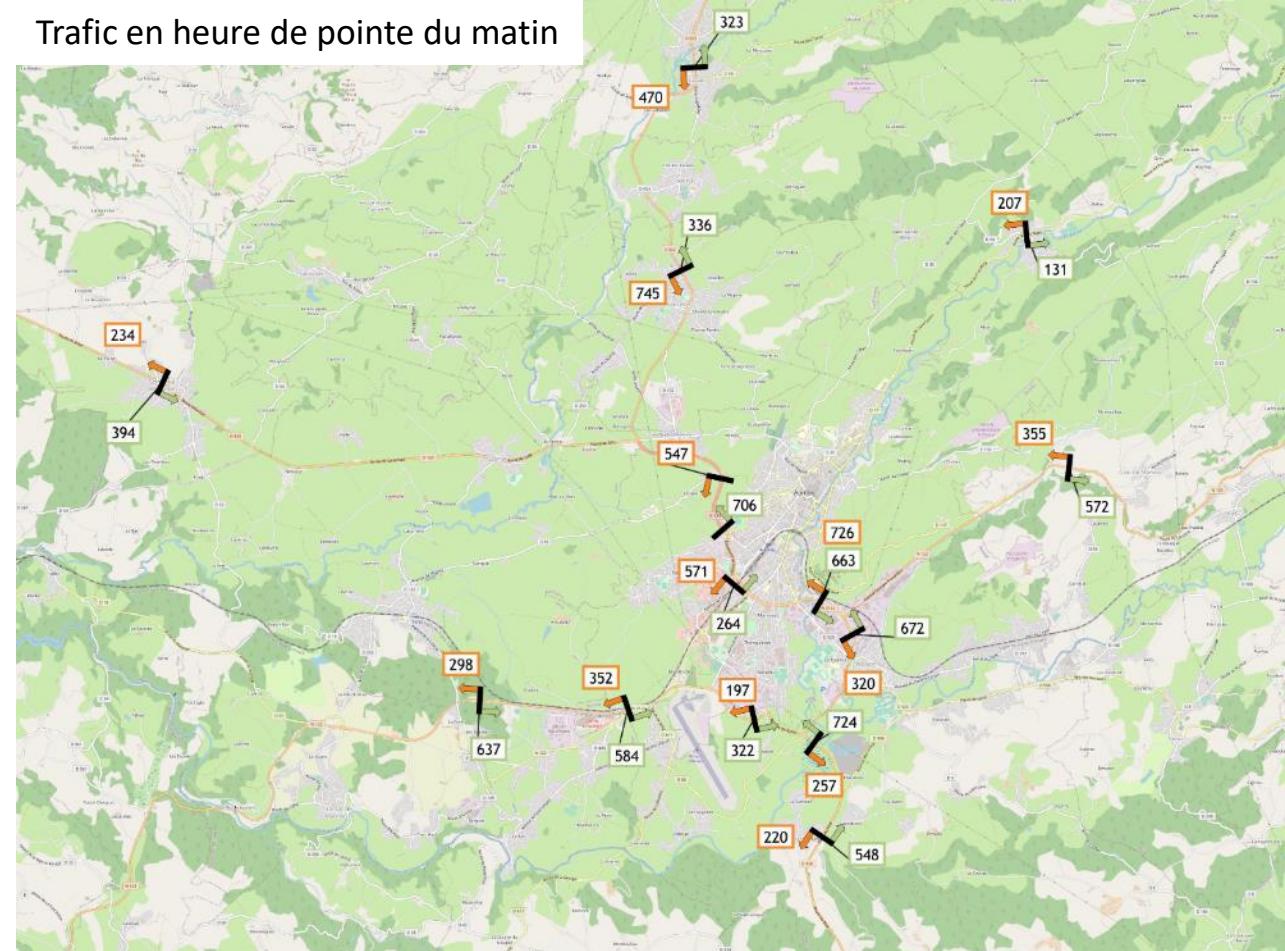
Le trafic sur les pénétrantes d'Aurillac

Le trafic est soutenu en direction d'Aurillac, notamment depuis la D922 et la CC Pays de Salers et la RN122 en lien avec la CC Chataigneraie Cantalienne.

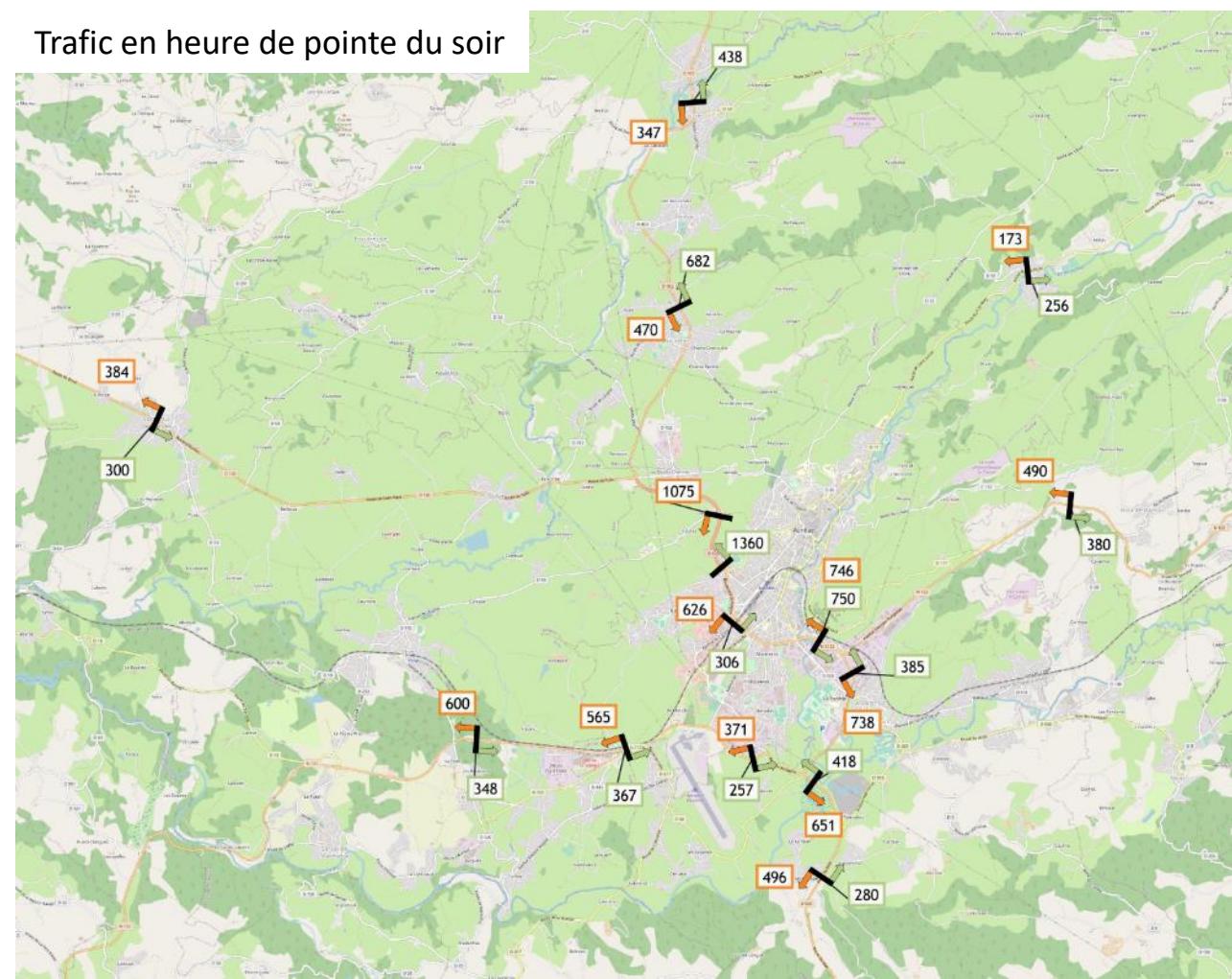
TMJO (véh/jour) et pourcentage PL



Trafic en heure de pointe du matin

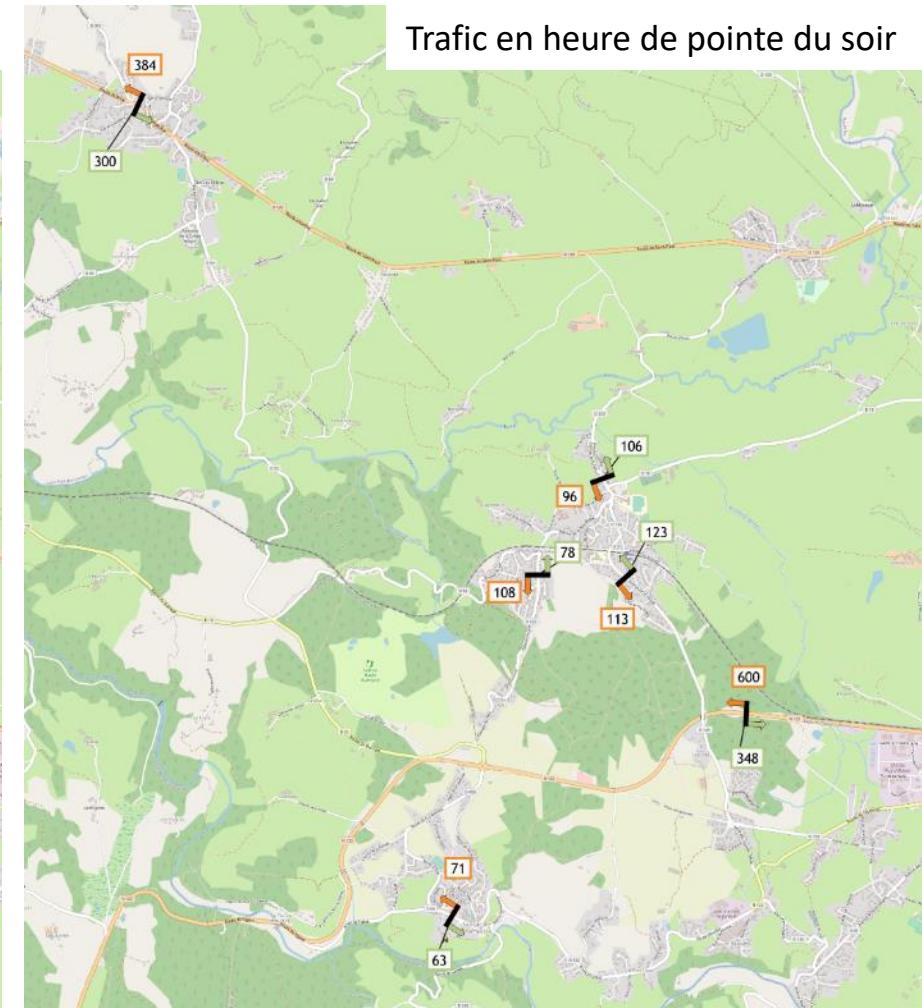
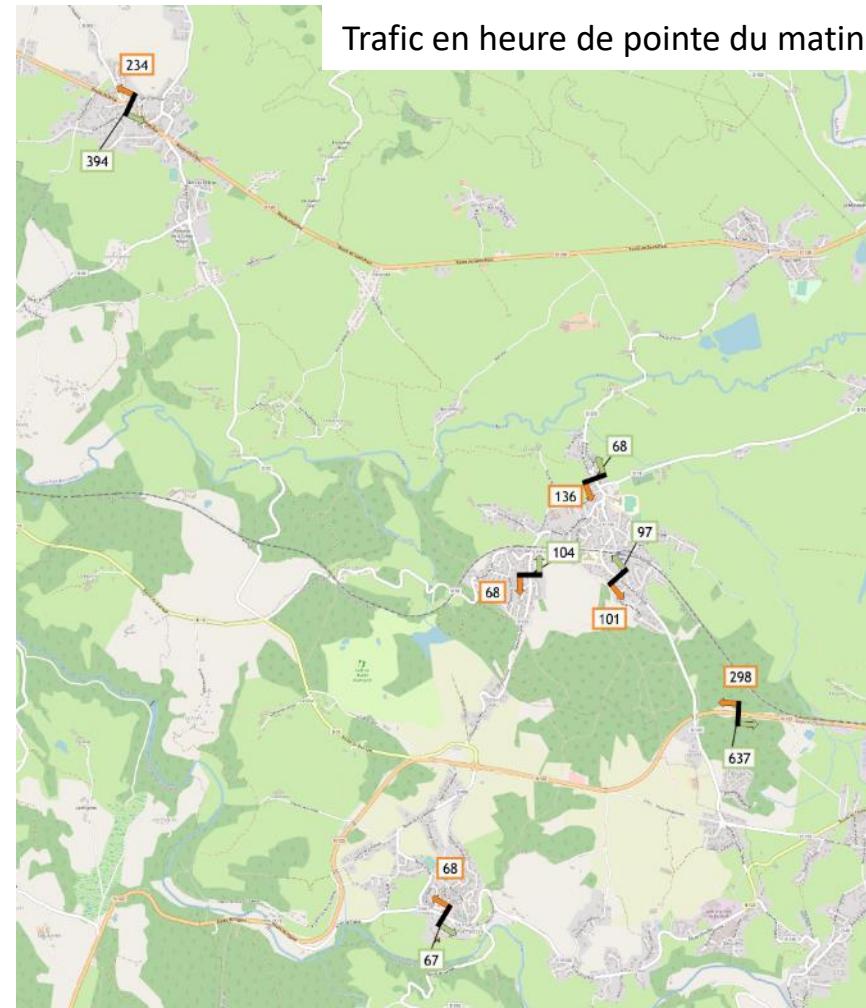
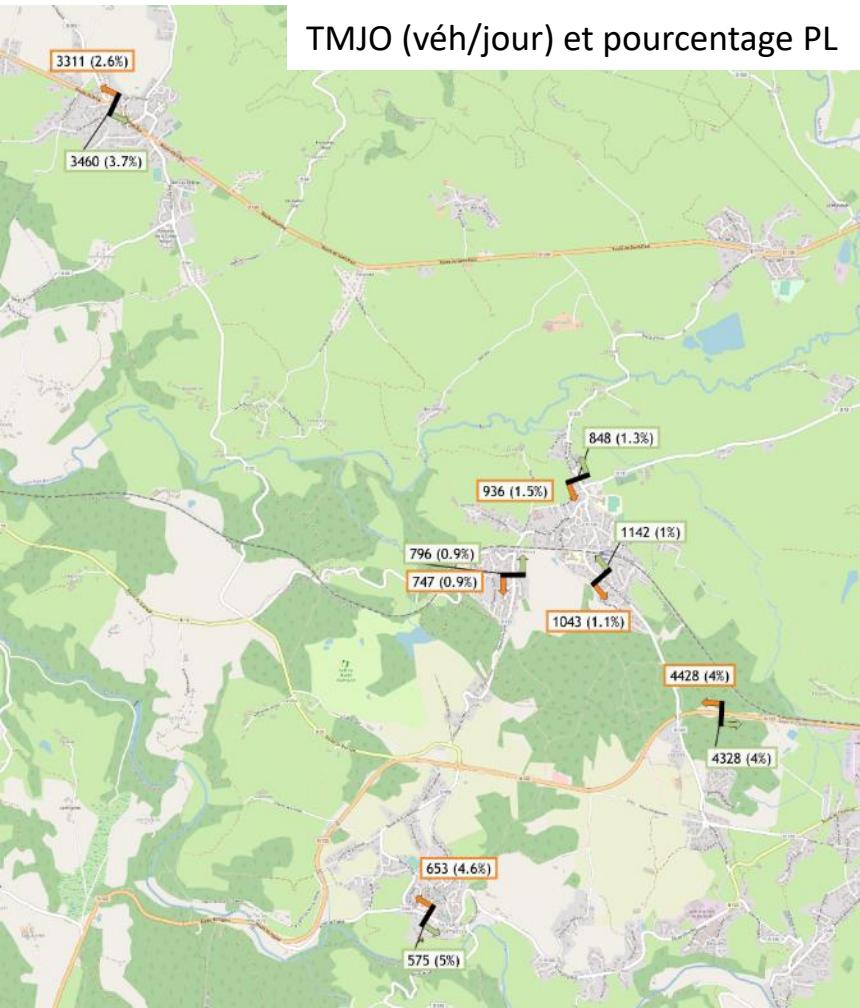


Trafic en heure de pointe du soir



Maillage routier

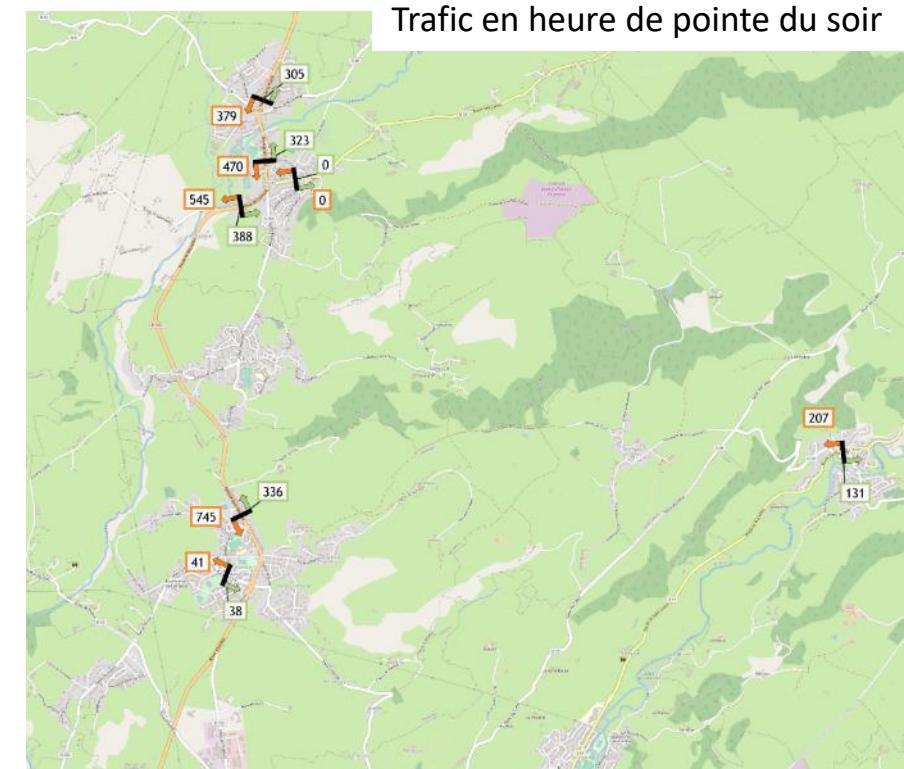
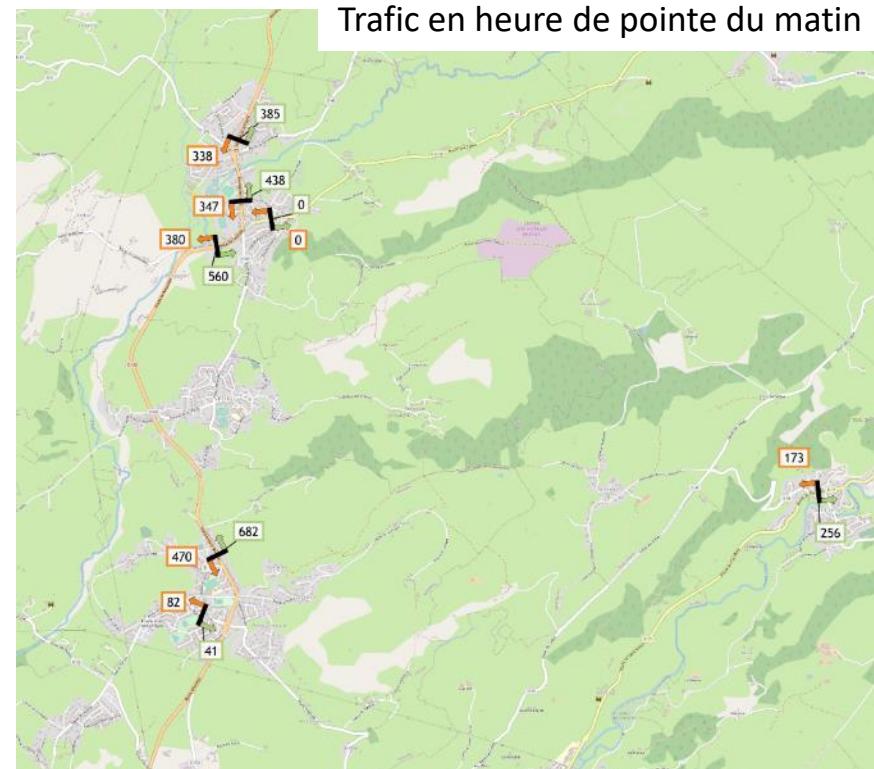
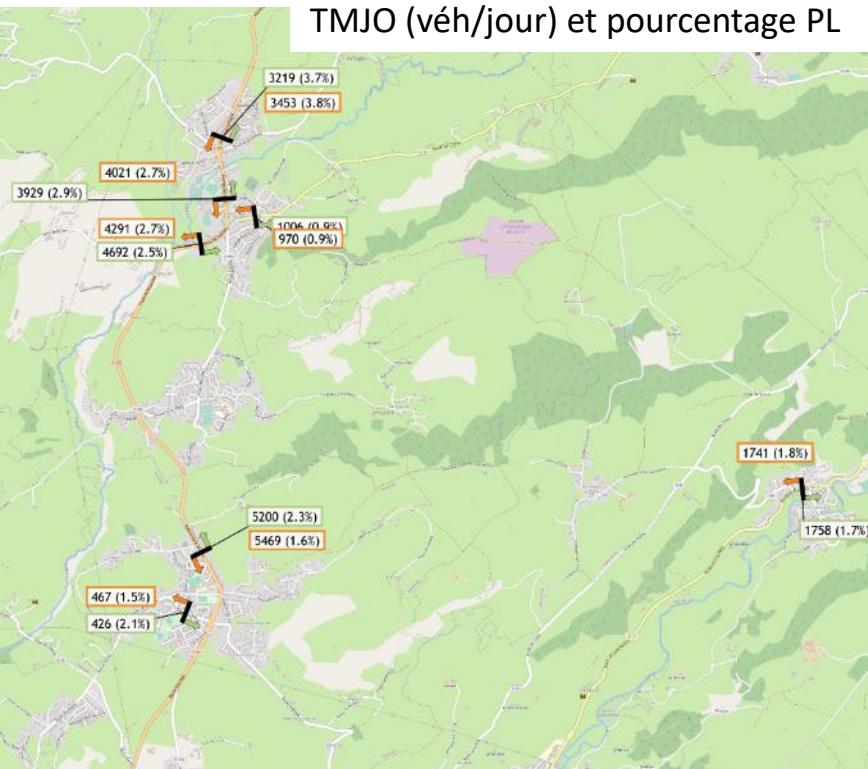
Le trafic sur l'Ouest de l'agglomération :



Trafic soutenu sur la RN122 en lien avec la CC Chataigneraie Cantalienne. La RN122 concentre un grand flux PL avec près de 200 PL par jour. Les habitants de Ytrac utilisent à la fois la RN122 pour se rendre à Aurillac et la D18. Les habitants de Sansac-de-Marmiesse utilisent également la RN122 pour se rendre à Aurillac mais aussi la route de Toulouse qui permet de rejoindre Aurillac depuis la ZAC de la Sablière. Le pourcentage de PL est assez important sur la commune de Sansac-de-Marmiesse.

Maillage routier

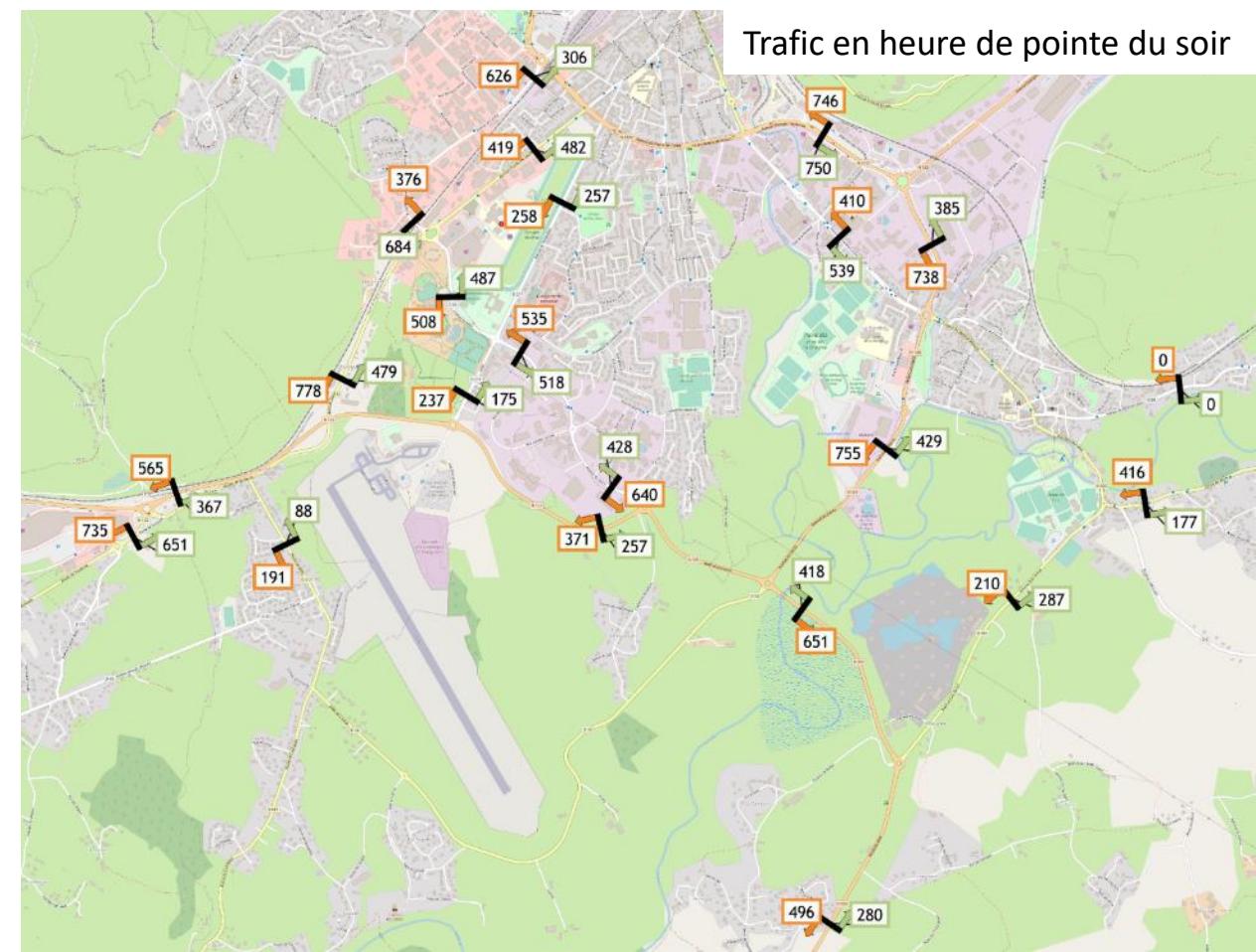
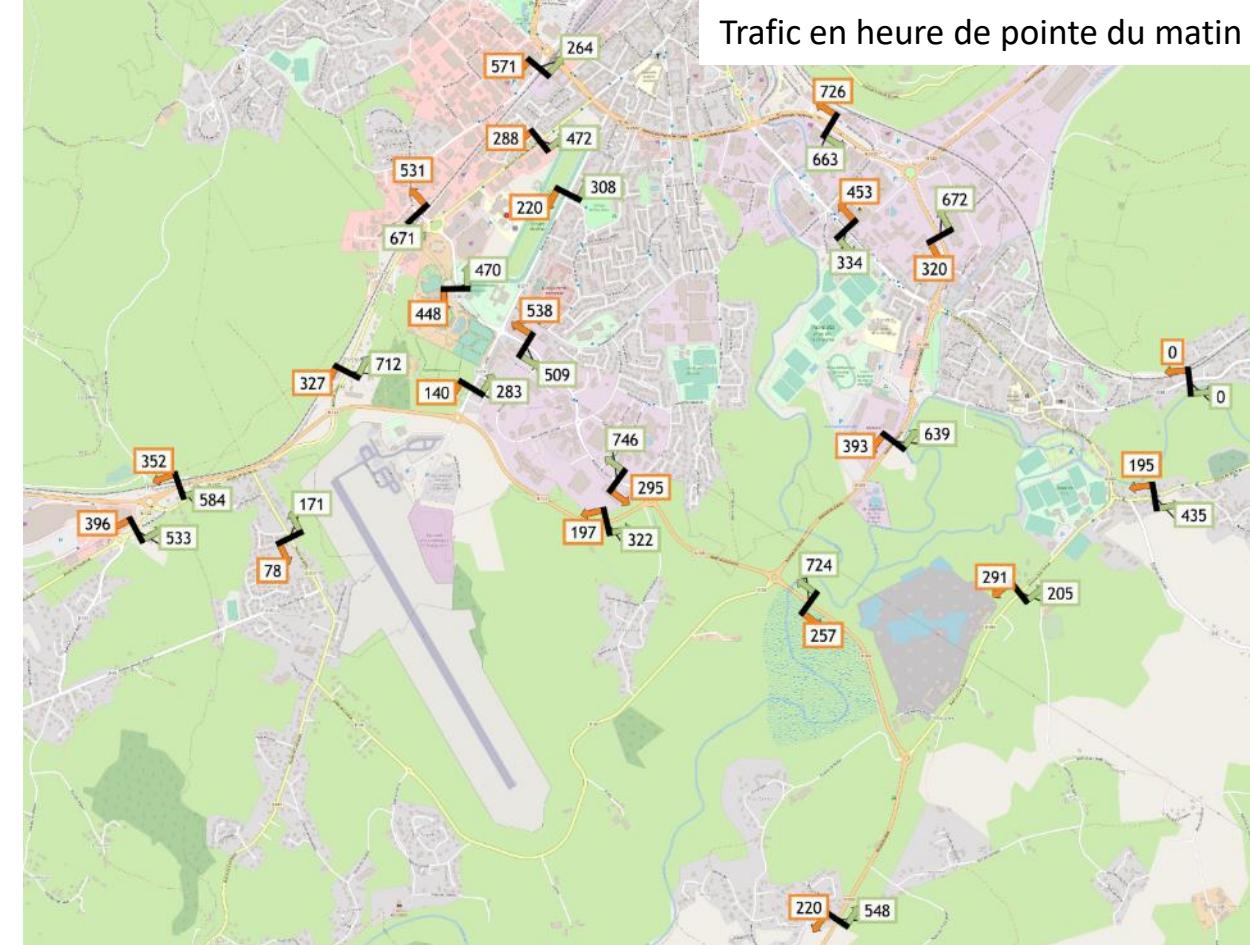
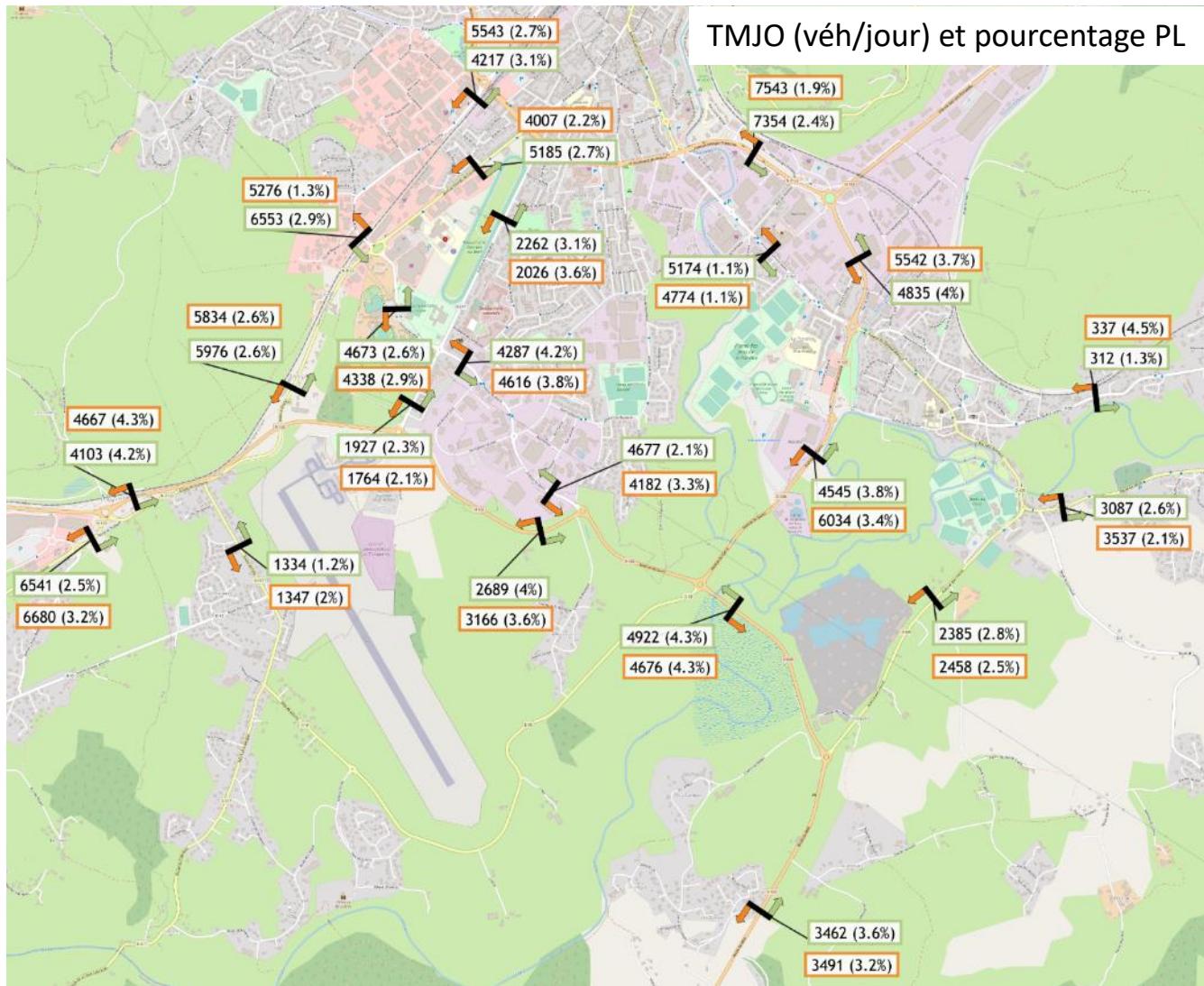
Le trafic sur le Nord de l'agglomération :



Un nombre important d'échanges avec la CC Pays de Salers depuis la RD922 avec un important trafic PL.
 La RD922 se charge sur les communes de Jussac, Reilhac et Naucelles de manière forte pour se diviser aux quatre chemins entre la RD120, RN2120 et la route de Verniols.

Maillage routier

Le trafic sur le Sud de l'agglomération :



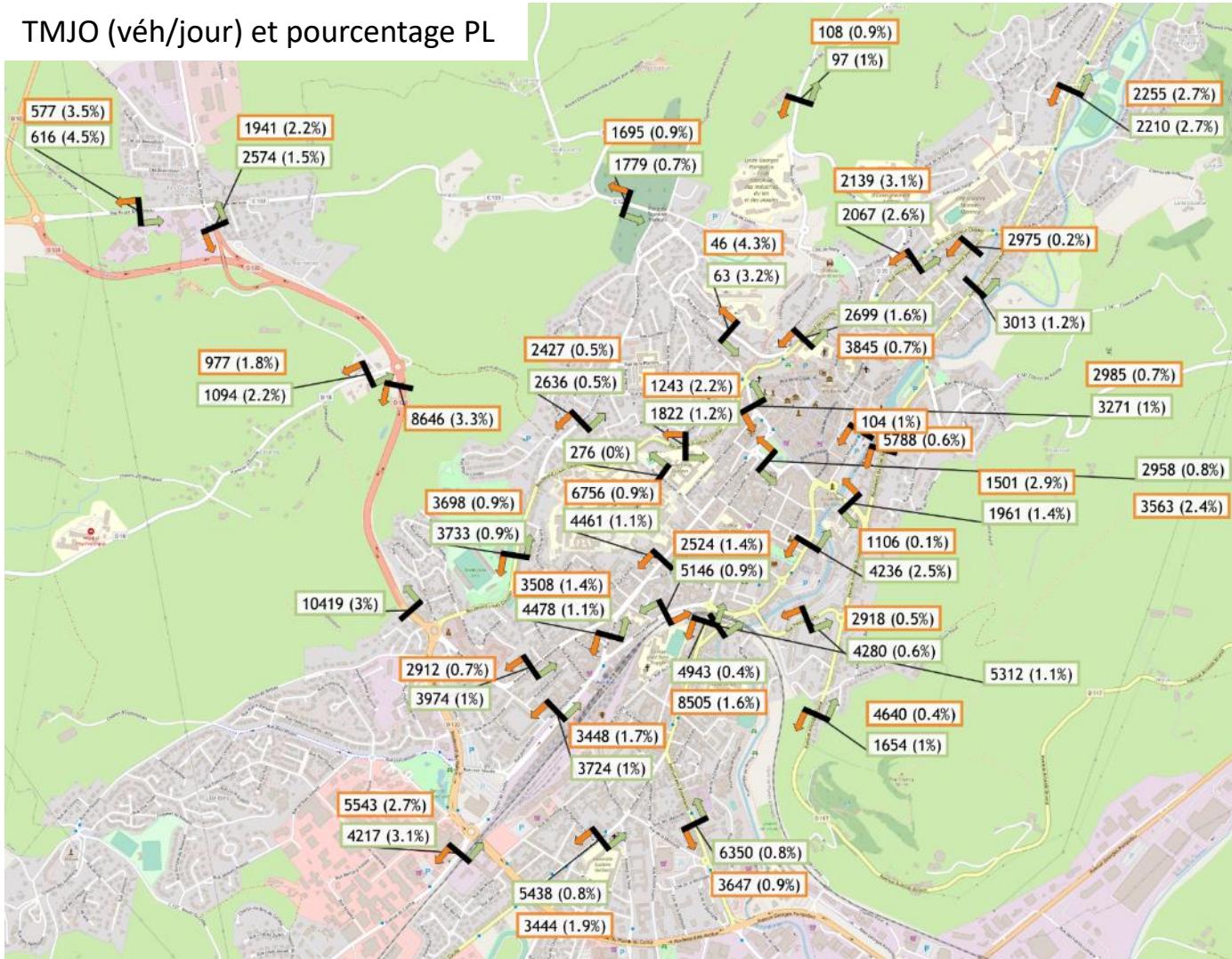
Un trafic soutenu depuis le Sud / Ouest de la CABA pour se rendre sur Aurillac. Les boulevards concentrent le plus de trafic. Toutefois quelques shunt sont visibles sur la ville :

- On constate que les véhicules provenant du Nord-Ouest via le Boulevard du Vialenc empruntent l'Avenue de Conthe pour rejoindre la RN122 au giratoire "carrefour de l'Europe". Ils évitent ainsi les éventuelles remontées de file du carrefour du Boulevard de Lescudilliers / RN122. En revanche dans le sens inverse, ils rejoignent le carrefour du Boulevard de Lescudilliers / RN122, préférant ainsi le feu tricolore et sa voie de tourne à gauche plutôt qu'une insertion au giratoire de l'Avenue de Conthe qui serait plus difficile.

Maillage routier

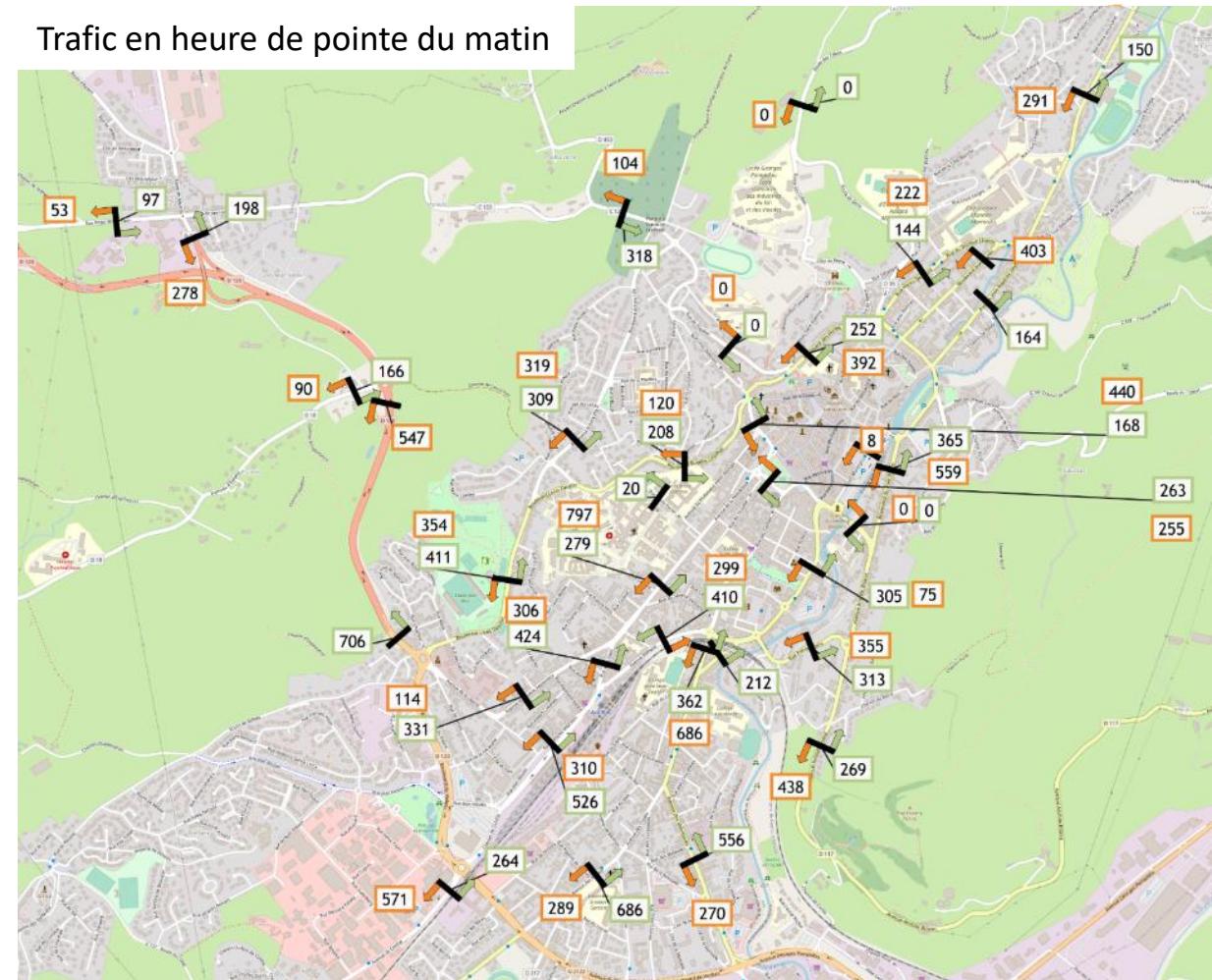
Le trafic à Aurillac :

TMJO (véh/jour) et pourcentage PL

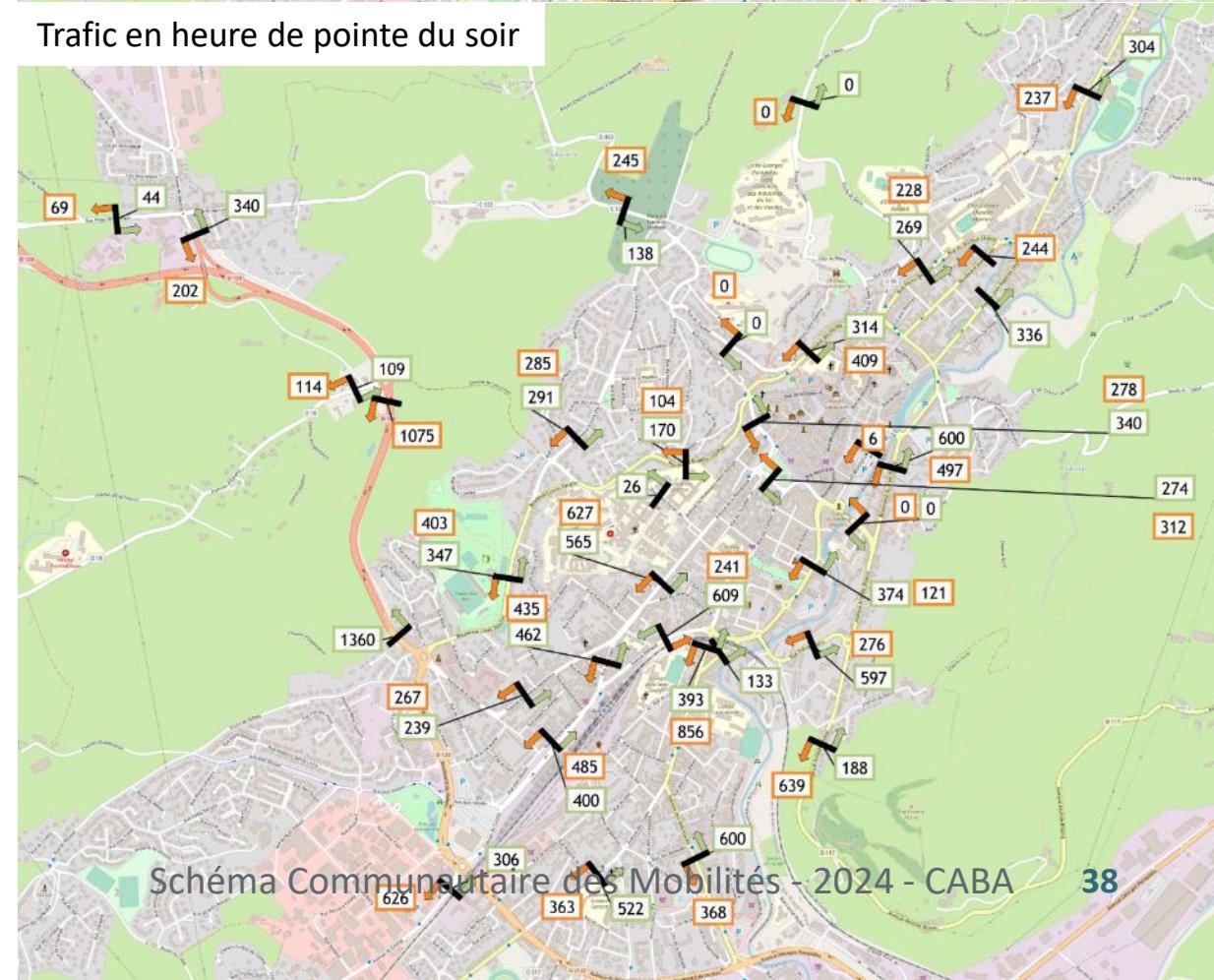


Les véhicules provenant du sud d'Arpajon-sur-Cère et se rendant dans le centre-ville d'Aurillac passent par l'Avenue du Garric (ou RN122) - Avenue de Tronquières. A contrario pour le retour ils passent par le Chemin de Coissy puis la RD920. Ce qui explique la différence de trafic entre les deux sens sur la RD920.

Trafic en heure de pointe du matin



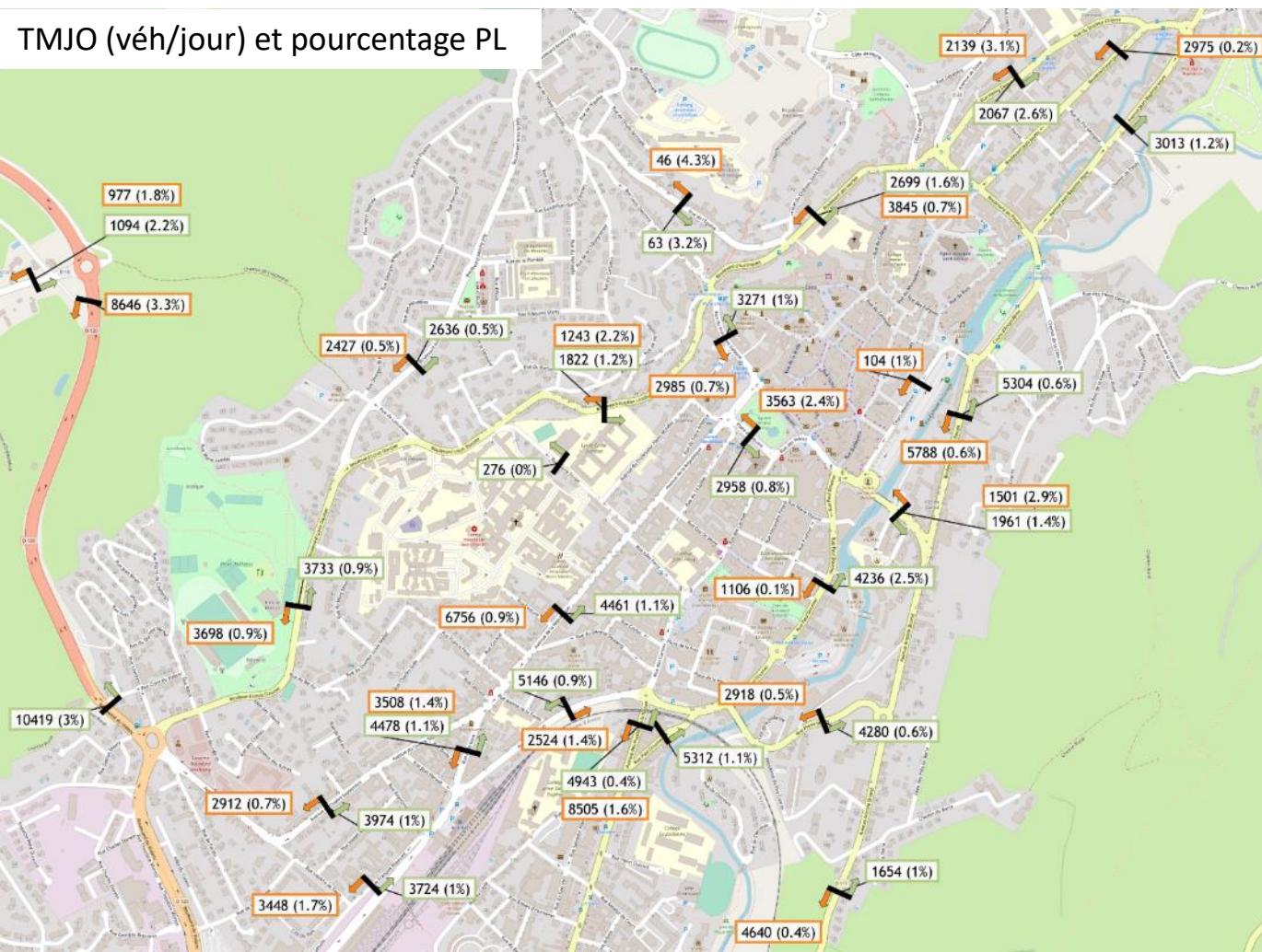
Trafic en heure de pointe du soir



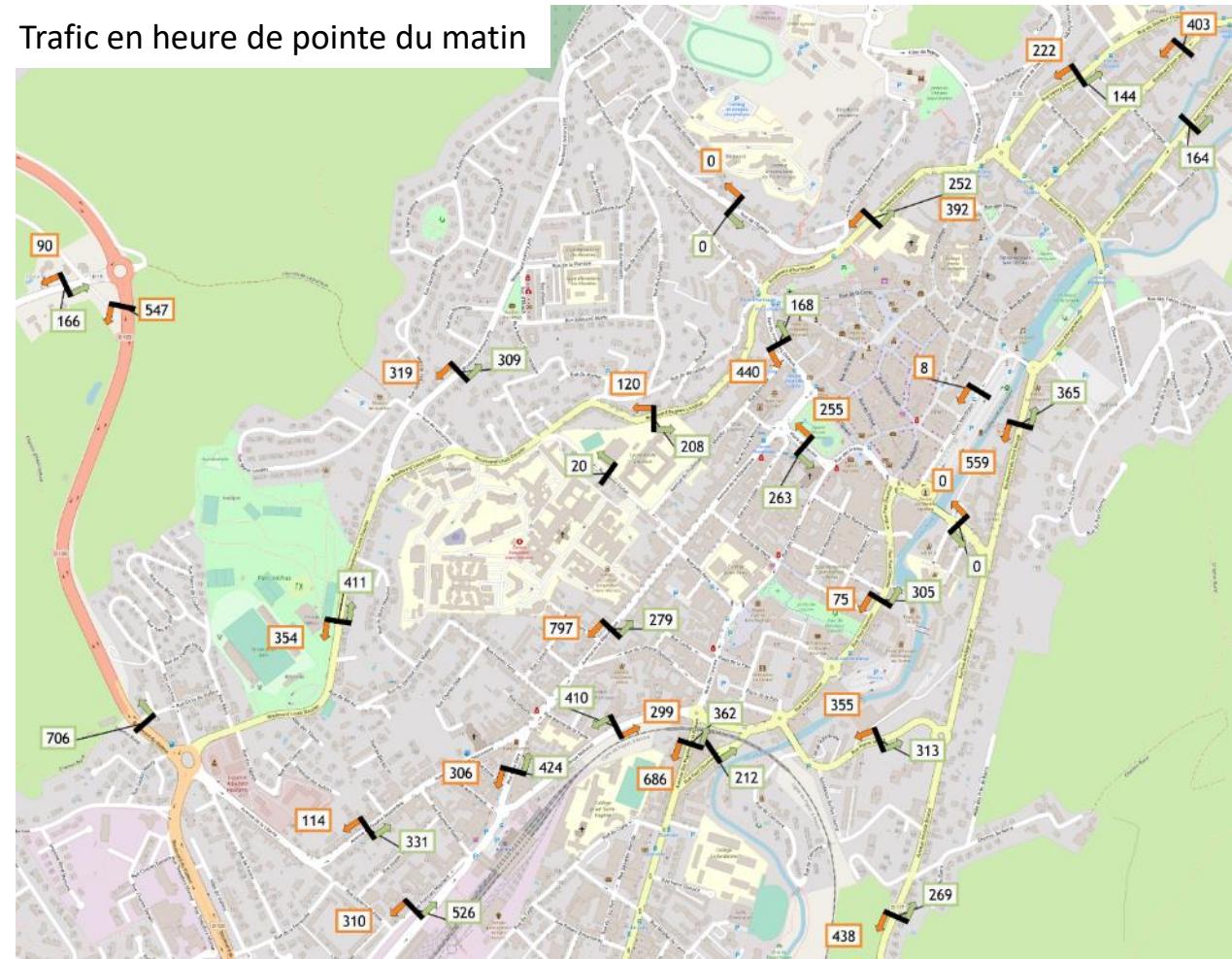
Maillage routier

Le trafic à Aurillac – Zoom Centre-ville :

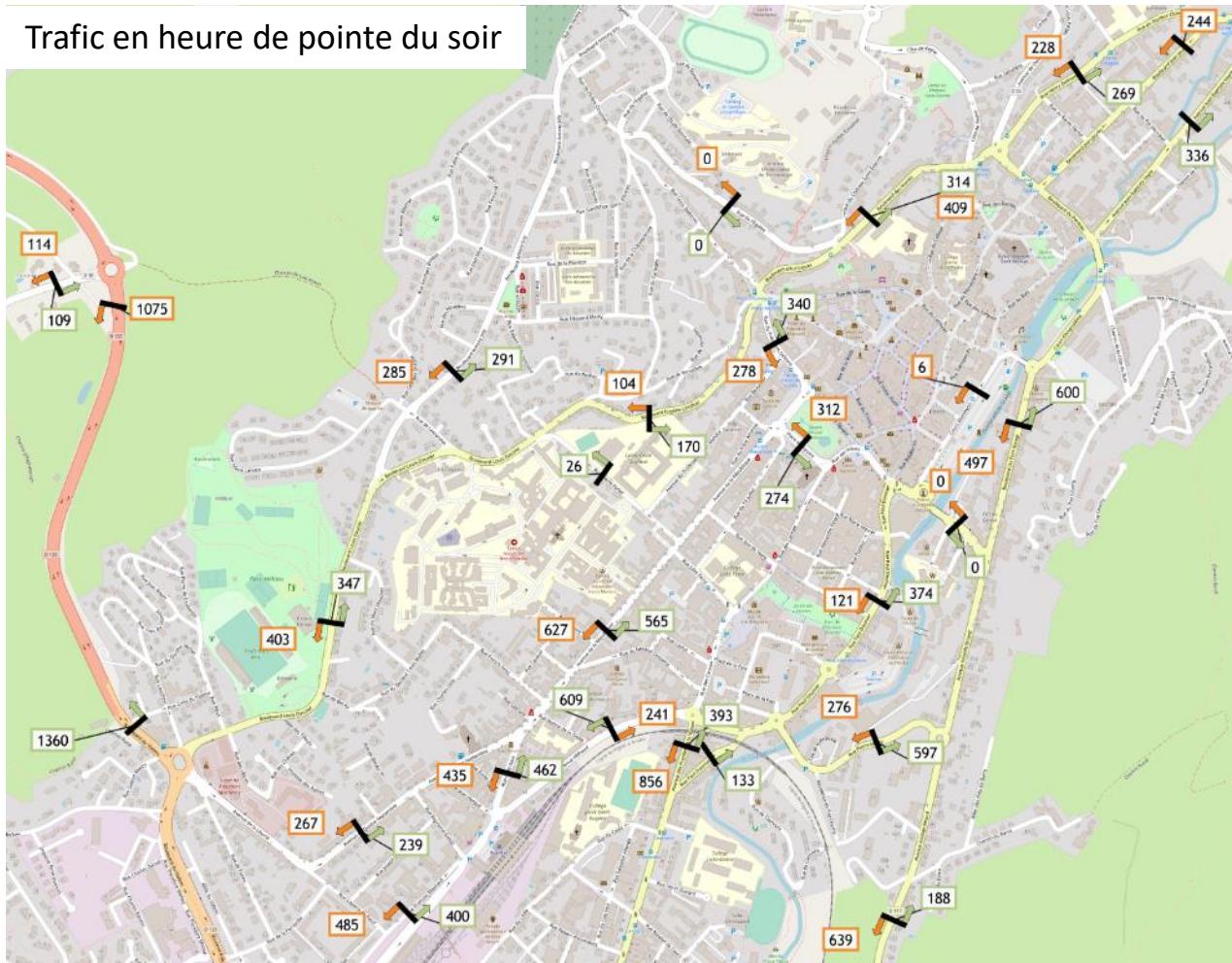
TMJO (véh/jour) et pourcentage PL



Trafic en heure de pointe du matin



Trafic en heure de pointe du soir



Le Chemin de Coissy est utilisé comme shunt pour les véhicules provenant du centre-ville d'Aurillac et se rendant au Sud-Est (Arpajon-sur-Cère).

Ce chemin étant en sens unique Nord vers Sud, il crée donc un déséquilibre de trafic sur l'Avenue Aristide Briand et la Rue Pierre Marty.

Ces véhicules passent par l'Avenue des Volontaires (ou l'Avenue des Prades) à l'aller et au retour par l'Avenue Aristide Briand.

N'ayant pas de donnée de comptage sur le Chemin de Coissy, on estime environ 3000 véhicules par jour qui passent via ce chemin.

Maillage routier

Analyse des vitesses pratiquées

La campagne de comptages a permis de regarder les vitesses pratiquées sur les axes concernés. La V85 a été analysée, c'est-à-dire la vitesse inférieure à laquelle circulent 85% des automobilistes.

Les taux d'infraction les plus élevés se trouvent sur les zones 30, sur certaines pénétrantes des communes et sur les départementales.

Ainsi, les axes concernés sont les suivants :

- Ville d'Aurillac :
 - Avenue Aristide Briand - + de 80% d'infraction supérieure à la limitation autorisée. Il s'agit d'une pénétrante d'Aurillac;
 - Rue Henry Delmont – près de 100% d'infraction de la zone 30.
 - Avenue Jean-Baptiste Veyre – plus de 80% d'infraction en zone 30.
 - Avenue de Tronquières – plus de 60%. C'est un accès à la zone industrielle avec des profils larges et routiers.
 - Avenue de Julien et avenue du Garric – fort taux d'infraction
 - Avenue Charles de Gaulle – plus de 60% en approche de l'urbanisation de la commune.
 - Avenue George Pompidou – plus de 50% avec un taux supérieur la nuit.
- Commune de Naucelles :
 - Rue de la Cère – près de 100% sur la zone 30.
- Commune d'Ytrac :
 - Sur les pénétrantes des départementales avec plus de 70%
- Sansac-de-Marmiesse :
 - 50% d'infraction sur la route de Toulouse.
- RN122 au niveau d'Ytrac, la V85 dépasse les 100km/h. 75% d'infraction.
- Commune de Jussac :
 - Départementale en agglomération avec près de 70% d'infraction en entrée et sortie de Jussac.

Le transport de marchandises

Le trafic PL

Les routes du bassin d'Aurillac sont empruntées par les poids lourds notamment celles faisant partie des axes structurants. La part des poids lourds varie selon la route:

- D922, 5,7% de poids lourds pour 9830 véhicules journaliers
- RN122, 9,7% de poids lourds pour 10220 véhicules journaliers
- D920, 8,2% de poids lourds pour 6755 véhicules journaliers
- D990, 6,4% de poids lourds pour 4160 véhicules journaliers

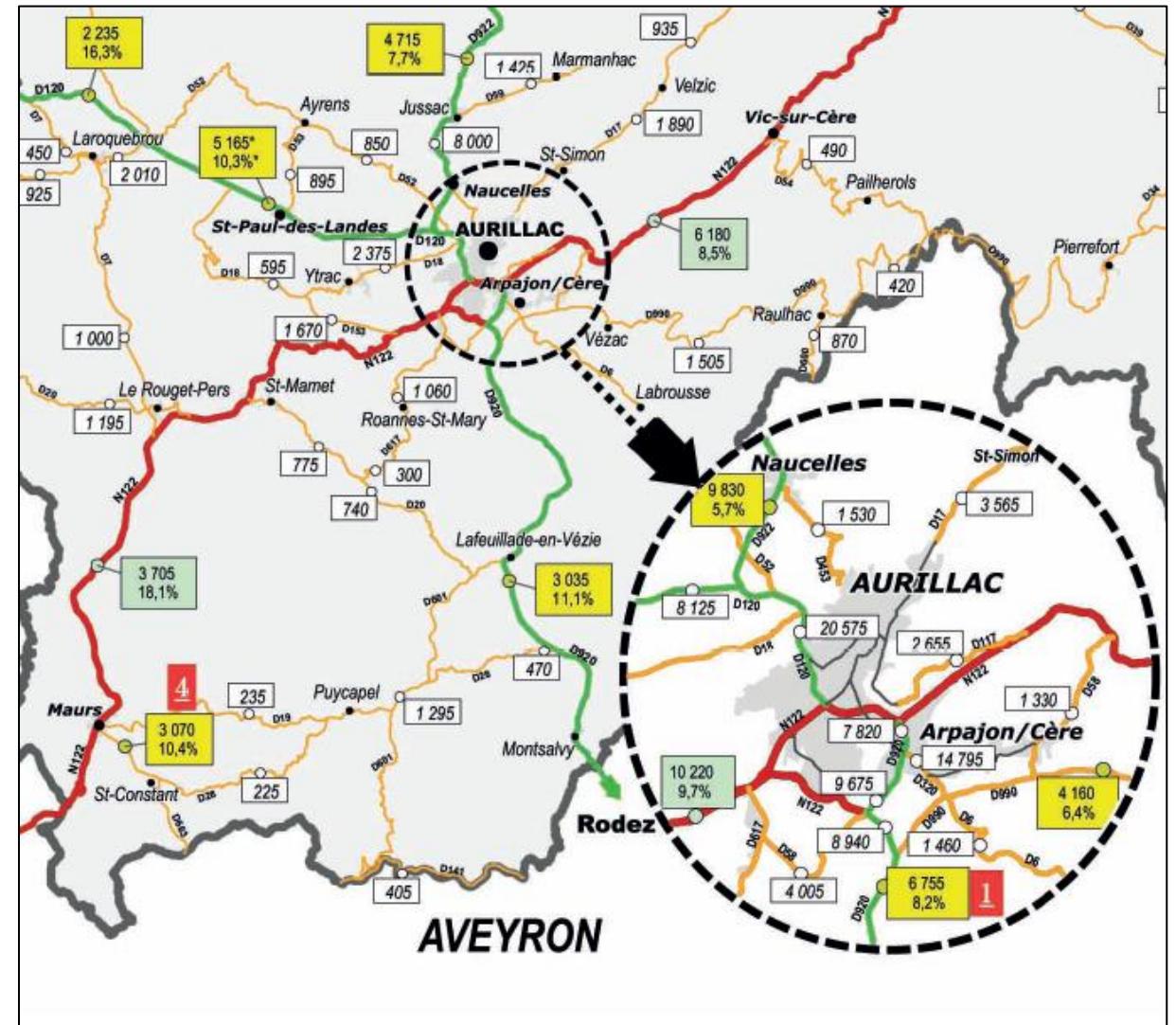
Le faisceau de départementales en direction d'Aurillac, seul réseau logistique de transport PL, impacte les traversées de centres-bourgs avec un trafic PL journalier important :

- La traversée de Saint-Paul-des-Landes cumule plus de 500 poids-lourds.
- La traversée de Jussac cumule près de 350 PL.
- Yolet cumule près de 500 poids-lourds

Les comptages réalisés par Lee Sormea démontrent également un important trafic PL au sein de la CABA dans des proportions moins importantes que les relevés 2021 du CD15. Le trafic issu des comptages de mai 2023 montre une oscillation entre 100 à 700 PL/jour par axe. La D120 et la RN122 concentrent le plus de poids-lourds, notamment en lien avec ces connexions aux territoires voisins.

Le FRET

Pas de trafic de fret ferroviaire sur le territoire.



Source: Plaquette recensement circulation année 2021

Un trafic PL important avec une traversée d'Aurillac qui cumule entre 300 et 1 000 PL/jour.

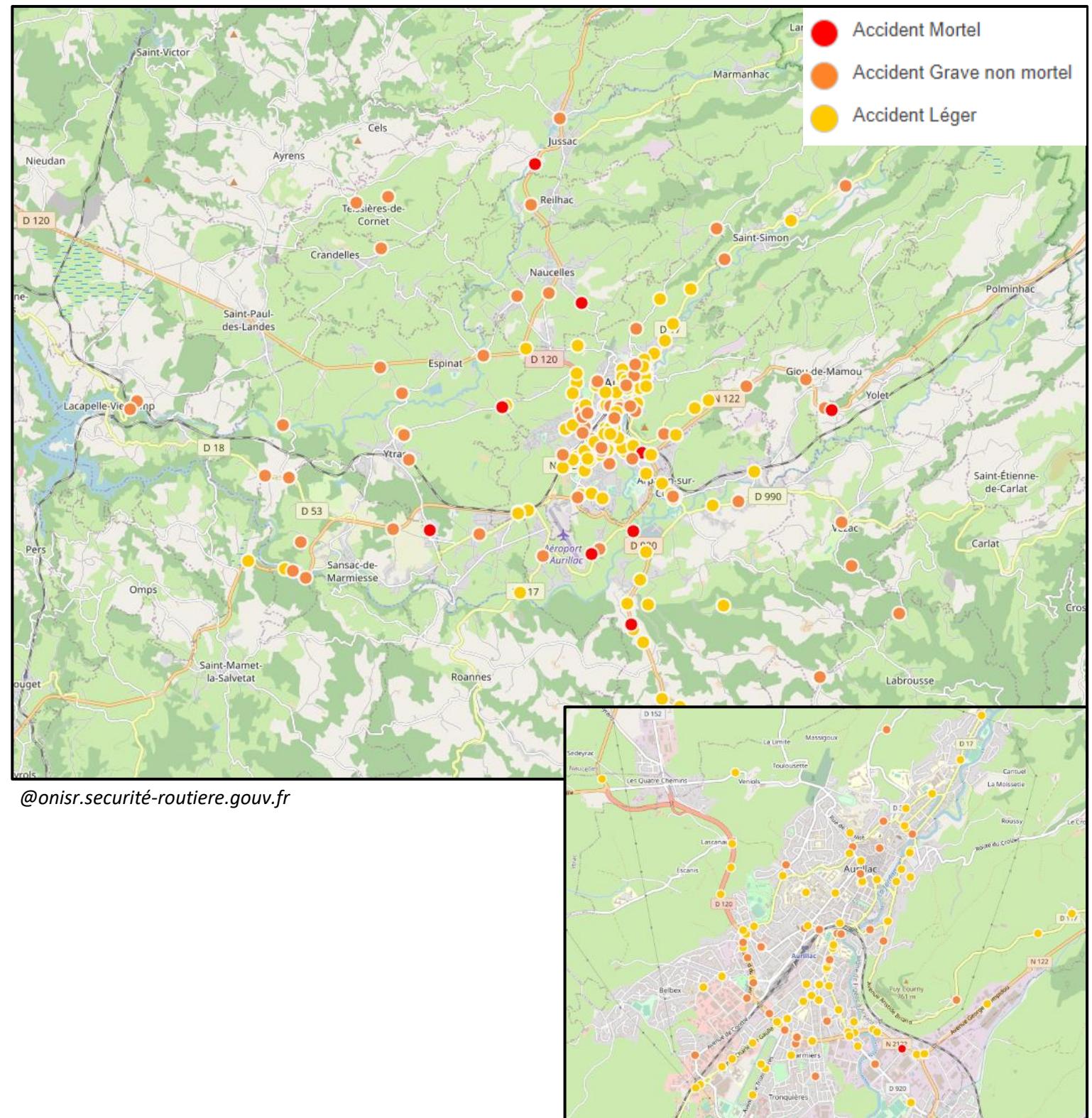
La déviation de la RN122 par l'Avenue du Garric a exclu du trafic PL de la partie urbanisée d'Aurillac.

Accidentologie

La carte ci-contre, tirée de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, représente les accidents impliquant l'intervention de la police ou des pompiers sur le territoire de la CABA entre 2021 et 2017.

En 5 ans, on dénombre 213 accidents ayant causé la mort de 9 personnes. 257 personnes ont été blessées, dont 86 hospitalisés et 171 blessés légers.

- Les accidents mortels se situent sur les départementales où la vitesse est plus importante.
- La moitié des accidents mortels ont eu lieu la nuit et ¼ des accidents ont eu lieu en conditions météorologiques dégradées.
- La plupart des accidents sont situés à Aurillac, notamment aux intersections et sur les axes les plus importants (route nationale, Avenue des Pupilles,...).
- 1/3 des accidents concernent au moins un mode actif dont 44 concernent une collision avec un piéton. Les accidents impliquants des piétons ou des cycles sont surtout concentrés à Aurillac. Plusieurs ont eu lieu au niveau de gros axes routiers par exemple vers la RN122 et aux intersections.
- 23 accidents concernent des personnes âgées de plus de 60 ans, dont 1 mortel.
- 27 accidents concernent des personnes âgées de moins de 25 ans, dont 2 mortels.



Stationnement

Dans la ville d'Aurillac

Les offres de stationnement sont multiples dans la CABA et on en trouve dans différentes communes. A Aurillac, on distingue le stationnement en parking fermé payant, le stationnement en parking gratuit et le stationnement sur la voirie.

L'offre de stationnement gratuite est la suivante :

- Le stationnement sur la voirie est gratuit de 12h à 14h et après 19h en semaine. Gratuit les dimanches et jours fériés
- Place du 8 mai (263 places)
- Foirail (260 places)
- Parking relais avec navette gratuite (201 places)
- Parking de la gare (158 places)
- Parking George Pompidou (108 places)
- Cours d'Angoulême (104 places)
- Parking de la Fraternité (100 places)
- Château St Etienne (50 places)
- Zone bleue Prades (24 places)

Ainsi plus de **1265 places** sont en accès libre et gratuit dans Aurillac.

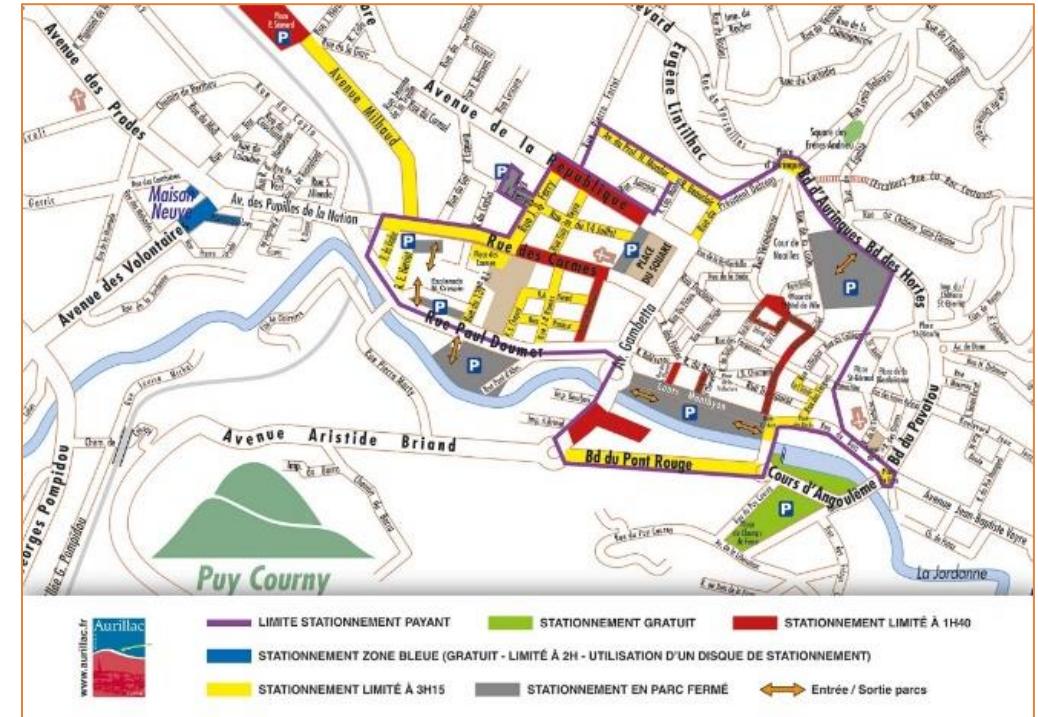
On trouve aussi des places en parking fermé:

- Parking du Gravier (461 places)
- Parking Doumer (266 places)
- Parking de l'Hôtel de ville (190 places)
- Parking du Square Vermeuzouze (201 places)
- Parking de la Tour (28 places)
- Parking Labro (65 places)
- Parking Ferry (48 places)

On trouve ainsi **1259 places** dans des parkings fermés.

Il y a donc un total de plus de **2500 places de stationnement** dans la ville d'Aurillac .

Les zones de stationnement sont placées à des niveaux stratégiques où la demande est forte. Le parking du Gravier par exemple est à côté de la préfecture, mais aussi à proximité du centre-ville qui est en grande partie piéton. De nombreuses places de stationnement sont aussi prévues à côté du Pôle d'Echange Intermodal.



Offres de stationnement dans le centre d'Aurillac

Tarif Horaire des Parkings fermés sauf Gravier -

Période	Tarif ttc	Cumul ttc
1 ^{er} quart d'heure	GRATUIT	0,00 €
2 ^e quart d'heure	0,30 €	0,30 €
3 ^e quart d'heure	0,30 €	0,60 €
1^{ère} heure	0,30 €	0,90 €
1 ^{er} quart d'heure	0,30 €	1,20 €
2 ^e quart d'heure	0,30 €	1,50 €
3 ^e quart d'heure	0,30 €	1,80 €
2^{ème} heure	0,30 €	2,10 €
1 ^{er} quart d'heure	0,30 €	2,40 €
2 ^e quart d'heure	0,10 €	2,50 €
3 ^e quart d'heure	0,10 €	2,60 €
3^{ème} heure	0,10 €	2,70 €
de la 4 ^{ème} heure à la 11 ^{ème} heure	0,10€ / 1/4h	+0,10€/1/4h
12 ^{ème} heure et suivantes / h	0,30 €	+0,30€/h
Ticket perdu	20,00 €	
Forfait hebdomadaire (7jours 7 nuits)	20,00 €	
Titulaires carte de stationnement pour personnes handicapées	12 premières heures GRATUITES	

Stationnement

Dans le reste de la CABA

La ville d'Arpajon compte plusieurs zones de stationnement à des endroits stratégiques : à côté de la mairie, des équipements sportifs ou des zones de commerce et de service (banque, poste,...).

Concernant le stationnement au niveau des 7 communes faisant partie du programme « Petites Villes de Demain », c'est-à-dire Jussac, Naucelles, Saint-Paul-des-Landes, Saint-Simon, Sansac-de-Marmiesse, Vézac et Ytrac :

- Jussac: Mairie, maison médicale, cimetière, centres sportifs
- Naucelles: école, zones résidentielles, sport, mairie
- Saint-Paul-des-Landes: quelques places à proximité des hameaux résidentiels, stade municipal, école, mairie, commerces
- Saint-Simon: mairie, sport, église
- Sansac-de-Marmiesse: commerces, santé, mairie, cimetière, sport
- Vézac: école, mairie, commerces
- Ytrac: scolaire, mairie, commerces, église.

L'ensemble des communes présente une poche de stationnement sur la place du village où se situe lieux de cultes et mairie.

Une offre de stationnement sur la ville d'Aurillac conséquente avec un tarif attrayant en cœur urbain.

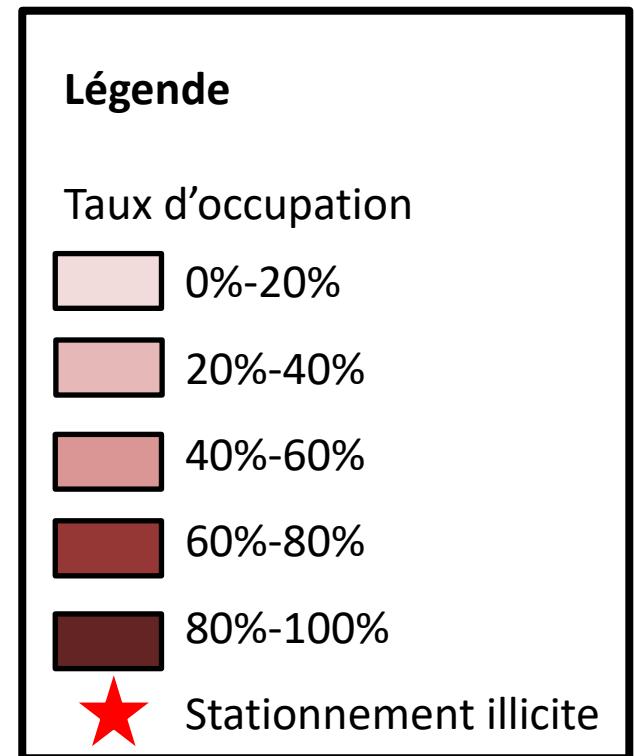
Des communes aux commerces de proximité équipés de places de stationnement qui facilitent l'utilisation de la voiture pour les déplacements de proximité.



Stationnement D120 – Saint-Paul-des-Landes

Stationnement

Relevé d'occupation 6h30-8h



Stationnement

Relevé d'occupation 8h30-10h



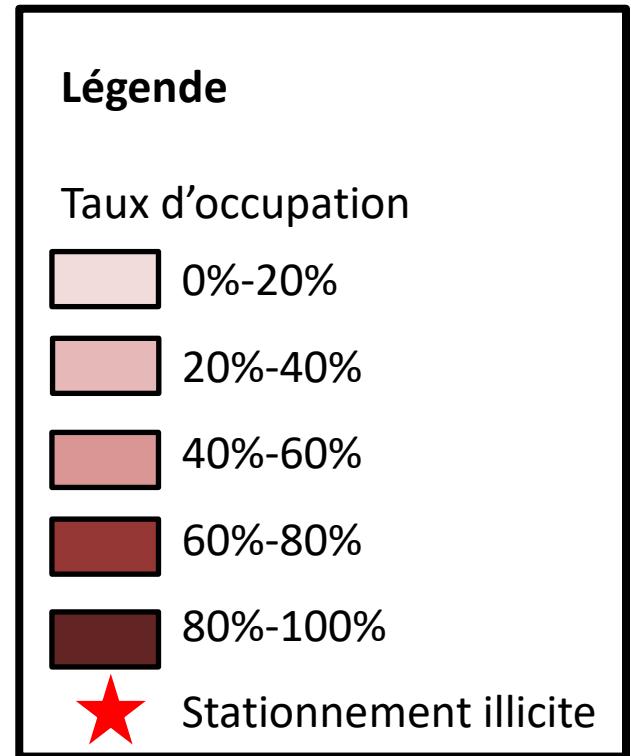
Légende

Taux d'occupation

- 0%-20%
- 20%-40%
- 40%-60%
- 60%-80%
- 80%-100%
- Stationnement illicite

Stationnement

Relevé d'occupation 11h30-14h



Stationnement

Relevé d'occupation 14h30-17h



Légende

Taux d'occupation

-  0%-20%
-  20%-40%
-  40%-60%
-  60%-80%
-  80%-100%
-  Stationnement illicite

Stationnement

Relevé d'occupation 17h30-19h



Légende

Taux d'occupation

-  0%-20%
-  20%-40%
-  40%-60%
-  60%-80%
-  80%-100%
-  Stationnement illicite

Stationnement

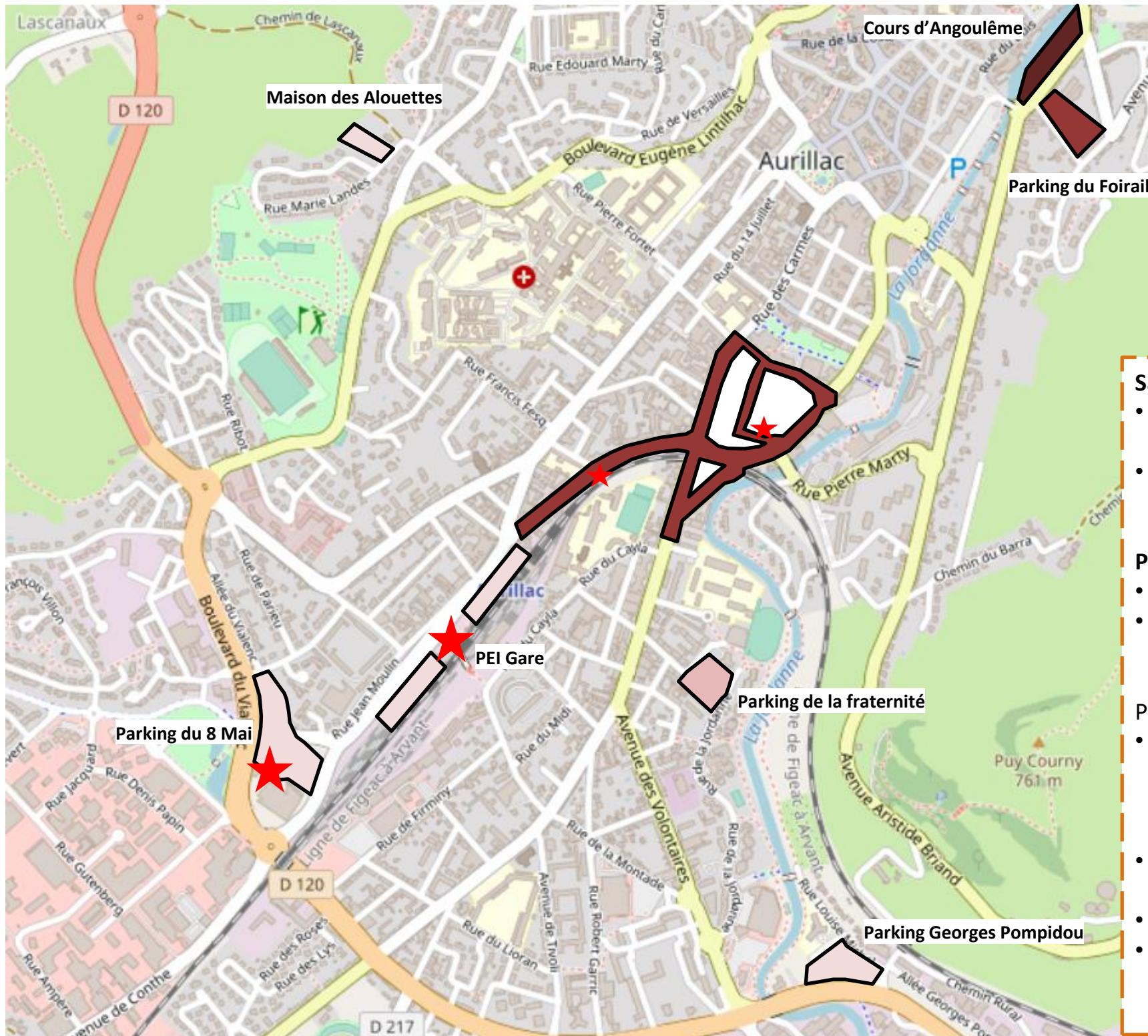
Relevé d'occupation 19h30-21h



Légende

Taux d'occupation

-  0%-20%
-  20%-40%
-  40%-60%
-  60%-80%
-  80%-100%
-  Stationnement illicite



Saturation des Parkings

- Cours d'Angoulême gratuit, proximité du centre-ville 5 places disponibles en moyenne
- Zone du viaduc proximité de commerces et d'emplois, 30% de places non occupés soit 50 places

Parkings Résident

- Cours d'Angoulême
- Foirail gratuit, proximité du centre-ville 100 places disponibles

Parkings utilisés pour les déplacements pendulaires

- PEI et Parking relais navette, proximité centre-ville, gare, les deux parkings sont peu saturés avec plus d'une centaine de places libres dans chacun des parkings
- Fraternité, une réserve de 60 places disponibles au cours de la journée
- Pompidou, 65% de places disponibles soit 69 places
- Alouettes se charge sur la période du midi mais globalement capacitaire sur la journée 60 places restent disponibles

Le covoiturage

Les aires de covoiturage

8 aires déclarées de covoiturage sont présentes dans un rayon de 20 km autour d'Aurillac dont 5 sont dans la CABA selon l'Observatoire National du Covoiturage au quotidien.

Certaines d'entre elles sont aménagées comme celle d'Arpajon-sur-Cère au niveau de D920 ou au niveau du PEI. Cependant, d'autres sont beaucoup plus informelles, non signalées et peu protégées du trafic routier adjacent.

Assurer ou matérialiser la pratique informelle sur des parkings ou des lieux de délaissé routier est enjeu fort pour sécuriser la pratique et faciliter l'intermodalité sur les aires de covoiturage.

La mise en relation

La région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place l'application Mov'ici de mise en relation des personnes ayant besoin de covoiturer. Cependant les aires de covoiturage répertoriées sur l'outil sont peu nombreuses : aucune n'est présente dans la CABA et les aires recensées ne semblent pas être prises en compte. Aucune communauté d'utilisateurs sur le Bassin d'Aurillac est visible sur le site.

L'inscription et la mise en relation des utilisateurs est gratuite. L'application ne prend pas de commission sur les trajets. Le conducteur est rémunéré entre 0,23€ et 0,55€ selon le modèle de voiture et la distance réalisée. Le paiement peut se faire de manière sécurisée via l'application ou bien directement entre les utilisateurs (en espèce par exemple).

D'autres outils comme La Roue Verte proposent des mises en relation pour des trajets réguliers dans plusieurs régions de France notamment le Cantal. La CC Cère et Goul en Carladès effectue des tests avec une plateforme de covoiturage solidaire Atchoum mais le dispositif n'est pour le moment pas concluant car très peu utilisé. Le covoiturage n'est en effet pas une habitude ancrée dans le territoire.

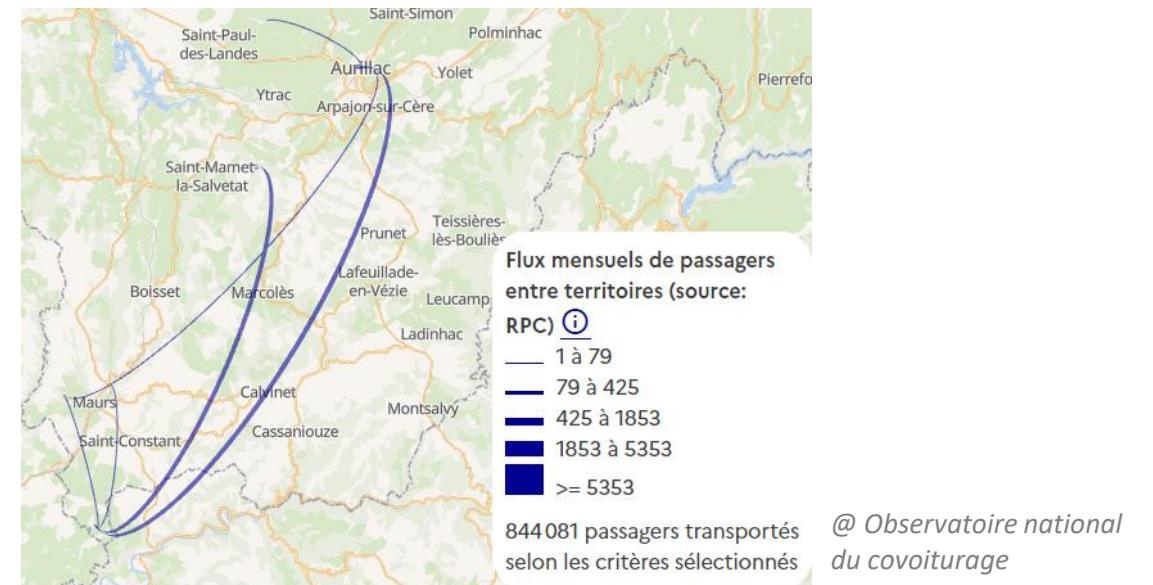
Les publics cibles

La pratique du covoiturage cible différents publics sur le territoire :

- Étudiants d'un même établissement scolaire
- Personnes travaillant dans la même zone d'activités
- Personnes âgées pour l'accès aux soins et aux services (sous réserve qu'une alternative à une application mobile soit possible. C'est le cas pour Atchoum)

La pratique sur le territoire

L'utilisation du covoiturage au sein de la CABA semble à ce jour assez peu développée avec seulement 16 passagers mensuels relevés entre Crandelles et Aurillac par exemple. Le covoiturage est un peu plus utilisé entre Montmurat et Aurillac mais le flux mensuel reste assez peu élevé avec 67 passagers transportés.



Le covoiturage est peu développé dans la CABA avec des aires informelles. C'est un besoin qui aujourd'hui est soulevé par les partenaires. Les réflexions départementales et nationales autour de la thématique sont à étudier pour en développer la pratique.

Mobilité électrique et carburant alternatif

Bornes de recharge électrique

Le territoire de la CABA comporte plusieurs bornes de recharge électrique, dont une **vingtaine à Aurillac** (hôtels, parkings d'enseignes commerciales,...). Dans le département, on trouve **7 bornes de recharge rapide** (supérieures ou égales à 50kW). La question de la rentabilité des bornes de recharge électrique pose question pour les différentes parties prenantes et l'intérêt serviciel en milieu rural.

Actuellement, la seule borne rentable du Cantal est celle installée à Massiac à proximité de l'autoroute. L'objectif est de couvrir le territoire à destination **des usagers en transit**, car il n'y a pas de demande particulière de la part des habitants de la CABA. Les bornes se développent notamment le long de la RN122.

Station à Hydrogène

Une borne de recharge hydrogène est présente sur la commune d'Aurillac sur le parking du centre aquatique depuis 2019. Cette station produit sur place de l'hydrogène par électrolyse qui est ensuite utilisée par les véhicules à hydrogène.

Le Syndicat des Energies du Cantal

Le CD15 participe au financement de l'installation de bornes électriques. Elle dispose d'une enveloppe financière de 100k€/an dédiée aux bornes de recharge pour véhicules électriques. Le budget de fonctionnement des bornes de recharge reste à charge des communes et peut représenter 1,5k€ à 2k€ par an.

Le SDE15 (Syndicat Départemental d'Energies du Cantal) est aussi impliqué dans le financement des bornes supérieures ou égales à 50kW et de celles pour les touristes.

Plusieurs projets d'installation de nouvelles bornes sont en cours actuellement.



@Terea.fr



@Caba.fr

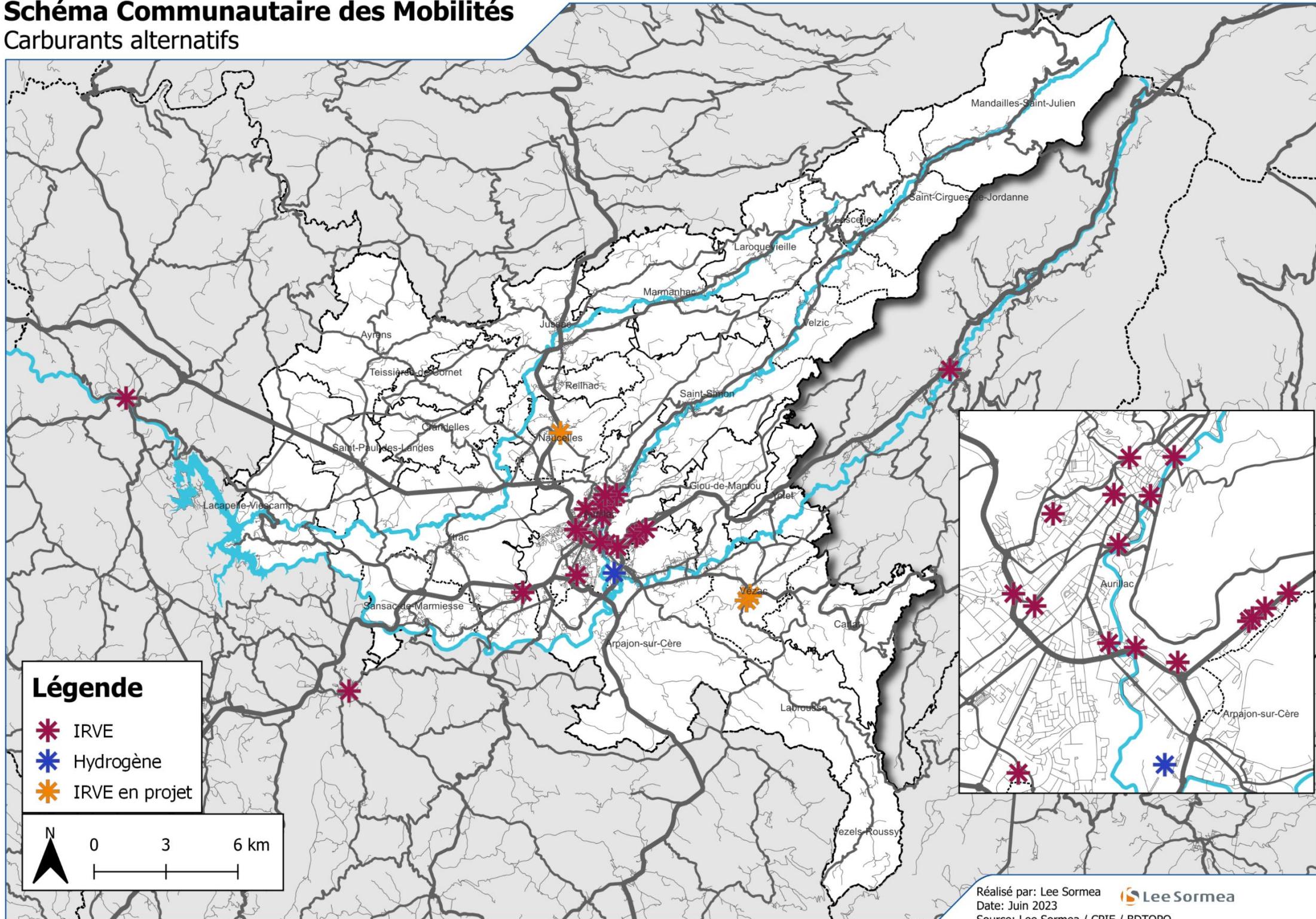
Des **besoins modérés** à l'échelle des habitants de la CABA mais des contraintes réglementaires qui maillent le territoire en borne de recharge.

Plusieurs communes sont porteuses de projet, ce qui maille le territoire.

Le maillage touristique et de transit est, selon le SDE15, atteint sur le Cantal.

Mobilité électrique et carburant alternatif

Schéma Communautaire des Mobilités Carburants alternatifs



Le réseau de transport régulier

La Stabus

La STABUS est l'exploitant du réseau Trans'cab de la CABA depuis 1980, créée sous forme de Société d'Economie Mixte (SEM). Elle était adossée en partenaire métier à Transdev. Elle est Société Publique Locale (SPL) depuis 2014 et adhérent AGIR Transport. La STABUS est soutenue par 3 actionnaires : la CABA, les villes d'Aurillac et d'Arpajon-sur-Cère. STABUS représente 50 personnes avec une activité en sous-traitance importante sur les lignes périurbaines. Les compétences en transport collectif (**transport urbain, transport scolaire, TAD**) de la CABA sont confiées à STABUS.

STABUS assure en régie les lignes urbaines et la navette du centre-ville. Le **TPMR** est assuré en partie en propre, ainsi que certaines lignes périurbaines et scolaires. STABUS sous-traite une partie de ses lignes et de ses services à des transporteurs locaux, dont le TPMR qui est en partie assuré par des taxis locaux.

La STABUS gère également en propre le fonctionnement et la maintenance de la **location de vélo**. Ce service existe depuis 2017 pour la location de VAE. La location de vélo traditionnel existait avant 2014.

Les réseaux de transport collectif

Plusieurs services de transport sont organisés par la STABUS :

- Les lignes urbaines : 6 lignes en semaine et le samedi avec un renforcement des lignes en heures de pointe – desserte du noyau urbain
- Les lignes périurbaines : 12 lignes qui desservent l'ensemble des 25 communes avec un doublement de certaines par les cars Région
- Les lignes urbaines et périurbaines assurent le transport scolaire.
- Le TAD : en complément sur les lignes régulières du périurbain sur réservation par téléphone
- Le TPMR (Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite)
- La navette gratuite du centre-ville
- Les lignes estivales : 2 lignes à deux ou trois rotations par jour lors des vacances estivales

Chacun de ces services est détaillé ci-après.



@stabus.fr



Le réseau de transport régulier

Accessibilité

- La CABA a adopté en 2010 son schéma directeur d'accessibilité dans les transports et depuis 2016 son schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée.
- Un certain nombre d'arrêts identifiés comme prioritaires ont bénéficié d'une mise en accessibilité.
- L'ensemble des véhicules du réseau urbain sont accessibles aux personnes handicapées (avec un plancher surbaissé, un système d'agenouillement associé à une palette)
- Les personnels de STABUS ont été formés à l'accueil des personnes à mobilité réduite.

Le Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR)

- Le service TPMR, assuré en partie par des taxis, est un service spécialisé de transport pour les personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les véhicules des lignes régulières en raison de l'inaccessibilité des arrêts ou des bus empruntés. Il s'agit d'un service public de transport à la demande.
- Ce transport est accessible pour les personnes avec un handicap ou une réduction de leur mobilité.
- Les ayants-droits sont pris en charge par le véhicule de TPMR sur la voie publique et au point d'arrêt de transports en commun le plus proche de leur domicile (une prise en charge en porte-à-porte est toutefois tolérée sur la zone périurbaine, en dehors d'Aurillac et d'Arpajon-sur-Cère).
- Le coût du transport via le TPMR est identique à celui d'un titre de transport pour un aller simple, ce qui favorise l'accessibilité pour tous.

Tarification 2022

- 1 heure : 1,4€
- 10 tickets : 10,5 €
- Pass'Groupe : 10,5€ *(Réservé aux groupes de 10 personnes maximum qui voyagent obligatoirement ensemble. Valable pour un aller-retour.)*
- Abonnement pour tous : 33€/mois ou 360€/an
- Abonnement pour les jeunes de moins de 24 ans : 28€/mois ou 270€/an
- Tarification solidaire entre 2 à 17€/mois selon le revenu fiscal déclaré de l'utilisateur

Billettique

Depuis Janvier 2022, une carte sans contact a remplacé les titres papier et devient le support de titres de transport.

Une boutique en ligne réservée aux détenteurs d'un compte mobilité en ligne permet d'acheter ces titres de transport.

Avec la mise en place de la carte sans contact sur le réseau STABUS, il est possible d'avoir également la carte régionale Oûra avec l'abonnement Activ' ou Surf. Il est aussi possible de créditer d'autres titres de transport de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Le réseau de transport régulier

Les lignes urbaines

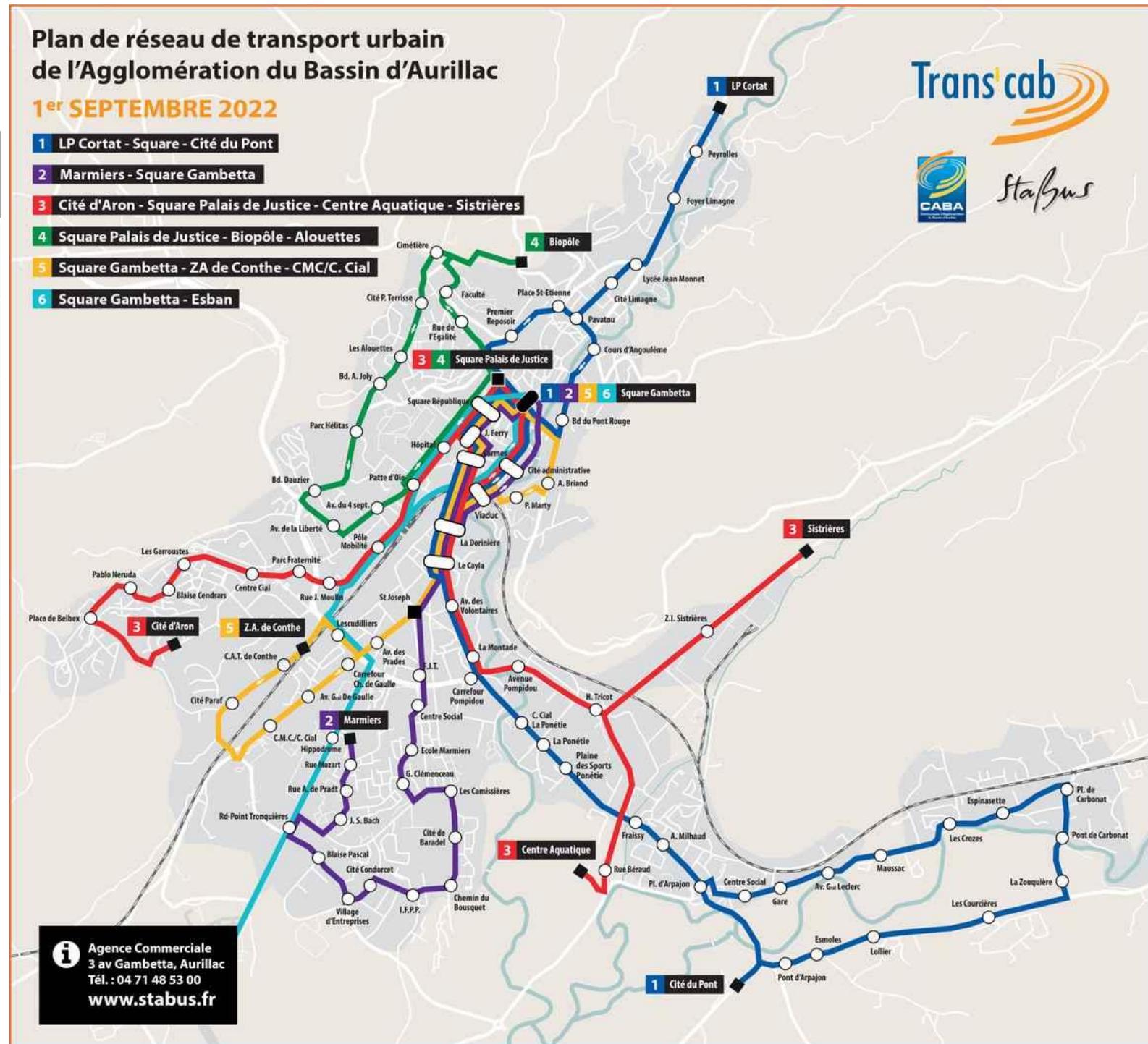
→ Desserte fine d'Aurillac

N° Ligne	Fréquence Heure de pointe	Fréquence Heure creuse	Fréquentation
1	20 min	20 min	1475 A / 1639 R
2	20 min	25 min	883 A / 847 R
3	20 min	30 min	715 A / 794 R
4	25 min	25 min	Pas de données disponibles à ce jour
5	35 min	35 min	Pas de données disponibles à ce jour
6	45 min	45 min	Pas de données disponibles à ce jour

La ligne 1 permet de relier les zones résidentielles vers Arpajon-sur-Cère au centre-ville et aux différents établissements scolaires.

La ligne 3 relie aussi la zone résidentielle du Sud-Ouest d'Aurillac à son centre et à la ZA de Sistrière.

La ligne 2 assure la jonction entre le sud d'Aurillac et son centre-ville et la ligne 4 entre le Nord-Est et le centre. Les lignes 5 et 6 permettent de relier au centre d'Aurillac respectivement les ZA de Conthe et d'Esban.



Le réseau de transport régulier

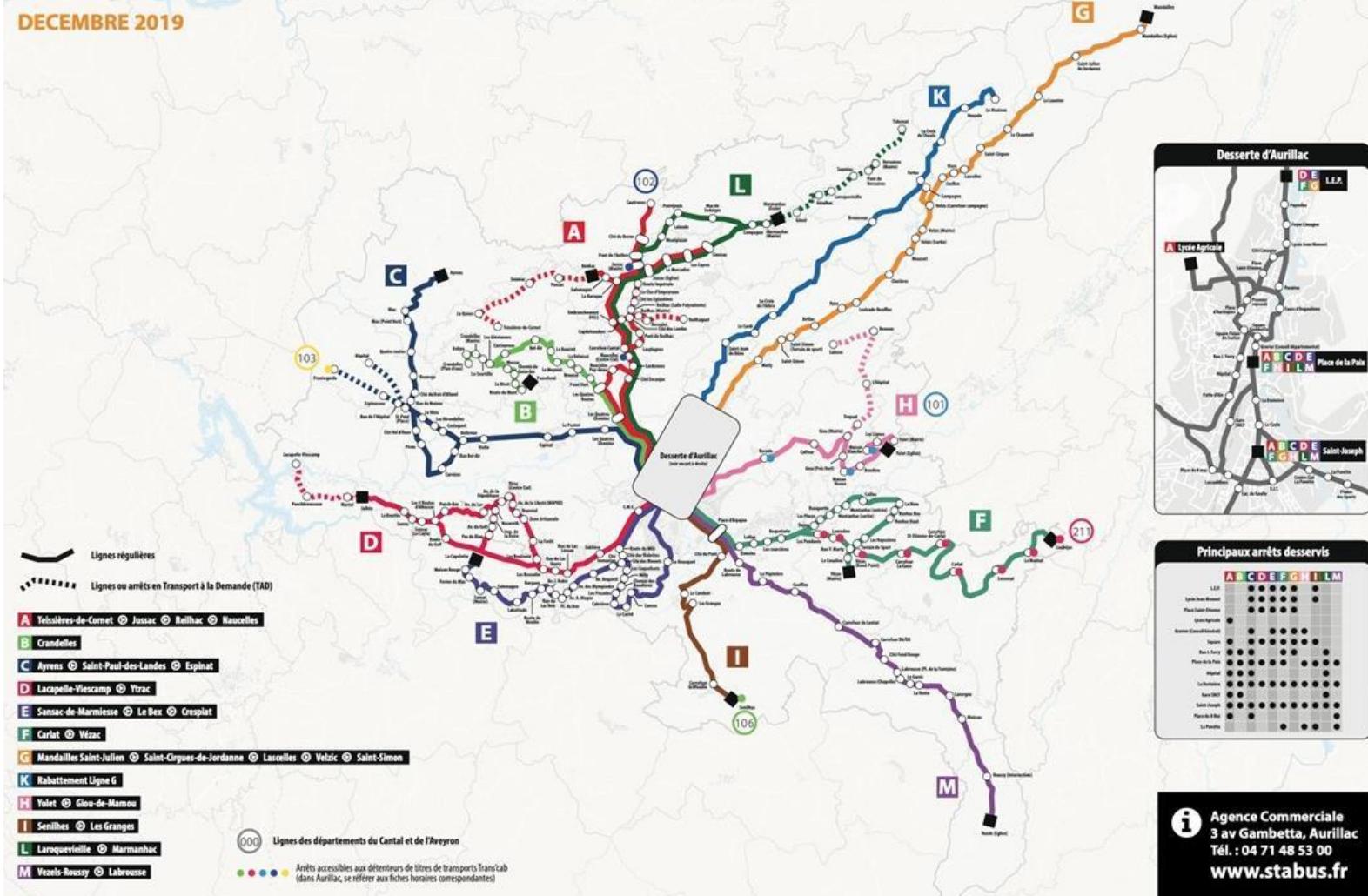
Les lignes périurbaines

➔ Desserte des communes de la CABA extérieures à Aurillac

N° Ligne	Fréquence journalière Vers Aurillac	Fréquence Heure creuse Depuis Aurillac	Fréquentation
A	8/jour	9/jour	149 A / 110 R
B	2/jour	3/jour	48 A / 38 R
C	4/jour	4/jour	108 A / 76 R
D	4/jour	4/jour	180 A / 148 R
E	4/jour	6/jour	114 A / 143 R
F	4/jour	6/jour	80 A / 76 R
G	2/jour	3/jour	56 A / 80 R
H	4/jour	5/jour	48 A / 27 R
I	2/jour	2/jour	28 A / 6 R
K	1/jour	1/jour	5 A / 4 R
L	2/jour	3/jour	54 A / 43 R
M	1/jour	1/jour	20 A / 15 R

Plan de réseau de transport péri-urbain Trans'cab et des arrêts mutualisés avec les lignes départementales

DECEMBRE 2019



Les lignes périurbaines A, B, C et L permettent de desservir les communes au Nord-Ouest de la CABA. Les lignes D et E desservent le Sud-Ouest du territoire. Les lignes I, M, F et H desservent le Sud-Est et les lignes G et K le Nord-Est. Les lignes périurbaines font le lien avec les lignes urbaines dans Aurillac. Les lignes périurbaines les plus utilisées sont les lignes A, C, D et E avec une moyenne de plus de 100 allers-retours par jour. Les lignes les moins utilisées sont les lignes K, I et M. Les véhicules sont adaptés à la fréquentation avec une capacité d'accueil plus faible que les autres lignes.

Le réseau de transport régulier

Le transport à la demande

Fonctionnement :

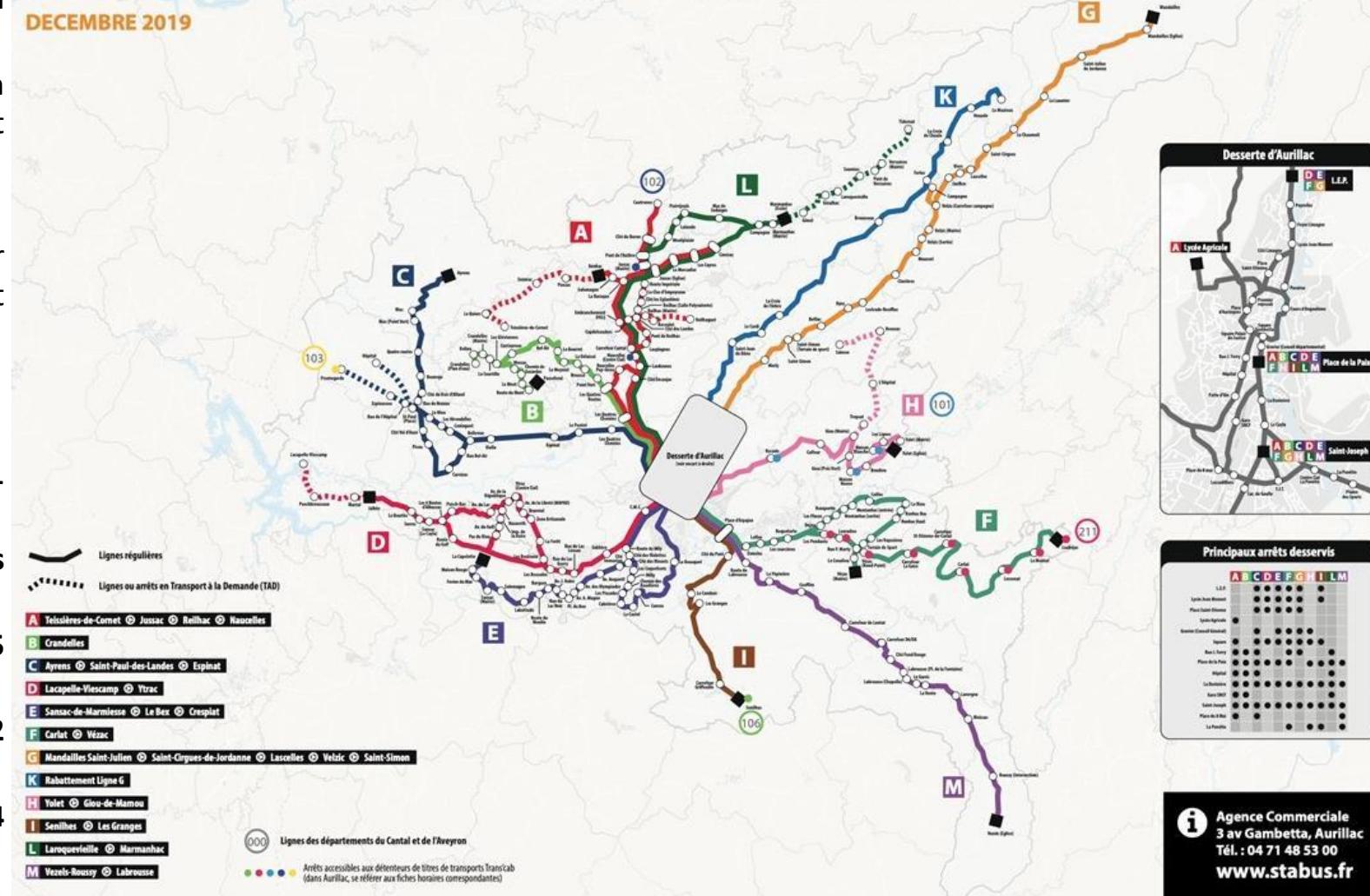
- Certains arrêts des lignes périurbaines sont desservis en transport à la demande.
- L'utilisateur réserve au plus tard la veille de son déplacement en appelant le service de transport à la demande et en précisant son arrêt de montée et de descente.
- Service disponible du lundi au samedi toute l'année.
- Deux lignes supplémentaires sont mises en place en été pour relier Aurillac aux sites touristiques de Mandailles-Saint-Julien et Puech des Ouilhes.

Utilisation :

- 6 arrêts de la ligne A sont concernés. En moyenne 11 personnes prennent le bus depuis ces arrêts.
- 3 arrêts de la ligne C sont concernés. En moyenne 2 personnes prennent le bus depuis ces arrêts.
- 4 arrêts de la ligne D sont concernés. En moyenne 5 personnes prennent le bus depuis ces arrêts.
- 3 arrêts de la ligne H sont concernés. En moyenne 2 personnes prennent le bus depuis ces arrêts.
- 7 arrêts de la ligne L sont concernés. En moyenne 14 personnes prennent le bus depuis ces arrêts.

Plan de réseau de transport péri-urbain Trans'cab et des arrêts mutualisés avec les lignes départementales

DECEMBRE 2019



Le réseau de transport régulier

La navette gratuite

Une navette gratuite de la STABUS est présente dans la ville d'Aurillac. Mise en place en 2001, elle relie la gare routière au centre de la ville d'Aurillac. L'objectif de la navette est de décongestionner le centre-ville en proposant une solution alternative à la voiture. Elle est, en effet, réservée aux automobilistes qui stationnent leur véhicule sur le parking relais gratuit de la gare routière.

La navette est 100% électrique et transporte 3900 personnes chaque semaine avec deux véhicules qui se relaient. La navette fait une boucle de 2,8 km et est disponible toutes les 10 minutes du lundi au vendredi de 7h30 à 19h20 et toutes les 15 minutes le samedi de 8h30 à 12h15 puis de 14h à 18h.

4 arrêts sont desservis :

- Gare routière
- Hôpital
- Square
- Place des Carmes



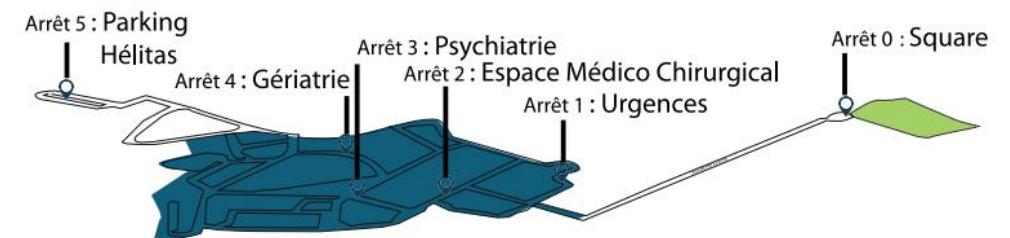
@Manon Cassan

Elle réalise chaque année 72 000 km. Ces navettes permettraient d'éviter de rejeter 9 tonnes de CO2 par voiture sur 1 an.

Le service de navette est apprécié des habitants et son utilisation depuis 20 ans est très positive pour la ville et la CABA.

Une navette gratuite électrique est aussi proposée par le Centre Hospitalier Henri Mondor. Elle permet de desservir les différents services de l'hôpital.

Des navettes gratuites appréciées des habitants et permettant d'éviter les congestions en centre-ville.



Le réseau de transport régulier

Les lignes estivales

Des lignes estivales sont aussi mises en place lors des vacances scolaires notamment pour desservir les zones touristiques du territoire.

Ainsi à l'été 2022 deux lignes ont été mises en place entre le 2 juillet et le 28 août :

- Aurillac → Mandailles-Saint-Julien
- Aurillac → Puech des Ouilhes

Elles sont en circulation tous les jours en proposant 2 à 4 rotations et utilisables avec des titres de transport classiques.

Elles desservent des sites prisés en période estivale : les Gorges de la Jordanne, le Lac de St-Etienne-Cantalès, Mandailles-Saint-Julien sur la route du Puy Mary, des départs de randonnées...

Une correspondance avec les « Lignes du Volcan » est mise en place à Mandailles.



@STABUS

La location de vélo - Vélo'cab

Offres mises en place

La **STABUS** gère le fonctionnement et la maintenance de la location de vélo avec l'offre Vélo'cab. Depuis 2017, une location de vélos à assistance électrique est disponible. Aujourd'hui, on trouve à disposition **40 vélos mécaniques, 50 vélos à assistance électrique (VAE)**.

La demande est en hausse sur ce service, notamment pour la location de VAE, la flotte a été augmentée au regard de la demande. Toutefois, la location de vélos mécaniques est plus faible hormis pour la semaine du Festival du Théâtre de Rue.

C'est un service qui demande une maintenance de vélos qui ne sont quasi pas utilisés. Le service de location de VAE, lui est bien sollicité. Une liste d'attente est mise en place avec des demandes qui ne sont pas satisfaites. Les demandes des nouveaux clients sont satisfaites en priorité puisque la volonté de la CABA est de proposer un service pour s'initier à la pratique du VAE avant d'ensuite acheter un VAE avec la prime à l'achat qui est accessible

aux personnes ayant loué au moins 3 mois. La location peut être remboursée à 50% par l'employeur.

La location de VAE est principalement continue entre avril et octobre, et tourne à 50% durant l'hiver. Sur les 40 VAE, 5 sont réservés pour de la location courte durée à la semaine, au week-end ou à la journée. C'est un service qui n'est pas à vocation touristique, ni de loisirs.

Tarifs :

- *Vélo classique* : 3€ la journée, 6€ le week-end, 12€ la semaine, 24€ le mois, 48€ le trimestre ou 96€ le semestre. Une caution de 300€ est demandée
- *Vélo électrique* : 5€ la journée, 10€ le week-end, 20€ la semaine, 40€ le mois, 120€ le trimestre, 240€ le semestre. Une caution de 750€ est demandée
- *Offre entreprise vélo classique* : jusqu'à 328€ pour 5 vélos



@STABUS

Les Cars Région

Dans le Cantal, on trouve de nombreuses lignes régulières de cars de la Région Auvergne-Rhône-Alpes. 13 d'entre elles passent par la CABA et Aurillac est pour chacune d'elle ville de départ/arrivée.

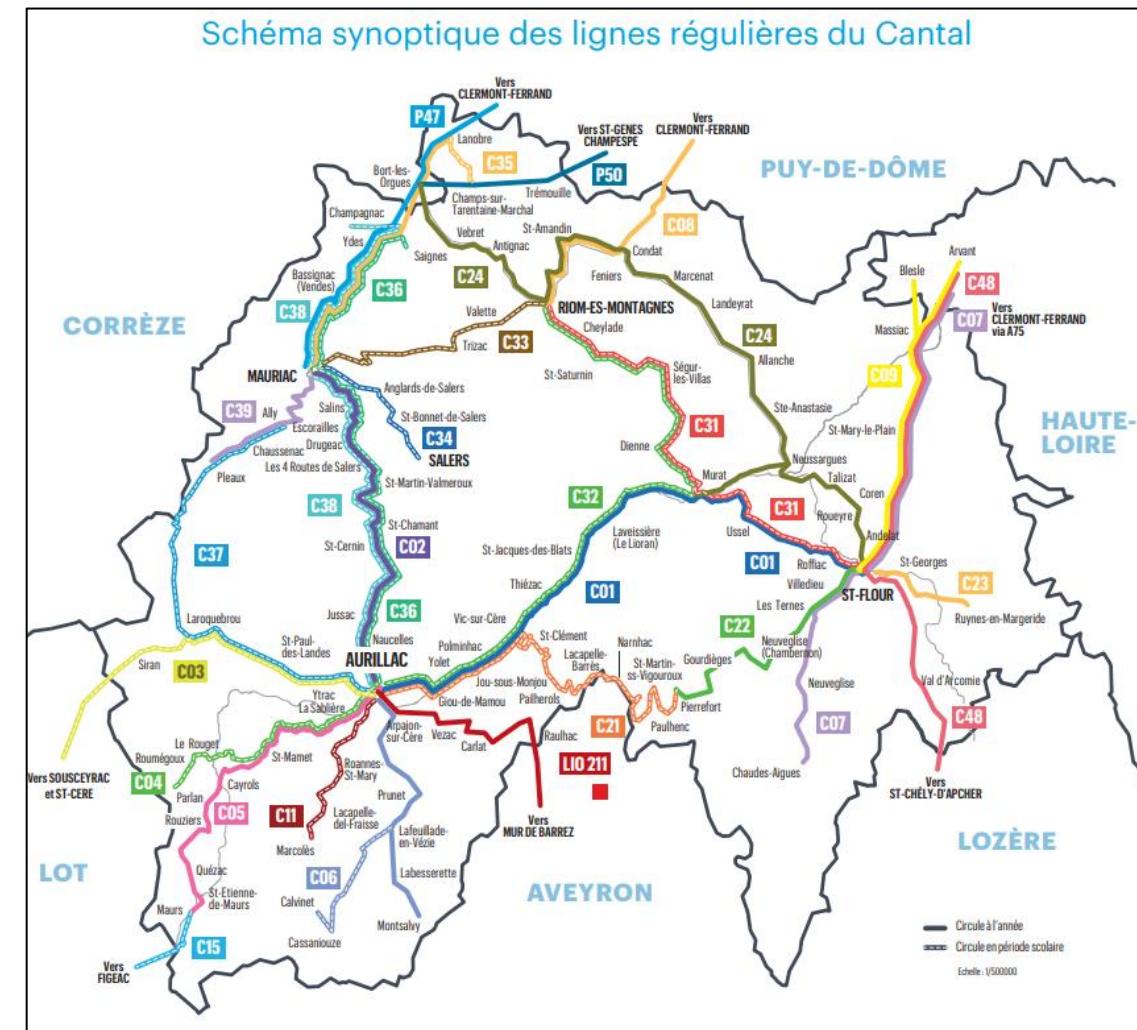
Parmi ces lignes, 9 ne fonctionnent qu'en période scolaire:

- C37 entre Ally et Aurillac. Départ d'Ally le lundi matin et retour le vendredi soir uniquement.
- C03 entre Siran et Aurillac tous les jours de la semaine
- C36 entre Saignes et Aurillac tous les jours de la semaine
- C38 entre Champagnac et Aurillac tous les jours de la semaine
- C32 entre Riom et Aurillac le lundi et le vendredi vers Aurillac et le vendredi vers Riom
- C21 entre Pierrefort et Aurillac le lundi et le vendredi
- C11 entre Marcoles et Aurillac tous les jours de la semaine
- Une partie de la C06 entre Montsalvy et Aurillac tous les jours de la semaine
- C04 entre Parlan, Saint-Mamet et Aurillac tous les jours de la semaine

Leurs horaires sont adaptés à l'usage des élèves avec des arrivées sur Aurillac prévues entre 7h30 et 8h et des départs le soir entre 16h30 et 18h30.

Les tarifs sont différents selon le profil de l'utilisateur

- Élève interne: 105€/an (remise possible à 75€/an pour un achat anticipé)
- Élève externe: 150€/an (remise possible à 120€/an pour un achat anticipé)
- Jeunes -25 ans: 150€/an
- Tout public:
 - 1 voyage: 1,50€
 - Carnet 10 voyages: 15,00€
 - Abonnement mensuel: 25€/mois



@Région AURA

Les Cars Région

L'accès aux transports pour les personnes en situation de handicap

La Région Auvergne-Rhône-Alpes a mis en place des outils pour aider les personnes en situation de handicap cognitif, psychique et mental à avoir accès au réseau de transport. Elle propose notamment un carnet personnalisable et adaptable à chaque usager pour expliquer les différentes étapes du trajet par exemple. Ce guide permet aux personnes en difficulté de savoir comment réagir notamment en cas d'imprévu ou de difficulté. Les chauffeurs sont aussi formés pour s'adapter aux personnes en situation de handicap et savent comment réagir en cas de problème.

En janvier 2022, la Région Auvergne-Rhône-Alpes a par ailleurs mis en place la gratuité de tous les services de transport de la région pour les personnes accompagnant quelqu'un en situation de handicap.

Depuis juillet 2020, tous les véhicules sont accessibles et adaptés aux personnes à mobilité réduite permanente ou temporaire.

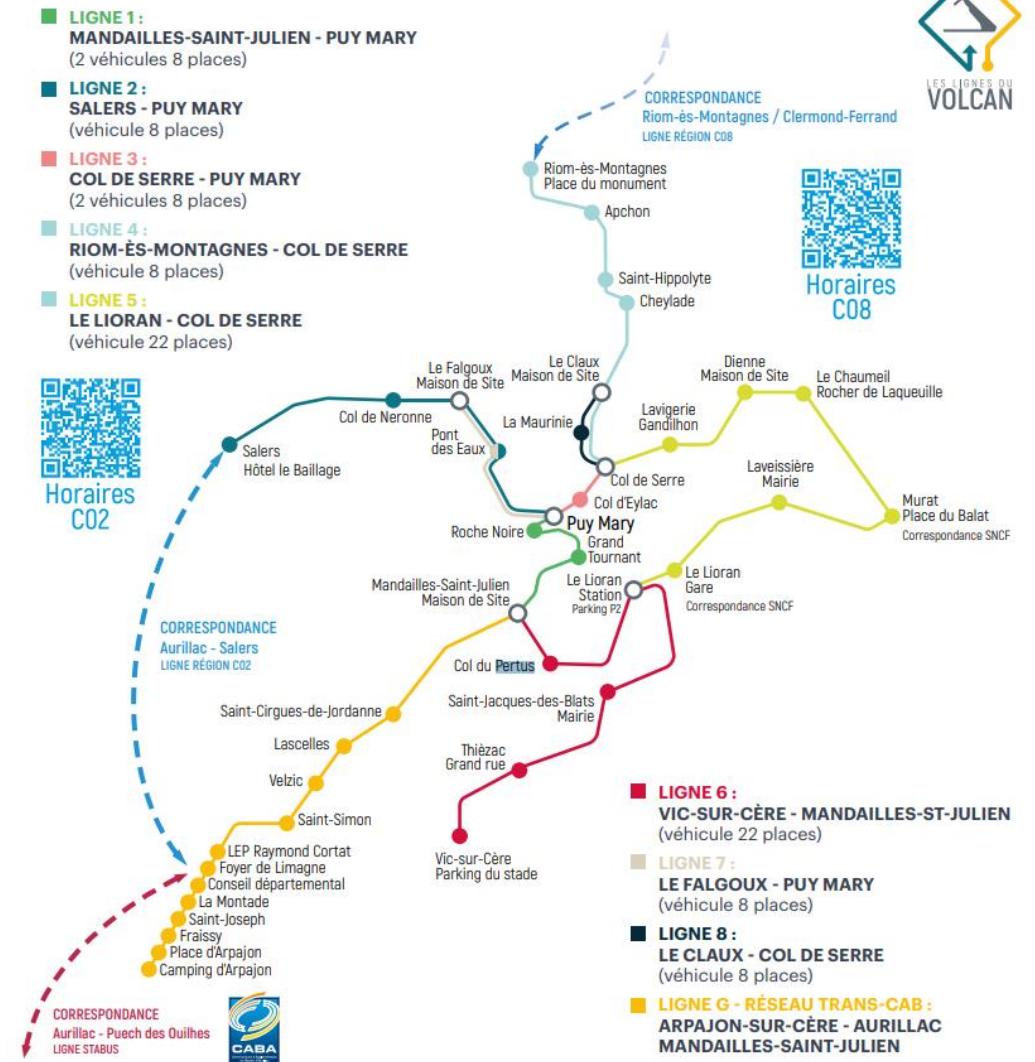
La Région participe aussi au financement de véhicules adaptés PMR pour des associations par exemple. Cela peut permettre de mettre en place un transport à la demande localisé.

Les lignes estivales

La Région Auvergne-Rhône-Alpes gère « les lignes du volcan » dont des navettes au départ de Mandailles-Saint-Julien sont aussi disponibles pour rejoindre le sommet du Puy Mary et Vic-sur-Cère.

En hiver, le Bus des Neiges a aussi été mis en place. Il permet de relier Aurillac à la station du Lioran en moins d'1h. Il est possible de réserver la navette en cas de déplacement en groupe de plus de 8 personnes. Les tarifs sont attractifs avec des allers-retours pour 3€.

Ces différentes lignes en place depuis plusieurs années ont rencontré du succès auprès des habitants de la Région, mais aussi auprès des touristes.



Le réseau ferré

La desserte

Les lignes de chemin de fer traversant la CABA sont exploitées par la SNCF. La SNCF exploite 2 lignes TER :

- **Aurillac ↔ Clermont** : moyenne de 5 allers-retours en journée dont le train direct Clermont-Ferrand ↔ Toulouse
- **Aurillac ↔ Toulouse** : moyenne de 2,5 allers-retours en journée dont le train direct Clermont-Ferrand ↔ Toulouse

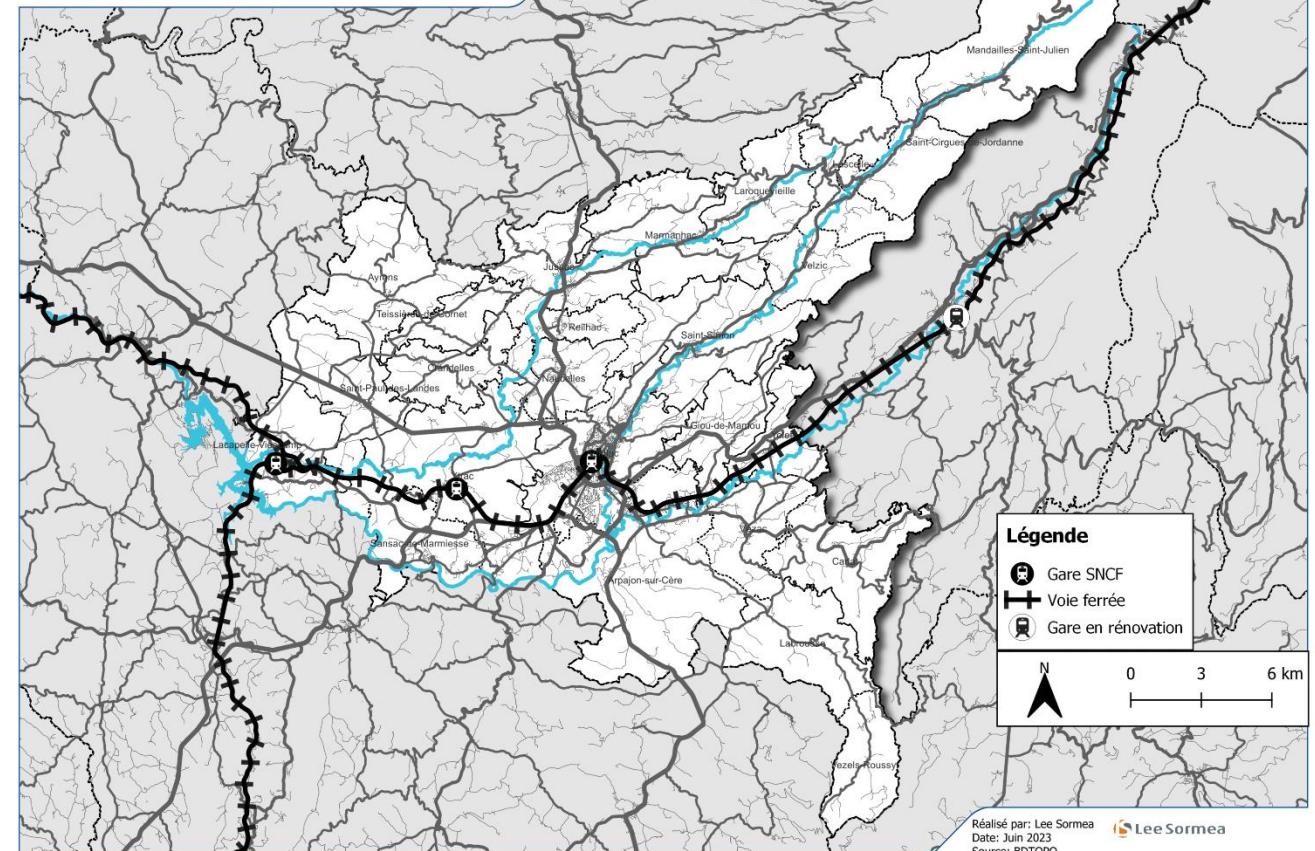
Elle gère aussi la liaison **Neussargues ↔ Aurillac** ainsi que le train touristique «**Gentiane Express**».

Une ligne **Aurillac ↔ Brive-la-Gaillarde** exploitée par la région AURA est aussi existante avec 3,5 allers-retours. Elle est complétée par 2 allers-retours effectués en autocar et induite par les correspondances avec Paris et Bordeaux. Le «**Train Aubrac**» relie Béziers à Clermont-Ferrand en 6h. Une correspondance à Neussargues peut permettre de relier Aurillac.

D'après la SNCF, ces différentes lignes sont utilisées par les étudiants internes en direction de Clermont-Ferrand et Toulouse. Les flux sont aussi importants en direction du Lioran où se trouve une station de ski.

Les lignes de train sont soumises à plusieurs problématiques. Tout d'abord d'après le SCOT, les offres en train ne sont pas suffisantes et pas assez qualitatives pour attirer les touristes. Les lignes sont de plus vieillissantes et on trouve parfois des problèmes d'entrecroisement ou d'horaires.

Schéma Communautaire des Mobilités Voies ferrées



@Christian Stavel



@www.ville-riom-es-montagnes.fr

Le réseau ferré

Accès à la gare d'Aurillac

Les cartes des isochrones montrent un fort **potentiel de rabattement** en modes actifs vers et depuis la gare d'Aurillac. Une grande partie de la commune et ses quartiers résidentiels sont accessibles en moins de 30 minutes à pied ou à vélo.

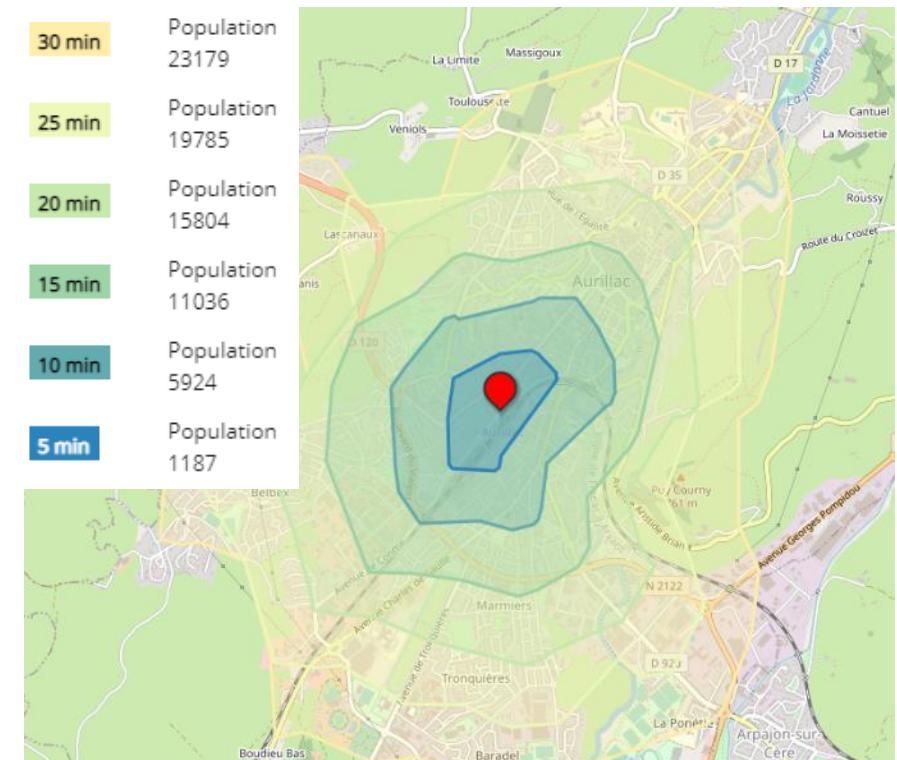
A pied :

- En moins de 30 minutes à pied de la gare d'Aurillac on trouve : 22 449 habitants, 16 147 salariés et 3 142 scolaires

En vélo (non électrique) :

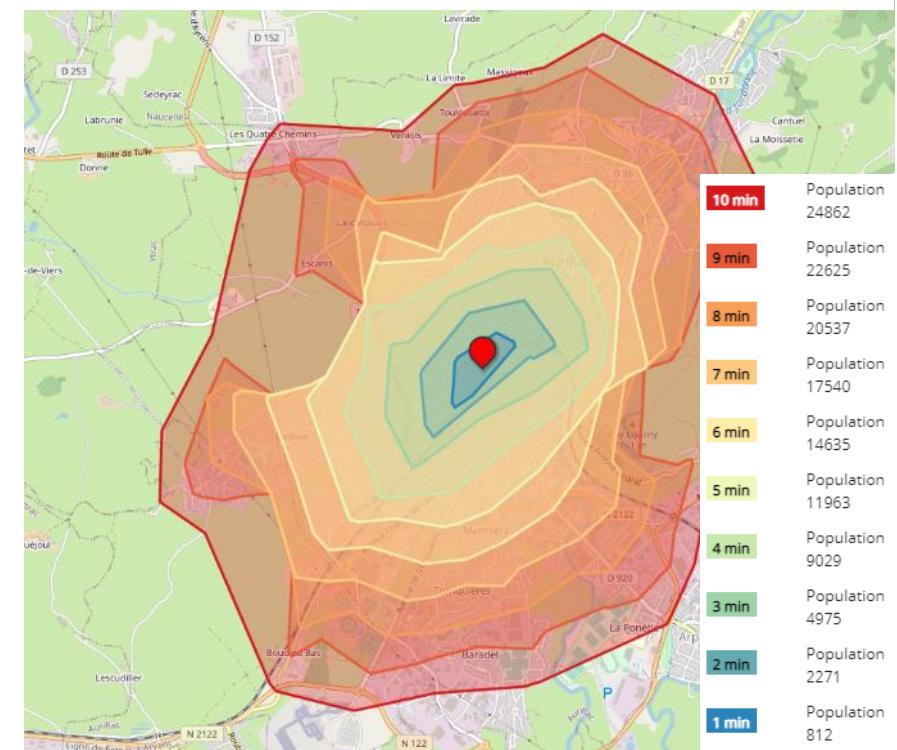
- L'ensemble de la commune d'Aurillac est accessible en vélo en 10 minutes, soit plus de 24 000 habitants.
- La zone pouvant relier la gare d'Aurillac en moins de 30 minutes est également très importante puisqu'elle englobe les communes d'Arpajon-sur-Cère, Naucelles, Saint-Simon, le hameau de Espinat et une partie d'Ytrac. *Ces isochrones ne préjugent pas de l'existence ou de la qualité d'aménagement cyclable pour se rendre sur un lieu.*
- Les zones d'activité de la Sablière, des Quatre-Chemins et le Parc d'activité de Tronquières sont accessibles en moins de 30 minutes.
- Le temps de parcours entre l'aéroport et la gare est d'environ 20 minutes.

La gare d'Ytrac est elle aussi desservie par des trains TER en direction d'Aurillac. Elle permet de capter des habitants plus éloignés comme ceux de Sansac-de-Marmiesse ou de Saint-Paul-des-Landes, accessible en 20 minutes avec un vélo électrique.



Isochrone pour 30 minutes de marche à pieds depuis la gare d'Aurillac

Isochrone pour 10 minutes en vélo depuis la Gare d'Aurillac



Le réseau Ferré

La fréquentation des TER

La fréquentation des TER est transmise par la Région AURA. Ces données sont sur l'ensemble des trains et cars comptés sur 1 jour un mardi ou jeudi ou un vendredi suivant les lignes. Il s'agit d'une approche limitée et non d'une analyse de la fréquentation moyenne sur une période donnée.

Ainsi, les données sur une journée du 1^{er} semestre 2022 sont présentées ci-dessous.

Les montées/descentes en gare de Aurillac

Pour une journée dite classique, on compte 157 personnes prenant le TER au départ d'Aurillac et 134 personnes en arrivée à la gare d'Aurillac, suivant cette décomposition :

	Trajet Aurillac <-> Clermont-Ferrand		Trajet Aurillac <-> Maurs			
	Montée Aurillac	Descente Aurillac	Montée Aurillac	Descente Aurillac		
Matin	41	14	15	12		
Midi			12	5		
Soir	27	41	20	12		
	Trajet Aurillac <-> Arvant		Trajet Aurillac <-> Laroquebrou		Trajet Aurillac <-> Neussargues	
	Montée Aurillac	Descente Aurillac	Montée Aurillac	Descente Aurillac	Montée Aurillac	Descente Aurillac
Matin	7	3	6		15	18
Midi			14	26		
Soir				3		

Les destinations les plus sollicitées sont Clermont-Ferrand et Maurs. Le TER à destination de Aurillac est principalement utilisé par des personnes en provenance de Clermont-Ferrand et Laroquebrou.

Les données de fréquentation disponibles pour 2019 (Geofer) montrent un nombre de voyageurs en 2019 de 120 000 avec une baisse en 2020 (crise sanitaire). Les chiffres fournis par la Région semblent présager d'une reprise

à la normale du nombre de voyageurs à Aurillac en 2022.

Les montées/descentes en gare de Lacapelle-Viescamp

On compte 6 trajets TER par jour à la gare de Lacapelle-Viescamp (3 allers-retours sur la ligne Aurillac <-> Maurs). Sur une journée type, aucune montée ou descente n'a été enregistrée par la Région. Toutefois, les données de fréquentation de 2019 montrent un nombre de voyage annuel de 51 voyageurs.

Les montées/descentes en gare de Ytrac

On compte 6 trajets TER par jour à la gare d'Ytrac (3 allers-retours sur la ligne Aurillac <-> Maurs). Sur une journée type, aucune montée ou descente n'a été enregistrée par la Région en 2022. Toutefois, les données de fréquentation de 2019 montrent un nombre de voyage annuel de 49 voyageurs.

Une utilisation du TER très faible sur les déplacements interne à la CABA avec les 3 gares.
 Peu de fréquentations des lignes TER sur des destinations extra-communautaires : les temps de trajet, le coût et les horaires sont des freins à son utilisation.

Le PEI

Le **Pôle d'Échange Intermodal (PEI)** au niveau de la Gare d'Aurillac a été mis en service en mai 2022. Sa création a été supervisée par la CABA qui était maître d'ouvrage du projet. Initié en 2015, le projet a réuni de nombreux acteurs et a été débattu et pensé au cours de réunions publiques, ateliers de concertation.

Les **objectifs du PEI** à Aurillac sont multiples :

- Encourager l'**intermodalité**, c'est-à-dire l'utilisation de modes de transports multiples dans la ville d'Aurillac
- Encourager l'usage des **modes doux** : vélo et piéton
- Créer un point de rencontre et d'échange entre les circulations péri-urbaines et urbaines
- Revitaliser la gare d'Aurillac et son quartier

Plusieurs éléments ont donc été mis en place pour favoriser l'intermodalité.

Pour les voitures et 2 roues motorisés :

- Stations de Taxi
- 4 stationnements pour 2 roues motorisés
- 44 places de stationnement avec des rôles différents (PMR, durée courte, dépose minute) sur le parvis

- 201 places de stationnement longue durée, dont 4 prévues pour accueillir des bornes de recharge électrique sur le parking relais
- 158 places de stationnement pour les commerces, riverains, clientèle et agents SNCF, dont 4 prévues pour accueillir des bornes de recharge électrique sur le parking gare
- Places réservées au covoiturage

Pour les TC :

- Un quai dédié à la navette électrique gratuite du centre-ville.
- 2 arrêts de bus urbains à proximité de la gare
- 12 quais pour des cars périurbains, interurbains et TER
- 5 aires de stationnement pour cars

Pour les vélos et piétons :

- Extension du parvis devant la gare
- Arceaux pour le stationnement vélo et 2 boxes sécurisés pour 30 vélos en tout
- Modification de la passerelle piétonne au niveau du parking de la gare
- Voie verte



Le transport aérien

Un aéroport est présent sur le territoire de la CABA. On y trouve une ligne aérienne entre l'aéroport **Aurillac-Tronquières** et celui d'Orly en moins d'1h30. Cette ligne est essentielle à la région et aux entreprises, car elle permet leur désenclavement.

Les vols sont programmés de la façon suivante :

Lundi, Jeudi et Vendredi :

- Aurillac -> Paris: départs à 7h, 13h50 et 18h05
- Paris -> Aurillac: départs à 9h05, 15h50 et 20h05

Mardi et Mercredi :

- Aurillac -> Paris: départs à 7h et 18h05
- Paris -> Aurillac: départs à 9h05 et 20h05

Dimanche :

- Aurillac -> Paris: départ à 18h05
- Paris -> Aurillac: départ à 20h05

L'aéroport n'est aujourd'hui pas desservi par des transports en commun. La ligne 6 est celle qui dessert un arrêt au plus proche de l'aéroport mais nécessite une dizaine de minute de marche pour le rejoindre, dans un environnement hors agglomération.

Un parking est disponible avec une centaine de places.

Le **taux de fréquentation** est aujourd'hui de **70%** avec **32 777 passagers** en **2022**.

Plusieurs autres lignes avaient été mises en place comme Aurillac-Ajaccio ou Aurillac-Lyon, mais elles ont rapidement fermé, car elles n'étaient pas reliées à un besoin fort pour les habitants.



@Aerobuzz

Un trafic aérien qui désenclave le territoire d'un point de vue national.

Une utilisation de l'aéroport à la fois pour les déplacements professionnels, mais également pour le loisir.

Un aéroport déconnecté d'Aurillac pour les modes actifs et les transports collectifs.

Les aménagements cyclables

Attentes

D'après les entretiens réalisés avec les différents acteurs du territoire, l'attente concernant l'aménagement des communes et des routes pour les cyclistes est importante. Plusieurs de ces acteurs regrettent notamment le manque de zones cyclables sécurisées ce qui est un réel frein pour eux à la mise en place des modes doux. Par les résultats de l'enquête, on comprend que le vélo est un enjeu majeur pour les habitants.

Atouts pour la mise en pratique du vélo

- Environnement vert et vallonné qui incite à la **pratique loisir**
- Une **unité urbaine** entre Aurillac et Arpajon-sur-Cère où se concentre la plupart des commerces et des services
- **Sentiers de randonnée** déjà existants
- Le centre d'Aurillac est assez plat. La **pratique du vélo** est donc **facilitée**.

Inconvénients

- **Territoire vallonné** voire montagneux. Il est nécessaire de posséder un vélo à assistance électrique pour certaines personnes afin de faire les trajets quotidiens.
- **Intensité du trafic routier** notamment au niveau des routes départementales et de la RN122 avec un taux de poids lourds important.
- **Territoire étendu**. Les distances à parcourir sont parfois importantes : 25 km entre Mandailles-Saint-Julien et Aurillac soit un trajet de plus d'1h en vélo.
- **Mentalités** des habitants globalement pas favorables à utiliser le vélo dans les trajets quotidiens.
- **Insécurité et absence** des aménagements avec des intersections dangereuses avec le réseau routier, ce qui fait un maillage parcellaire et discontinu.

- **Aménagements cyclables** existants **vieillissants** ou qui ne répondent plus aux besoins des cyclistes.

Les aménagements cyclables

Offres mises en place

En supplément de l'offre de location de vélo réalisée par le STABUS, d'autres services sont aujourd'hui disponibles sur le territoire.

Pour les habitants disposant d'un vélo mais vivant éloignés de leur lieu de travail/étude, les cars de la région acceptent les vélos en soute. Il est envisagé d'installer des portes-vélos sur les véhicules.

L'association **VéloCité** propose un atelier de réparation pour vélo et participe à de nombreux événements afin de promouvoir l'utilisation du vélo dans la région depuis 2009. Elle travaille avec la CABA, les communes et le Département sur des projets communs. Elle réalise aussi chaque année un comptage tous modes pour voir l'évolution des pratiques. Elle propose en plus des réparations, de la **revente de vélos à partir de 35€**. L'association milite aussi pour le déploiement de pistes cyclables qu'elle trouve pour l'instant insuffisantes.

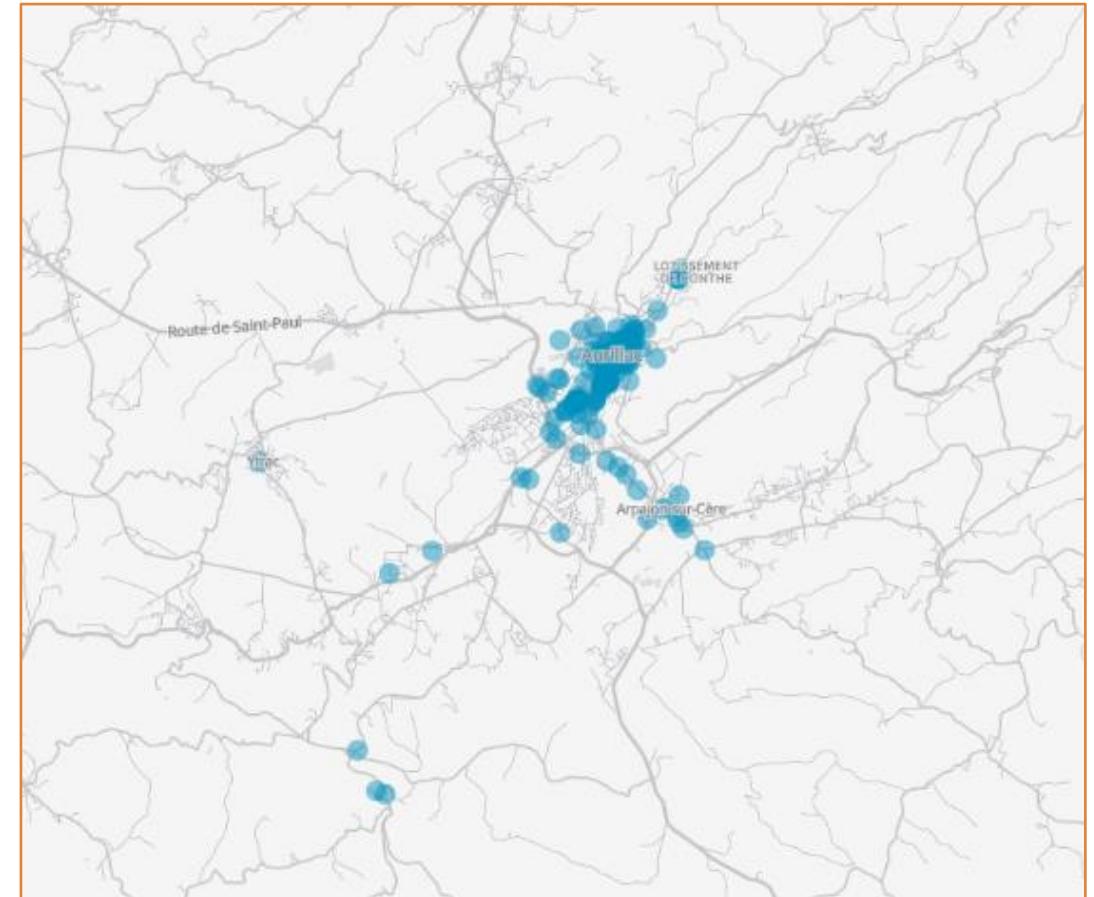
Beaucoup de projets sont en réflexion pour équiper les ZAE, gares ou certaines communes en VAE en location, mais ne sont pas encore mis en place.

Le stationnement

Plusieurs espaces de stationnement à destination des vélos sont présents sur le territoire.

- A Aurillac, on retrouve des **box à vélos** sur les parkings Pompidou, Labro, Fraternité ainsi qu'au niveau de Pôle d'Echange Intermodal. Ils sont sécurisés et l'abonnement est de 12€/an pour y avoir accès.
- Des **emplacements d'attache pour vélos** sont présents à de nombreux endroits de la ville d'Aurillac notamment à proximité des bâtiments administratif ou lieux d'enseignement par exemple, mais ce n'est pas systématique. Les lieux plus excentrés comme le Lycée agricole ou le cimetière ne semblent pas disposer d'emplacements prévus. Des équipements semblables sont présents dans d'autres communes comme

à Arpajon-sur-Cère vers la Mairie par exemple, mais ils semblent absents dans les communes plus petites.



Zone de stationnement vélo référencées.
@baromètre des villes cyclables



@Google Earth

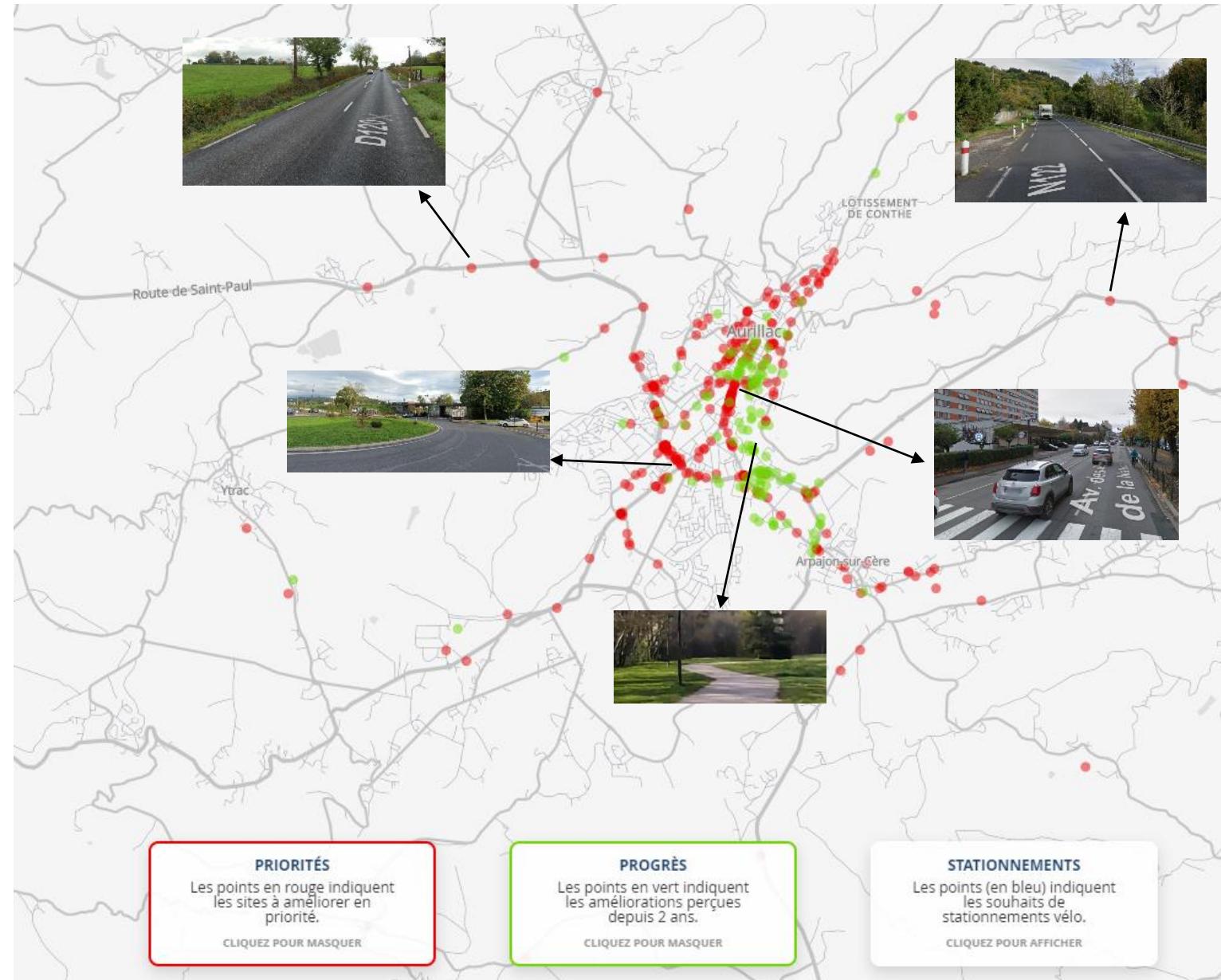
Les aménagements cyclables

Les zones de conflits

Parmi les zones à améliorer en priorité, on retrouve notamment les **axes routiers** fortement fréquentés comme la RN122, la D120, la D17 ou encore la D990. En effet, ces axes sont souvent peu équipés pour les vélos avec pas de piste cyclable ou bien des pistes peu sécurisées.

Ce besoin est aussi fortement marqué au niveau d'Aurillac où les utilisateurs cyclistes sont plus nombreux et en **conflit avec les voitures**. La zone de traversée de la ville d'Aurillac par la RN122 ainsi que l'Avenue des Pupilles de la Nation sont principalement dénoncées. En effet, des véhicules circulent rapidement et les vélos ont du mal à traverser la route en sécurité.

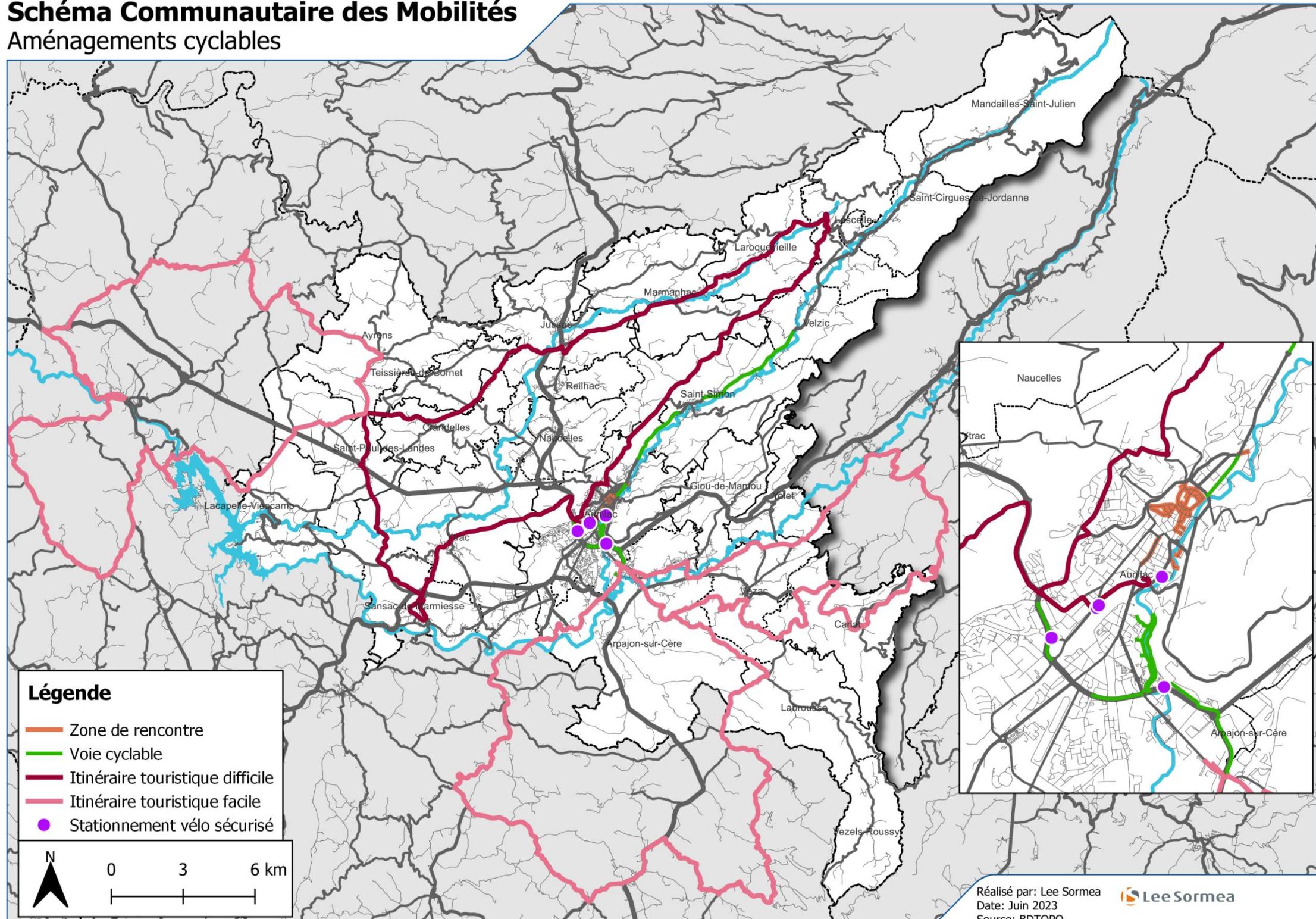
Des progrès sont toutefois à souligner avec la mise en place de la **balade de Vorona** dans le centre d'Aurillac aux abords de la Jordanne. Ce chemin réservé aux piétons et cyclistes, est sécurisé et permet de rejoindre le centre d'Aurillac depuis le Sud-Est de la ville.



@Baromètre des villes cyclables

Les aménagements cyclables

Schéma Communautaire des Mobilités Aménagements cyclables



La marche à pied

Ville d'Aurillac

Dans Aurillac, plusieurs **zones** sont **réservées aux piétons** notamment dans l'hypercentre avec plusieurs zones en « priorité piéton » et des zones totalement piétonnes. C'est le cas notamment des rues commerçantes et touristiques.

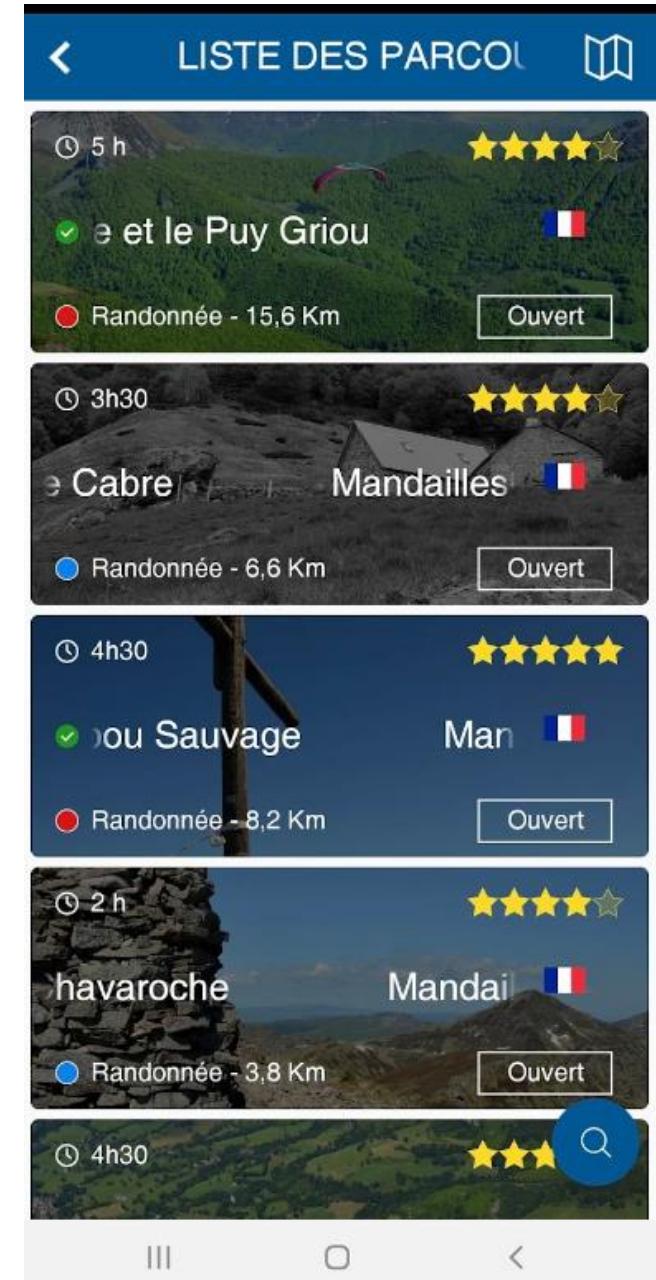
Un passage réservé aux piétons et vélos est aussi présent le long de la Jordanne entre le centre-ville d'Aurillac et la RN122. Il s'agit de la promenade de Vorona. Elle permet aux piétons de rejoindre le centre-ville en sécurité et d'éviter notamment l'Avenue des Pupilles de la Nation qui est très passante.

Autour d'Aurillac

Les routes pour relier les autres communes de la CABA sont souvent très passantes et se prêtent peu à un usage piéton. En revanche, le réseau de **randonnées** et balades possible est important grâce aux espaces naturels environnants. Pour faire découvrir la région, la CABA a mis en place une **application « Rando autour d'Aurillac »**. Elle propose des chemins balisés pour les promeneurs. L'application a été téléchargée plus de 5 000 fois sur Google Play.



@Google Earth



@Rando Autour d'Aurillac

Les itinéraires touristiques

Le territoire de la CABA est traversé par de nombreux **itinéraires touristiques** praticables en voiture, à vélo, à cheval ou encore à pied.

Onze aires de camping-cars parcourent le territoire pour répondre aux besoins des touristes.

- **Route des Fromages AOP d'Auvergne** : cette route comporte une trentaine d'étapes entre le Puy-de-Dôme et le Cantal et permet de découvrir les fromages typiques de la région. 3 de ces arrêts sont situés dans la CABA.



@Cantal.fr

- **Route des Monts du Cantal** : l'une des boucles de ce circuit traverse la CABA et passe par Aurillac. Elle a pour vocation de faire découvrir les paysages et sommets du massif Cantalien.
- **Route d'Artagnan** : elle est le premier itinéraire équestre Européen à vocation culturelle et touristique. Elle consiste à suivre le chemin emprunté par les mousquetaires du roi au XVII^e siècle. Son tracé passe par plusieurs communes de la CABA dont Arpajon-sur-Cère.

- **Parcours VTT** : plusieurs parcours existent à proximité d'Aurillac notamment certains qui suivent la Jordanne et montent dans les hauteurs du territoire.
- **Via Arverna** : chemin de randonnée de Saint-Jacques-de-Compostelle entre Cahors et Clermont-Ferrand
- **GR400** : tour du volcan Cantalien
- **Sentier des Gorges de la Jordanne** : 2km de sentiers aménagés
- **Randonnées** notamment aux Puy Mary et Col de Peyrol



@Caba.fr



@Julien Couty



@Thibaud S

Démobilité

La démobilité est aujourd'hui un levier de lutte efficace contre le dérèglement climatique. Réduire ses besoins de déplacement ou les kilomètres parcourus permet d'éviter l'émission de CO2 et donc de réduire son impact carbone.

Le sujet de la démobilité permet de mettre en place plusieurs actions comme :

- **Développement d'espaces de coworking.** Travailler depuis un espace de coworking permet en effet de limiter les déplacements entreprise-travail en ayant recours au télétravail dans un espace où il est possible d'interagir avec d'autres acteurs et entreprises du territoire. Un espace de coworking existe à Aurillac : **La Forge**. Un incubateur (Landestini) est aussi présent.
- **Facilitation des démarches administratives**
 - Une **Maison France Services** est présente dans la CABA dans la ville d'Aurillac. Les communes les plus excentrées de la CABA peuvent aussi se rendre à celles présentes à Vic-sur-Cère, Saint-Mamet-la-Salvetat ou Laroquebrou.
 - Pour favoriser l'accès au numérique, une **médiathèque numérique** est mise en place à la CABA. Elle permet d'avoir accès aux documents en accès libre depuis le domicile de l'utilisateur, mais aussi en physique pour les gens vivant à proximité.
 - Accès aux **démarches en ligne**. Cela est notamment possible à Aurillac via le site internet de la ville sur l'onglet e-services pour faire par exemple les demandes d'Etat Civil ou se renseigner sur les autres démarches administratives.

- **Urbanisation raisonnée**
 - Développement d'Aurillac
 - Rénovation d'espaces inhabités. Sur le territoire de la CABA on dénombre ainsi 3 516 logements vacants (*Insee, RP 1968-2019*).
 - Développement des quartiers multifonctionnels
 - Encouragement à la mutation des ZA vers une plus grande mixité des usages avec une centralisation d'entreprises, de services, de commerces et développer une proximité raisonnable avec les logements
- **Encourager la pratique du télétravail.** Cela permet de réduire les émissions liées aux mobilités pendulaires.

Les **entreprises** peuvent être vectrices de la lutte contre le changement climatique en encourageant la démobilité.

La mise en place de **services dématérialisés** pour accompagner les publics fragiles dans leurs démarches en évitant les déplacements est un levier à ne pas négliger.

Mobilité inclusive

Définition

La mobilité inclusive a pour objectif de réduire les **inégalités** en lien avec la mobilité et de permettre à tous d'avoir **accès à la mobilité** pour répondre aux besoins de chacun et avant tout aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale.

Réglementation

La **loi LOM** donne capacité aux autorités organisatrices de la mobilité d'agir en matière de mobilité solidaire (article 8 L 1231 1 1 du code des transports, compétence mobilité solidaire). Celles-ci sont d'ailleurs tenues d'agir, aux côtés de la sphère sociale, en faveur des personnes vulnérables qui rencontrent des difficultés en matière de mobilité, en particulier pour l'accès et le retour à l'emploi (article 18 L 1215 3 du code des transports plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire). Les usagers et habitants du territoire sont associés à la définition de la politique de mobilité de l'AOM, à travers la mise en place d'un comité des partenaires (article 15 L 1231 5 du code des transports).

Sur le territoire de la CABA

Le **taux de pauvreté** au niveau de la CABA est de **10,8%**, mais il atteint jusqu'à 15% pour la ville d'Aurillac (*Insee-DGFIP-Cnaf-Cnav-CCMSA, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi), 2020*). Cela représente 3 622 personnes sur la commune. Afin, de favoriser leur accès à la mobilité la CABA a mis en place un **tarif solidaire** depuis 2016. Selon sa situation, l'utilisateur paye son abonnement entre 2€ et 17€ par mois contre 33€ pour le tarif classique Activ'.

Par ailleurs, le **Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi** qui est géré par la CABA avec le Conseil Départemental du Cantal et l'Etat a pour objectif d'aider à l'insertion durable dans l'emploi. Le taux de chômage des 15-64 ans atteint jusqu'à 13,6% sur la commune d'Aurillac.

Des actions restent toutefois à encourager sur le territoire.

- Réduire les inégalités géographiques en assurant un rabattement vers

les transports collectifs

- Faciliter l'accès aux bus de la STABUS pour les PMR

En 2022 plus de 1400 personnes sur le territoire de la CABA bénéficiaient de l'allocation adultes handicapés. Parmi eux, plusieurs ont des difficultés pour se déplacer au quotidien. A cela, s'ajoute le nombre élevé de retraités pour qui se déplacer peut devenir difficile avec l'apparition de barrières physiques.

Les associations aux services des publics fragiles

L'AFAPCA est une association ayant pour vocation d'être un centre de Ressource et d'Ingénierie pour l'insertion de l'emploi. Plusieurs actions sont proposées pour gagner en autonomie dans les déplacements notamment la plateforme de mobilité CANTAL'MOUV pour informer et former les professionnels de l'accompagnement. Des ateliers sont aussi organisés pour accompagner les gens à la pratique. Un accompagnement au permis de conduire est aussi proposé.

La CABA et l'AFAPCA ont conventionné en 2023 pour mener des actions complémentaires.



@STABUS

LA MOBILITÉ AU SEIN DES COMMUNES

- Les opportunités pour chaque commune
- Analyse par commune

Les opportunités pour chaque commune

Pour mieux comprendre les enjeux et les opportunités du territoire en matière de mobilité, une étude de chaque commune a été réalisée pour aboutir à un portrait mobilité de chacune d'elle pour en saisir leur connexion au cœur de la CABA. La carte issue de ce travail a été présentée en page 22.

	Nombre d'habitants	Retraités	Actifs	Actifs travaillant dans la commune	Actifs travaillant à Aurillac (voiture)	Part modale de la voiture	Part modale TC
Arpajon-sur-Cère	6279	2097	2918	563	1692	89,5%	2,80%
Aurillac	25593	8497	11297	9546	6291	65,9%	4,60%
Ayrens	629	225	291	45	142	91,5%	0,00%
Carlat	356	152	162	31	X	96,5%	0,00%
Crandelles	856	175	427	47	230	90,4%	1,20%
Giou-de-Mamou	763	200	379	47	249	90,7%	0,00%
Jussac	2022	645	930	130	533	94,4%	0,00%
Labrousse	496	159	239	25	106	90,9%	0,00%
Lacapelle-Viescamp	512	184	239	45	123	92,8%	0,00%
Laroquevieille	355	118	169	32	X	93,5%	0,00%
Lascelles	286	82	113	31	X	100,0%	0,00%
Mandailles-Saint-Julien	183	57	99	52	X	78,9%	10,50%
Marmanhac	726	201	346	106	150	89,3%	0,00%
Naucelles	2113	729	978	96	603	93,8%	0,60%
Reilhac	1094	358	471	45	313	91,7%	0,00%
Saint-Cirgues-de-Jordanne	142	64	56	21	X	100,0%	0,00%
Saint-Paul-des-Landes	1539	480	740	119	356	93,5%	0,00%
Saint-Simon	1121	327	501	86	319	89,0%	1,00%
Sansac-de-Marmiesse	1368	438	633	120	323	92,1%	0,00%
Teissières-de-Cornet	301	56	139	14	X	93,5%	0,00%
Velzic	413	131	211	27	101	86,0%	0,00%
Vézac	1249	383	608	71	316	95,6%	0,00%
Vezels-Roussy	127	66	41	22	X	85,7%	0,00%
Yolet	551	157	280	50	126	90,5%	1,90%
Ytrac	4335	1400	2029	361	1257	93,6%	0,00%

Les opportunités pour chaque commune

Ce tableau reprend les opportunités d'accès aux offres de transport. Les 1 correspondent à la possibilité aujourd'hui d'emprunter un de ces modes et les 0 à l'inexistence ou la difficulté d'utiliser ce mode aujourd'hui.

	TC STABUS	TC Région	TER	Vélo	Covoiturage	PVD	PLUi
Arpajon-sur-Cère	toutes les 30 min (ligne 1) lignes péri F, I et M	2 AR (Ligne C06)	0	1	1	0	7
Aurillac	oui	1	1	1	0	0	15
Ayrens	1 AR (ligne C)	0	0	0	0	0	1
Carlat	1 AR (ligne F)	1 AR TC Région Occitanie	0	0	0	0	2
Crandelles	2 A, 3R (ligne B)	0	0	0	0	0	2
Giou-de-Mamou	2 A, 3R (ligne H)	2 A, 3R (ligne C01)	0	0	0	0	3
Jussac	2 A, 3R (lignes A et L)	4 AR (ligne C02)	0	0	1	1	5
Labrousse	1 AR (ligne M)	0	0	0	0	0	1
Lacapelle-Viescamp	1 A, 2 R (ligne D)	0	1	0	0	0	2
Laroquevieille	1 AR (ligne K) 1 AR (ligne L)	0	0	0	0	0	3
Lascelles	1 AR (ligne K) 1 AR (ligne G)	0	0	0	0	0	5
Mandailles-Saint-Julien	1 AR (ligne G)	0	0	0	0	0	2
Marmanhac	2 A, 3 R (ligne L)	0	0	0	0	0	2
Naucelles	2 AR (ligne A) 2 A, 3R (ligne B) 1 AR (ligne L)	4 AR (ligne C02)	0	1	1	1	6
Reilhac	2 A, 3R (lignes A et L)	0	0	0	0	0	3
Saint-Cirgues-de-Jordanne	1 AR (ligne G)	0	0	0	0	0	2
Saint-Paul-des-Landes	2 A, 2/3 R (ligne C)	1 AR (ligne C03)	0	0	1	1	6
Saint-Simon	1 AR (ligne K) 2 A, 3R (ligne G) 1 AR (ligne H)	0	0	1	1	1	2
Sansac-de-Marmiesse	1 A, 2R (ligne D) 2 A, 3 R (ligne E)	0	0	0	1	1	3
Teissières-de-Cornet	1 AR (ligne A)	0	0	0	0	0	1
Velzic	2 A, 3R (ligne G)	0	0	1	0	0	3
Vézac	4 AR (ligne F)	2 AR (ligne 211 car Occitanie)	0	0	1	1	3
Vezels-Roussy	1 AR (ligne M)	0	0	0	0	0	2
Yolet	1 AR (ligne H)	1 AR	0	0	1	0	4
Ytrac	2 AR (ligne C) 2 AR (ligne D)	0	1	0	1	1	10

Arpajon-sur-Cère

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
6 313	33,4%	55,5% 2918 personnes	543	88,8%



La commune :

- 11 hameaux
- 5 départementales : D920, D58, D990, D6 et D617 dans l'ensemble peu soumises au trafic

La STABUS :

Arpajon-sur-Cère est desservie par plusieurs lignes de la STABUS :

- **La ligne urbaine 1** avec une fréquence de passage entre 20 et 25 minutes. Le cadencement est adapté aux actifs souhaitant se rendre sur Aurillac. Le trajet en TC dure entre 20 et 30 minutes contre 15 minutes en voiture.
- **Les lignes périurbaines F, I et M.** Ces lignes présentes 14 arrêts sur la commune. Chaque Hameaux est desservi à minima par une ligne périurbaine. En moyenne, un seul aller-retour est assuré par jour et est peu adapté aux actifs.

Les cars Région :

Arpajon-sur-Cère est desservie par **le car Région AURA C06** sur le hameau de Senihes et permet un aller-retour par jour.

La ligne 211 *Aurillac → Mur de Barrez* de la Région Occitanie dessert le centre-ville et permet un aller-retour par jour.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Arpajon-sur-Cère. La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Cependant, aucune correspondance de moins de 20 minutes n'est possible avec les trains au départ et à l'arrivée d'Aurillac.

Les voies cyclables :

La commune d'Arpajon-sur-Cère est proactive sur la question cyclable avec le projet de création de 4 fuseaux cyclables qui desserviront à la fois le centre de la commune et les pôles économiques.



arpajonsurcere.com

Aurillac

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
25 593	33,2%	44,1% 11 297 personnes	9 546	65,9%



La commune :

- 3 départementales : D920, D120, D17, D453, D18, D117 qui concentre le plus gros du trafic territorial.
- Une RN122, porteuse d'enjeu.

La STABUS :

Aurillac est le pôle central de la STABUS. Aurillac est couvert par l'ensemble des lignes de TC et la navette du PEI.

Les cars Région :

4 lignes cars réguliers de la Région AURA sont à destination d'Aurillac et complète le maillage urbain. Ainsi que la ligne 211 de la Région Occitanie.

Le TER :

Aurillac est au croisement de plusieurs lignes de TER et d'un train de nuit.

- **Aurillac ↔ Clermont** : moyenne de 5 allers-retours en journée dont le train direct Clermont-Ferrand ↔ Toulouse
- **Aurillac ↔ Toulouse** : moyenne de 2,5 allers-retours en journée dont le train direct Clermont-Ferrand ↔ Toulouse
- **Aurillac ↔ Brive-la-Gaillarde** exploitée par la région AURA est aussi existante avec 3,5 allers-retours.

À partir du 10 décembre 2023, la gare d'Aurillac sera également desservie par un Intercités de nuit en provenance de Paris-Austerlitz. La relation sera composée d'un trajet dans chaque sens les vendredis et dimanches soir, ainsi qu'un aller-retour par jour durant les vacances de la zone C. Le train de nuit sera couplé à celui de Rodez, avec une séparation à Brive-la-Gaillarde

Ligne aérienne :

La ville d'Aurillac complète son offre de transport avec l'aéroport d'Aurillac-Tronquières avec un trajet Aurillac-Paris avec en moyenne deux A/R par jour.

Les voies cyclables :

Se référer à la page 70.



Caba.fr

Ayrens

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
629	35,8%	46,3% 291 personnes	45	91,5%



La commune :

- 15 Hameaux
- 3 départementales : D252, D52 et D53 peu soumises au trafic

La STABUS :

Ayrens est desservie par la **ligne périurbaine C**, avec 4 arrêts sur la commune.

Sens Ayrens (place de l'Eglise) vers Aurillac (Gare routière):

- 1 aller-retour possible pour les actifs et scolaires par jour à destination d'Aurillac avec des horaires exclusivement adaptés aux scolaires.
- 1 aller en milieu de journée est également possible, il est adapté aux publics captifs.

Il n'est pas possible de se rendre depuis Aurillac vers Ayrens en TC, en heure de pointe du matin.

Les temps de parcours sont en moyenne de 40 minutes en TC et de 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

Ayrens n'est pas desservie par les cars réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune d'Ayrens. La gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Nous regardons les possibilités de correspondances entre Le réseau Stabus et le TER. Pour cela, nous estimons une correspondance acceptable de moins de 20 minutes, sachant que le temps d'attente optimal se situe autour de 10 minutes. Voici la liste des correspondances :

Aurillac <-> Toulouse : Pas de correspondances acceptables

Aurillac <-> Clermont-Ferrand : correspondance unique possible pour se rendre depuis Ayrens à Clermont-Ferrand le matin.

Aurillac <-> Brive-la-Gaillarde : Pas de correspondances possibles

Aurillac <-> Saint-Flour : Pas de correspondances possibles

L'intermodalité est également fragilisée pour les étudiants à destination de Toulouse et Clermont-Ferrand qui souhaitent se rendre sur le lieu d'étude le dimanche soir ou revenir les vendredis.

Les voies cyclables :

La commune ne présente pas d'aménagement cyclable. Les profils de voirie du centre-bourg, mais aussi des départementales qui relient Ayrens aux grands axes ne sont pas adaptés à la pratique.

Le cœur du village est qualitatif pour la marche à pied.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
356	42,7%	45,5% 162 personnes	31	96,5%

La commune :

- 7 Hameaux
- 3 départementales : D990, D59 et D8 peu soumises au trafic

La STABUS :

Carlat est desservie par la **ligne périurbaine F** avec 6 arrêts sur la commune. Seulement deux trajets sont assurés par jour : un aller le matin à 7h et un retour le soir à 18h05. Ces horaires ne sont pas très adaptés à des actifs notamment celui du matin qui est assez tôt.

Le trajet dure environ 40 minutes. Il peut être effectué en 25/30 minutes en voiture.

Les cars Région :

Carlat n'est pas desservie par les cars Région Auvergne Rhône Alpes, mais la ligne 211 *Aurillac → Mur de Barrez* de la Région Occitanie dessert le Bourg de Carlat avec deux trajets par jour le midi et le soir à 17h55. C'est un complément à l'unique trajet retour proposé par la STABUS, mais l'abonnement n'est pas le même que celui des cars de la Région Occitanie.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Carlat. La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Cependant, aucune correspondance de moins de 20 minutes n'est possible avec les trains au départ et à l'arrivée d'Aurillac.

Les voies cyclables :

La commune ne présente pas d'aménagement cyclable. Les profils de voirie du centre-bourg, mais aussi des départementales qui relient Carlat aux grands axes ne sont pas adaptés à la pratique.

Le cœur du village est qualitatif pour la marche à pied.



Caba.fr

Crandelles



Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
856	20,4%	49,9% 427 personnes	47	90,4%

La commune :

- 9 Hameaux
- 4 départementales : D59, D64, D52 et D159 peu soumises au trafic

La STABUS :

Crandelles est desservie par la **ligne périurbaine B** avec 10 arrêts sur la commune. Du lundi au samedi, on trouve 2 bus pour rejoindre Aurillac, un qui arrive à 7h40 à la gare et un autre qui arrive à 13h38. Ces horaires sont adaptés aux scolaires et aux actifs qui commencent aux alentours de 8h. Pour le retour vers Crandelles, on compte 3 horaires avec des départs de la gare routière d'Aurillac en milieu de journée et 2 en fin de journée (17h25 et 18h25).

La commune de Crandelles est bien reliée au centre d'Aurillac avec des horaires plutôt pratiques notamment pour les scolaires, mais un peu moins pour certains actifs qui commencent leur journée plus tard et la finissent aussi plus tard. Les trajets du samedi permettent un accès aux loisirs.

Le trajet en TC est effectué entre 15 et 30 minutes contre 12 minutes en voiture ce qui est à peu près équivalent.

Les cars Région :

Crandelles n'est pas desservie par les cars réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Crandelles.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La seule correspondance possible avec moins de 20 minutes de battement est celle avec le TER de 7h44 en direction de Clermont-Ferrand et avec le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

La commune ne présente pas d'aménagement cyclable. Les profils de voirie du centre-bourg, mais aussi des départementales qui relient Crandelles aux grands axes ne sont pas adaptés à la pratique.

Le cœur du village est qualitatif pour la marche à pied.



Crandelles.fr

Giou-de-Mamou

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
763	26,2%	49,7% 379 personnes	47	90,7%



La commune:

- 7 Hameaux
- 1 route nationale et 1 départementale: D58 et N122

La STABUS:

Giou-de-Mamou est desservie par la **ligne périurbaine H** avec 6 arrêts sur la commune dont 2 à la demande.

En direction d'Aurillac, on compte en période scolaire 2 bus arrivant à la gare routière à 7h40 et 13h40. Le retour est possible à 3 horaires différents: 1 le midi et 2 le soir. Le samedi et les vacances seul un aller-retour est assuré, avec un départ le matin à 8h28 et un retour à 18h30.

Les horaires du bus sont pratiques notamment pour les **scolaires** et pour **certains actifs**. Cependant, ils ne conviennent pas vraiment aux actifs qui ont des horaires de bureau (9h-19h) par exemple. La circulation du bus les samedis et les vacances permet de garantir l'**accès aux loisirs**.

Les cars Région:

Giou-de-Mamou est desservie par le **car Région AURA C01** à l'arrêt Maison Neuve et La Rocade où a lieu une correspondance Stabus vers les établissements scolaires d'Aurillac. On trouve 2 cars par jour en direction d'Aurillac avec des arrivées à la gare à 8h27 et 14h10 et 3 retours en soirée (entre 16h55 et 17h55).

Le TER:

Il n'y a pas de gare sur la commune d'Ayrens.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La seule correspondance possible avec moins de 20 minutes d'attente est celle avec le TER en direction de Clermont-Ferrand qui est part à 7h44.

Les voies cyclables:

La commune de Giou-de-Mamou n'est pas équipée en pistes cyclables.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
2022	31,9%	46% 930 personnes	130	94,4%

La commune :

- 11 Hameaux
- 5 Départementales: D922, D6, D64, D59, D46

La STABUS :

Jussac est desservie par les **lignes périurbaines A et L** avec 4 arrêts sur la commune, dont 3 communs à ces deux lignes. Grâce à ces deux lignes, on compte 3 départs de la mairie en semaine en période scolaire à 7h15, 8h12 et 13h20 environ. Pour le retour 3 horaires sont possibles : un en début d'après-midi et 2 le soir. Le samedi et les vacances, on trouve encore 2 allers-retours par jour assurés par la Stabus.

Les horaires du bus sont pratiques notamment pour les **scolaires** et pour les **actifs**. La circulation du bus les samedis et les vacances permet de garantir l'**accès aux loisirs**.

Le trajet en TC peut être effectué entre 15 et 30 minutes contre 10 minutes en voiture.

Les cars Région :

Jussac est desservie par le **car Région AURA C02** à l'arrêt Mairie avec 4 à 5 départs selon les jours: 1 ou 2 le matin, 1 le midi et 2 le soir. Pour le retour, il y a entre 5 et 6 possibilités selon les jours : 2 tôt le matin, 1 le midi et 3 le soir à partir de 16h00.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Jussac.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont celles avec le TER en direction de Clermont-Ferrand à 7h44 et celle avec le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Remarque : plusieurs correspondances sont manquées de peu (20 minutes maximum)

Les voies cyclables :

La commune de Jussac n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Labrousse

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
496	32,0%	48,19% 239 personnes	25	90,9%



La commune :

- 9 Hameaux
- 3 Départementales : D8, D6, D106

La STABUS :

Labrousse est desservie par la **ligne périurbaine M** avec 8 arrêts sur la commune. La ligne M ne fonctionne qu'en semaine en période scolaire avec un départ le matin à 7h05 et un autre à 13h30, le mercredi. Pour le retour, on compte un trajet le soir à 18h25 mais pas le mercredi. Ce jour-là, le seul retour possible est à 12h45. Cette ligne de bus semble donc tout particulièrement **destinée aux scolaires** avec des horaires qui correspondent aux heures de cours (absence de cours le mercredi après-midi). Elle n'est **pas vraiment adaptée aux actifs** et ne permet **pas l'accès aux loisirs** le samedi et les vacances.

Le trajet en TC dure entre 25 et 35 minutes contre 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Labrousse n'est pas desservie par les cars Région.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Labrousse.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La **correspondance possible en semaine** étant donné les horaires du bus est celle avec le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand.

Les voies cyclables :

La commune de Labrousse n'est pas équipée en voies cyclables.



Wikipédia.org

Lacapelle-Viescamp

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
512	35,9%	46,7% 239 personnes	45	92,8%



La commune :

- 7 Hameaux
- 4 Départementales : D461, D361, D18, D64

La STABUS :

Lacapelle-Viescamp est desservie par la **ligne périurbaine D** avec 4 arrêts sur la commune dont 3 sont des arrêts uniquement desservis à la demande. Un seul aller est assuré le matin avec une arrivée à la gare d'Aurillac à 7h40 en période scolaire. Pour le retour, on trouve un trajet le soir vers 18h20 selon les jours et un trajet supplémentaire le mercredi à 12h45.

Ces trajets sont adaptés aux scolaires et aux actifs. Le trajet supplémentaire du mercredi s'adapte aux horaires des scolaires. Les trajets le week-end et le samedi garantissent l'accès aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 25 et 45 minutes contre 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Lacapelle-Viescamp n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

On trouve une gare sur la commune de Lacapelle-Viescamp qui permet de rejoindre Aurillac en 15 minutes de trajet. Elle est un arrêt de la ligne

Aurillac-Figeac-Toulouse.

Les voies cyclables :

La commune de Lacapelle-Viescamp n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Laroquevieille

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
355	33,1%	47,6% 169 personnes	32	93,5%



La commune :

- 6 Hameaux
- 4 Départementales : D46, D35, D59, D60

La STABUS :

Laroquevieille est desservie par les **lignes périurbaines K et L** avec 8 arrêts sur la commune dont 6 sont des arrêts uniquement desservis à la demande. Ces deux lignes ne fonctionnent qu'en période scolaire. 2 trajets sont assurés le matin avec des arrivées à la gare routière d'Aurillac à 7h42 et 7h35. 5 trajets retour sont possibles dont deux vers 12h40 le mercredi. Les trois autres ont lieu le soir (1 pour la ligne K à 17h15 et 2 pour la ligne L à 17h25 et 18h25).

Ces horaires sont surtout adaptés aux scolaires mais peuvent aussi convenir à certains actifs. Les horaires sont prévus en fonction du début et de la fin des cours.

Le trajet en TC dure entre 35 et 45 minutes contre 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Laroquevieille n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Laroquevieille.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont:

- TER à 7h44 en direction de Clermont-Ferrand

- TER en provenance de Toulouse à 17h01

Les voies cyclables :

La commune de Laroquevieille n'est pas équipée en pistes cyclables.



Caba.fr

Lascelles

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
286	28,8%	39,5% 113 personnes	31	100%



La commune :

- 6 Hameaux
- 4 Départementales : D246, D35, D59, D17

La STABUS :

Lascelles est desservie par les **lignes périurbaines K et G** avec 8 arrêts sur la commune. La ligne K ne fonctionne qu'en période scolaire. Le matin deux trajets sont assurés avec une arrivée à la gare routière à 7h42 pour la ligne K et 7h48 pour la ligne G. Un départ est aussi prévu à 13h17 le mercredi pour la ligne G. Il permet l'accès aux loisirs pour les scolaires. Pour le retour chaque ligne assure un trajet à midi les mercredis. Deux autres trajets sont possibles le soir avec un départ à 17h15 et l'autre à 18h04.

Ces horaires sont adaptés à une utilisation pour les scolaires et les trajets le mercredi, le samedi et les vacances par la ligne G permettent aux habitants d'accéder aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 30 et 50 minutes contre 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Lascelle n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Lascelles.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La **correspondance possible en semaine** étant donné les horaires de TC est celle avec le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

Plusieurs chemins / voies douces sont présents sur la commune notamment pour une utilisation loisir mais il n'y a pas de voie cyclable sur la route.



Caba.fr

Mandailles-Saint-Julien

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
183	31,2%	54% 99 personnes	52	78,9%



La commune :

- 7 Hameaux
- 2 Départementales : D17 et D317

La STABUS :

Mandailles-Saint-Julien est desservie par la **ligne périurbaines G** avec 3 arrêts sur la commune. Il y a un départ le matin (7h42 à la gare d'Aurillac) et un le mercredi à 13h05 pour les scolaires notamment. Pour le retour, on trouve un retour le mercredi à 12h04 et un autre le soir à 18h04 mais uniquement période scolaire.

Il n'y a donc pas de possibilité de retour hors période scolaire et les samedis ce qui ne permet pas l'accès aux loisirs. Les horaires sont principalement prévus pour les scolaires.

Le trajet en TC dure entre 50 minutes et 1h contre 35 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Mandailles-Saint-Julien n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

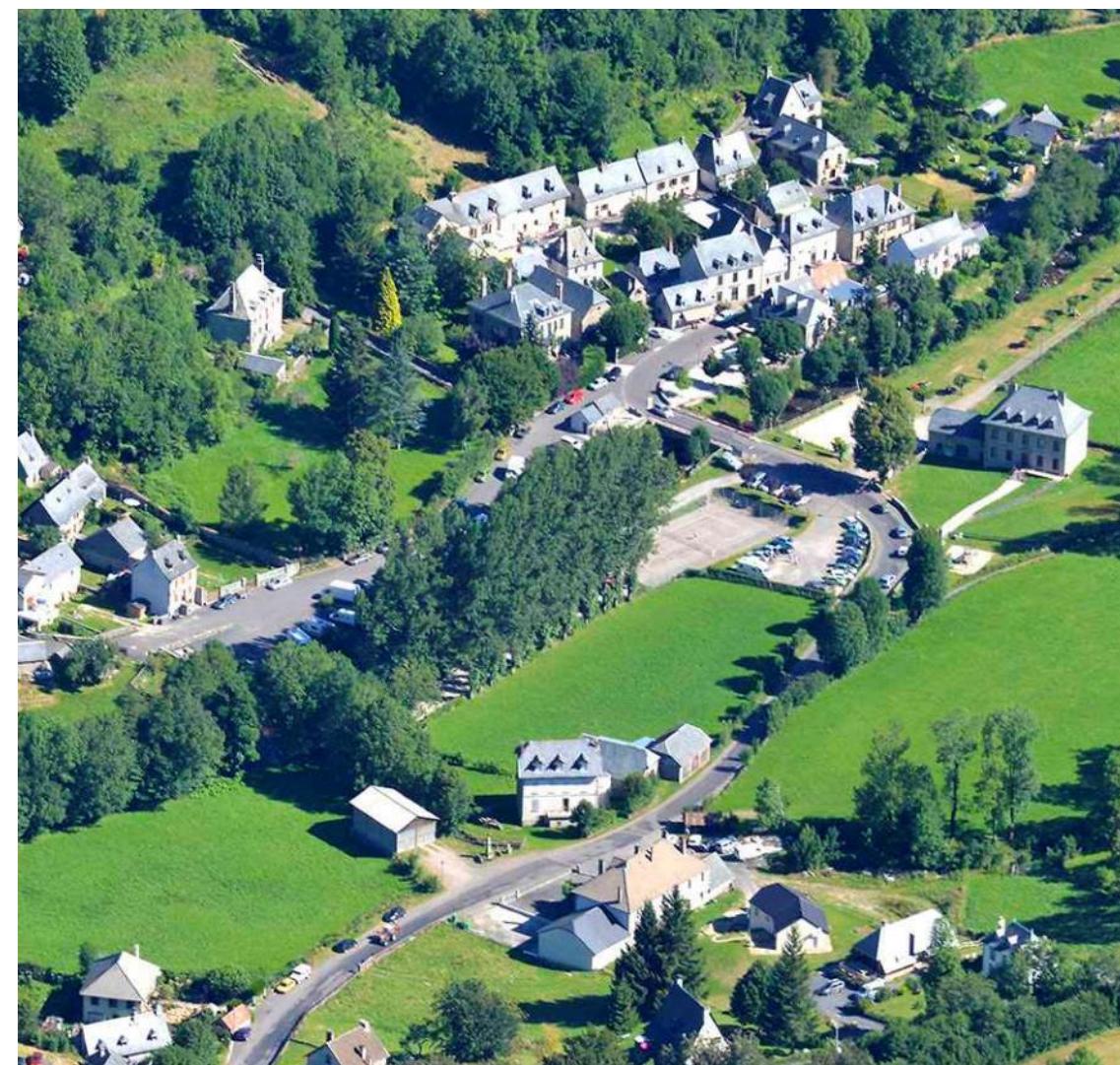
Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Mandailles-Saint-Julien.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Cependant, aucune correspondance n'est réellement possible avec les trains au départ et à l'arrivée d'Aurillac.

Les voies cyclables :

Plusieurs pistes de VTT sont au départ de Mandailles-Saint-Julien jusqu'au Puy Mary. Il n'y a cependant pas de piste cyclable pour les trajets du quotidien.



Caba.fr

Marmanhac

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
726	27,7%	47,7% 346 personnes	106	89,3%



La commune :

- 12 Hameaux
- 4 Départementales : D35, D58, D59 et D46

La STABUS :

Marmanhac est desservie par la **ligne périurbaine L** avec 8 arrêts sur la commune. Deux trajets aller sont assurés par jour avec une arrivée à 7h35 et une autre à 13h40 environ selon les jours à la gare d'Aurillac. Pour le retour, on trouve 2 à 3 trajets selon la période de l'année : un le midi et un ou deux le soir.

Les horaires de bus sont adaptés aux scolaires et à certains actifs. Les trajets le samedi et pendant les vacances permettent un accès aux loisirs.

Le trajet en TC dure environ 25 minutes contre 15 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Marmanhac n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Marmanhac.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01. Plusieurs départs sont manqués de moins de 20 minutes seulement.

Les voies cyclables :

La commune de Marmanhac n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Naucelles



Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
2113	34,5%	46,3% 979 personnes	96	93,8%

La commune :

- 6 Hameaux
- 4 Départementales : D922, D253, D52 et D453

La STABUS :

Naucelles est desservie par les **lignes périurbaines B, A et L** avec 9 arrêts sur la commune. 3 trajets sont possibles le matin entre 7h20 et 8h22. 2 trajets sont aussi assurés aux alentours de 13h30. Pour le retour, 2 trajets sont proposés au moment de la pause de midi (horaires variables pour le mercredi) et 5 le soir entre 17h25 et 18h25. Les horaires de bus sont adaptés aux scolaires et à certains actifs, les trajets le samedi et pendant les vacances assurent l'accès aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 5 et 20 minutes contre 5 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Naucelles est desservie par les cars Région AURA C02 à l'année, C36 et C38 en période scolaire. Ils permettent d'assurer 4 à 5 allers sur la journée entre 7h06 et 18h06 et 5 à 6 retours entre 6h33 et 18h33.

Le TER :

La gare d'Aurillac est accessible en TC. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER de 17h01 en provenance de Toulouse.

Les voies cyclables :

Il n'y a pas de voie cyclable aménagée sur la commune de Naucelles.



Naucelles.fr

Reilhac

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
1094	32,7%	43,1% 471 personnes	45	91,7%



La commune :

- 5 Hameaux
- 2 Départementales : D922, D52

La STABUS :

Reilhac est desservie par les **lignes périurbaine A et L** avec 8 arrêts sur la commune. 2 des arrêts sont à la demande. Pour les départs, on trouve 2 horaires : un le matin et un autre en début d'après-midi. Pour le retour, il y a 4 trajets : un le midi et 3 le soir. En période scolaire, il y a uniquement un trajet le midi pour le retour et pas le soir ce qui limite l'accès aux loisirs. Les horaires des trajets sont adaptés aux scolaires et à certains actifs.

Le trajet en TC dure entre 10 et 15 minutes contre 10 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Reilhac n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Reilhac. La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

Il n'y a pas de voie cyclable aménagée sur la commune de Reilhac.



Caba.fr

Saint-Cirgues-de-Jordanne

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
142	45,5%	39,4% 56 personnes	21	100%



La commune- :

- 5 Hameaux
- 4 Départementales : D59, D17, D146, D246

La STABUS :

Saint-Cirgues-de-Jordanne est desservie par la **ligne périurbaine G** avec 3 arrêts sur la commune. Un trajet aller est prévu le matin avec une arrivée à la gare routière d'Aurillac à 7h42. Le mercredi un trajet supplémentaire est prévu à 13h15 pour permettre l'accès aux loisirs. Pour le retour un trajet est assuré le soir à 18h04. Le mercredi un trajet supplémentaire est prévu à 12h04 pour les scolaires notamment. Les trajets sont aussi assurés les samedis et pendant les vacances.

Ainsi, les horaires sont pratiques pour les scolaires et certains actifs. L'accès aux loisirs est facilité par la présence de trajets supplémentaires.

Le trajet en TC dure entre 30 et 40 minutes contre 25 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Saint-Cirgues-de-Jordanne n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Saint-Cirgues-de-Jordanne.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Aucune correspondance de moins de 20 minutes n'est possible étant donné les horaires.

Les voies cyclables

La commune de Saint-Cirgues-de-Jordanne n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Saint-Paul-des-Landes

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
1539	31,2%	48,1% 740 personnes	119	93,5%



La commune :

- 10 Hameaux
- 5 Départementales : D120, D461, D59, D53 et D64

La STABUS :

Saint-Paul-des-Landes est desservie par la **ligne périurbaine C** avec 14 arrêts sur la commune. 2 trajets en direction d'Aurillac sont disponibles le matin à 7h04 et 8h12. Un retour est prévu le mardi à 12h45 et le reste du temps on trouve deux trajets le soir à environ 17h20 et 18h20. Le samedi et pendant les vacances des horaires similaires sont disponibles. Ainsi, les horaires conviennent pour les scolaires et pour certains actifs. Les trajets le samedi et durant les vacances permettent d'assurer un accès aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 15 et 35 minutes contre 10 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Saint-Paul-des-Landes est desservie par le car Région AURA C03 durant la période scolaire. Il assure un trajet vers Aurillac le matin. Pour le retour, il est effectué à 18h28 en semaine excepté le mercredi où il est à 12h33. Les horaires du car sont adaptés aux scolaires et à certains actifs. Il n'est pas en service le week-end et pendant les vacances.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Saint-Paul-des-Landes.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La seule **correspondance possible en semaine** étant donné les horaires de TC est celle avec le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand.

Les voies cyclables :

La commune de Saint-Paul-des-Landes n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Saint-Simon

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
1121	29,2%	44,7% 501 personnes	86	89%



La commune :

- 10 Hameaux
- 5 Départementales : D120, D461, D59, D53 et D64

La STABUS :

Saint-Simon est desservie par les **lignes périurbaines G, H et K** avec 11 arrêts sur la commune, dont 2 (ceux de la ligne H) à la demande. 3 trajets sont possibles le matin vers 7h15 en période scolaire et 1 seul à 7h28 durant les vacances et le samedi. Pour le retour, cinq trajets sont possibles avec un le midi et 4 le soir entre 17h04 et 18h04 selon les lignes. Pendant les vacances et le samedi, on trouve 1 aller le matin et 2 retours (12h04, 18h04) par jours.

Les horaires sont donc adaptés pour les scolaires et certains actifs. De même, ils permettent aussi l'accès aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 20 et 30 minutes contre 15 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Saint-Simon n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Saint-Simon.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01

Les voies cyclables :

Une bande cyclable est présente sur la route D17 entre Saint-Simon et Aurillac et entre Saint-Simon et Velzic.

La commune est également parcourue par la voie verte par les Terres Blanches.



Caba.fr

Sansac-de-Marmiesse

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
1368	32,0%	46,3% 634 personnes	120	92,1%



La commune :

- 5 Hameaux
- 1 Nationale et 3 Départementales : N122, D53, D18, D253

La STABUS :

Sansac-de-Marmiesse est desservie par les **lignes périurbaines D et E** avec 14 arrêts sur la commune. 3 départs sont assurés à 7h03, 7h05, 8h05 et 13h05 en différents arrêts. Un trajet supplémentaire est mis en place sur la ligne E à 13h20. Pour le retour, on retrouve un trajet le midi et il y en a 2 les mercredis. Le soir, 3 retours sont possibles: 2 à 17h25 et un à 18h25. Le mercredi il y a un retour à 17h20 et deux à 18h20. Pendant les vacances et le samedi, un aller-retour est assuré par jour.

Le trajet en TC dure entre 30 et 40 minutes contre 13 minutes en voiture.

Les cars Région:

La commune de Sansac-de-Marmiesse n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER:

Il n'y a pas de gare sur la commune de Sansac-de-Marmiesse.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables:

Il n'y a pas de pistes cyclables à Sansac-de-Marmiesse.



Caba.fr

Teissières-de-Cornet

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
301	18,6%	46,2% 139 personnes	14	93,5%



La commune :

- 5 Hameaux
- 3 Départementales : D52, D261 et D161

La STABUS :

Teissières de Cornet est desservie par la **ligne périurbaine A** avec 4 arrêts sur la commune en transport à la demande. Un seul aller-retour est assuré par jour avec un départ à 6h47 le matin et un retour à 12h45 le mercredi et à 18h25 le reste de la semaine. Aucun trajet n'est assuré le samedi ou pendant les vacances. Les horaires sont ainsi adaptés aux scolaires mais le trajet est beaucoup plus long qu'en voiture: presque 50 minutes contre 15 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Teissières de Cornet n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA..

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Teissières de Cornet.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La seule correspondance possible est celle avec le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand.

Les voies cyclables :

La commune de Teissières de Cornet n'est pas équipée en voies cyclables.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
413	29,3%	51,1% 211 personnes	27	86%

La commune :

- 7 Hameaux
- 1 Départementale : D17

La STABUS :

Velzic est desservie par la **ligne périurbaine G** avec 5 arrêts sur la commune. Deux trajets allers sont assurés toute l'année: un le matin vers 7h15 et un vers 13h20. Pour le retour, 3 horaires sont possibles (deux seulement le samedi et pendant les vacances): 12h04, 17h04 et 18h04. Le trajet dure environ 35 minutes contre 15 minutes en voiture.

Ces horaires sont adaptés aux scolaires et à certains actifs. Ils permettent l'accès aux loisirs notamment le samedi et pendant les vacances.

Le trajet en TC dure entre 25 et 30 minutes contre 20 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Velzic n'est pas desservie par les cars Région.

Le TER :

Il n'y a pas de gare sur la commune de Velzic.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont celles avec le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et celle avec le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

Une bande cyclable est présente entre Velzic et Saint Simon sur la route D17.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
1249	30,7%	48,7% 608 personnes	71	95,6%

La commune :

- 4 Hameaux
- 3 Départementales : D57, D703, D49

La STABUS :

Vézac est desservie par la **ligne périurbaine F** avec 16 arrêts sur la commune. 4 allers-retours sont possibles par jours en période scolaire. Pendant les vacances, un seul aller (départ à 8h15) et un seul retour (arrivée à 8h15) sont disponibles en transport à la demande. En semaine, 2 départs sont le matin à 7h05 et 8h15 et les autres sont en début d'après-midi autour de 13h20. Pour le retour, un premier trajet est assuré le matin à 7h40, un autre à 12h20 et les derniers ont lieu le soir à 17h25 et 18h25. Ainsi, les horaires sont adaptés aux scolaires et à certains actifs. Ils sont cependant, peu adaptés pour l'accès au loisir car aucun retour n'est possible.

Le trajet en TC dure environ 30 minutes contre 15 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Vézac n'est pas desservie par les cars Région Auvergne Rhône Alpes mais le car 211 du service public Occitanie Transports a un arrêt (dans le bourg de Vézac) avec deux allers-retours possibles chaque jour.

Le TER :

Il n'y a pas de gare en service sur la commune de Vézac.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et celui en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

Il n'y a pas de voie cyclable aménagée à Vézac.



Caba.fr

Vézels-Roussy

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
125	56,4%	47,2% 59 personnes	22	85,7%



La commune :

- 3 Hameaux
- 3 Départementales : D57, D703, D49

La STABUS :

Vezels-Roussy est desservie par la **ligne périurbaine M** avec 2 arrêts sur la commune. Les trajets ne sont assurés qu'en période scolaire. Un aller est assuré tous les jours à 6h55 auquel s'ajoute un aller supplémentaire le mercredi à 13h30 à destination des scolaires notamment. De même, pour le retour un trajet est prévu à 12h45 le mercredi et à 18h25 le reste de la semaine. Les horaires sont donc principalement prévus pour les élèves.

Le trajet en TC dure entre 25 et 40 minutes contre 25 minutes en voiture.

Le TER :

Il n'y a pas de gare en service sur la commune de Vezels-Roussy.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. La seule correspondance possible est celle avec le TER de 7h44 en direction de Clermont-Ferrand.

Les voies cyclables :

La commune de Vezels-Roussy n'est pas équipée de pistes cyclables.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
551	28,5%	50,8% 280 personnes	50	90,5%

La commune :

- 9 Hameaux
- 3 Départementales : D8, D308, N122

La STABUS :

Yolet est desservie par la **ligne périurbaine H** avec 6 arrêts sur la commune. On compte 2 allers par jour : un le matin à 7h10 et un le midi à 13h20. Des trajets similaires sont assurés le samedi et en vacances scolaires. En période scolaire, on trouve 3 trajets retour dont les horaires varient selon les jours: un en début d'après-midi et deux autres le soir à environ 17h20 et 18h20.

Ces horaires sont adaptés aux scolaires et à certains actifs. Les trajets du samedi et des vacances garantissent un accès possible aux loisirs.

Le trajet en TC dure entre 20 et 30 minutes contre 15 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune de Yolet est desservie par le car Région AURA C01. On compte 3 allers par jour (2 le matin et 1 en début d'après-midi). On trouve 3 retours par jours avec 2 fixes tous les jours (16h55 et 17h25), un à 12h10 le mercredi et un autre à 17h55 le reste de la semaine.

Le TER :

Il n'y a pas de gare en service sur la commune de Yolet.

La seule gare accessible en TC est celle d'Aurillac. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

La commune de Yolet n'est pas équipée en pistes cyclables.



Caba.fr

Nombre d'habitants	% de retraités	% d'actifs	Actifs travaillant sur la commune	Part modale voitures
4335	32,3%	46,8% 2029 personnes	361	93,6%

La commune :

- 15 Hameaux
- 6 Départementales : D120, D159, D253, D18, D53, D45

La STABUS :

Ytrac est desservie par les **lignes périurbaines C, D et E** avec 18 arrêts sur la commune. Entre les deux lignes 8 trajets aller sont possibles: 6 entre 7h16 et 8h27 et 2 entre 13h23 et 13h42. Pour le retour, on compte 7 trajets par jour dont les horaires varient selon les jours: un trajet le matin à 7h40 , deux le midi et 4 entre 17h20 et 18h25. Les horaires sont donc adaptés pour les scolaires mais aussi pour les actifs. La pratique des loisirs est possible.

Le trajet en TC dure entre 20 et 30 minutes contre 10 minutes en voiture.

Les cars Région :

La commune d'Ytrac n'est pas desservie par les cars Région réguliers de la Région AURA.

Le TER :

On trouve une gare en service à Ytrac à laquelle s'arrête le train Figeac-Aurillac avec 2 aller possible en direction de Aurillac le matin et 1 retour le soir.

La gare d'Aurillac est accessible en TC. Les **correspondances possibles en semaine** étant donné les horaires de TC sont le TER de 7h44 à destination de Clermont-Ferrand et le TER en provenance de Toulouse à 17h01.

Les voies cyclables :

La commune d'Ytrac n'est pas aménagée en voies cyclables.



Caba.fr

CONCERTATION AUPRÈS DE LA POPULATION

- Enquête
- Ateliers
- Micro-trottoir

Enquête

Méthodologie

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Communautaire des Mobilités de la CABA, une enquête auprès de la population a eu lieu. Ainsi, un questionnaire en ligne et en version papier a été réalisé avec une trame de questions sur les thématiques de la mobilité. L'enquête était composée de questions à choix multiples et de questions plus ouvertes concernant les pratiques de mobilité et les attentes des habitants.

Questionnaire

- L'objectif du questionnaire consiste à recueillir l'avis des habitants et des territoires voisins.
- Sur la base d'une trentaine de questions suivant le répondant, le

sujet de la mobilité est entièrement couvert, ce qui permet d'avoir une vision fiable de la part des habitants sur leurs habitudes et leurs attentes en termes de déplacement.

- La valeur des réponses recueillies est surtout qualitative mais aussi quantitative. Toutefois, elles ne peuvent être redressées selon un échantillonnage calculé. Elles permettent surtout de recueillir le ressenti d'un plus grand nombre.
- Durée : 1,5 mois au cours des mois de Mars/ Avril.
- Un total de 1010 réponses.

VOS HABITUDES DE DÉPLACEMENT

5. Quels déplacements effectuez-vous le plus fréquemment au cours de la semaine ? Veuillez renseigner les fréquences de vos déplacements selon les motifs.

	Tous les jours	3 à 4 fois par semaine	1 à 2 fois par semaine	1 à 2 fois par mois	Jamais
Se rendre au travail ou sur son lieu de formation/études	<input type="checkbox"/>				
Faire des courses	<input type="checkbox"/>				
Accéder aux soins	<input type="checkbox"/>				
Accéder aux services publics	<input type="checkbox"/>				
Accompagner ses enfants à l'école ou à une activité	<input type="checkbox"/>				
Accéder aux loisirs, loisirs associatifs	<input type="checkbox"/>				
Autre	<input type="checkbox"/>				

6. Quels sont vos modes de déplacements principaux ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Voiture	<input type="checkbox"/> Vélo	<input type="checkbox"/> Transport en commun (bus, métro)
<input type="checkbox"/> Deux-roues motorisés (moto, scooter, vélomoteur, etc.)	<input type="checkbox"/> Vélo électrique	<input type="checkbox"/> Train
<input type="checkbox"/> Covoiturage (famille, collègues...)	<input type="checkbox"/> Marche à pied	<input type="checkbox"/> Taxi
		<input type="checkbox"/> Autre

7. Combien de km en moyenne parcourez-vous par semaine pour tous vos déplacements ? (quel que soit le mode de transport)

<input type="checkbox"/> Moins de 20 km	<input type="checkbox"/> Plus de 300 km
<input type="checkbox"/> Entre 20 et 50 km	
<input type="checkbox"/> Entre 50 et 100 km	
<input type="checkbox"/> Entre 100 et 200 km	

8. Vous sentez-vous contraint dans vos déplacements ?

Oui Non

9. Si oui, quelles sont ces contraintes ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Prix de l'énergie	<input type="checkbox"/> Disponibilité de l'offre de transport sans contact
<input type="checkbox"/> Automatisation des services	<input type="checkbox"/> Coût de l'abonnement
<input type="checkbox"/> Proximité des services de proximité (commerces, soins, activités...)	<input type="checkbox"/> Qualité de l'offre de transport en commun
<input type="checkbox"/> Insuffisance de l'offre de transport en commun	<input type="checkbox"/> Autre

10. Possédez-vous un moyen de transport personnel ?

<input type="checkbox"/> Une voiture	<input type="checkbox"/> Un vélo électrique
<input type="checkbox"/> Un deux-roues/motocyclette	<input type="checkbox"/> Un véhicule électrique
<input type="checkbox"/> Un véhicule électrique	<input type="checkbox"/> Autre

COVOITURAGE

11. Pratiquez-vous le covoiturage ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

12. Si occasionnellement/jamais, quels sont vos freins ?

<input type="checkbox"/> Contraintes personnelles (enfants, activités, achats...)	<input type="checkbox"/> Horaire
<input type="checkbox"/> Perte de liberté	<input type="checkbox"/> Sentiment d'insécurité
<input type="checkbox"/> Pas de mise en relation	<input type="checkbox"/> Pas de besoin
<input type="checkbox"/> Autre	

13. Si tous les jours/souvent, dans quel cas covoiturez-vous ?

<input type="checkbox"/> Pour de longs déplacements (trajet en vacances...)	<input type="checkbox"/> Pour vous rendre sur votre lieu de travail
<input type="checkbox"/> Pour vous rendre sur votre lieu de formation	<input type="checkbox"/> Autre

14. Avec qui covoitrez-vous ?

<input type="checkbox"/> Un membre de ma famille	<input type="checkbox"/> Des amis ou voisins
<input type="checkbox"/> Entre collègues de votre entreprise	<input type="checkbox"/> Dans un club d'activités
<input type="checkbox"/> Via Elia/lecar	

15. A quel endroit vous rejoignez-vous pour covoiturer ?

<input type="checkbox"/> A mon domicile	<input type="checkbox"/> Au domicile du conducteur
<input type="checkbox"/> Sur un parking de covoiturage	<input type="checkbox"/> Sur un parking public
<input type="checkbox"/> Sur l'itinéraire de votre trajet	<input type="checkbox"/> Hélicopter

16. Pratiquez-vous du covoiturage rémunéré ?

Pas de rémunération Né sur station entre chauffeur et passager

17. Utilisez-vous le réseau urbain Transcab ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

18. Utilisez-vous le réseau périurbain Transcab ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

19. Utilisez-vous la navette contre-ville Transcab ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

20. Utilisez-vous le réseau interurbain de la Région ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

21. Utilisez-vous le train ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

22. Avez-vous un accès facile aux transports en commun ?

Oui Non

23. L'offre vous semble-t-elle satisfaisante ?

Oui Non

Si non, Pourquoi ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Méconnaissance de l'offre de transport sans contact	<input type="checkbox"/> Coût de l'abonnement
<input type="checkbox"/> Coût de l'abonnement	<input type="checkbox"/> Qualité de l'offre de transport en commun
<input type="checkbox"/> Qualité de l'offre de transport en commun	<input type="checkbox"/> Insuffisance de l'offre de transport en commun
<input type="checkbox"/> Insuffisance de l'offre de transport en commun	<input type="checkbox"/> Autre

VÉLO

24. Pratiquez-vous le vélo dans vos déplacements principaux ?

Tous les jours Souvent Occasionnellement Jamais

25. Si oui, pour quels types de déplacements ?

<input type="checkbox"/> Travail	<input type="checkbox"/> Pour se rendre à vos activités
<input type="checkbox"/> Pratiques	<input type="checkbox"/> Pour une activité de loisir/pratique sportive

26. Quel est votre ressentiment lorsque vous pratiquez le vélo aujourd'hui ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Gain de temps	<input type="checkbox"/> Libérer
<input type="checkbox"/> Bonne pour la santé, l'environnement	<input type="checkbox"/> Aménagements cyclables suffisants
<input type="checkbox"/> Possibilités de stationnement plus aisées	<input type="checkbox"/> Manque d'aménagements cyclables
<input type="checkbox"/> Sentiment d'insécurité	<input type="checkbox"/> Insécurité des pistes
<input type="checkbox"/> Pas assez de stationnement (box sécurisés, arceaux)	

27. Identifiez-vous des itinéraires prioritaires à aménager ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Accès aux zones commerciales et/aux services de proximité	<input type="checkbox"/> Accès aux zones touristiques ou de loisirs
<input type="checkbox"/> Accès aux zones d'activités/emplois	<input type="checkbox"/> Autre

28. Identifiez-vous des lieux de stationnement vélos à aménager en priorité ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Abords des écoles	<input type="checkbox"/> Zone commerciale
<input type="checkbox"/> Et de la gare/du centre-ville	<input type="checkbox"/> Site touristique ou de loisirs
<input type="checkbox"/> Zone d'activités/emplois	<input type="checkbox"/> Autre

29. Si vous ne pratiquez pas le vélo, pourriez-vous envisager de le pratiquer si les actions suivantes sont mises en place ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Création ou amélioration d'aménagement cyclable	<input type="checkbox"/> Ateliers de maintenance/salle d'entretien
<input type="checkbox"/> Ateliers de maintenance/salle d'entretien	<input type="checkbox"/> Autre

30. Sur quelles thématiques voudriez-vous que des actions soient menées pour améliorer vos déplacements ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Transports en commun	<input type="checkbox"/> Train
<input type="checkbox"/> Vélo	<input type="checkbox"/> Piste
<input type="checkbox"/> Covoiturage	<input type="checkbox"/> Mobilité électrique
<input type="checkbox"/> Autre	

31. Avez-vous des suggestions, idées d'actions ? (à choix multiples)

<input type="checkbox"/> Implémenter/multiplier ces bornes de recharge pour véhicules électriques	<input type="checkbox"/> Mettre en place des zones de recharge
<input type="checkbox"/> Développer une plateforme de mise en relation de covoiturage	<input type="checkbox"/> Aménager ces parkings de covoiturage
<input type="checkbox"/> Améliorer les aménagements piétons	<input type="checkbox"/> Améliorer l'offre de bus à la demande
<input type="checkbox"/> Créer plus d'arrêts de transports en commun	

32. Souhaiteriez-vous laisser vos coordonnées pour être informé de la suite du projet voire être associé à d'autres réflexions, étapes et initiatives sur les mobilités ?

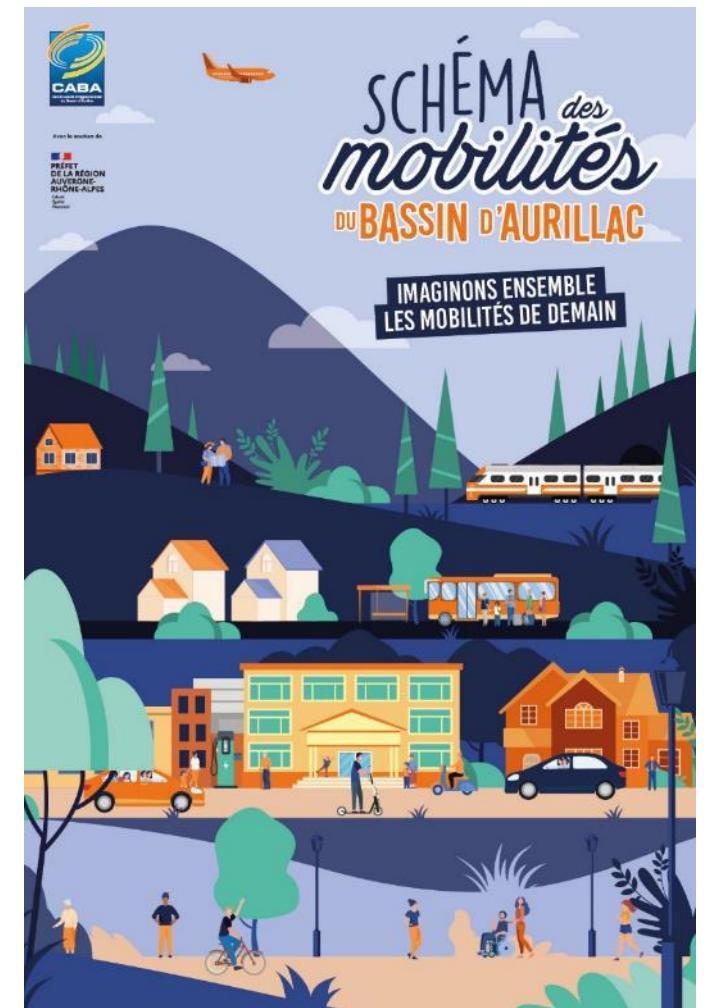
Nom - Prénom : _____

Adresse e-mail : _____

Numéro de téléphone : _____

Souhaiteriez-vous recevoir la newsletter de la CABA ?

Oui Non



Enquête

Profils des répondants

Statut des répondants



4%



2%



63%

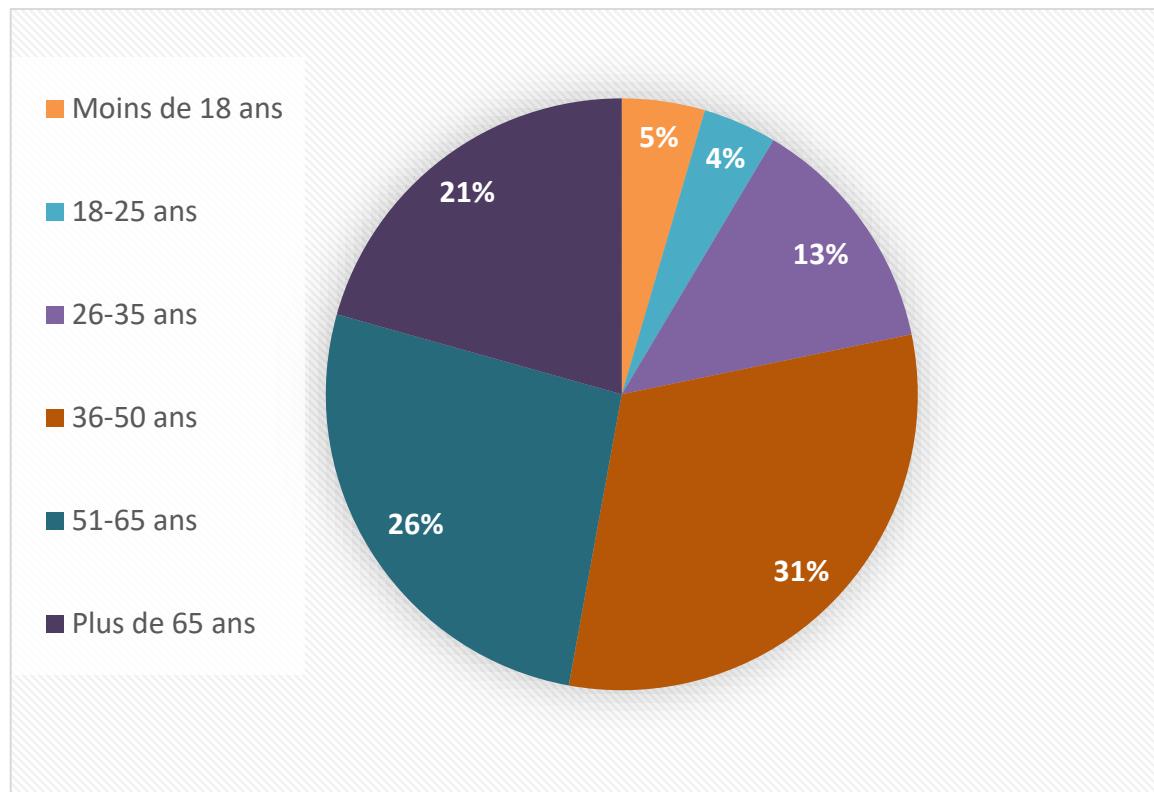


4%

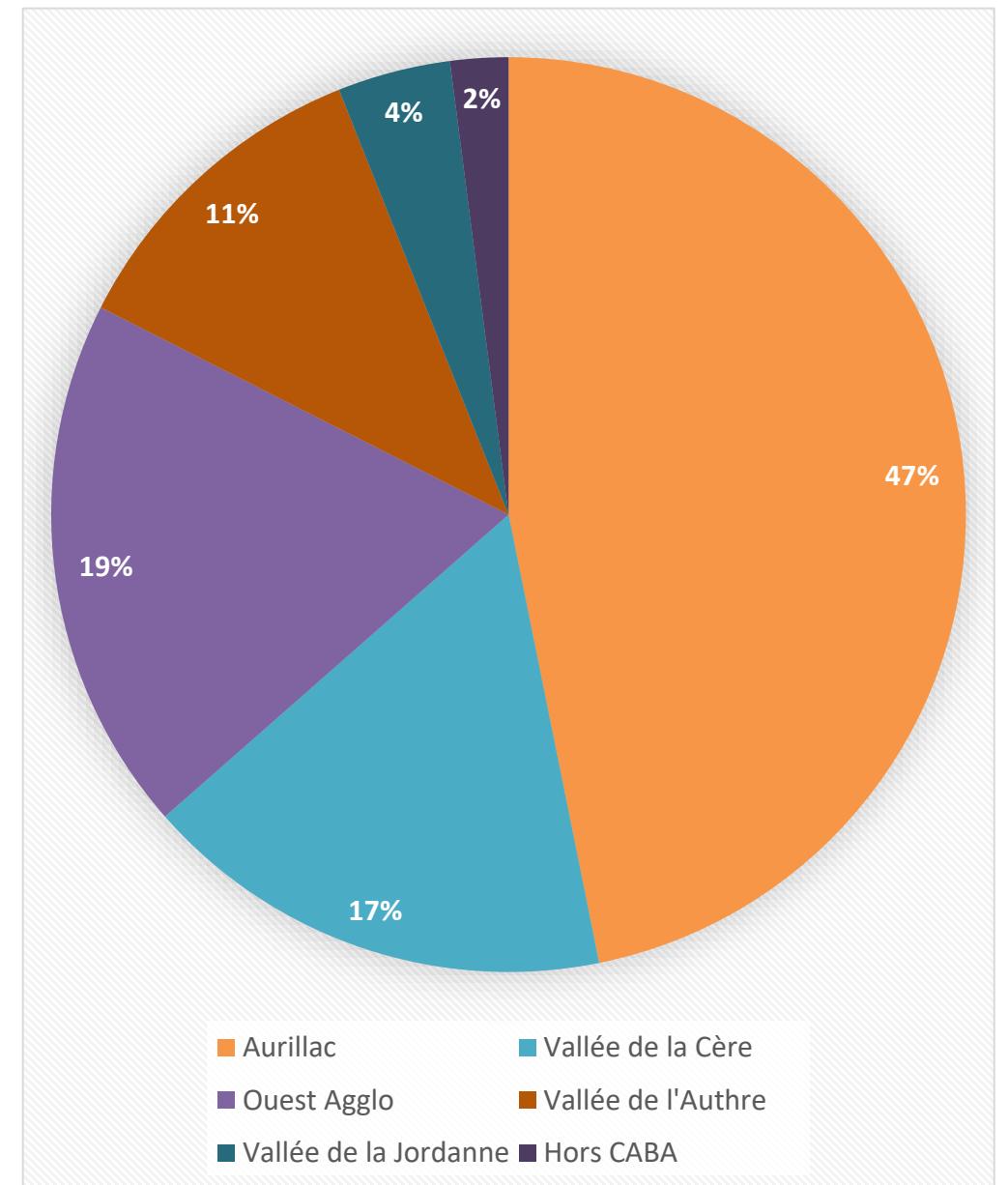


27%

Âge des répondants



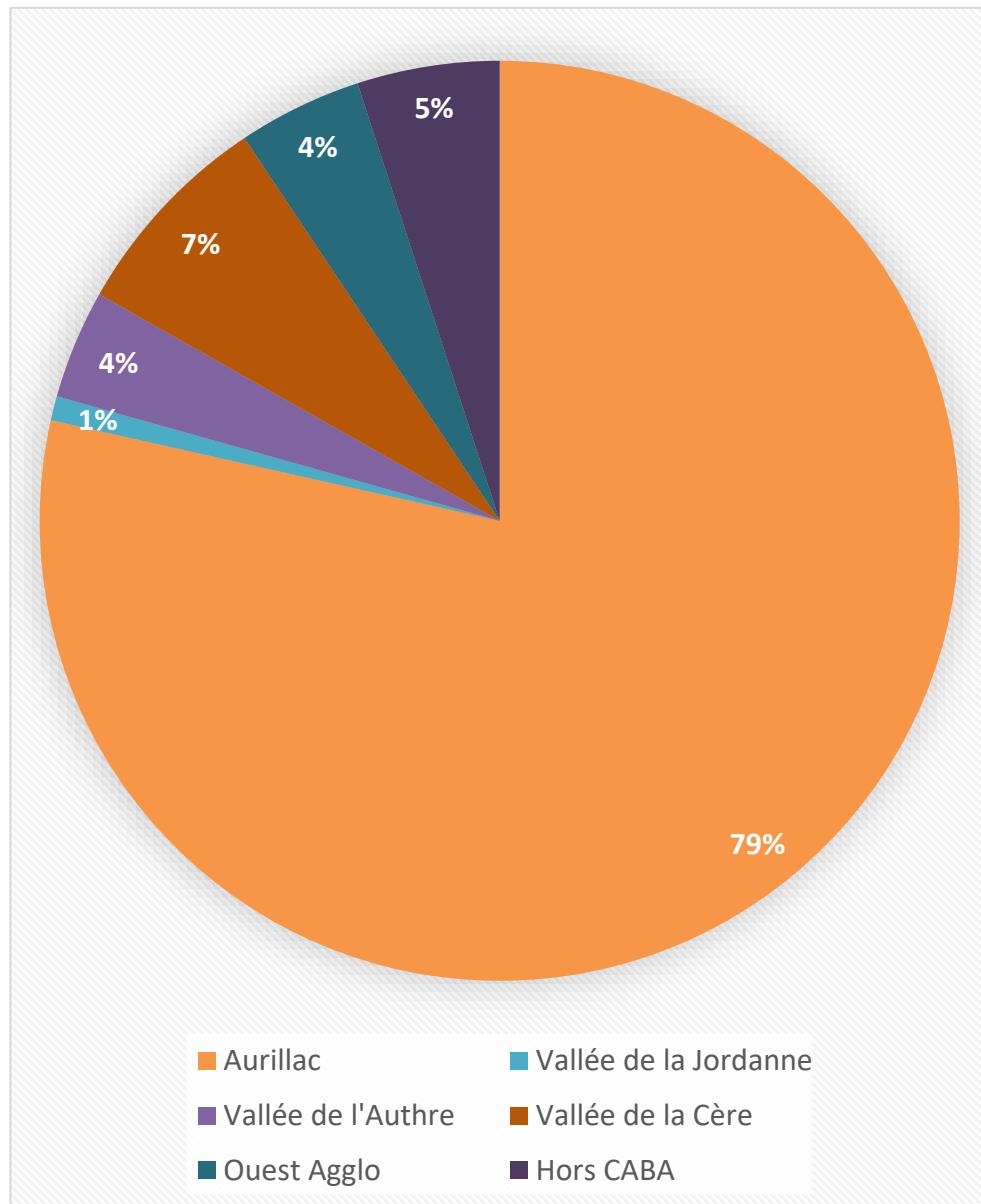
Lieu de résidence des répondants



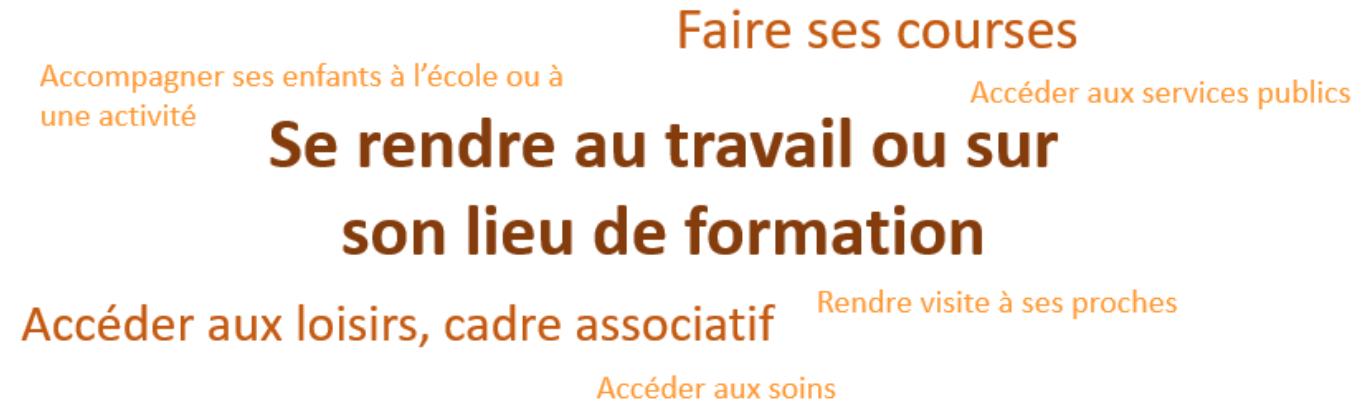
Enquête

Habitudes de déplacement

Principales destinations



Principaux motifs de déplacement



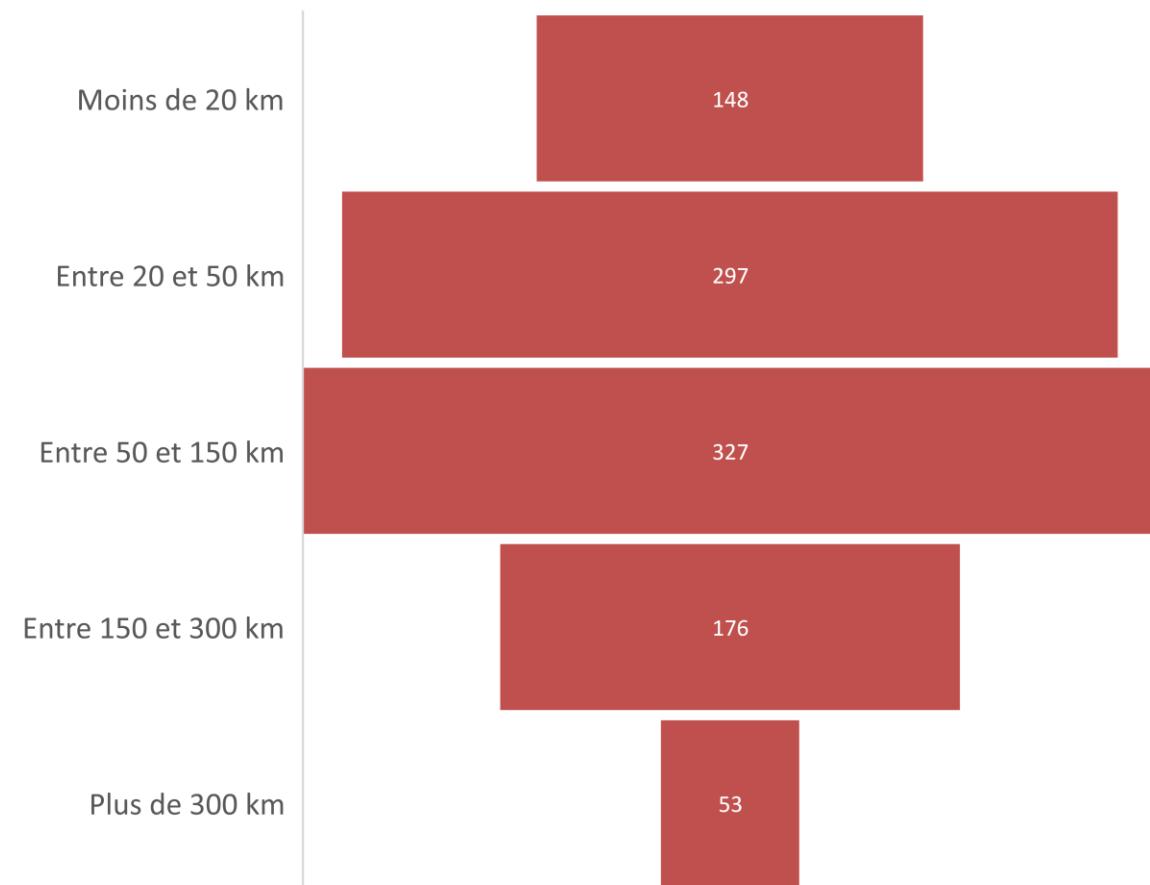
Principaux modes de déplacement



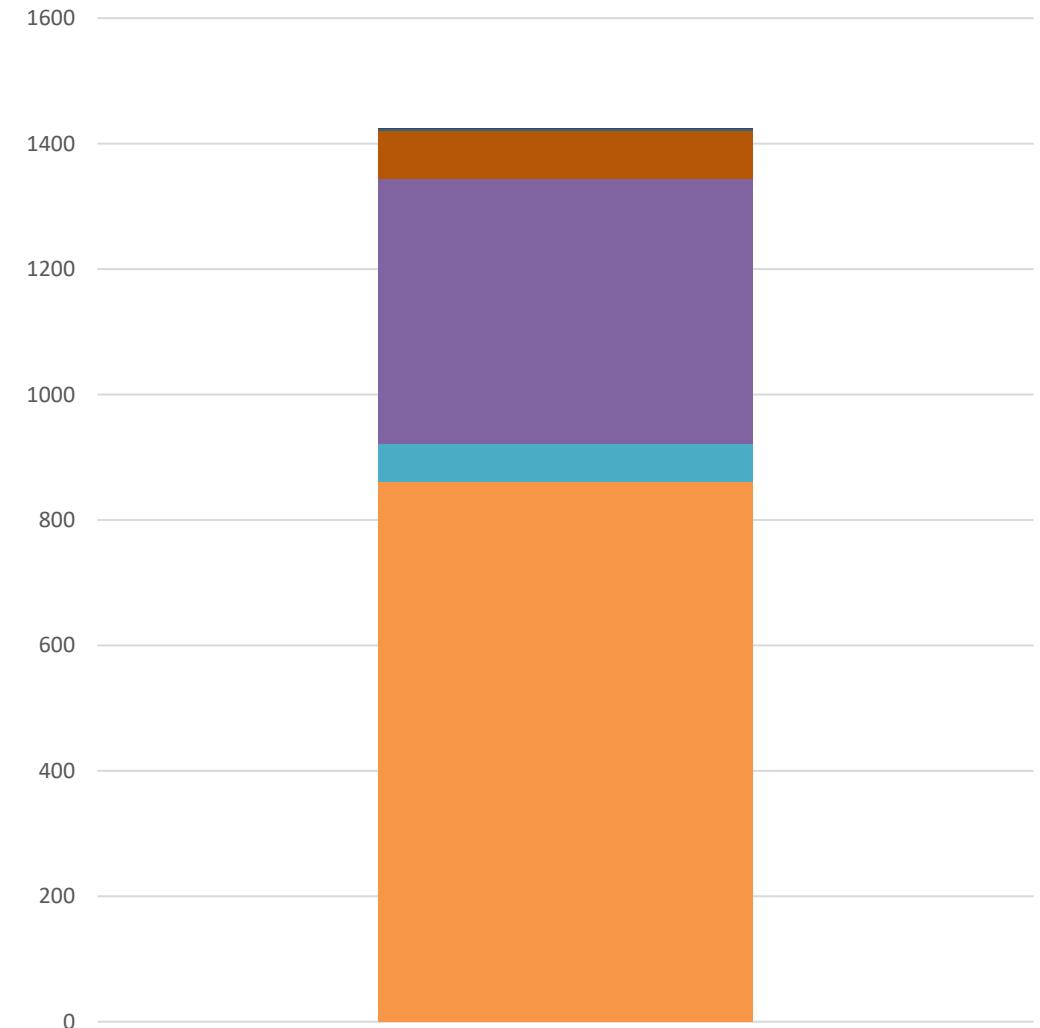
Enquête

Habitudes de déplacement

Kms parcourus en une semaine



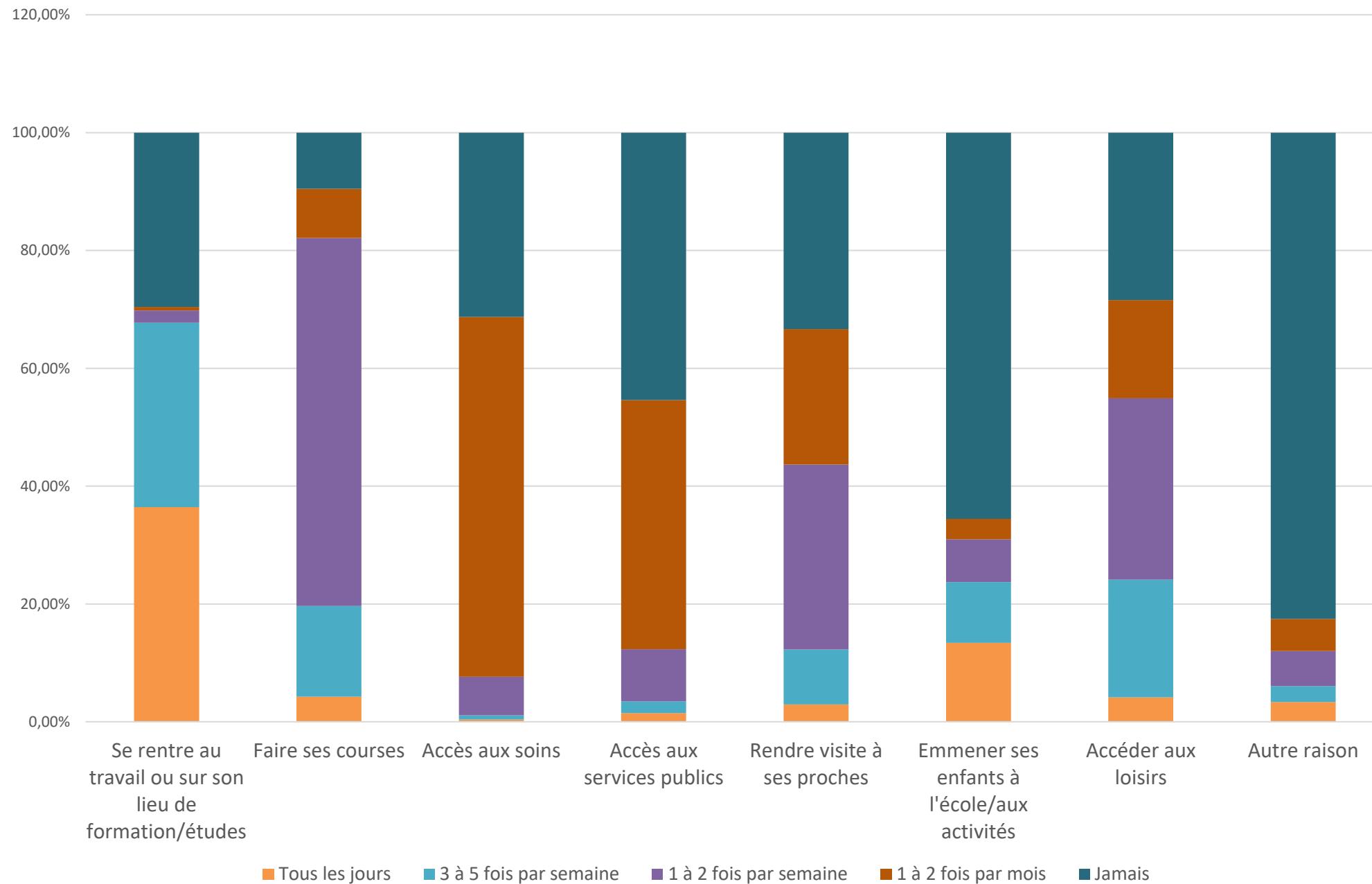
Moyen de transport personnel



- Fauteuil roulant
- EDP (Engin de Déplacement Personnel)
- Aucun
- Vélo/vélo électrique
- Deux-roues/deux-roues électrique
- Voiture/voiture électrique

Habitudes de déplacement

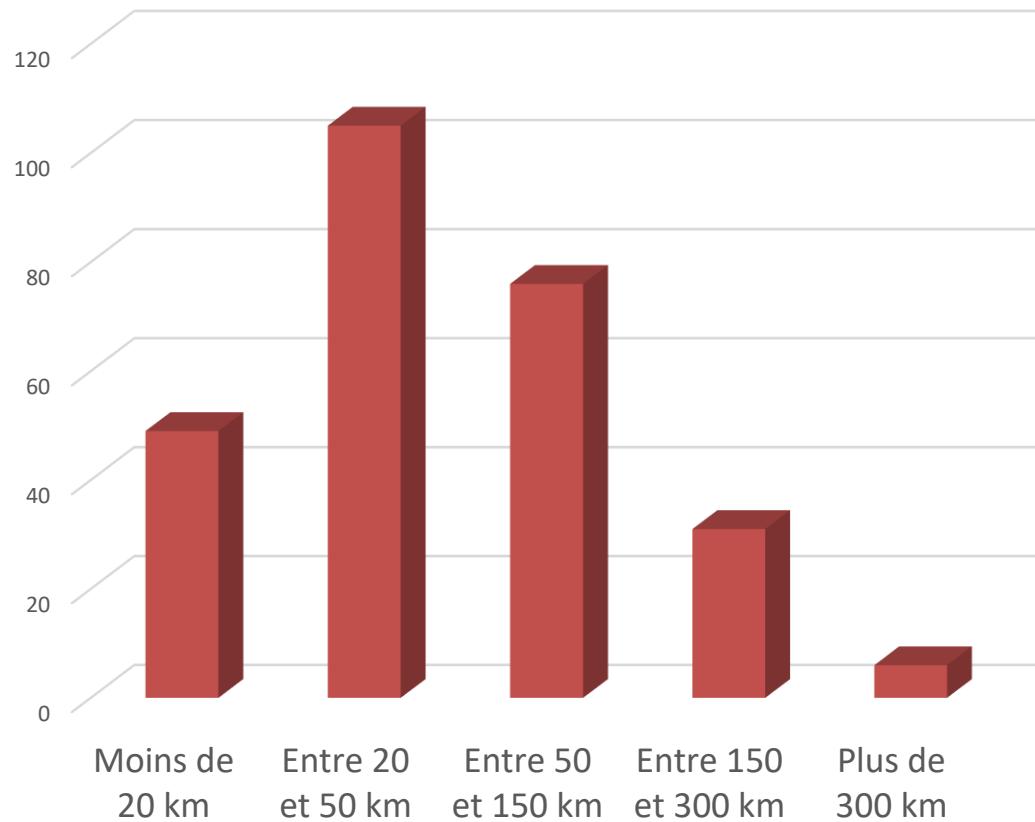
Fréquence de déplacement des habitants de la CABA selon le motif



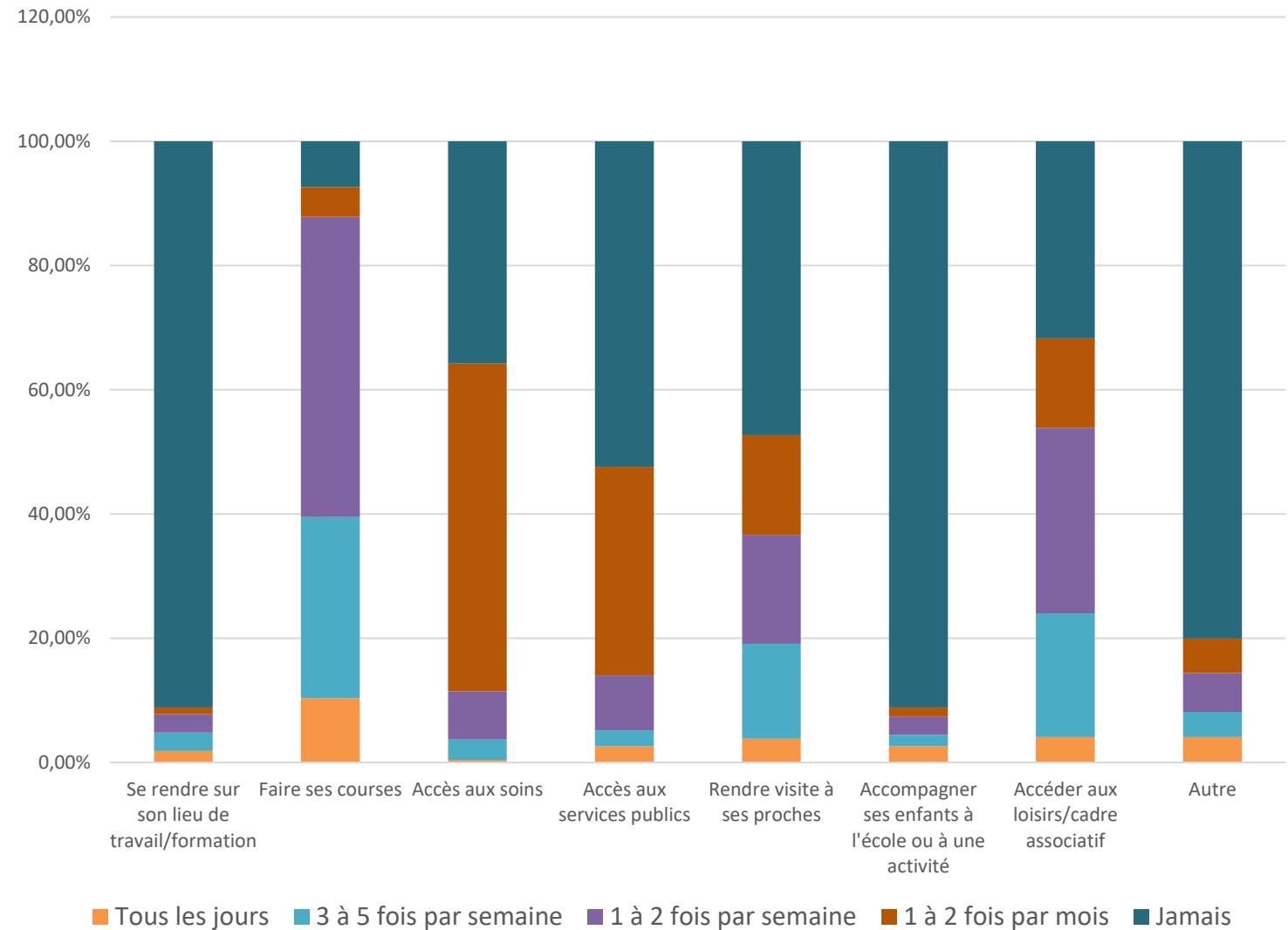
Enquête

Les retraités

Nombre de Kms parcourus par semaine

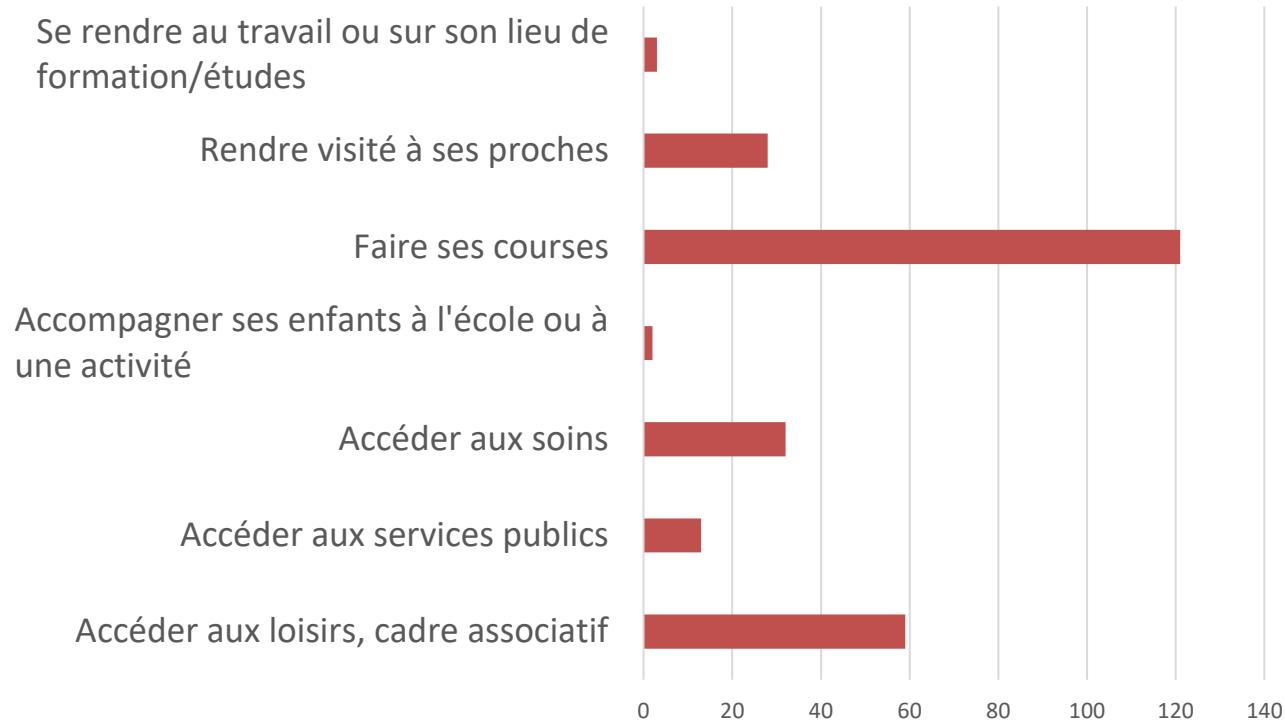


Fréquence de déplacement des retraités

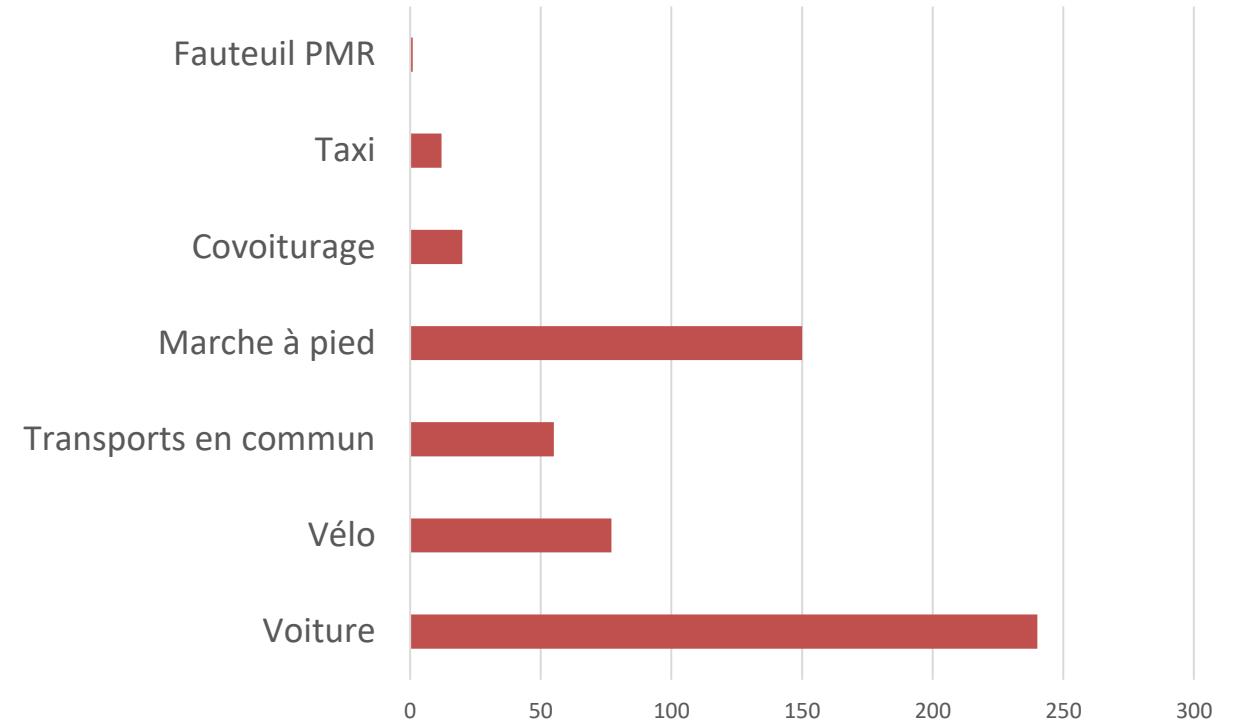


Les retraités

Motifs de déplacement des retraités



Modes de déplacement des retraités

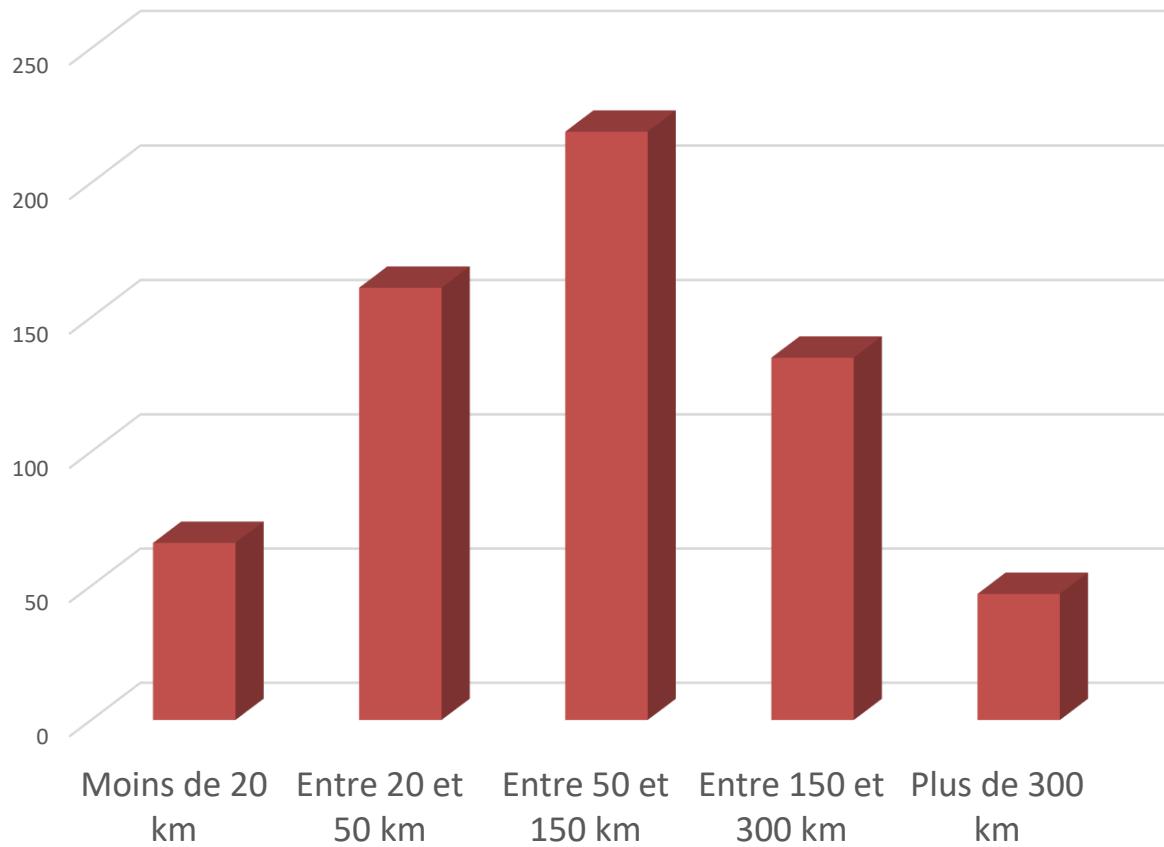


Le motif de déplacement principal des retraités de la CABA est de faire les courses entre 1 à 5 fois par semaine dans 77,49% des cas. Pour cela, les retraités se déplacent principalement en voiture, mais aussi en marchant. En effet, beaucoup se rendent aux petits commerces de proximité dans leur commune pour faire leurs achats alimentaires. Les distances parcourues par semaine par les retraités sont relativement faibles : 57% d'entre eux font moins de 50km par semaine. Si les trajets effectués sont relativement courts, on remarque que l'usage des transports en commun est assez faible : moins de 10% des retraités les empruntent car les horaires ne sont pas adaptés ou car il n'y a pas d'arrêt à proximité de leur habitation ou du lieu où ils se rendent.

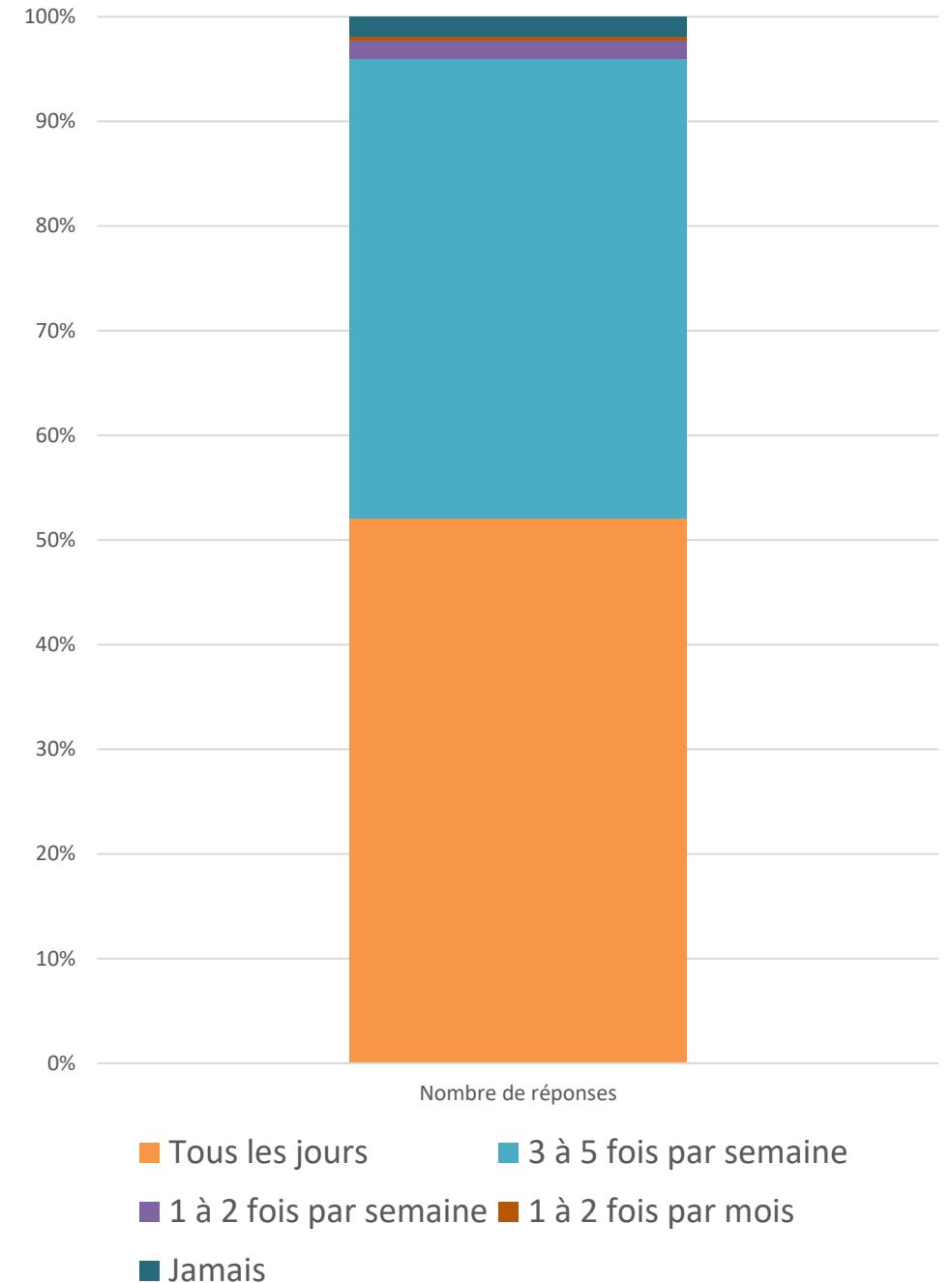
Les actifs – Enquête

Les actifs

Nombre de Kms parcourus par semaine



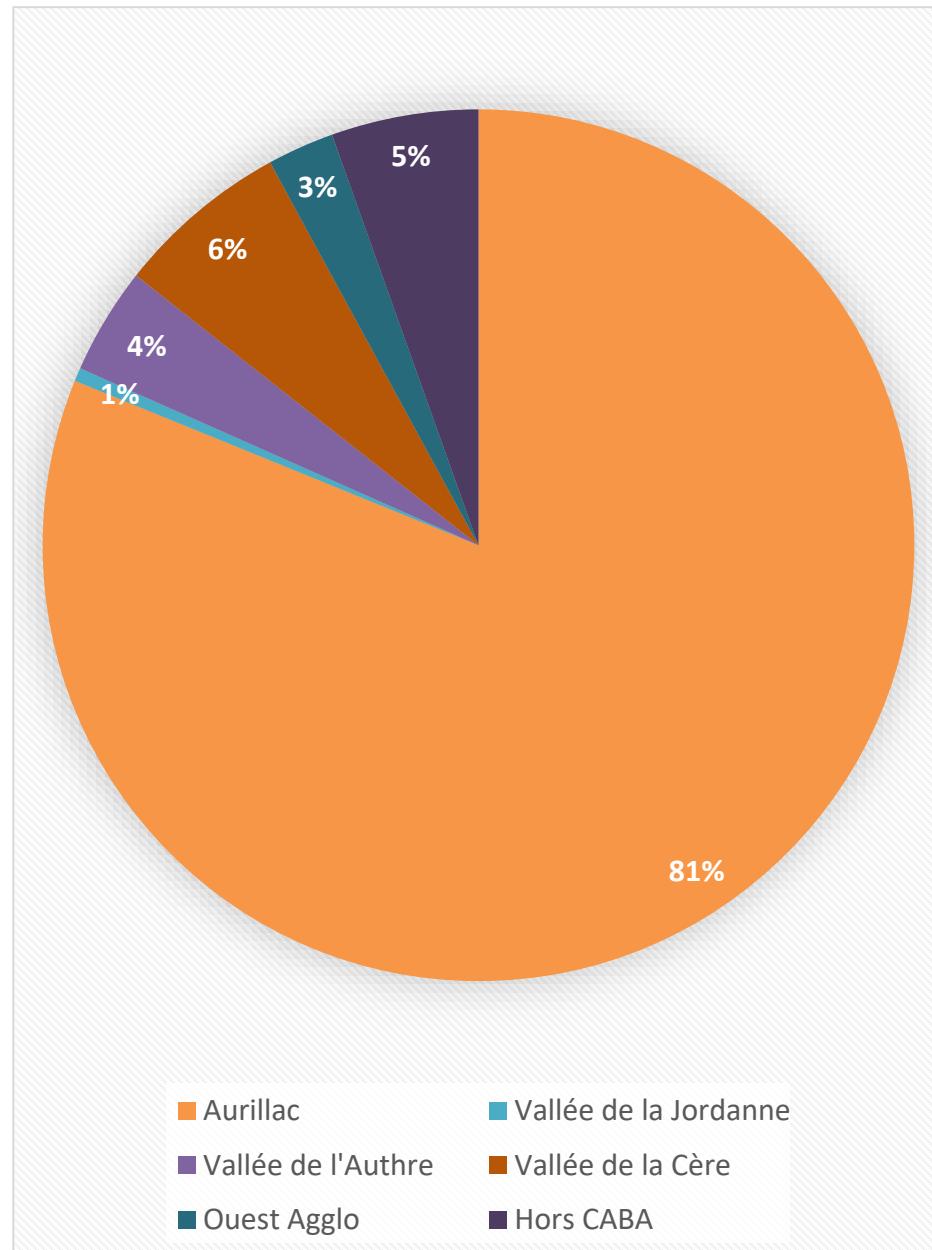
Fréquence à laquelle les actifs se rendent au travail



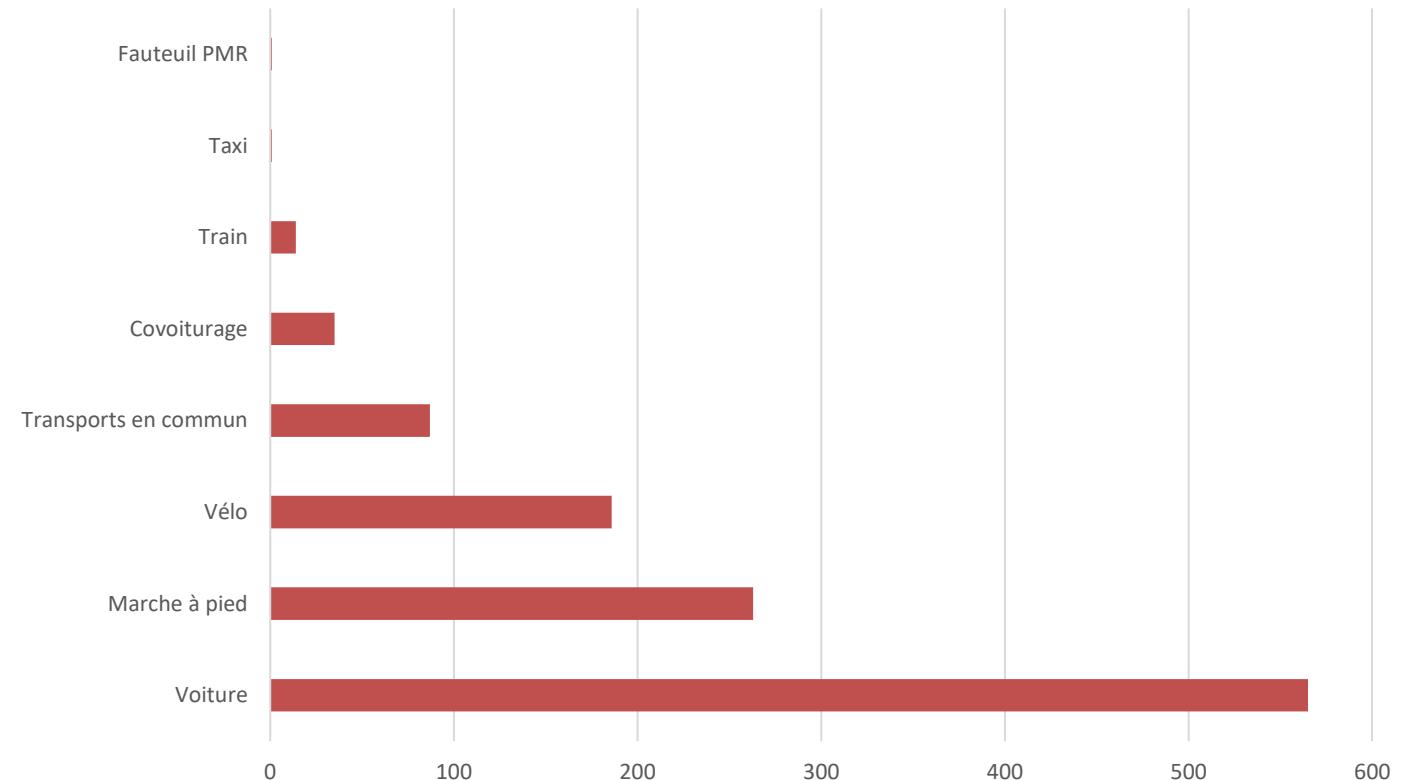
Les actifs – Enquête

Les actifs

Lieu de travail des actifs interrogés



Mode de déplacement principal des actifs interrogés

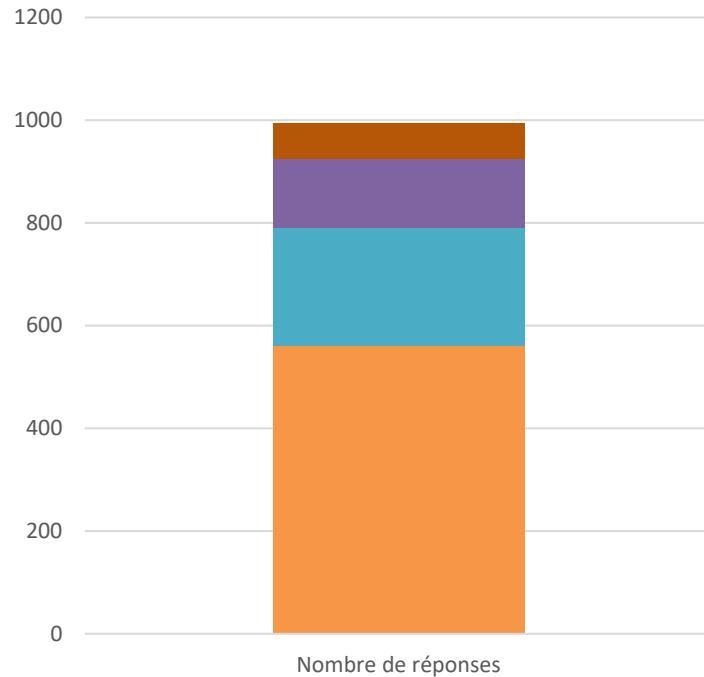


Peu de télétravail : 95% des actifs se déplacent chaque jour pour aller travailler. L'utilisation des transports en commun et du covoiturage pour se rendre au travail est faible comparée à l'utilisation de la voiture. La marche à pied et le vélo sont aussi pratiqués, mais plus dans le cadre d'activités sportives ou de loisirs. Comme constaté lors du diagnostic du territoire, la ville la plus attractive pour le travail est Aurillac où se rendent chaque jour 81% des actifs interrogés.

Enquête

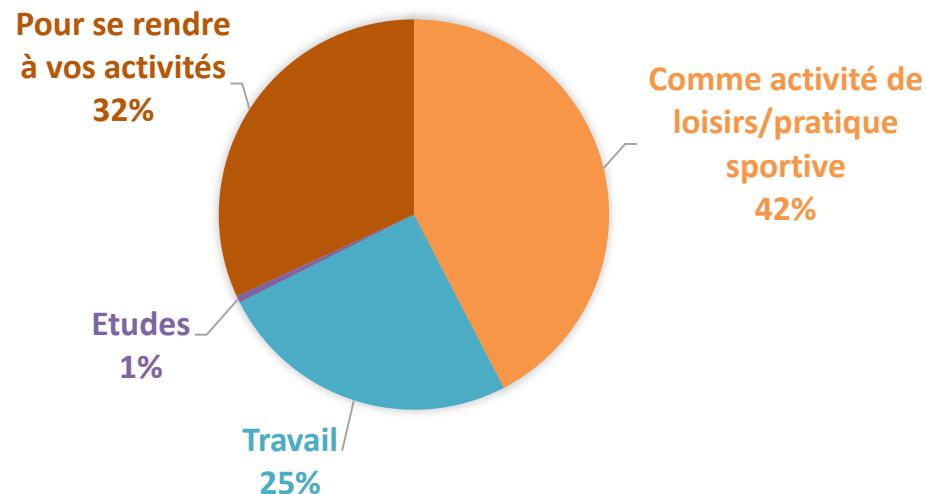
La pratique du vélo

Fréquence d'utilisation du vélo dans la CABA



■ Jamais
■ Occasionnellement
■ Souvent
■ Tous les jours

Pour quelle utilisation ?



Ressenti des habitants lors de la pratique du vélo

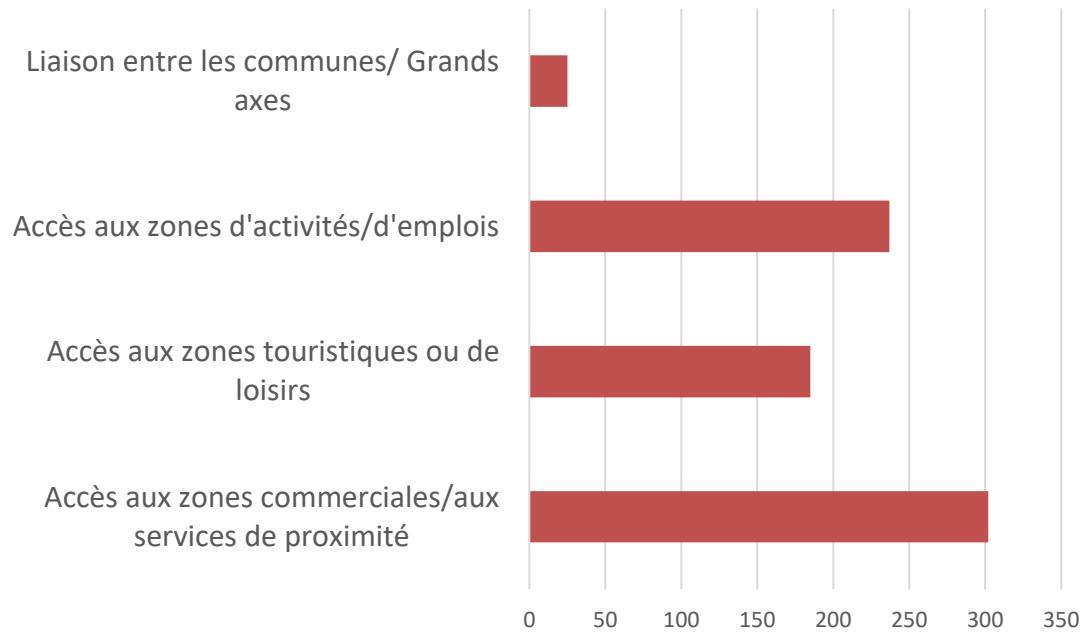
Bon pour la santé, l'environnement
 Gain de temps
 Liberté
 Itinéraires peu lisibles
 Pas assez de stationnement
 Sentiment d'insécurité
 Possibilités de stationnement
 Manque d'aménagements cyclables
 Aménagements cyclables suffisants

Environ 42% des habitants de la CABA possèdent un vélo, mais seuls 22% l'utilisent de façon régulière. Les habitants pratiquent le vélo comme activité de loisirs, mais aussi pour se rendre à leurs activités. Son utilisation comme moyen de transport pour les trajets domicile/travail est plus réduite. Si la plupart des utilisateurs reconnaissent les avantages du vélo notamment sur leur santé et sur l'environnement, beaucoup soulignent aussi le manque d'aménagements et le manque de sécurité qui les freinent pour une pratique plus régulière.

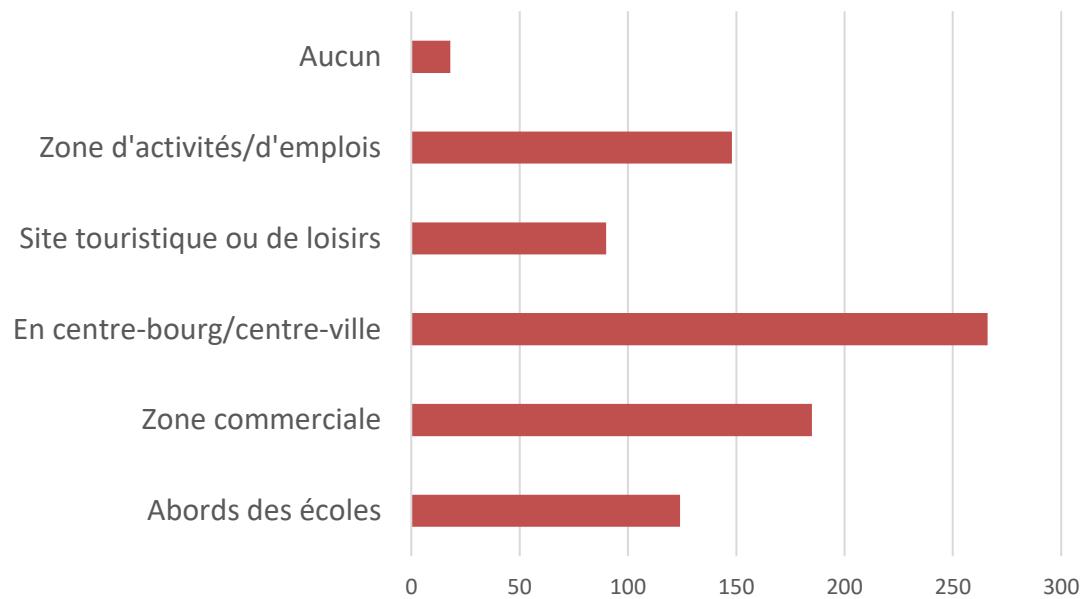
Enquête

La pratique du vélo

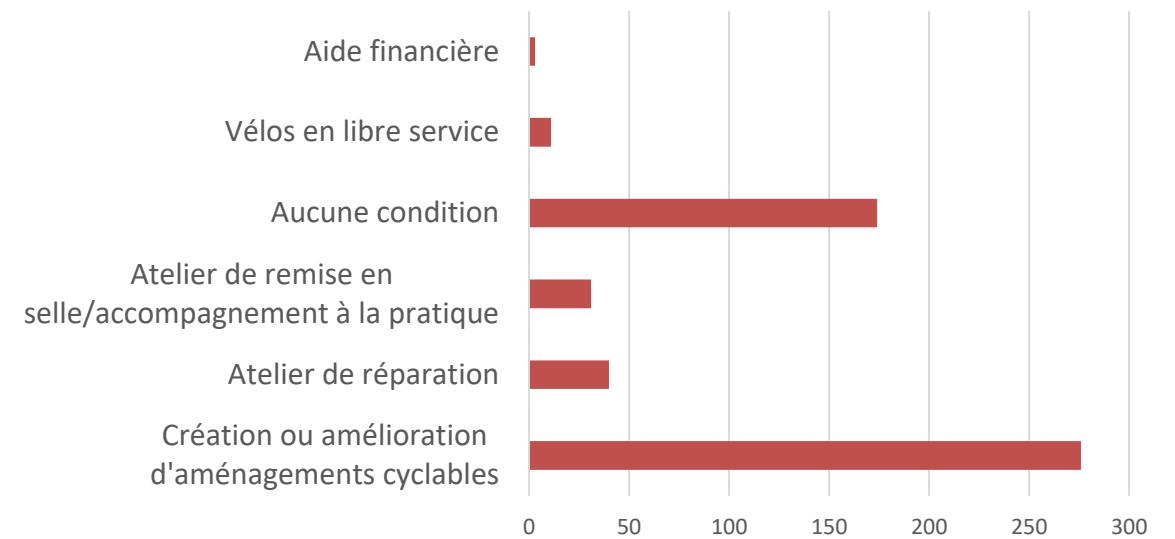
Itinéraires à aménager en priorité



Lieux de stationnement à aménager en priorité



Les services à développer pour encourager la pratique du vélo



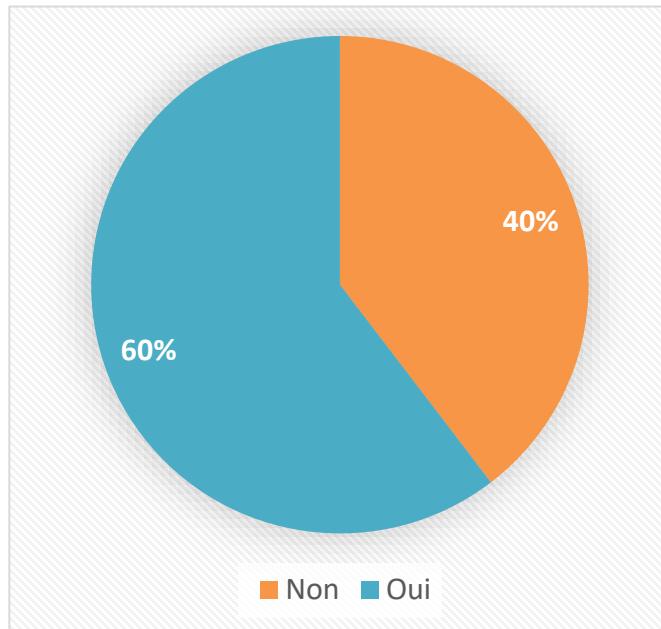
Si aucun itinéraire à aménager ne semble réellement se dégager, on constate que les habitants de la CABA sont demandeurs d'aménagements pour la pratique du vélo notamment pour l'accès aux commerces et aux centres des bourgs où la demande de stationnement est assez forte. Des aménagements pour faciliter l'accès aux zones d'emploi sont aussi fortement demandés.

La seule condition qui semble pouvoir réellement impacter les habitudes de déplacement des habitants concernant la pratique du vélo est la création et l'amélioration des aménagements cyclables.

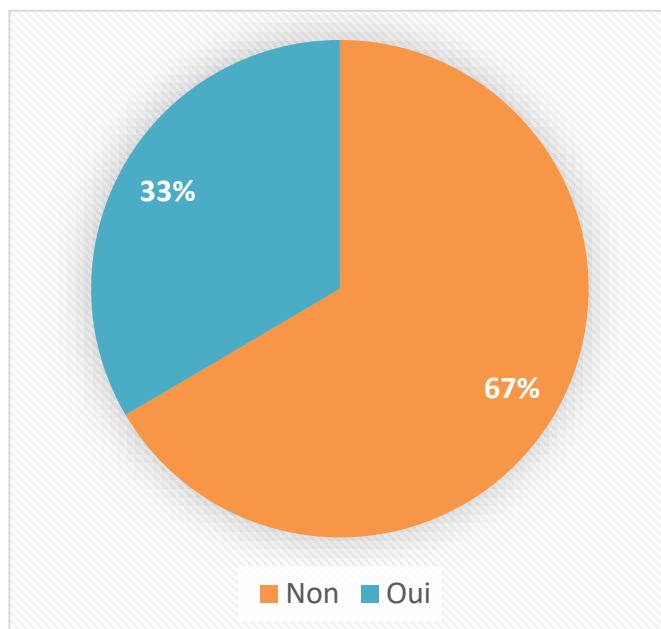
Enquête

Les transports collectifs

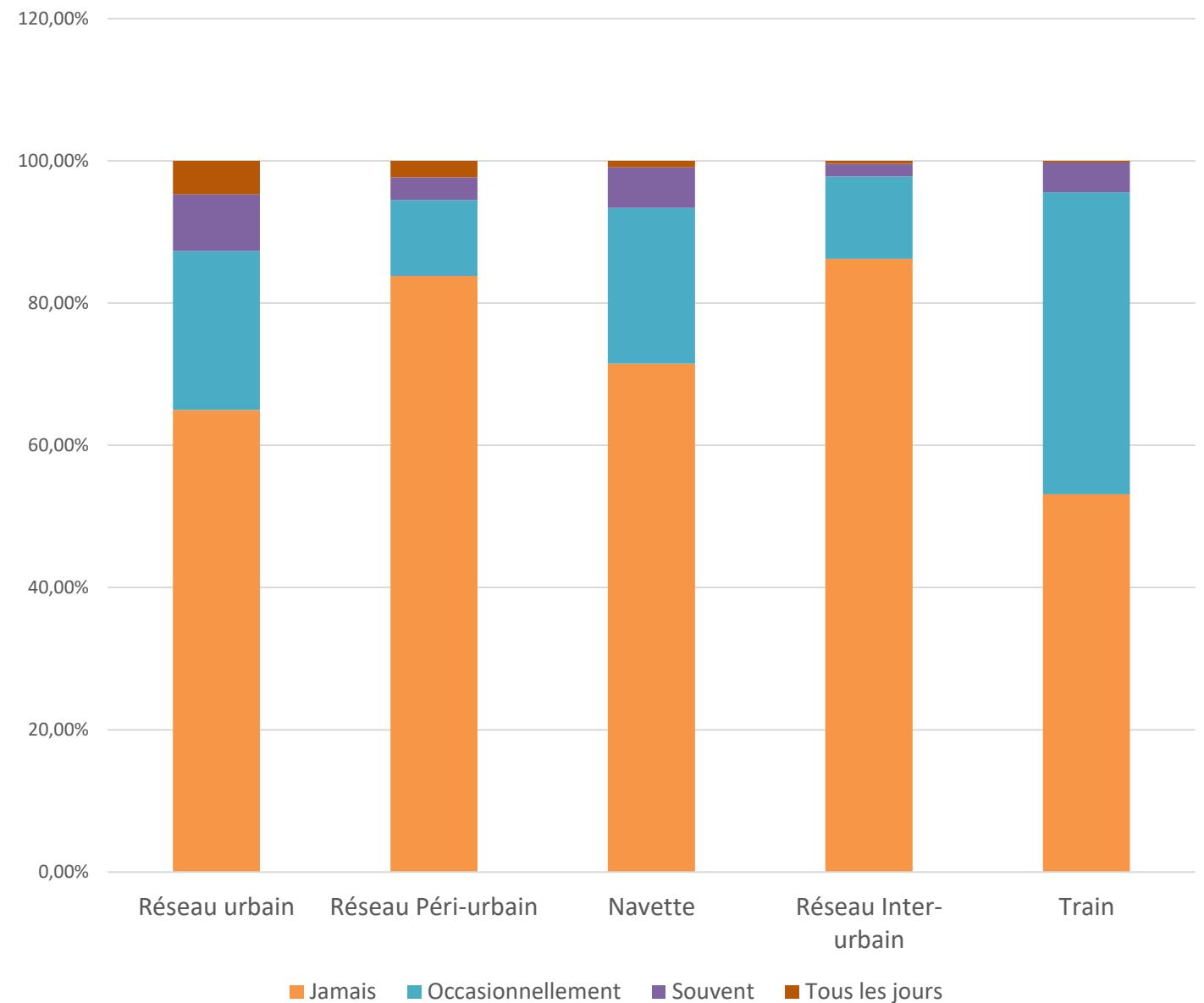
Disposez-vous d'un accès facile aux transports en commun ?



Quels sont les freins à leur utilisation ?



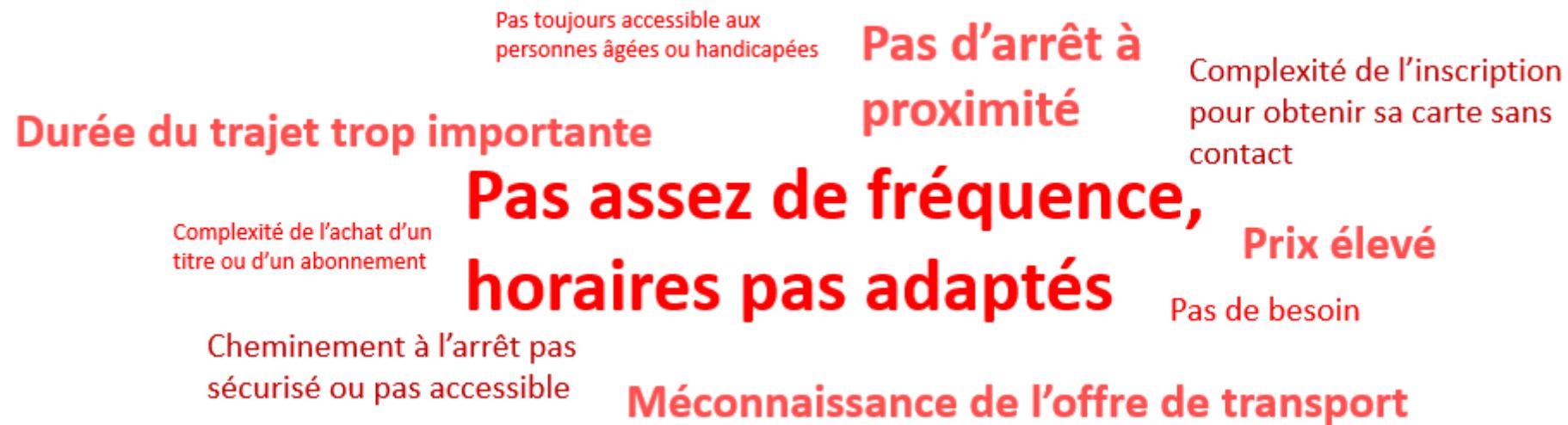
Utilisez-vous les transports en commun ?



Enquête

Les transports collectifs

Quels sont les freins à leur utilisation ?

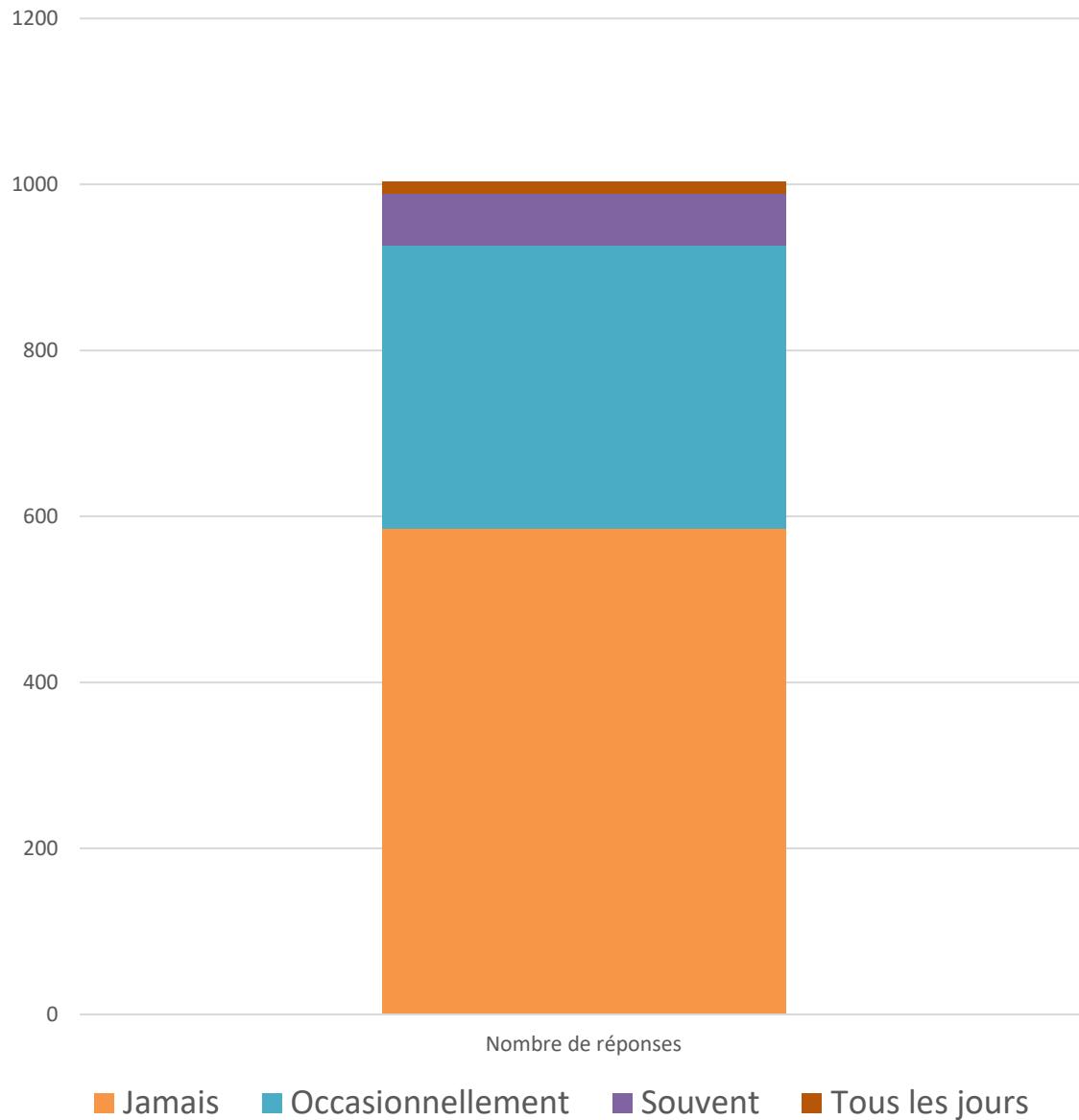


L'utilisation des transports en commun est assez faible pour les répondants. En effet, plus de 93% des personnes ayant répondu n'utilisent pas les transports ou bien uniquement de façon occasionnelle. Les réseaux péri-urbains et interurbains sont peu utilisés par les actifs et les retraités, mais le sont principalement par les étudiants ou les scolaires pour qui les horaires conviennent. Le manque de possibilités en horaires et la fréquence insuffisante des transports sont les principales raisons pour lesquelles ils ne sont pas utilisés. Il est actuellement contraignant pour un actif n'habitant pas dans Aurillac de faire l'aller-retour vers son lieu de travail en empruntant les transports en commun. Le manque d'arrêts à proximité du domicile ou encore la durée trop importante du trajet sont aussi des freins à l'utilisation des transports en commun. Plusieurs personnes ont aussi souligné que le prix était élevé par rapport au peu de possibilités d'horaires. Enfin, beaucoup ont dit méconnaître l'offre de transports en commun et les différentes possibilités, d'où l'importance de communiquer et d'accompagner éventuellement les personnes en difficulté. Les personnes âgées et handicapées ont noté la difficulté d'avoir accès aux transports avec des cheminements ou des arrêts pas systématiquement accessibles.

Enquête

Covoiturage

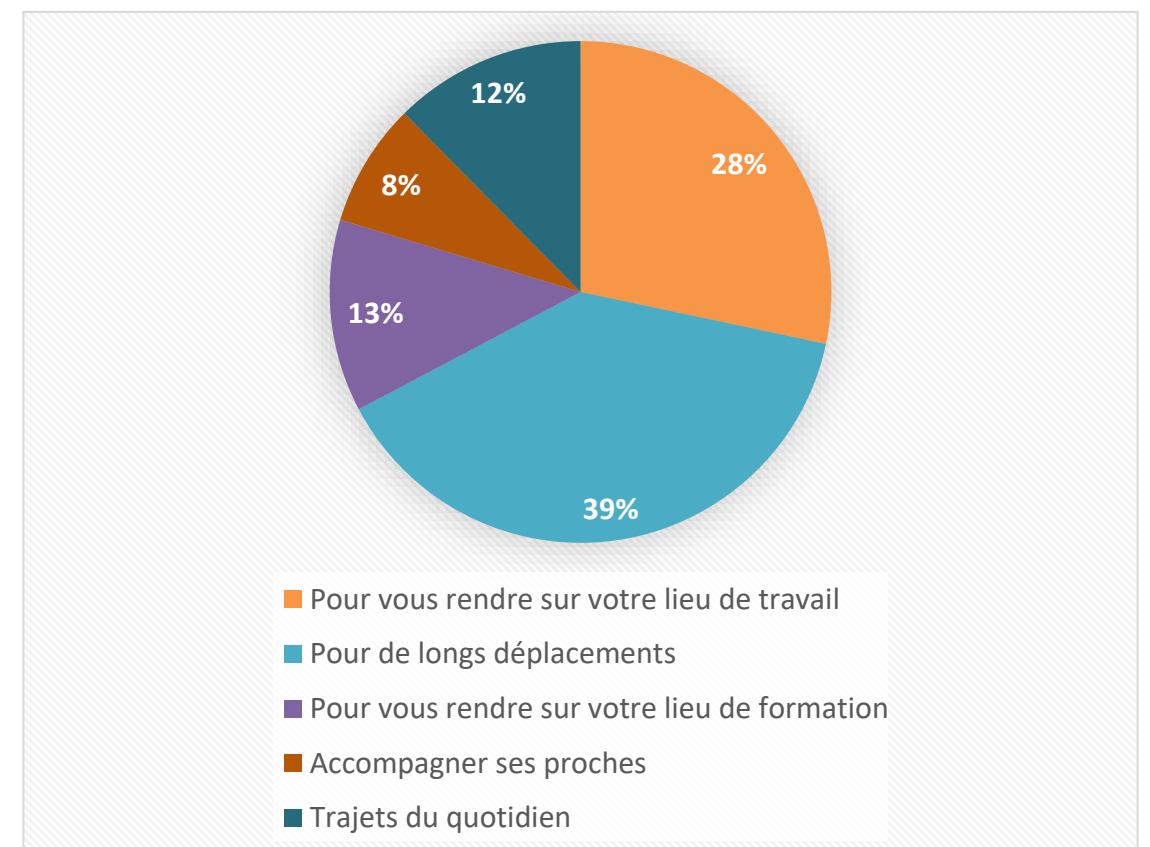
Fréquence de la pratique du covoiturage dans la CABA



Principaux freins



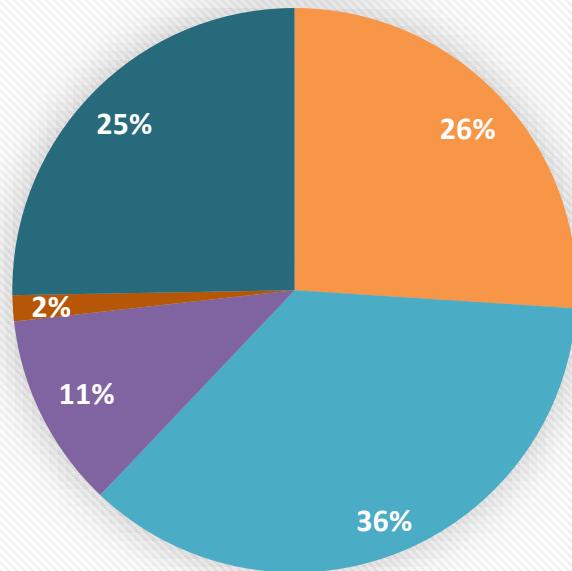
Dans quel cas covoiturez-vous ?



Enquête

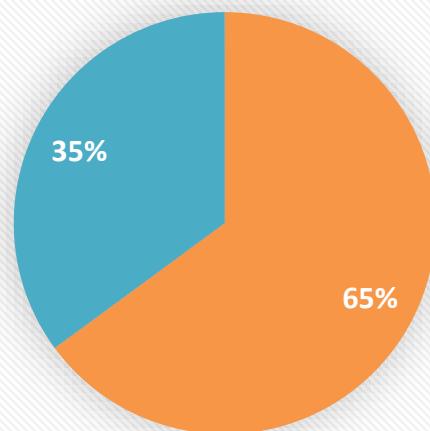
Covoiturage

Avec qui covoiturez-vous ?



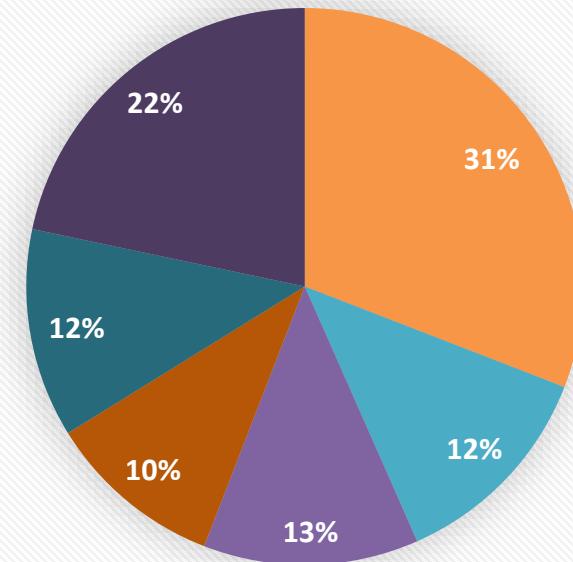
- Un membre de ma famille
- Des amis ou voisins
- Entre collègues de votre entreprise
- Entre actifs d'une même zone d'activité
- Via Blablacar/autre application

Le covoiturage est-il rémunéré ?



- Pas de rémunération
- Rémunération entre chauffeur et passagers

Où vous rejoignez-vous ?



- A mon domicile
- Au domicile du conducteur
- Sur un parking de covoiturage
- Sur un parking de zone commerciale/d'activités
- Sur un parking public
- Sur l'itinéraire de votre trajet

La pratique du covoiturage n'est pas ancrée au quotidien pour les répondants. Les trajets effectués en covoiturage se font principalement avec des proches pour les déplacements du quotidien ou bien via une application pour les longs déplacements. 28% des trajets de covoiturage sont en direction du lieu de travail, mais seulement 11% des trajets se font avec des collègues de l'entreprise. Il pourrait être intéressant de développer le covoiturage entre travailleurs d'une même zone d'activité.

Enquête

Thématiques à aborder en priorité

Train Vélo
Avion Transports en Covoiturage
Piéton commun Utilisation de la voiture
TPMR Mobilité électrique

Enquête

Idées d'actions prioritaires

Les transports en commun et le vélo sont les deux thématiques qui ressortent comme prioritaires pour les répondants. Les idées d'actions exprimées se concentrent alors sur le transport en commun.

Améliorer les cheminements piétons

Plus d'options pour les personnes âgées ou TPMR

Aménager des parkings de covoiturage

Proposer un atelier de
réparation / maison du vélo

Etendre service de navettes gratuites

Augmenter la fréquence des transports en commun

Créer plus d'arrêts de transport en
commun

Créer des aménagements

Mettre en place des
bornes de recharge vélo

Développer une plateforme de
mise en relation de covoiturage

cyclables sécurisés

Modération de vitesse

Améliorer l'offre de train

Location de vélos

Améliorer l'offre de
bus péri-urbain

Baliser les itinéraires vélos

Implanter, multiplier des bornes de
recharge pour véhicules électriques

Augmenter l'offre de stationnement voitures et vélo

Ateliers de concertation

Méthodologie et idées à retenir

7 ateliers de concertation ont eu lieu auprès des citoyens, entreprises et associations du territoire divisés suivants les différents découpages de sous-bassin de vie à l'échelle de la CABA :

- Aurillac – Découpage en 3 secteurs : quartier du Cap Blanc, quartier du Stade, quartier de Marmiers
- L'ouest agglomération
- La vallée de l'Authre
- La vallée de la Cère

- La vallée de la Jordanne

Ces ateliers ont eu pour objectifs de **faire ressortir les bonnes pratiques et les dysfonctionnements du territoire** pour coconstruire la stratégie qui sera développée au cours de l'étude suivant les premières conclusions du diagnostic.

Voici ci-dessous la synthèse des ateliers détaillés suivant les opportunités et les freins par modes de transport/ou lieu de desserte.

Les comptes-rendus détaillés des ateliers seront annexés au document.

Types de transport	Opportunités	Freins
Desserte des écoles	Développer le pédibus	L'accès à certaines écoles/établissements compliqué car les voitures se garent en double file et sur les trottoirs
Transport routier	Parkings relais à l'extérieur d'Aurillac aux différentes entrées de la ville. Exemple : <ul style="list-style-type: none"> ➤ 4 chemins ➤ Vallée de la Jordanne (Peyrolles) ➤ Arpajon/Giou ➤ Nouveau giratoire de la N122 entre Sansac et Ytrac 	Vitesse des véhicules du boulevard Pompidou jusqu'au boulevard de Lescudillier
	« Habilitier » les parkings existants	Cohabitation difficile entre automobiliste, piéton et cycliste
Mobilité à roulettes	Eduquer les scolaires et les adultes à l'utilisation du vélo et à partager la route avec des cyclistes	Piste cyclable au PEI coupée par l'arrivée des bus en gare routière ou du parking automobiliste
	Relier les différents bourgs des villes dans un rayon de 10km autour d'Aurillac et faire des axes depuis chaque ville rejoignant le centre-ville d'Aurillac	Pas de continuité cyclable au giratoire de Gamm Vert <ul style="list-style-type: none"> ➤ Très dangereux pour les cyclistes
	Proposer des vélos en libre-service	Pistes cyclables à contre-sens dans Aurillac, dangereux pour les cyclistes
	Installer des parkings à vélos devant les lieux d'intérêts : <ul style="list-style-type: none"> ➤ Etablissements scolaires ➤ Centres commerciaux ➤ Lieux touristiques ➤ Etc. 	Cohabitation dans la zone de rencontre rue des Carmes <ul style="list-style-type: none"> ➤ Voitures qui encombrent les trottoirs ➤ Vitesse des voitures ➤ Non-respect de la piste cyclable

Ateliers de concertation

		<p>Pas de piste cyclable sur les axes principaux de la ville exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Avenue des pupilles ➤ Avenue de Prades
		Entretenir les pistes cyclables
		La mobilité à vélo est encouragée dans le département mais pour le tourisme non pour des trajets du quotidien
		Sentiment d'être en danger en circulant à vélo
Transport Ferroviaire	Navettes ferroviaires comme un « RER » rural qui s'arrête dans toutes les petites gares des bassins de vie autour de Aurillac	Pas assez de cadencement
	Remettre le fret ferroviaire	Horaires non adaptés aux besoins
		Tarifs trop élevés
Accessibilité	Eduquer à être piéton scolaire et grand public	Voitures qui encombrent les trottoirs
		Trottoirs étroits
Carburants alternatifs		Coût des véhicules à l'achat trop élevé
Voitures Partagée	Créer une application locale et inclusive	Pas d'animation de covoiturage sur le territoire
Transport en bus	Proposer des abonnements à la semaine ou au mois	Pas de transport après 19h30 et transports limités les weekends
	Réitérer l'expérimentation avenue des Pupilles de la voie de bus / vélo	Temps de parcours trop long
	Dédier les véhicules PMR aux personnes en fauteuil et utiliser des véhicules standards pour les autres types de handicaps	Pas de composteur de billets au milieu du bus
	Ouvrir l'accès à la navette aux usagers des autres modes de transport	TPMR engorgé

Ateliers de concertation

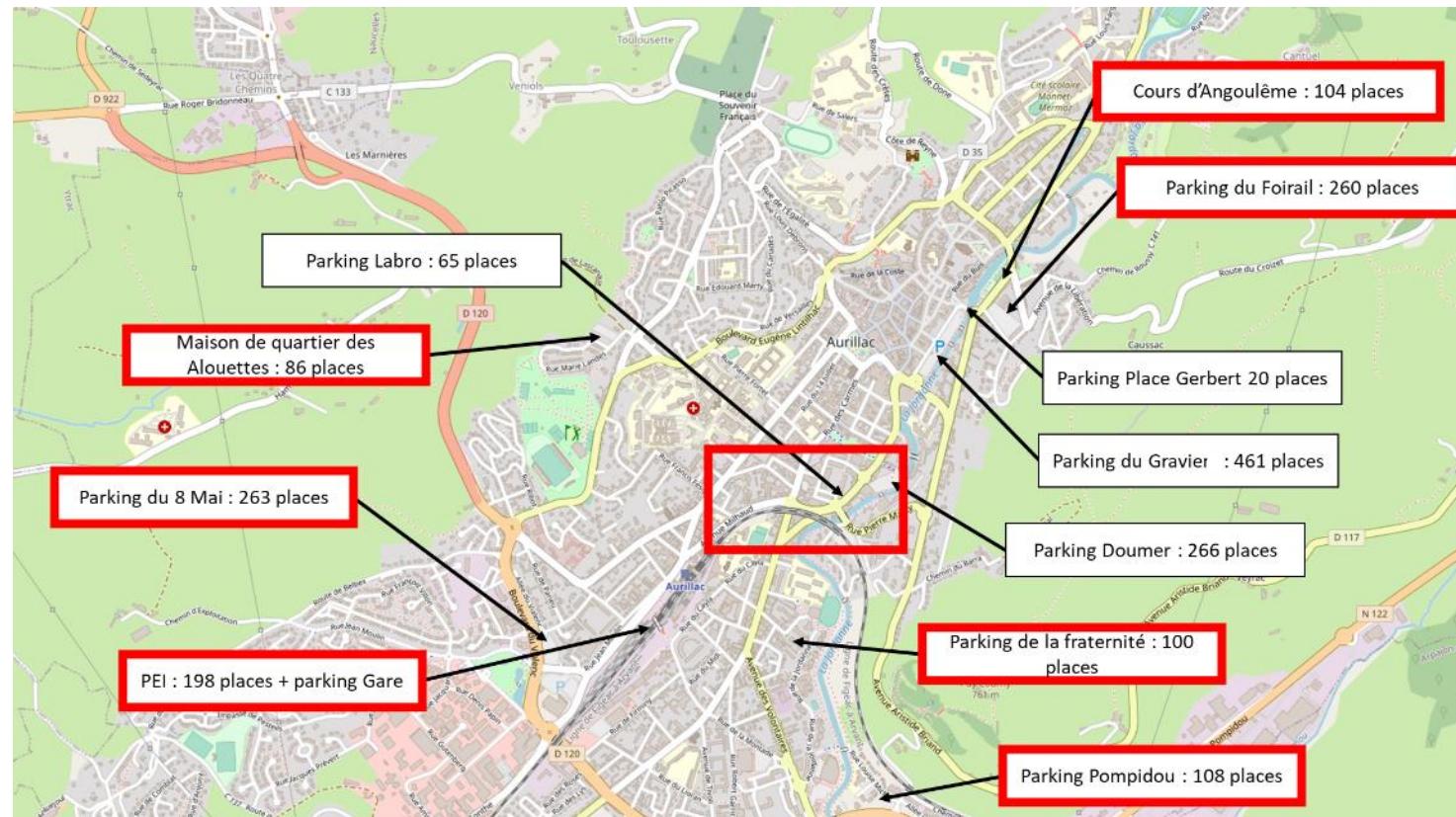
		Transport en commun organisé avec une logique de ramassage scolaire, peu ou pas de bus pendant les vacances
		Desserte en porte-à-porte, qui rallonge les temps de trajet
		Abonnement trop élevé pour les collégiens et lycéens
		Difficultés à prendre le bus en fauteuil roulant
Numérique		Ne pas oublier les personnes en fracture numérique
Autres remarques	Harmoniser les horaires des entreprises pour offrir une offre de transport en commun appropriée pour le plus grand nombre et faire un plan de covoiturage entre plusieurs entreprises	Village entreprises non desservi par les transports en commun ou des pistes cyclables sécurisées
	Sensibiliser adultes et enfants à la mobilité durable <ul style="list-style-type: none"> ➤ Utilisation du bus ➤ Sécurité à vélo ➤ « Être piéton » ➤ Etc. 	

Micro-trottoir

Méthodologie

Dans le cadre de l'élaboration du Schéma Communautaire des Mobilités de la CABA, un micro-trottoir a été réalisé le jeudi 22 juin sur les parkings représentés sur la carte ci-dessous pour évaluer auprès de la population les potentialités de développement du covoiturage et de l'intermodalité sur les parkings aurillacois et comprendre les habitudes de stationnement des habitants.

- Cours d'Angoulême
- Maison de quartier des Alouettes
- Parking de la Fraternité
- Parking Doumer
- Parking du 8 Mai
- Parking du Foirail
- Parking du Gravier
- Parking Labro
- Parking Place Gerbert
- Parking Pompidou
- Pôle d'Echange Intermodal



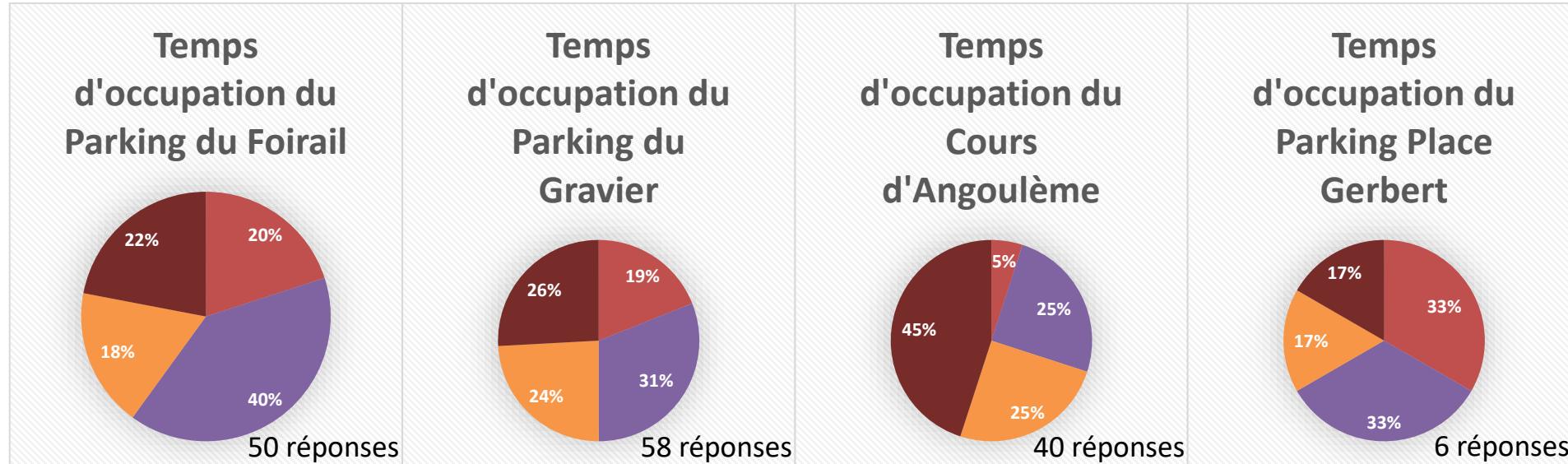
Des questions ont été posées afin de connaître les différents types d'occupation, leur motif ou encore le rapport des utilisateurs au covoiturage. Un zoom spécifique a été fait pour le Pôle d'Echange Intermodal où se trouve la Navette gratuite STABUS qui relie la gare au centre-ville.

En parallèle du micro-trottoir, une enquête d'occupation sur les parkings a été réalisée sur les parkings notifiés par un cadre rouge sur la carte ci-contre. Ces résultats vous ont été présentés précédemment.

Micro-trottoir

Résultats

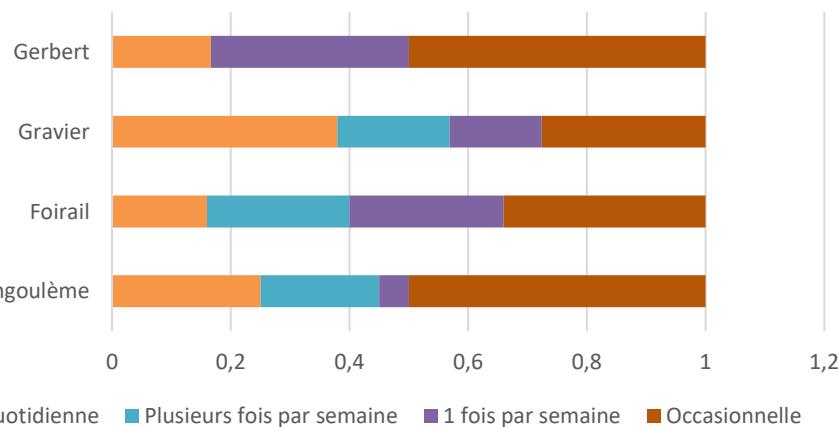
Les parkings du Foirail, du Cours d'Angoulême, Gravier et Gerbert sont dans le même quartier. On constate que les temps d'occupation sont très variables : le parking Cours d'Angoulême a tendance à être utilisé pour des périodes plus longues que les autres parkings. Le parking Gravier est celui où on a constaté le plus d'occupation quotidienne.



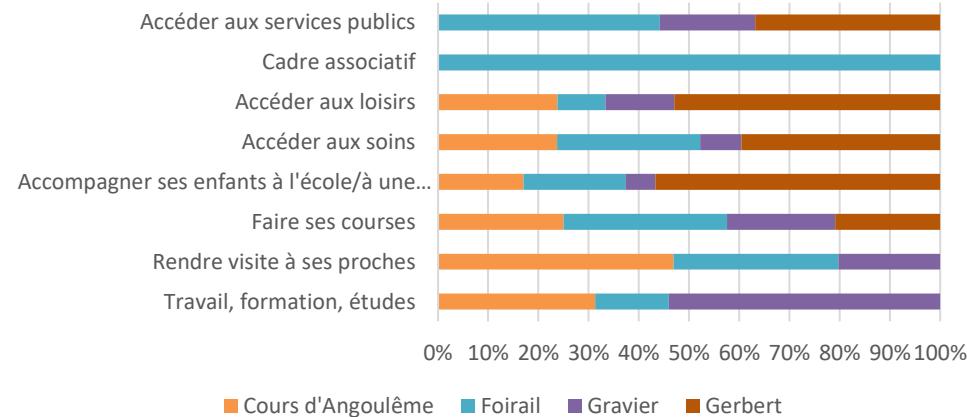
COMMUNE D'HABITATION DES UTILISATEURS DU PARKING



Fréquence d'utilisation des parkings



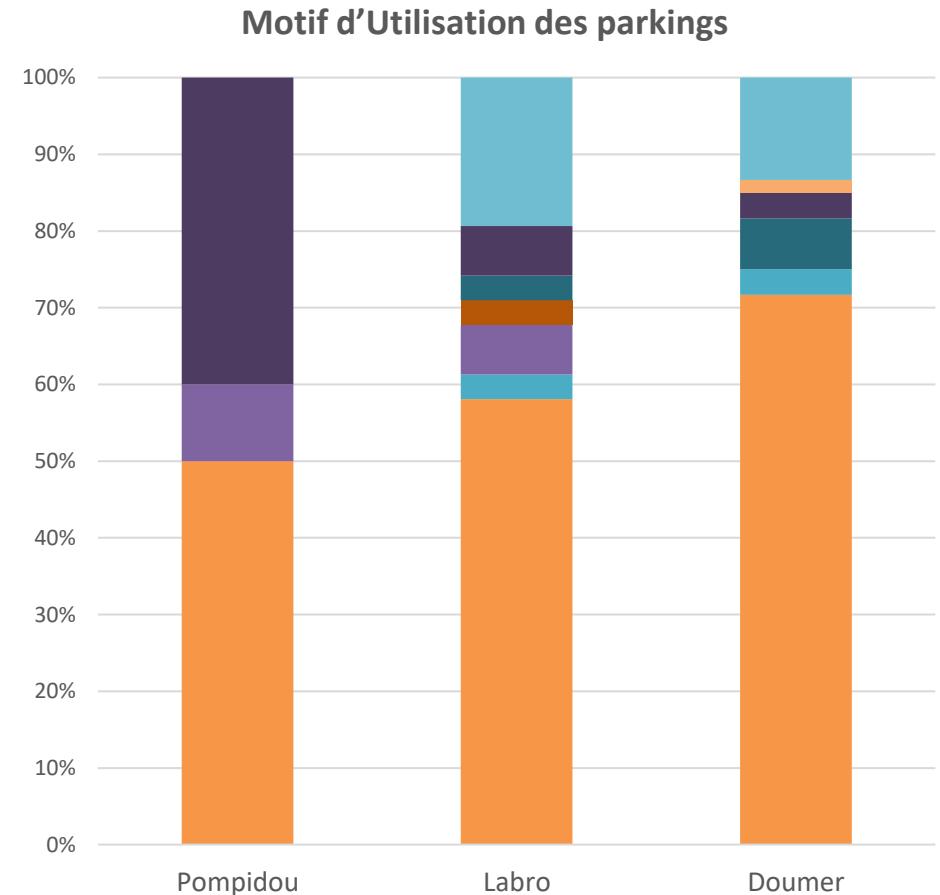
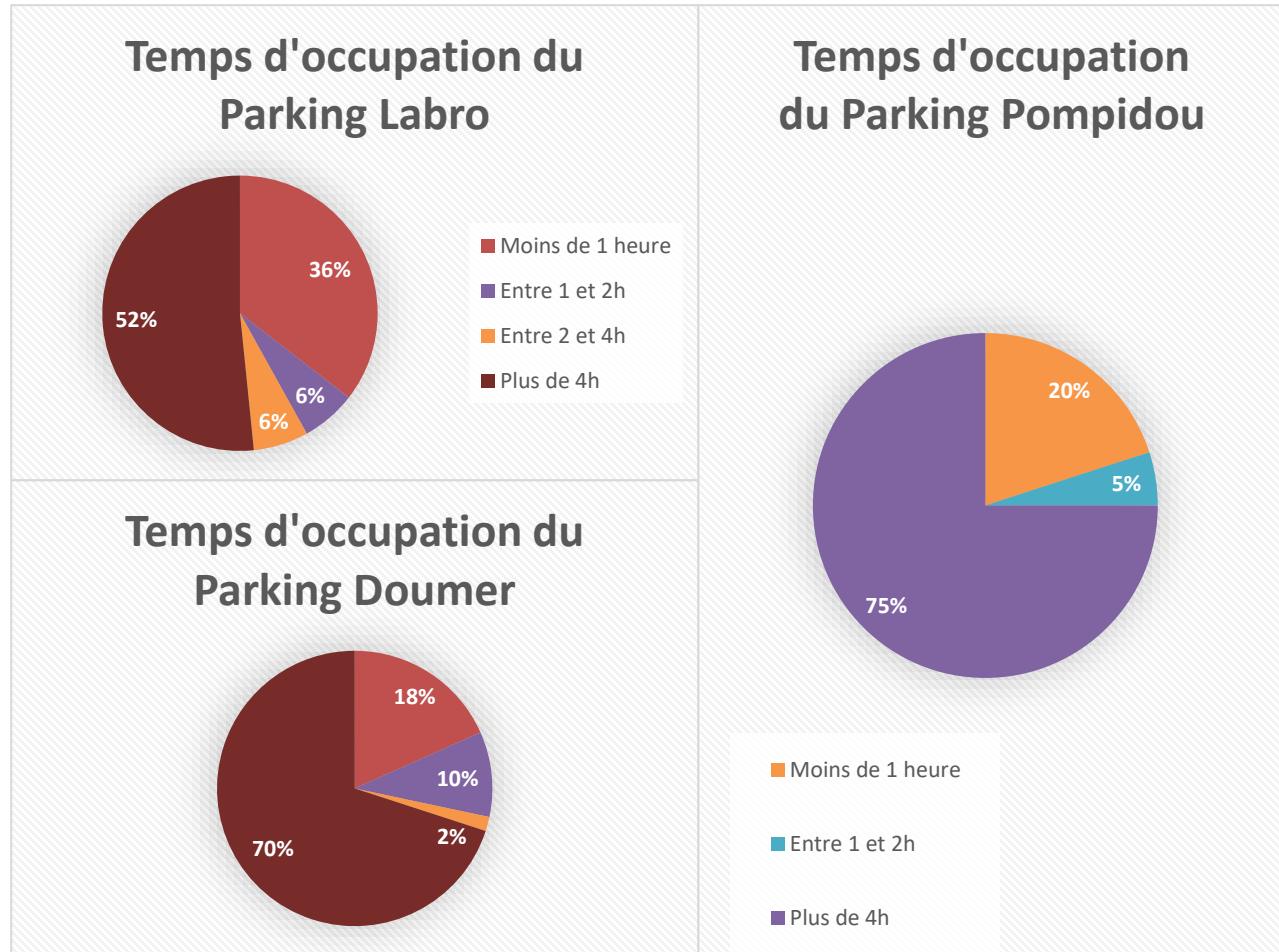
Motifs d'occupation des parkings



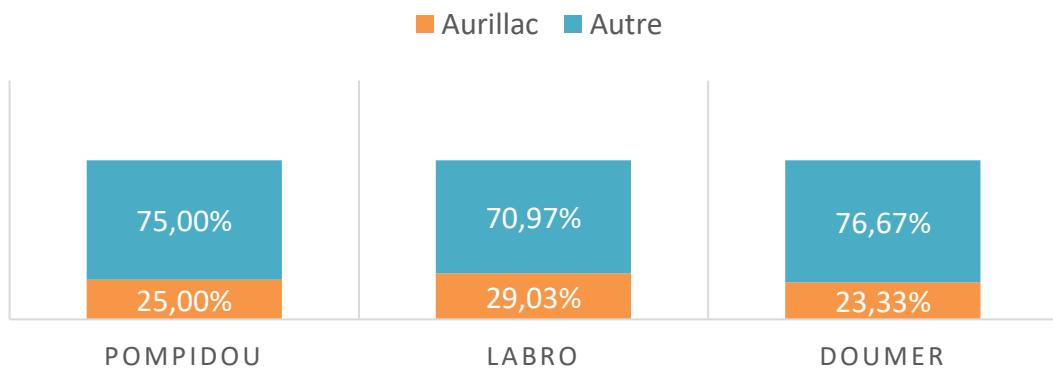
Micro-trottoir

Résultats

Pompidou – Doumer – Labro, parkings où plus de la moitié des voitures stationnées restent plus de 4h. Ils sont principalement utilisés par des personnes venant travailler dans le centre d'Aurillac et n'habitant pas dans la commune.



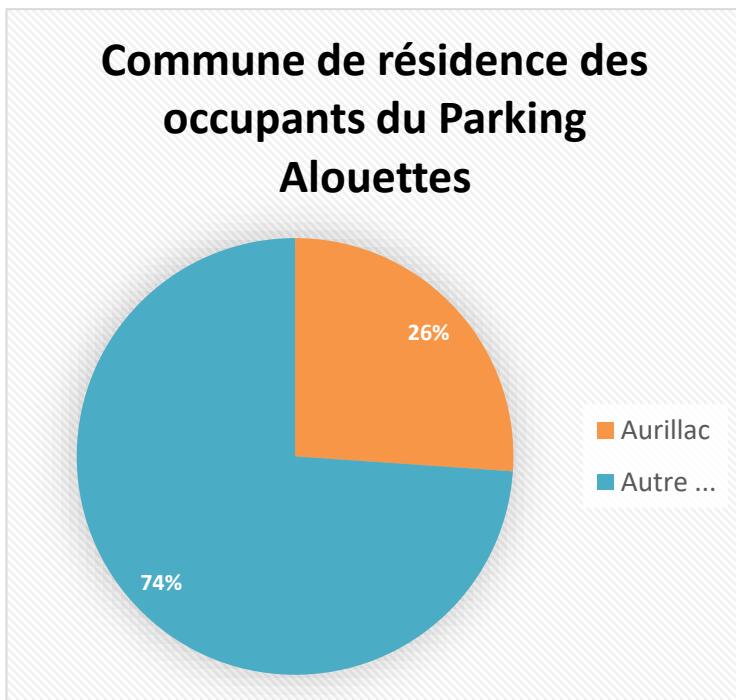
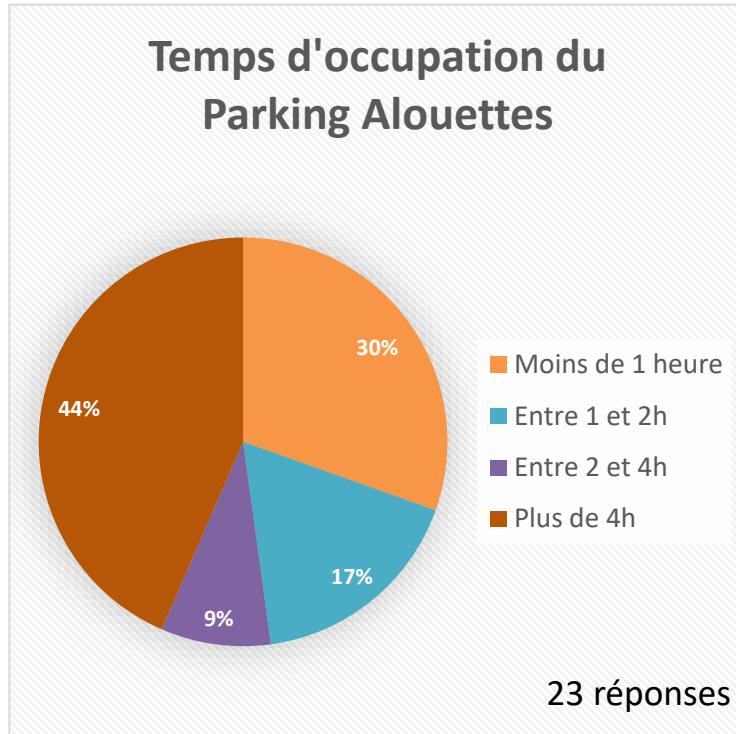
COMMUNE D'HABITATION DES UTILISATEURS DU PARKING



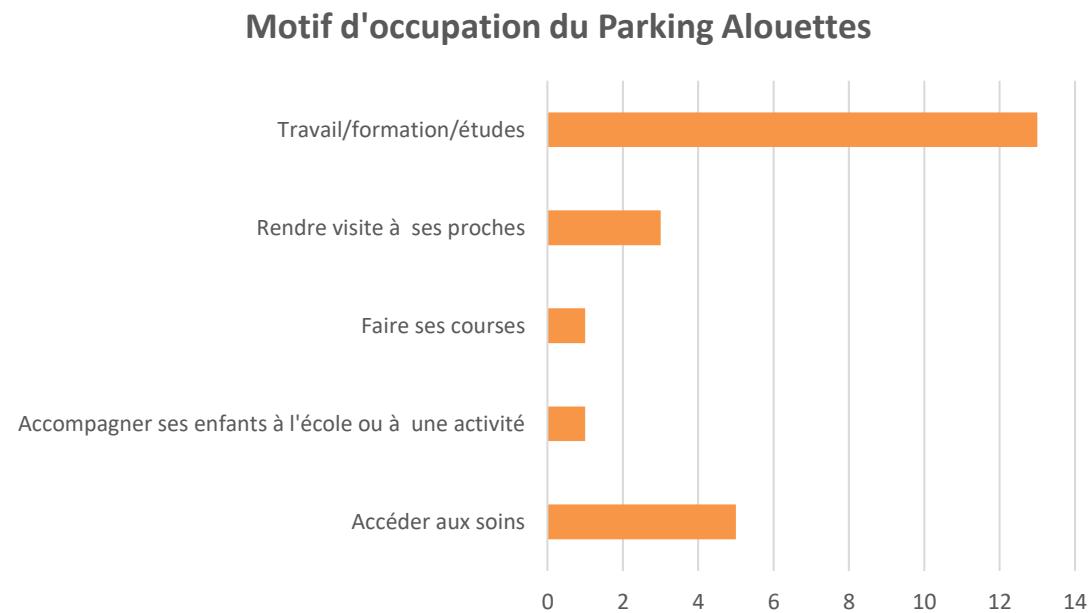
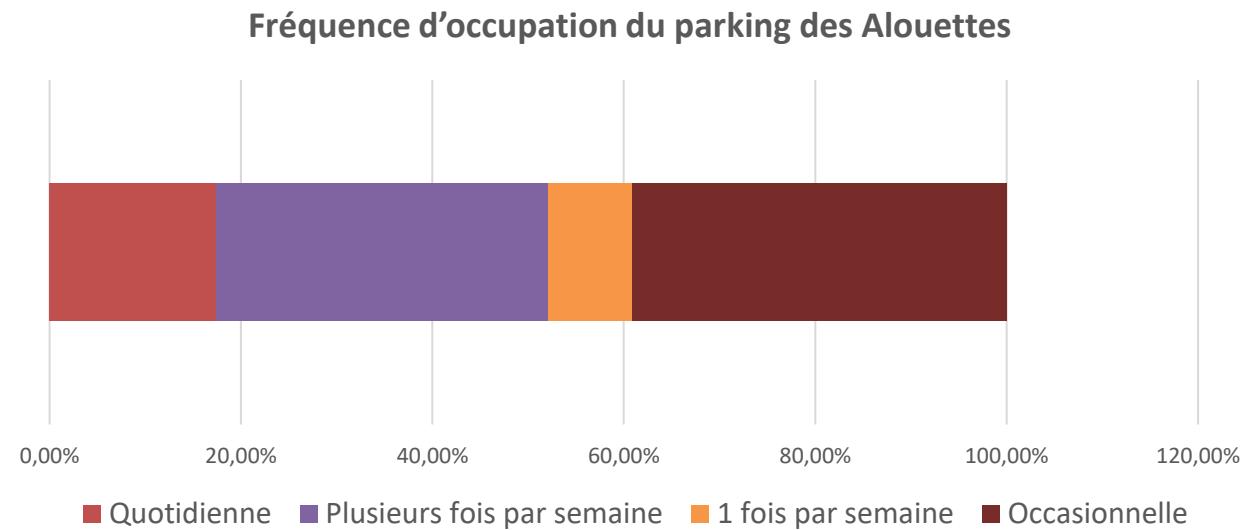
- Accéder aux services publics
- Cadre associatif
- Accéder aux loisirs
- Accéder aux soins
- Accompagner ses enfants à l'école/à une activité
- Faire ses courses
- Rendre visite à ses proches
- Travail, formation, études

Micro-trottoir

Résultats



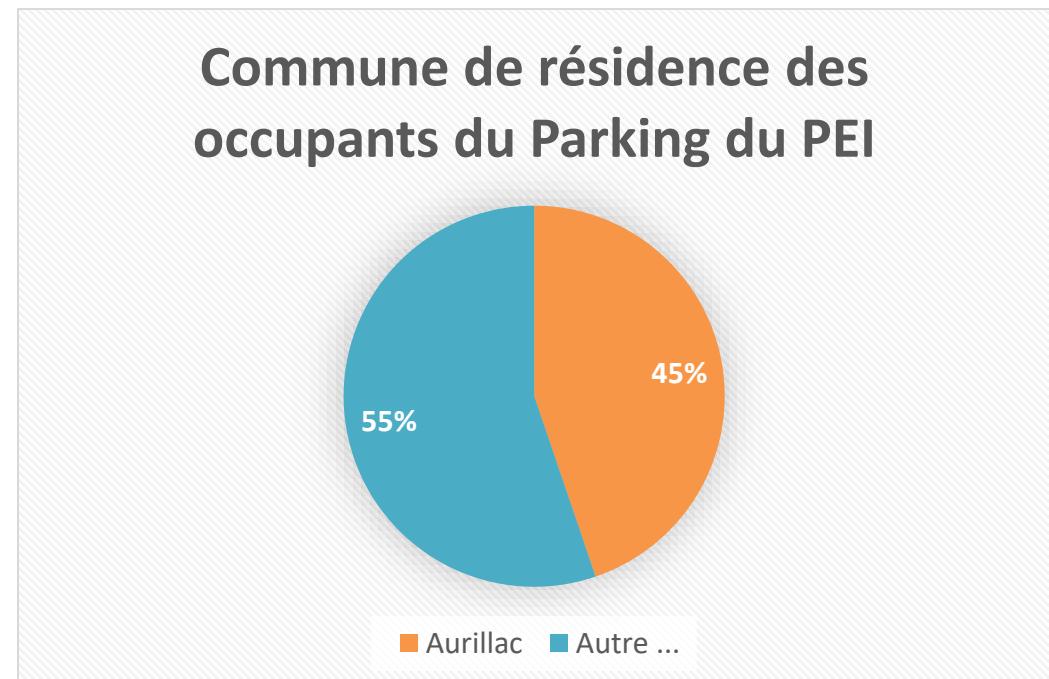
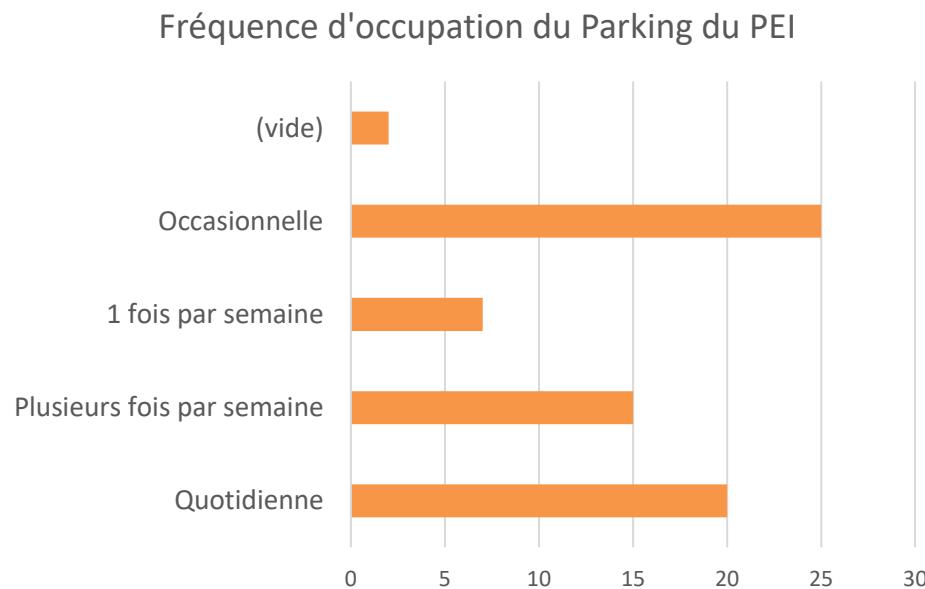
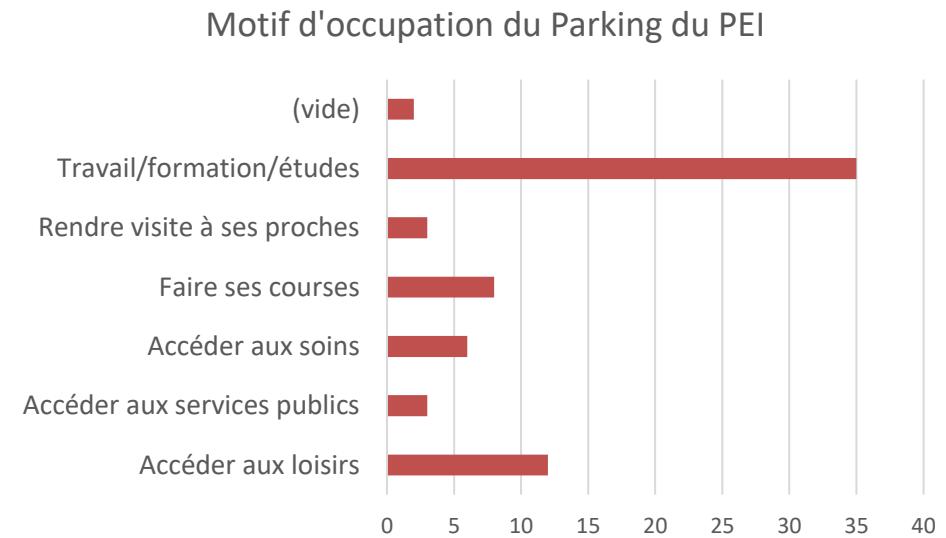
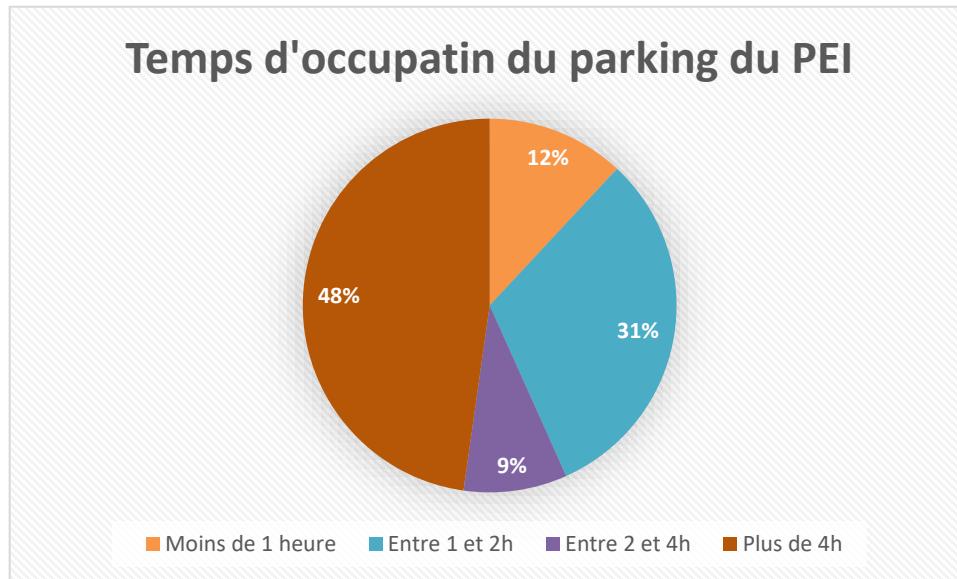
Le parking des Alouettes est normalement réservé pour l'accès à l'Hôpital. Les résultats suivants montrent qu'en effet 34,78% des personnes interrogées l'utilisent pour rendre visite à un proche ou bien pour accéder aux soins. De plus, 56,52% l'utilisent comme stationnement pour aller au travail ou bien sur son lieu de formation. On ne sait cependant pas combien parmi eux se rendent à l'hôpital pour travailler, ce type d'utilisation est perçu par l'hôpital. Certains utilisent aussi le parking pour se rendre à Aurillac et faire leurs courses.



Micro-trottoir

Résultats – Le PEI

On trouve deux parkings au niveau du PEI : un pour la gare et un autre relais. Sur les 69 personnes interrogées, 35 étaient garées du côté de la gare et 32 du côté du parking relais. Le micro-trottoir a montré que 48% des voitures stationnées restent plus de 4h et 60% des gens interrogés viennent se garer à au moins une fois par semaine principalement pour aller travailler ou suivre une formation. Les personnes stationnées ne viennent pas uniquement de l'extérieur d'Aurillac: 45% des interrogés résident à Aurillac.



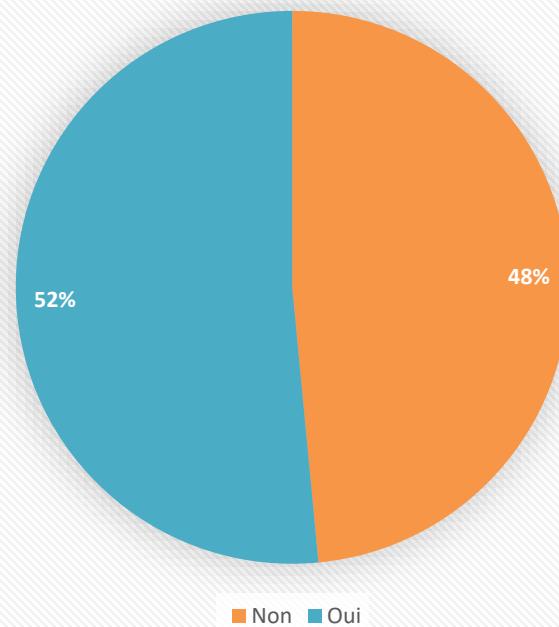
Micro-trottoir

Résultats – Le PEI

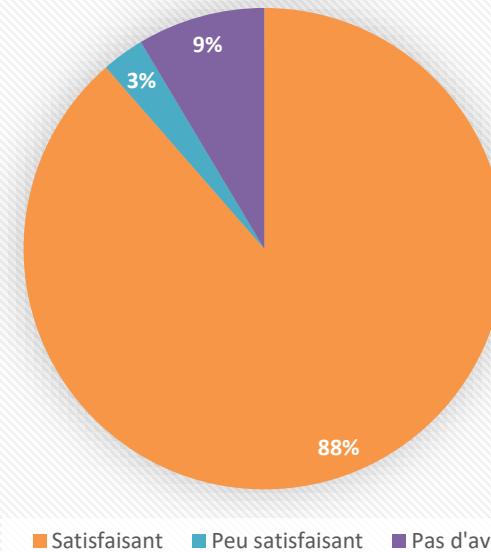
La navette gratuite qui permet de rejoindre le centre d'Aurillac est accessible depuis le parking-relais. Sur l'ensemble des personnes interrogées, 52% d'entre elles utilisent la navette.

Les répondants sont satisfaits de sa fréquence et de sa facilité d'accès pour les personnes à mobilité réduite.

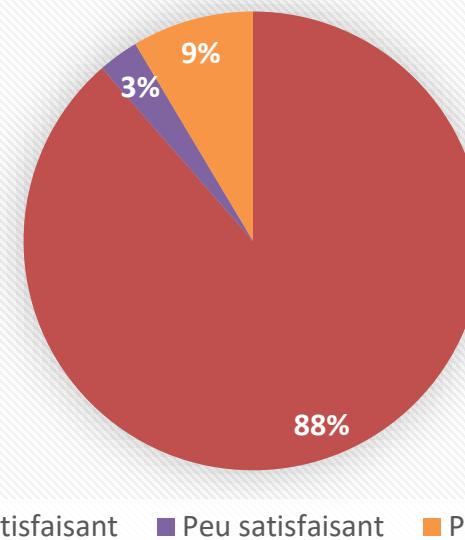
Utilisation du parking relais pour l'accès à la navette



Avis sur la fréquence de la navette



Accès PMR de la navette

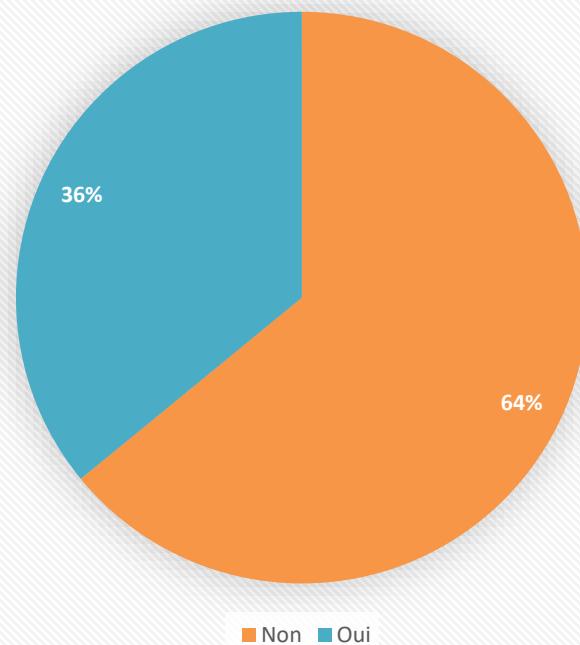


Micro-trottoir

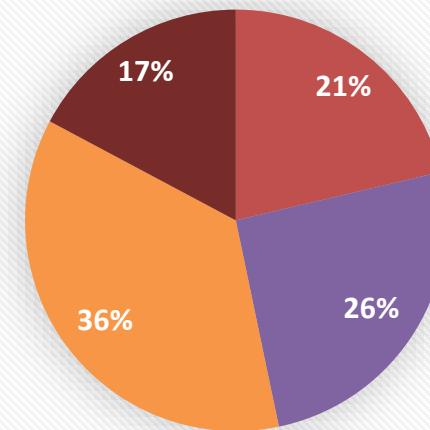
Résultats – Le covoiturage

Les personnes ayant répondu au micro-trottoir ont aussi été interrogées sur leurs habitudes de covoiturage. 36% des répondants disent avoir recours au covoiturage. Parmi ceux-ci, seulement 5 personnes le pratiquent quotidiennement. Le covoiturage professionnel représente seulement 36% des cas de covoiturage, le reste concerne l'accès aux loisirs et aux lieux de vacances ou encore le covoiturage familial.

Personnes pratiquant le covoiturage

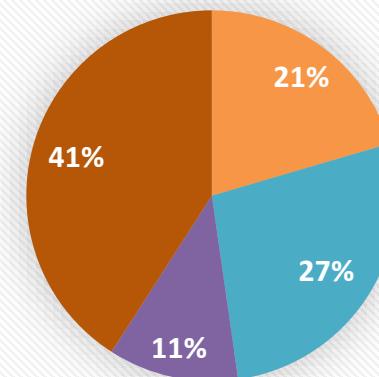


Dans quel contexte avez-vous recours au covoiturage ?



■ Familial ■ Loisirs ■ Professionnel ■ Vacances

A quelle fréquence avez-vous recours au covoiturage ?



■ Quotidiennement ■ Plusieurs fois par semaine
 ■ 1 fois par semaine ■ Occasionnellement

Micro-trottoir

Résultats – Le covoiturage

Mesures possibles pour inciter le covoiturage en entreprise:

- Prime de covoiturage
- Indicateur environnemental
- Stationnement gratuit ou à proximité de votre lieu d'emploi
- Animation employeur

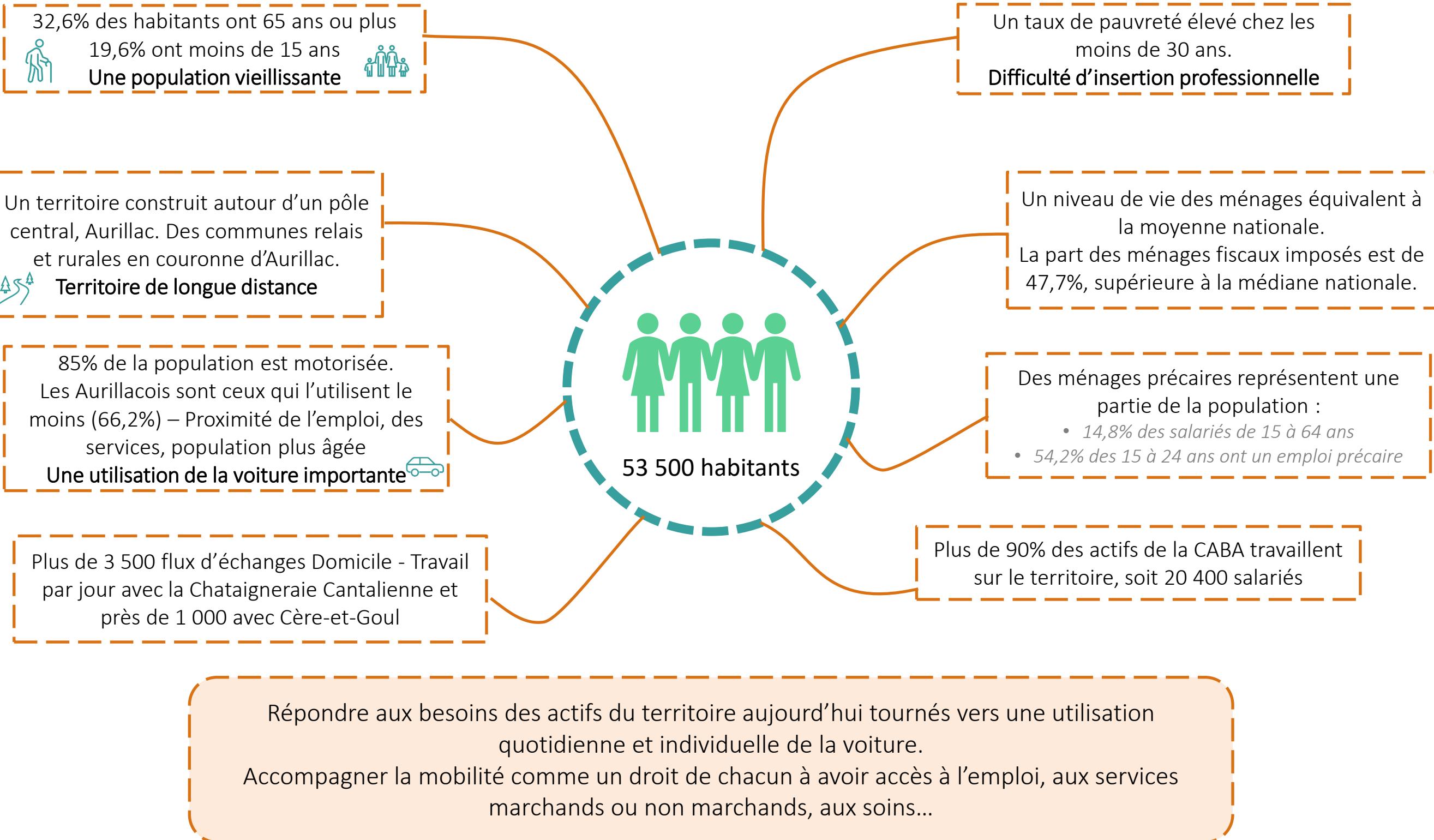
Actions à mettre en place:

- Application animée régulièrement
- Ligne de covoiturage dynamique avec rémunération du chauffeur et signal lumineux numérique
- Arrêts de covoiturage matérialisés au sein de la commune de résidence
- Animation employeur

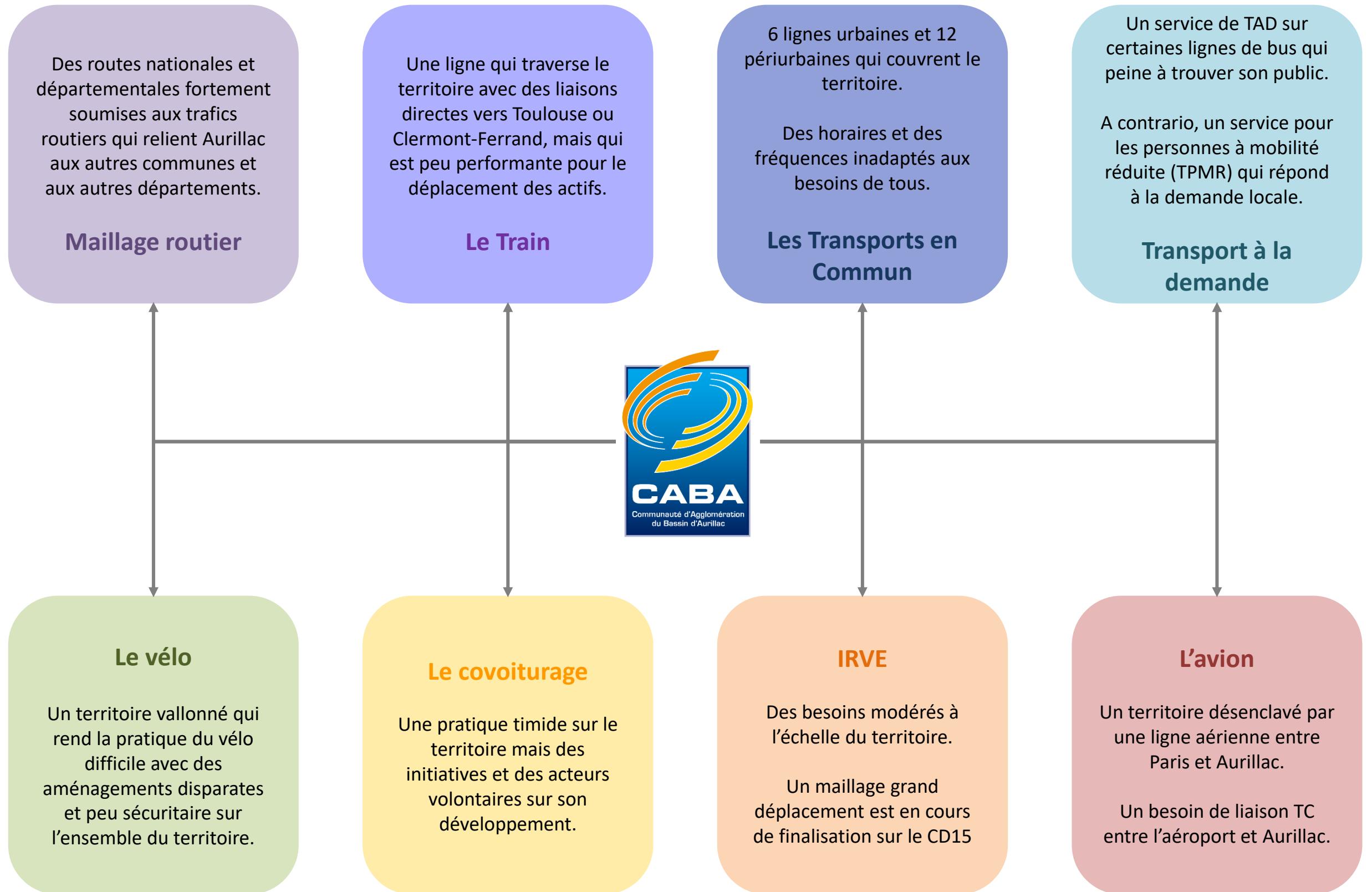
SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC ET ENJEUX

- Les chiffres-clés
- Les principaux constats à interroger
- Matrice AFOM (Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces)

Chiffres-clés



Principaux constats à interroger



Matrice AFOM

Atouts

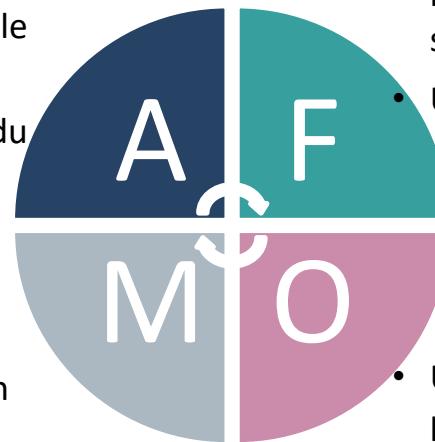
- Un cadre de vie naturel et paysager
- Un **territoire pourvoyeur d'emplois** avec plusieurs zones d'activités et un centre économique : la ville d'Aurillac
- **Aurillac préfecture** du Cantal qui regroupe de nombreux équipements et rayonne au-delà des frontières du département
- Un **territoire centré sur lui-même** avec de nombreux déplacements internes
- Des distances entre zones d'emplois et d'habitat faibles
- Plusieurs solutions de transports alternatives à la voiture individuelle disponibles mais à réinterroger
- Des sites touristiques qui attirent une clientèle locale, nationale et étrangère
- Une **desserte aérienne** qui participe au désenclavement du territoire

Menaces

- La **voiture individuelle identitaire** du territoire et seul moyen de déplacement aujourd'hui utilisé par les actifs
- Déséquilibre entre Aurillac, la première couronne et les communes plus rurales
- **Une population vieillissante et une problématique d'accès aux soins omniprésente**
- Une faible appropriation des offres de transport collectif par les actifs qui ne **répond que partiellement à leur demande** avec des temps de parcours longs et des horaires peu adaptés
- De nouvelles réglementations contraignantes à anticiper et prendre en compte : ZAN, Déploiement IRVE...
- Un trafic PL important sur les départementales du territoire

Faiblesses

- Un **territoire fractionné par des vallées** identitaires des ères glacières qui découpent les solutions de mobilité en **quatre secteurs**
- Un territoire **enclavé au niveau national** (accès autoroutier éloigné) et des départementales fortement utilisées en approche d'**Aurillac**, qui concentrent la **quasi-totalité des flux** du territoire
- Un **réseau cyclable peu engageant et sécurisé** à l'échelle de la première couronne aurillacoise
- Des communes structurées entre centre-bourg et hameaux qui éloignent emploi, commerce et domicile
- Un territoire avec des problématiques de mobilité contrastées : accès à l'emploi, accès à la mobilité pour les publics fragiles, tourisme, mobilité solidaire, fracture numérique
- Une desserte en transport collectif faible en soirée et week-end



Opportunités

- Un Schéma Communautaire des Mobilités initié pour construire un plan d'actions à la hauteur des enjeux de la CABA
- Un contexte national favorable au développement d'alternatives à la mobilité : **Fonds Verts Covoiturage, Plan Vélo...**
- Un PEI à imaginer en support d'**intermodalité** à grande échelle
- Le développement du **covoiturage** comme solution pour le territoire
- 7 communes sous-programme « **Petites villes de demain** »
- Aurillac et Arpajon-sur-Cère sous-programme « **Action Cœur de Ville** » et pro-active sur la question de la mobilité
- Un potentiel de développement du **tourisme à vélo** et du pèlerinage
- Des outils de planification locaux et supra-communaux favorables à la mobilité alternative : PCAET, SCoT, TEPos...

Avec le soutien de

SCHÉMA *des* mobilités DU BASSIN D'AURILLAC

IMAGINONS ENSEMBLE
LES MOBILITÉS DE DEMAIN



Lee Sormea

LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

SAS LEE CONSEIL

482 rue des Mercières

69140 RILLIEUX-LA-PAPE – France

+33 (0)4 37 85 04 44

contact@lee-sormea.com

La construction des orientations stratégiques

Une concertation de grande ampleur pour répondre aux besoins des habitants

A la suite des conclusions du diagnostic en Phase 1 de l'étude du Schéma Communautaire des Mobilités, des premières orientations stratégiques et idées d'actions ont été travaillées et étudiées par Lee Sormea, puis partagées à la population dans le cadre de plusieurs ateliers de concertation (1 atelier de concertation par sous-bassin de mobilité et 3 ateliers de concertation sur la ville d'Aurillac). Ces ateliers de concertation ont constitué la majeure partie du travail de cette Phase 2 pour aboutir à une vision stratégique partagée et coconstruite par la population du plan d'actions du Schéma Communautaire des Mobilités.

Ces ateliers de concertation ont permis de produire les orientations stratégiques et de travailler une première liste d'actions qui soit pertinente au regard des besoins des habitants :

- 4 orientations stratégiques ;
- 20 actions.



Les grandes orientations stratégiques retenues

Mailler le territoire de points d'intermodalité

Réorganiser l'offre de transport collectif de la STABUS



Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la Région

Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable

Les 4 orientations stratégiques

Orientation 1 – Mailler le territoire de points d'intermodalité

La multiplication des typologies de communes sur le territoire nécessite de penser les mobilités sur **trois échelles** :

- Aire urbaine aurillacoise (Aurillac et Arpajon-sur-Cère) ;
- Sa première couronne (Ytrac, Naucelles, Saint-Simon, Giou-de-Mamou...);
- Les communes plus éloignées.

=> Créer des lieux identifiés sous la marque CABA pour proposer une offre de transport alternatif à la voiture individuelle qui répond à chacune des typologies de territoire.

Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif

Le service de transport collectif ne répond pas aujourd'hui aux besoins de tous les habitants du territoire. La réorganisation du réseau est prioritaire pour les habitants, à la fois dans sa desserte, **son cadencement**, ses horaires...

Le réseau de transport en commun est porteur d'un fort enjeu social au sein du territoire. L'accessibilité pour les publics fragiles (lisibilité de l'offre, aménagements PMR, informations voyageurs...) au réseau se doit d'apparaître comme une amélioration du service.

=> **Définir la feuille de route politique sur le prochain réseau TC** (requestionner la desserte du public scolaire et des communes périurbaines, réinterroger de manière globale l'organisation des lignes et leurs correspondances, repenser la tarification...) **et son enveloppe budgétaire.**

Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable

La mise en place de services de mobilité est indispensable pour favoriser l'usage de mode de transport plus durable.

Cependant, leur utilisation est profondément liée à leur appropriation par les usagers et aux dynamiques de changement de comportement.

Des mesures d'accompagnement et de promotion auprès des différents publics est nécessaire pour lever les freins psychologiques à l'utilisation de mode de transport alternatif à la voiture individuelle ou pour rendre visible auprès des publics fragiles les offres de transport disponibles pour les sortir de l'isolement social et professionnel.

=> **Impliquer les entreprises et les partenaires comme les communes (politique de stationnement, partage de la voirie), développer les volets covoiturage et cyclables...**

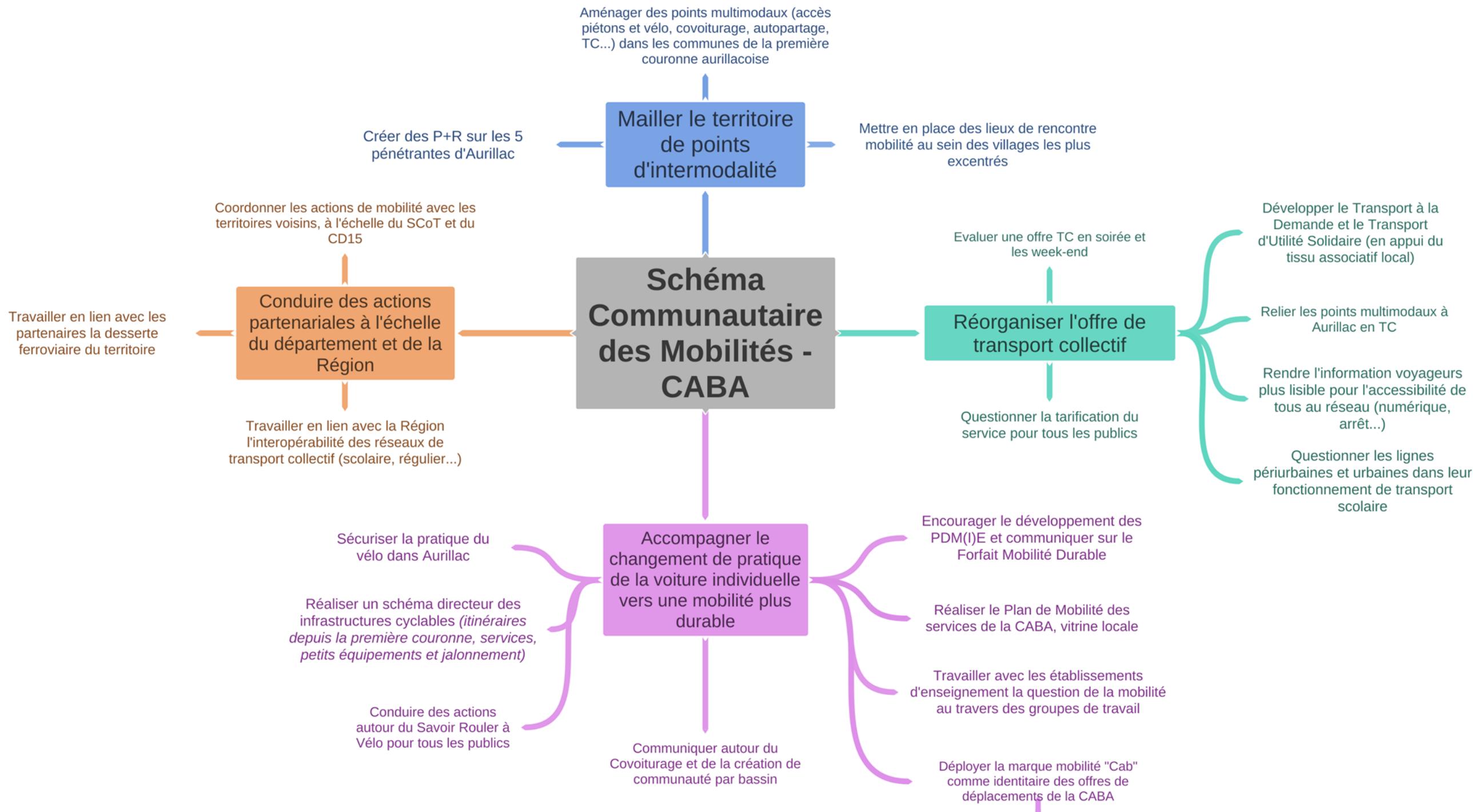
Orientation 4 – Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la Région

La CABA, territoire central à l'échelle du département du Cantal, est vectrice de déplacements à grande échelle et nécessite des connexions avec les EPCI voisins. Des flux d'échanges sont marqués avec ces territoires, notamment pour les déplacements domicile-travail.

Des choix de mobilité alternative à la voiture individuelle cohérente voire mutualisée sont à mettre en place pour favoriser les déplacements en covoiturage, en transports collectifs (Cars Région et TER) et en vélo.

=> Renforcer l'intermodalité par l'interopérabilité des réseaux, renforcer la desserte ferroviaire, coordonner les actions entre les territoires ...

La construction du Plan d'Actions



Liste numérotée des 20 actions

Les 10 actions retenues comme prioritaires en fin de phase 2 :

Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité

- Action 1.1 - Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac
- Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise
- Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés

Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif

- Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines
- Action 2.2 - Relier les points multimodaux à Aurillac en TC
- Action 2.3 - Rendre l'information voyageurs plus lisible pour l'accessibilité de tous au réseau (numérique, arrêt...)
- Action 2.4 - Développer le Transport à la Demande et le Transport d'Utilité Solidaire (en appui du tissu associatif local)
- Action 2.5 - Questionner la tarification du service pour tous les publics
- Action 2.6 - Evaluer une offre TC en soirée et les week-end

Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable

- Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilité Durable
- Action 3.2 - Réaliser le Plan de Mobilité des services de la CABA, vitrine locale
- Action 3.3 - Travailler avec les établissements d'enseignement la question de la mobilité au travers des groupes de travail
- Action 3.4 - Déployer la marque mobilité "Cab" comme identitaire des offres de déplacements de la CABA
- Action 3.5 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communauté par bassin
- Action 3.6 - Conduire des actions autour du Savoir Rouler à Vélo pour tous les publics
- Action 3.7 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables (itinéraires depuis la première couronne, services, petits équipements et jalonnement)
- Action 3.8 - Sécuriser la pratique du vélo dans Aurillac

Orientation 4 - Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la Région

- Action 4.1 - Travailler en lien avec la Région l'interopérabilité des réseaux de transport collectif (scolaire, régulier...)
- Action 4.2 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire
- Action 4.3 - Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD15

Les 10 actions retenues comme prioritaires

Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité, hiérarchisés en fonction des communes et lieux d'implantation :

- Action 1.1 - Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac à l'image du Pôle Mobilités, proposer l'offre "complète" des services mobilités :
 - Emplacements covoiturage, voire autopartage,
 - Desserte par lignes de TC structurantes,
 - Stationnement et mise à disposition de vélos (boxes sécurisés, libre-service ou autre système de location, voie cyclable...)
- Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise / Petites Villes de Demain :
 - Proposer des services de mobilités adaptés en fonction des réseaux les desservant :
 - Emplacements covoiturage,
 - Desserte par lignes de TC "secondaires",
 - Stationnement vélos
- Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés
 - Stationnement vélo
 - Lieu d'autostop / covoiturage

Les 10 actions retenues comme prioritaires

Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif : repenser l'offre pour desservir les P+R et points d'intermodalité

- Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines
 - Repenser le système de navette centre-ville (boucles sur quartiers ? boucle centre-ville élargie ? ...)
 - Réorganiser les lignes urbaines (boucles par quartier ? correspondances en amont du centre-ville ?, desserte de nouveaux pôles générateurs de déplacements et intégration de la première couronne ? ...)
 - Repenser les lignes périurbaines (toutes les communes desservies ? création de lignes "express" et de lignes de "proximité" ?, TAD en bout de ligne ? ...)
 - Mutualiser les services TPMR et TAD ? s'appuyer sur le tissu associatif local (TUS) ?
 - Faire évoluer l'offre en soirée et le week-end ?
- Action 2.2 - Relier les points multimodaux à Aurillac en TC

Les 10 actions retenues comme prioritaires

Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable

- Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilité Durable
 - Accentuer le rôle de la CABA aujourd'hui sur le sujet et définir un objectif réaliste de nombre de PDME à réaliser à +5ans avec les outils à mettre en œuvre pour y parvenir
- Action 3.5 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communauté par bassin
 - Officialiser les aires de covoiturages dites « sauvages » (identifier le foncier disponible, aménager les parkings de manière homogène sur le territoire, développer une signalétique commune à l'identité "CABA", ajouter des services de mobilité en lien avec le déploiement des points multimodaux de l'orientation 1...)
 - S'appuyer sur l'outil de mise en relation existant MOV'ICI, de la Région AURA, et adapter au local (création de communautés par bassin , par zone d'activités, interface téléphonique...)
 - Animer le dispositif au moins lors de sa mise en place
- Action 3.7 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables (itinéraires depuis la première couronne, services, petits équipements et jalonnement)
 - Se saisir des opportunités de financement pour travailler la ligne de conduite de la CABA sur sa politique cyclable :
 - Identifier les itinéraires prioritaires à aménager au regard de la demande cyclable, de la continuité des aménagements et de la sécurisation de la pratique
 - Identifier les stationnements à mettre en place : les lieux (au-delà de ceux préconisés dans le cadre du Schéma Communautaire des Mobilités) et les types de stationnement en fonction des lieux – Il s'agit d'avoir une vision de type « guide » pour travailler un maillage des stationnements cohérent et adapté
 - Proposer les petits équipements à mettre en place : station de réparation, station de gonflage, borne de recharge...
 - Travailler sur le jalonnement des itinéraires suivant l'usage quotidien avec les temps de parcours et l'usage touristique

Les 10 actions retenues comme prioritaires

Orientation 4 - Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la Région

- Action 4.2 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire
 - Adapter les horaires des services existants pour les actifs et les étudiants
 - Etudier la mise en place d'un service adapté à l'aire d'influence d'Aurillac depuis la vallée de la Cère et la Chataigneraie, sous forme de REM (« Réseau Express Métropolitain ») ou de navette « FLEXY » (navette pour rail et route)
 - Renforcer le rôle du PEI
- Action 4.3 - Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD15
 - Coordonner les actions autour du covoiturage entre les territoires, notamment en lien avec les Orientations 1 et 3
 - Être force de proposition pour la desserte TER du Cantal

Avec le soutien de

SCHÉMA *des* mobilités DU BASSIN D'AURILLAC

IMAGINONS ENSEMBLE
LES MOBILITÉS DE DEMAIN



Lee Sormea

LE PLAN D' ACTIONS

SAS LEE CONSEIL

482 rue des Mercières
69140 RILLIEUX-LA-PAPE – France

+33 (0)4 37 85 04 44

contact@lee-sormea.com

La structuration des actions par échelle de territoire

Le Schéma Communautaire des Mobilités est structuré autour de 3 échelles territoriales :



Le noyau urbain :

- Aurillac
- Arpajon-sur-Cère

La 1^{ère} couronne aurillacoise :

- Jussac
- Reilhac
- Naucelles
- Saint-Simon
- Saint-Paul-des-Landes
- Ytrac
- Sansac-de-Marmiesse
- Giou-de-Mamou
- Vézac

Les communes excentrées :

- | | |
|-----------------------------|------------------------|
| • Mandailles-Saint-Julien | • Ayrens |
| • Saint-Cirgues-de-Jordanne | • Teissières-de-Cornet |
| • Lascelles | • Crandelles |
| • Laroquevieille | • Lacapelle-Viescamp |
| • Velzic | • Yolet |
| • Marmanhac | • Carlat |
| | • Labrousse |
| | • Vezels-Roussy |

ORIENTATION 1 - MAILLER LE TERRITOIRE DE POINTS D'INTERMODALITÉ

- Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac
- Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise
- Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés
- Synthèse

Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac

Contexte et constat

Il existe aujourd'hui très peu de lieux d'intermodalité sur les pénétrantes d'Aurillac, hormis le parking Georges Pompidou et le PEI. Ce dernier portait déjà l'ambition de mailler les 5 pénétrantes avec un rôle plus central au sein de la ville d'Aurillac.

Objectifs

Faciliter le report modal vers d'autres modes de transport que la voiture individuelle pour limiter les voitures au sein d'Aurillac et assurer un meilleur taux de remplissage des véhicules, de l'utilisation des vélos et des services de TC.

Description de l'action

Aménager des services sur les parkings existants pouvant faire office de P+R :

- Parking Georges Pompidou
- Parking de la Vidalie

Créer et aménager de 3 parkings sur les extérieurs d'Aurillac

Les 3 parkings envisagés sont les suivants :

- Lascanaux
- Lycée Cortat
- La Sablière

Cette action s'appuie fortement sur la réorganisation du réseau de Transport en commun (action 2.1) et ne peut être réaliste sans leur desserte par le réseau Trans'Cab.

Pour l'ensemble des parkings envisagés, les aménagements suivants sont à mettre en place :

- Aménagement de sanitaires
- Arrêt TC sur une ligne à forte fréquence
Le cadencement minimal à envisager est une navette/bus toutes les 15/20 minutes en heures de pointes (7h à 9h30 – 12h-13h30 – 16h-19h) et une navette toutes les 45 minutes à 1 heure en heure creuse.
- Mobilier urbain : banc, poubelle
- Panneau d'information : plan d'Aurillac et des services mobilité...

- Application mobile d'information à l'utilisateur – Indication d'approche des bus à intégrer
- Jalonnement directionnel piéton et vélo avec temps de trajet et aménagement d'un itinéraire piéton vers le centre-ville d'Aurillac et les zones d'emplois

A l'échelle individuelle de chaque parking, il faut prévoir :

- 50 à 80 places, dont 2% PMR et 2 à 4 points de recharges pour véhicule électrique
- 25% des places réservées au covoiturage
- Ratio de 1/3 de stationnement vélo pour 2/3 de stationnement véhicule
- Une flotte de vélos en libre-service et des bornes de recharge pour vélo électrique. *Ce dernier point sera affiné par la réalisation d'un schéma directeur des infrastructures cyclables (Action 3.1).*

L'ensemble des P+R seront à faire répertorier sur les applications de covoiturage

Échéance

- 1^{er} trimestre 2025 – Animation du covoiturage
- 1^{er} trimestre 2026 - Mise en place de services sur les P+R existants
- 1^{er} trimestre 2028 – Parkings aménagés

Public(s) cible(s)

- Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Communes – Aménagement des parkings
- CABA – Soutien technique et financier, communication, aménagement des points services mobilités
- Ville d'Aurillac – Politique de stationnement en centre-ville
- STABUS – Relier les P+R en TC et vélo (services de location et de libre-service)

Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac

Moyens à mobiliser

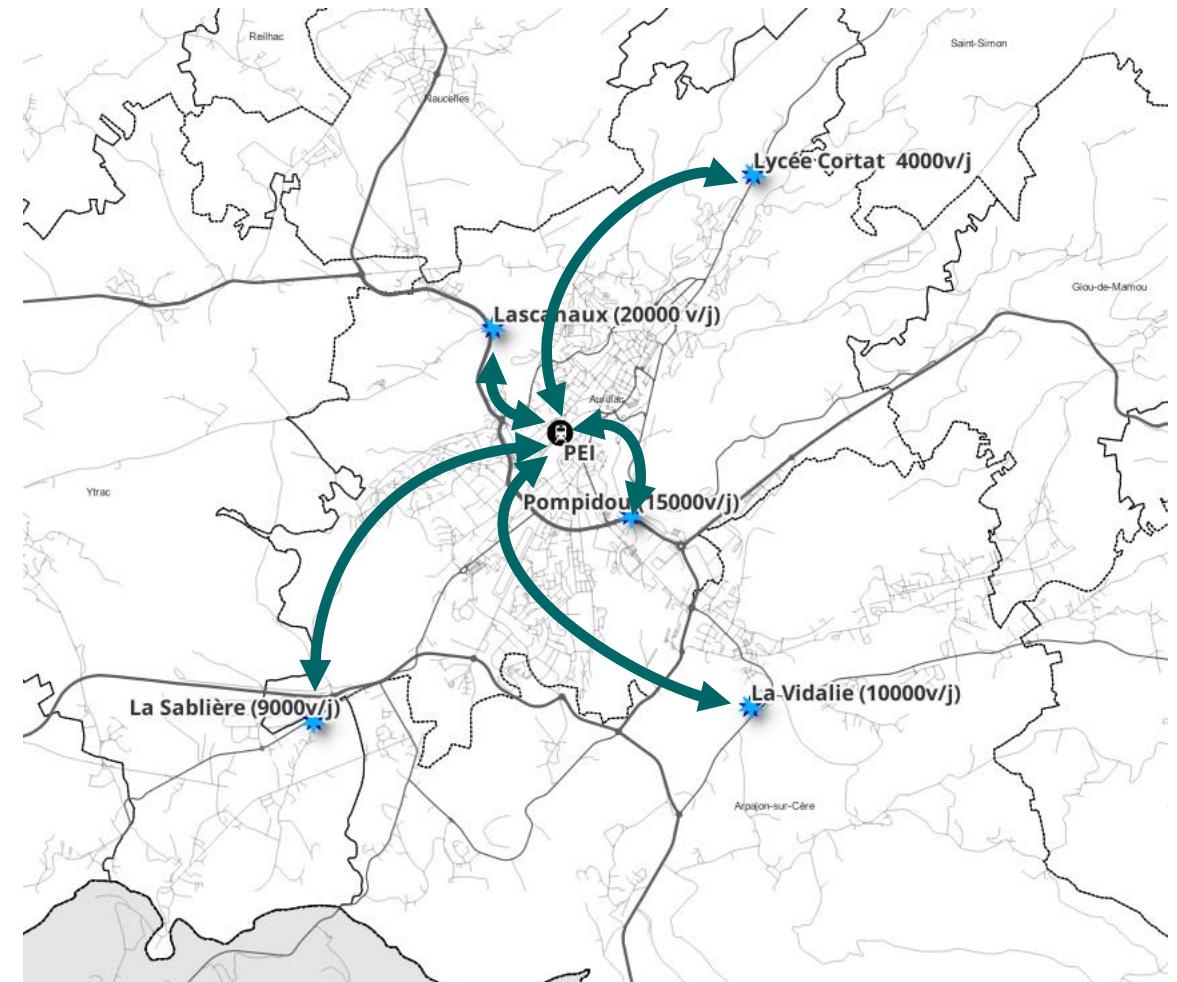
- Etudes de faisabilité : prévoir 15 000 € à 30 000 € par parking
- Création et aménagement par parking : prévoir 150 000€ à 250 000€ pour 50 places, hors foncier :
 - Voirie et signalétique : 125 000 €
 - Sanitaires : 15 000 €
 - Aménagement arrêts de bus PMR : 15 000 €
 - Stationnement vélo sécurisé – 2 places : 3 000 à 4 000 €
 - Flotte de vélo en libre-service – Voir action 3.3

Dispositifs financiers : Fonds Vert Covoiturage – Edition 2024 (projets éligibles : aires de covoiturage)

Projet ADVENIR pour l'installation de bornes de recharge

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des parkings
- Montées/Descentes TC sur les parkings
- Report modal vers le vélo



Légende :

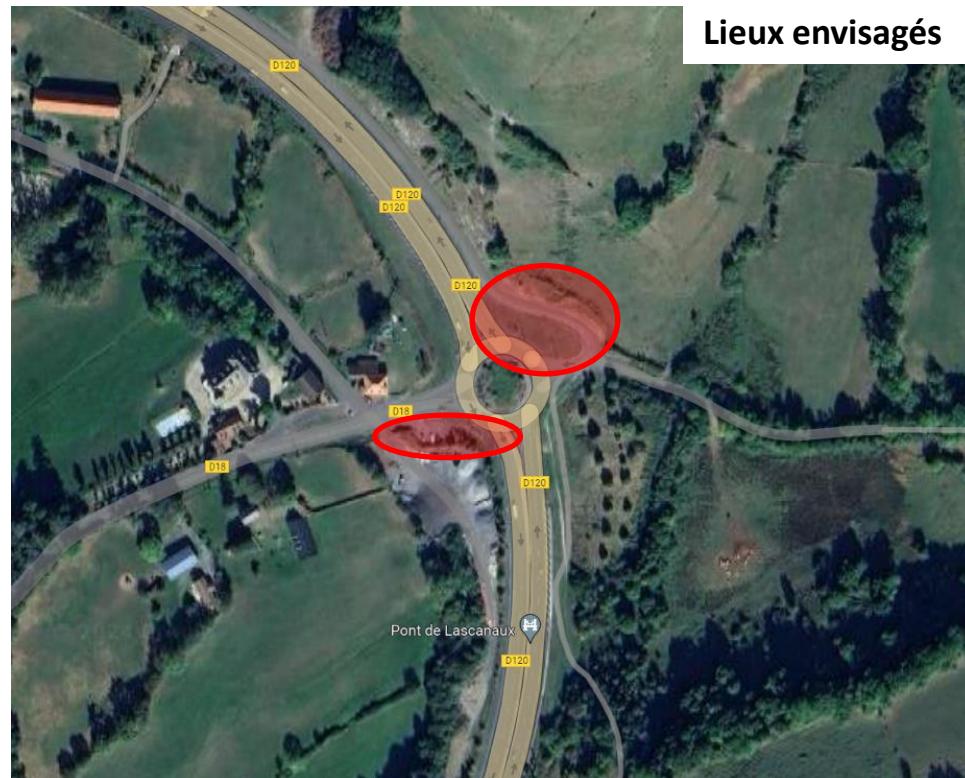
-  Gares SNCF
-  P+R à créer
-  Ligne de transport urbain à réorganiser

**Les chiffres présentés à côtés des lieux envisagés de P+R sont les données de trafic issues des comptages réalisés au cours du diagnostic. Ils sont présentés pour les deux sens de circulation cumulés et à l'arrondi supérieur.*

Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac

Le P+R de Lascaux

- Créer un parking près du giratoire entre la D120 et la D18 : 50 à 80 places de stationnement, 2 à 4 points de recharge lente pour véhicules électriques, 1 place PMR.
- Mettre en place une barrière d'accès avec émission de ticket sans tarification (option).
- Mettre en œuvre la signalisation et un totem en approche.
- Créer une liaison cyclable par le chemin de Lascaux.
- Aménager un arrêt TC PMR sur le parking.
- A ce jour, pas de liaison piétonne prévue pour rejoindre Aurillac depuis ce lieu.
- Labelliser 15 places réservées au covoiturage et 2 arrêts de dépose minute/points d'autostop.
- Créer un espace d'attente avec informations voyageurs et Wi-Fi, le cas échéant.
- Mettre en place d'un box sécurisé vélo de 6 stationnements.



Le P+R Cortat

- Créer un parking près du giratoire de la D17 : 50 places de stationnement, 2 points de recharge lente pour véhicules électriques et 1 place PMR.
- Mettre en place une barrière d'accès avec émission de ticket sans tarification (option).
- Mettre en œuvre la signalisation et un totem en approche.
- Créer une liaison cyclable depuis la RD17 et voir action 3.3.
- Aménager un arrêt TC PMR sur le parking.
- Labelliser 15 places réservées au covoiturage et 2 arrêts de dépose minute/points d'autostop.
- Créer un espace d'attente avec informations voyageurs et Wi-Fi, le cas échéant.
- Mettre en place d'un box sécurisé vélo de 6 stationnements et d'une flotte de vélos en libre-service.



Action 1.1 – Créer des parkings relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac

Le P+R de La Vidalie – Arpajon-sur-Cère

- Mettre en œuvre la signalisation et un totem en approche.
- Mettre en place une barrière d'accès avec émission de ticket sans tarification (option).
- Créer 2 à 4 points de recharge semi-rapide pour véhicules électriques.
- Aménager 10 places réservées au covoiturage et 2 arrêts de dépose minute/points d'autostop.
- Aménager un arrêt TC PMR.
- Créer une liaison cyclable prévue au plan vélo de la commune d'Arpajon-sur-Cère.
- Mettre en place d'un box sécurisé vélo de 6 stationnements et d'une flotte de vélos en libre-service.
- Créer un espace d'attente avec informations voyageurs et Wi-Fi, le cas échéant.

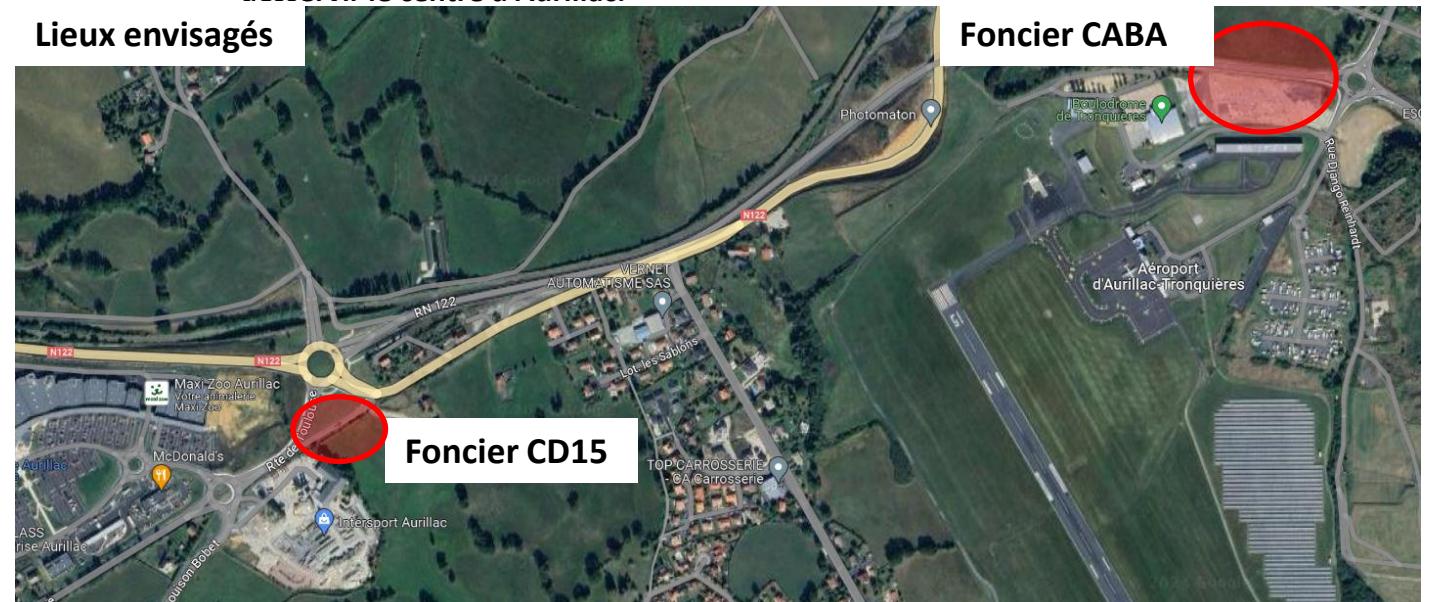
Le P+R Pompidou

- Pas d'aménagement supplémentaire nécessaire hormis :
 - la signalisation et les totems
 - Une barrière d'accès avec émission de ticket sans tarification (option)
 - Un espace d'attente avec informations voyageurs et Wi-Fi
 - une flotte de vélos en libre-service.

Le P+R de la Sablière ou du Boulodrome

- Créer un parking près du giratoire de la RN122 : 50 à 80 places de stationnement, 2 à 4 points de recharge lente pour véhicules électriques et 1 place PMR.
- Mettre en place une barrière d'accès avec émission de ticket sans tarification (option).
- Mettre en œuvre la signalisation et un totem en approche.
- Travailler une liaison cyclable en approche de l'aéroport et vers Aurillac (via Boudieu), voir action 3.3.
- Aménager un arrêt TC PMR sur le parking.
- Labelliser 15 places réservées au covoiturage et 2 arrêts de dépose minute/points d'autostop.
- Créer un espace d'attente avec informations voyageurs et Wi-Fi, le cas échéant.
- Mettre en place d'un box sécurisé vélo de 6 stationnements et d'une flotte de vélos en libre-service.

=> Les comptages réalisés en 2023 montrent que près de 9 000 véhicules empruntent le chemin de Tronquières et 11 000 véhicules la N122. Il est alors possible d'envisager de réaliser un P+R au niveau du boulodrome, où la CABA possède du foncier et où il y a un potentiel de report modal suffisant. Il est également possible d'envisager un P+R au niveau de La Sablière qui donne un accès direct à la RN122. Les deux options s'équivalent en termes de potentiel. Toutefois, l'accès par le boulodrome n'est pas emprunté pour desservir le centre d'Aurillac.



Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

Contexte et constat

Aujourd'hui plus de 13 000 actifs habitant la CABA se rendent à Aurillac en voiture. A cela s'ajoute près de 5 000 navetteurs en provenance des autres territoires. Ce phénomène d'autosolisme des actifs est symptomatique des territoires ruraux nationaux. Créer des points sécurisés de covoiturage est une solution contemporaine pour répondre à ces enjeux.

Objectifs

- Diminuer le nombre de véhicules au sein des communes concernées, dans Aurillac et sur les départementales
- Regrouper au sein des villages les équipements mobilités

Description de l'action

Dans une logique de limitation de la consommation d'espace, plusieurs parkings existants sont ciblés, mais dont il faut poursuivre l'aménagement. On cible des parkings sur les 5 axes à fort trafic d'Aurillac (cf. carte ci-après) où le captage d'actifs est le plus probable.

Les communes envisagées sont les suivantes :

- Jussac
- Saint-Paul-des-Landes
- Vézac
- Ytrac
- Saint-Simon
- Naucelles
- Giou-de-Mamou

L'idée est de **cibler trois communes pilotes avant un déploiement sur les 7 communes**, dont à minima une sur un axe d'expérimentation d'une ligne de covoiturage virtuelle. Dans le cadre de l'action 3.2, il est intéressant d'envisager les communes de Jussac et Naucelles comme communes pilotes de l'expérimentation des points multimodaux.

On peut également envisager la commune de Saint-Paul-des-Landes qui cumulent 600 véhicules aux heures de pointe.

Les services à mettre en place sur ces lieux de multimodalité :

- Box vélo sécurisés et approche piétonne et cyclable nécessaire
- Eclairage public entre à minima 7h et 19h sur les points multimodaux et détection de passage
- Labélisation de X places de stationnement réservées au covoiturage avec points d'arrêt/dépose minute sur l'expérimentation de la ligne de covoiturage virtuelle
- Arrêt TC desservi par une ligne avec fréquence adaptée aux actifs et aux scolaires
- Implantation à proximité des commerces locaux

Échéance

1^{er} trimestre 2025 – Animation du covoiturage

1^{er} trimestre 2026 – Aménagement des points multimodaux des communes pilotes

2^{ème} trimestre 2027 – Ensemble des points multimodaux aménagés

Public(s) cible(s)

Les actifs et une partie des captifs

Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

Partie(s) prenante(s)

- Communes – Aménagement des parkings et surveillance de la disponibilité des places
- CABA – Soutien technique et financier, communication, aménagement des points services mobilités
- Ville d'Aurillac – Politique de stationnement en centre-ville
- STABUS – Relier les points multimodaux en TC

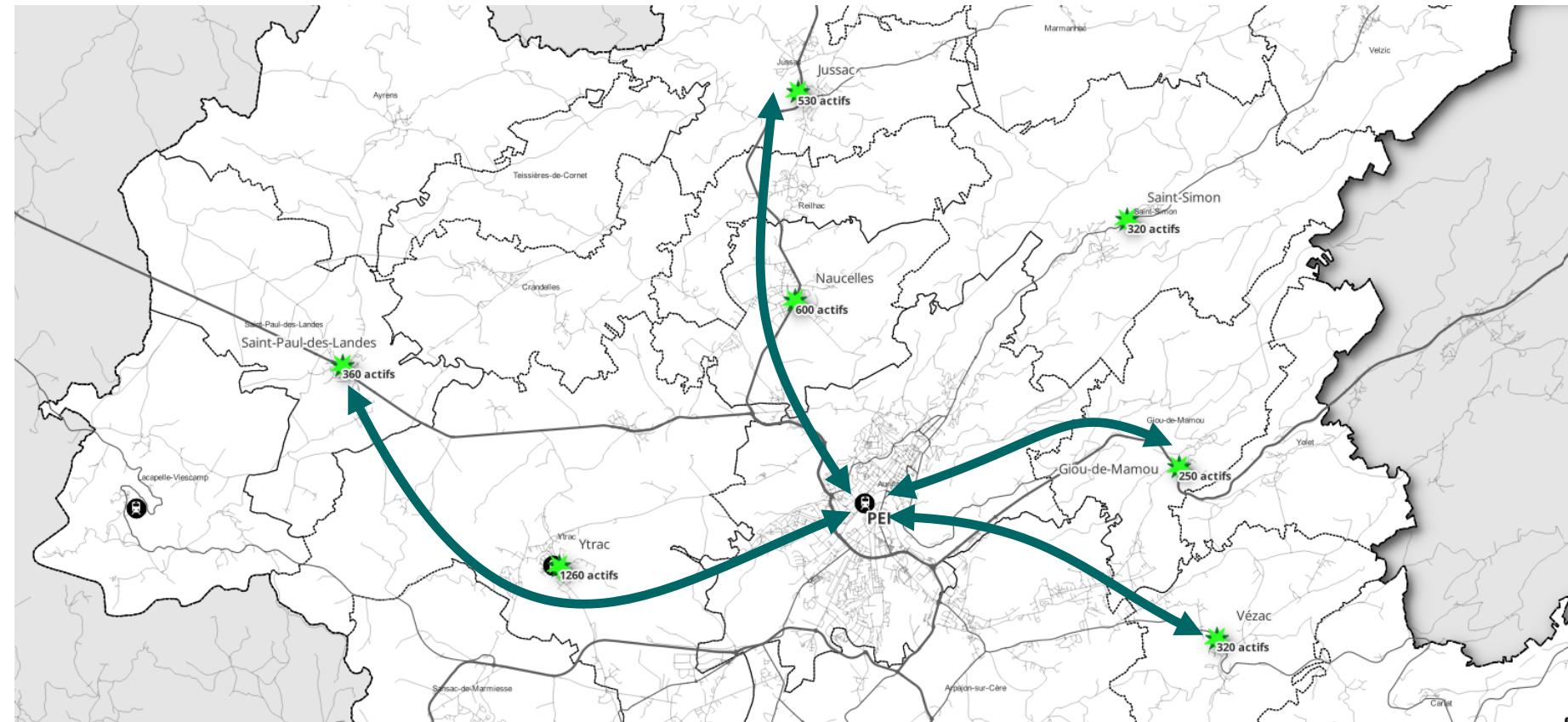
Moyens à mobiliser

- Etudes complémentaires (VRD, Jalonnement..)
- Création et aménagement par parking (jalonnement et services) : 30 000 à 100 000 €

Dispositifs financiers : Fonds Vert Covoiturage – Edition 2024 (projets éligibles : aires de covoiturage, lignes de covoiturage, campagnes d'incitation financière et campagne de communication)

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des parkings
- Montées/Descentes TC sur les différents points



Légende :

- 🚉 Gares SNCF
- 🌟 Points multimodaux à créer
- ➡ Ligne de transport périurbain à réorganiser

**Les chiffres présentés à côtés des lieux envisagés pour les points multimodaux sont les données de l'INSEE concernant les actifs se rendant en voiture à Aurillac et qui représente un potentiel de covoiturage et de changement de mode le plus important.*

Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

Le point multimodal de Jussac – 5 places de covoiturage sur le parking de la salle polyvalente :

Le point multimodal de Saint-Paul-des-Landes – 5 places de covoiturage sur la place Joseph Oustaniol :

Jalonnement depuis :

- La D59
- La route Impériale
- Le giratoire D922/D46

Apporter des services sur la promenade des sports :

- Labelliser 5 places de stationnement pour le covoiturage en semaine avec arrêté de circulation en conséquence.
- Mettre en place une consigne vélo sécurisé au droit de l'enseigne Crédit Agricole.
- Mettre en place un arrêt de bus de fin de ligne, faciliter par la possibilité de faire un demi-tour sur le parking.

Mettre en place un plateau surélevé pour casser la vitesse et la linéarité de l'axe et apaiser l'approche du point de mobilité de la D922 et de l'impasse.

Profiter de la réhabilitation des trottoirs de la RD922 pour en faire l'itinéraire d'accès au point multimodal.

Apporter des services sur la Place Joseph Oustaniol :

- Labelliser 5 places de stationnement pour le covoiturage en semaine avec arrêté de circulation en conséquence.
- Remplacer 2 places de stationnement pour mettre en place une consigne vélo sécurisée.
- Maintenir l'arrêt de bus en place au droit du parking.

Jalonnement depuis :

- La rue de l'hôpital
- La rue de la Mairie
- La rue de Moinac
- Au droit du parking

Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

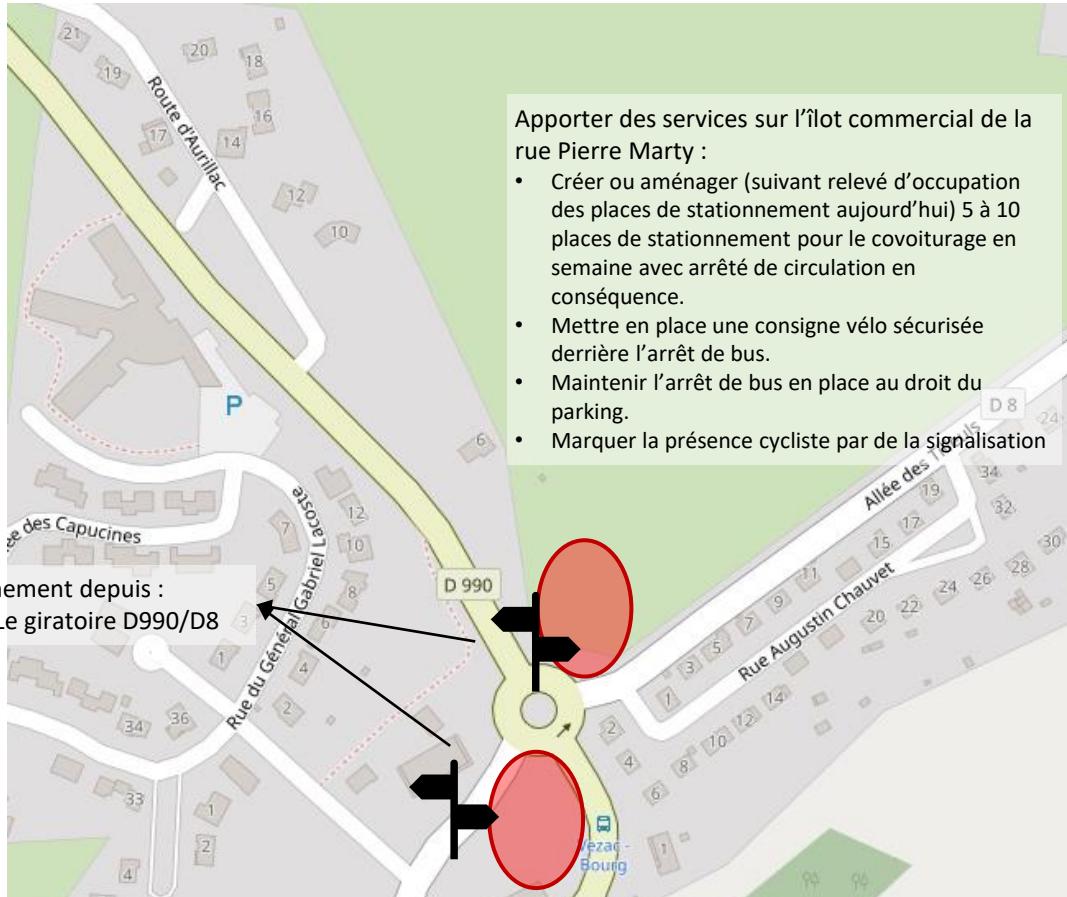
Le point multimodal de Vézac – 5 à 10 places de covoiturage à aménager ou créer :

Apporter des services sur l'îlot commercial de la rue Pierre Marty :

- Créer ou aménager (suivant relevé d'occupation des places de stationnement aujourd'hui) 5 à 10 places de stationnement pour le covoiturage en semaine avec arrêté de circulation en conséquence.
- Mettre en place une consigne vélo sécurisée derrière l'arrêt de bus.
- Maintenir l'arrêt de bus en place au droit du parking.
- Marquer la présence cycliste par de la signalisation

Jalonnement depuis :

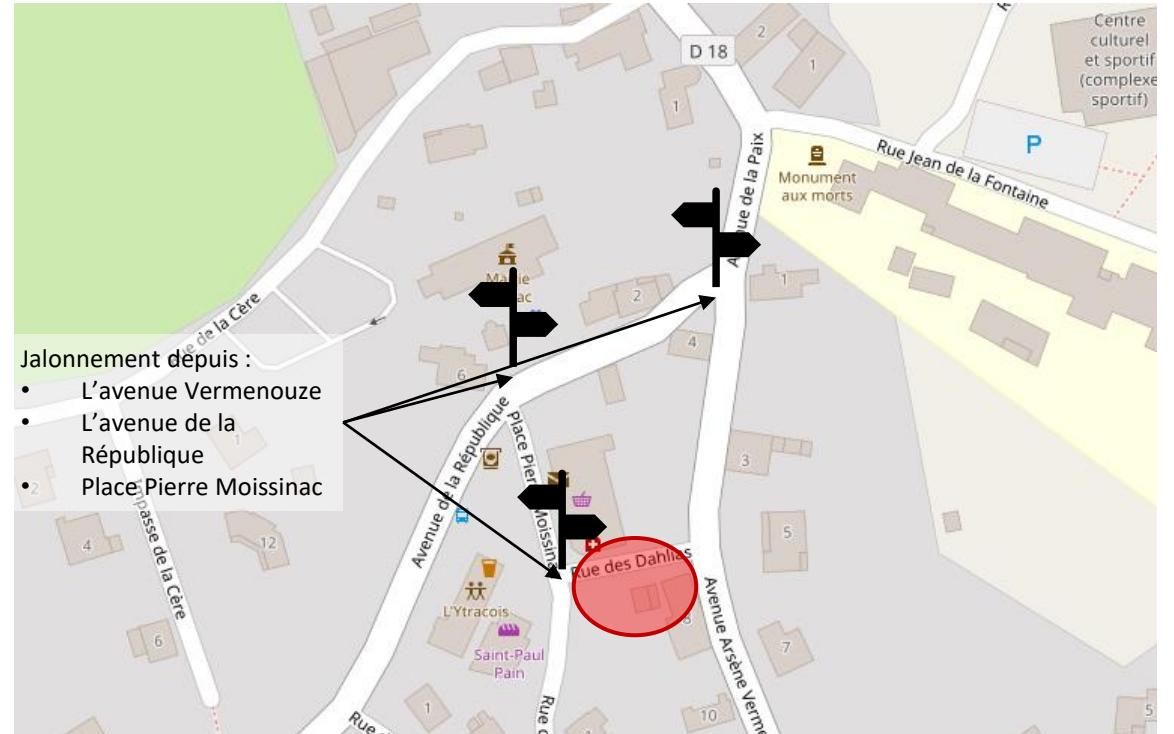
- Le giratoire D990/D8



Le point multimodal de Ytrac – 4 places de covoiturage sur la place Pierre Moissinac :

Jalonnement depuis :

- L'avenue Vermeuzouze
- L'avenue de la République
- Place Pierre Moissinac



Apporter des services sur la Place Pierre Moissinac :

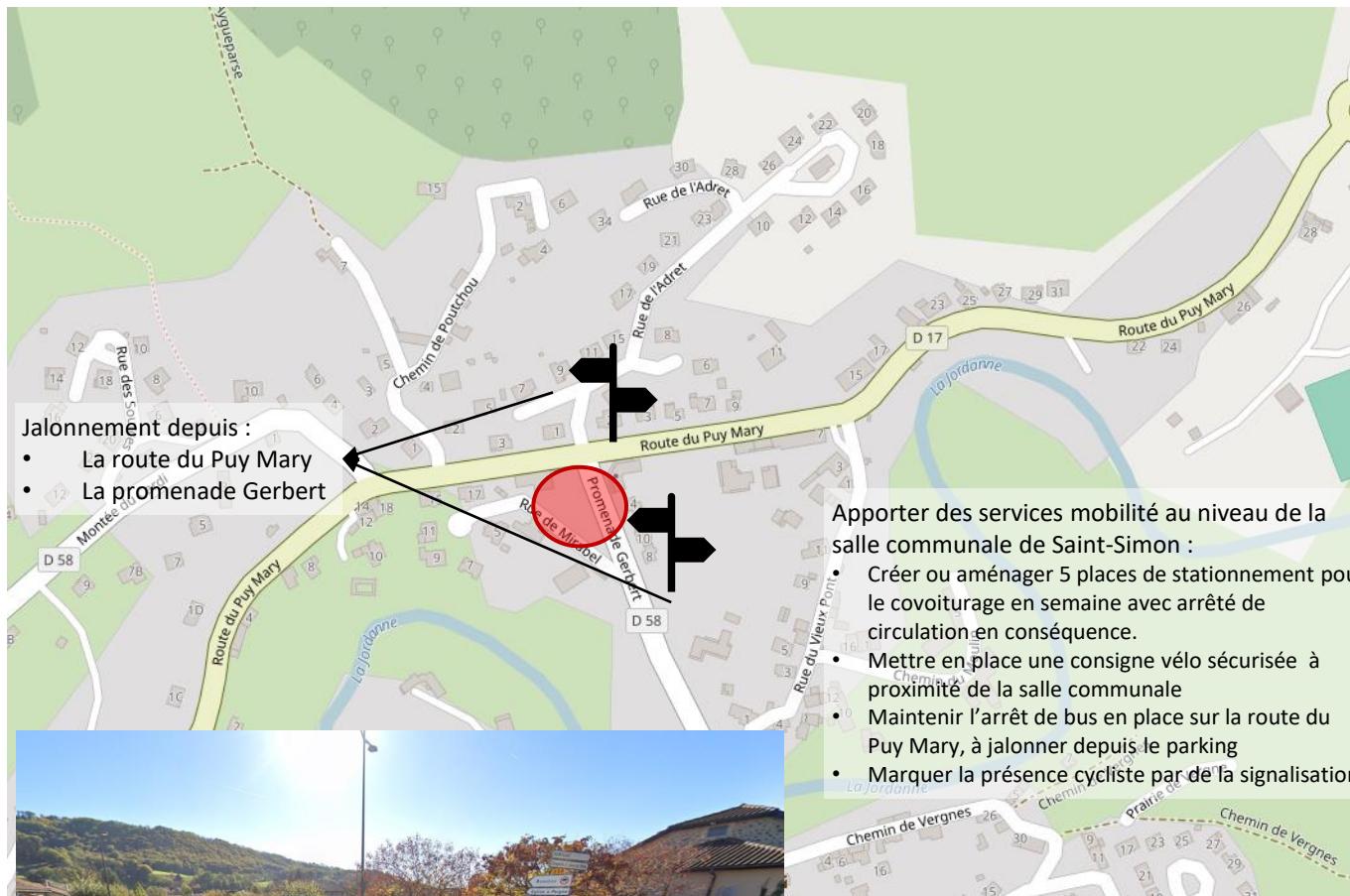
- Labelliser 4 (suivant relevé d'occupation des places de stationnement aujourd'hui) places de stationnement pour le covoiturage en semaine avec arrêté de circulation en conséquence.
- Mettre en place une consigne vélo sécurisée au droit du cabanon Crédit Agricole.
- Maintenir l'arrêt de bus en place sur l'Avenue de la République.



Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

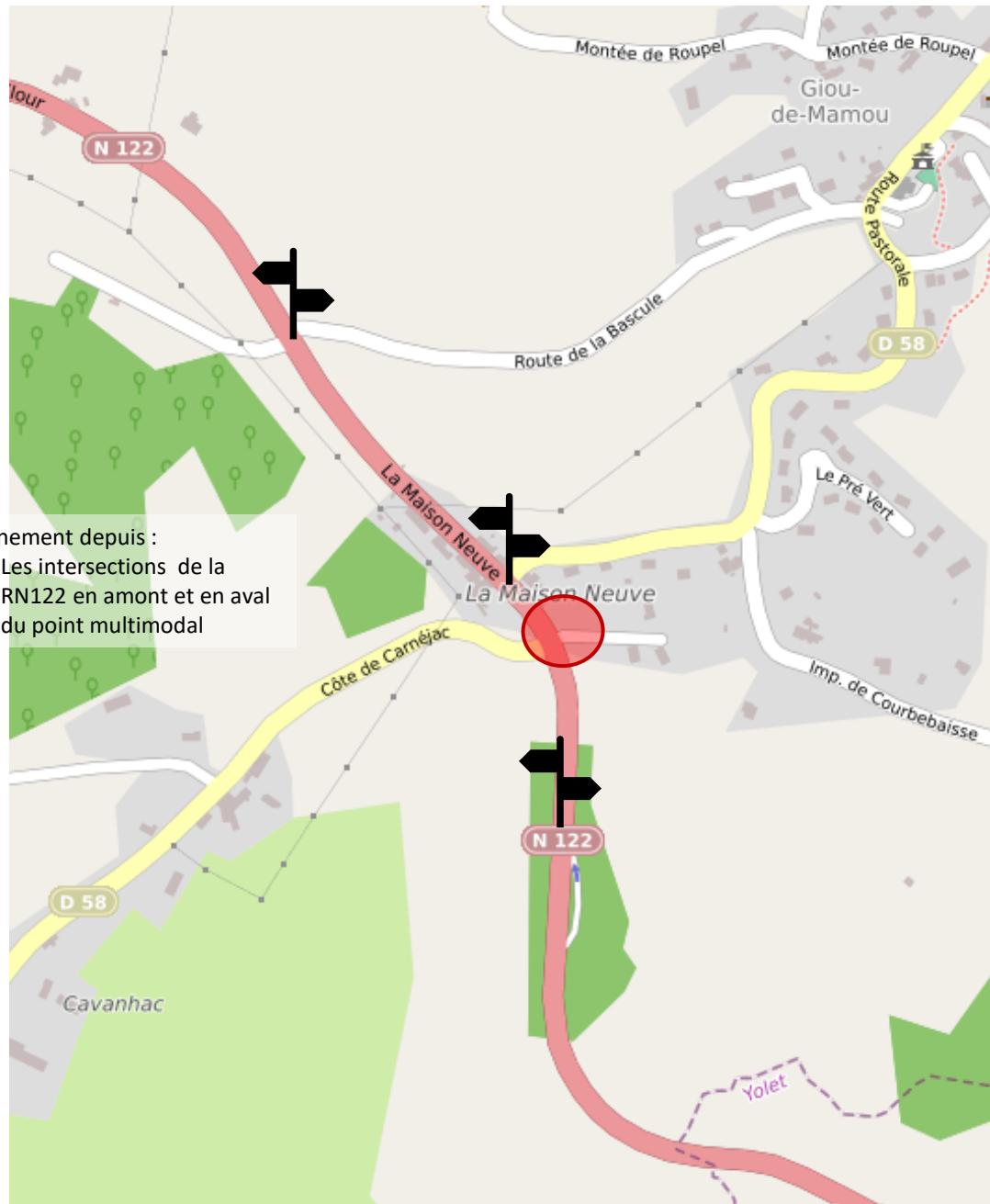
Le point multimodal de Saint-Simon – 5 à 10 places de covoiturage à aménager ou créer :

Le point multimodal de Naucelles - 5 places de covoiturage sur la place de la Halle :



Action 1.2 - Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise

Le point multimodal de Giou-de-Mamou :



Jalonnement depuis :

- Les intersections de la RN122 en amont et en aval du point multimodal



Créer un parking au niveau de l'intersection de D58 pour sécuriser la pratique du covoiturage en lieu et place du délaissé routier actuel :

- Acquisition du foncier
- Organisation des entrées/sorties pour faciliter le croisement des véhicules sans impacter l'intersection
- Mise en place d'un point de prise en charge pour les passagers et d'un arrêt de bus
- Box vélo sécurisé de 5 à 6 places
- Approche piétonne et cyclable depuis le centre-bourg à travailler avec la commune de Giou-de-Mamou par la D58
- Créer 30 places de stationnement pour le covoiturage courte et longue distance
- Mettre en place l'éclairage public et le mobilier urbain nécessaire (poubelle, banc...)
- Mettre en œuvre un Totem en entrée/sortie de l'aire

Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés

Contexte et constat

La CABA compte 15 villages (Mandailles-Saint-Julien, Saint-Cirgues-de-Jordanne, Lascelles, Laroquevieille, Velzic, Marmanhac, Ayrens, Teissières-de-Cornet, Crandelles, Lacapelle-Viescamp, Sansac-de-Marmiesse, Yolet, Carlat, Labrousse, Vezels-Roussy) excentrés éloignés de la mobilité, où il n'existe pas d'autres solutions fiables que la voiture individuelle pour se déplacer. Ainsi, le diagnostic met en lumière le besoin de réunir les habitants pour covoiturer depuis ces villages et de créer des lieux de rencontre pour les différents modes de déplacement.

Objectifs

- Permettre aux usagers les plus excentrés de la mobilité de pouvoir se rencontrer en un lieu aménagé et sécurisé pour covoiturer ou prendre un Transport A la Demande (TAD)

Description de l'action

Sécuriser un lieu au rabattement vers une mobilité partagée dans chacun des villages les plus excentrés et y animer la pratique

- **Réserver sur les points d'intérêt de chaque commune 1 à 2 places pour le covoiturage** avec le marquage horizontal et vertical du lieu de rencontre pour faciliter la prise en charge des passagers.
Ces points de rencontre sont localisés à proximité des lieux de vie de chacune des communes (mairie, école...) ou sur des emprises de stationnement existantes. Ces lieux permettent de couvrir à pied une grande partie de la population de chaque commune.
La prise en compte de ses lieux de rencontre mobilité par les communes est à intégrer comme une opportunité lors de travaux liés aux centres-bourgs.
- **Planter un point d'arrêt de TAD Zonal** (voir Orientation 2)
- **Créer des lignes virtuelles de covoiturage organisées depuis ces lieux de prise en charge des passagers** sur un ou des emplacements aménagés et sécurisés au sein de chaque bourg (voir action 3.2).
- Réserver au sein de chaque parking de la ville d'Aurillac, environ 2 à 5 places de stationnement aux covoitureurs avec un tarif préférentiel, voire la gratuité du stationnement.

Créer une charte graphique et une signalétique propre aux actions mobilités de la CABA

Pour faciliter l'identification par les usagers de l'ensemble des offres de transport et de services mobilités de la CABA, il est indispensable de créer une marque identitaire :

- Les totems d'entrées des P+R et points multimodaux
- Les arrêts de bus
- Les flottes de vélos en libre-service
- Les points d'information
- Les stationnements sécurisés
- Les affiches et autres prospectus de communication des offres de mobilités
- ...

Cette marque peut s'appuyer sur le label Trans'Cab.

Échéance

Janvier 2025 – Création de la marque mobilité et de la charte graphique associée

1^{er} trimestre 2025 – Animation du covoiturage actif et captif

3^{er} trimestre 2025 – Place aménagée dans chacun des villages

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Communes – Sécurisation et marquage des lieux de rencontre
- Aurillac – Marquage de place de stationnement sur les parkings et refonte de la politique de stationnement
- CABA – Animation de la pratique et création de la charte graphique
- Région AURA – Soutien technique au covoiturage par la plateforme Mov'Ici

Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés

Moyens à mobiliser

- Matérialisation et jalonnement des places de covoiturage – environ 1 000 € par commune suivant le parking existant
- Chargé(e) de communication et d'animation autour de la pratique du covoiturage
- Campagne d'incitation financière : budget annuel estimé à 25 000 € (sur la base déclarative de 200 trajets réalisés aujourd'hui par mois et une estimation de 7 à 15 000 trajets annuels à l'avenir)

Dispositifs financiers : Fonds Vert Covoiturage – Edition 2024 (projets éligibles : points d'arrêt d'autostop organisés, campagnes d'incitation financière et campagne de communication)

Indicateurs de suivi de l'action

- Report modal vers le covoiturage



Exemple de place de covoiturage ©CC Vexin-Normand

Action 1.3 - Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés

Schéma Communautaire des Mobilités Localisation des lieux de rencontre mobilité

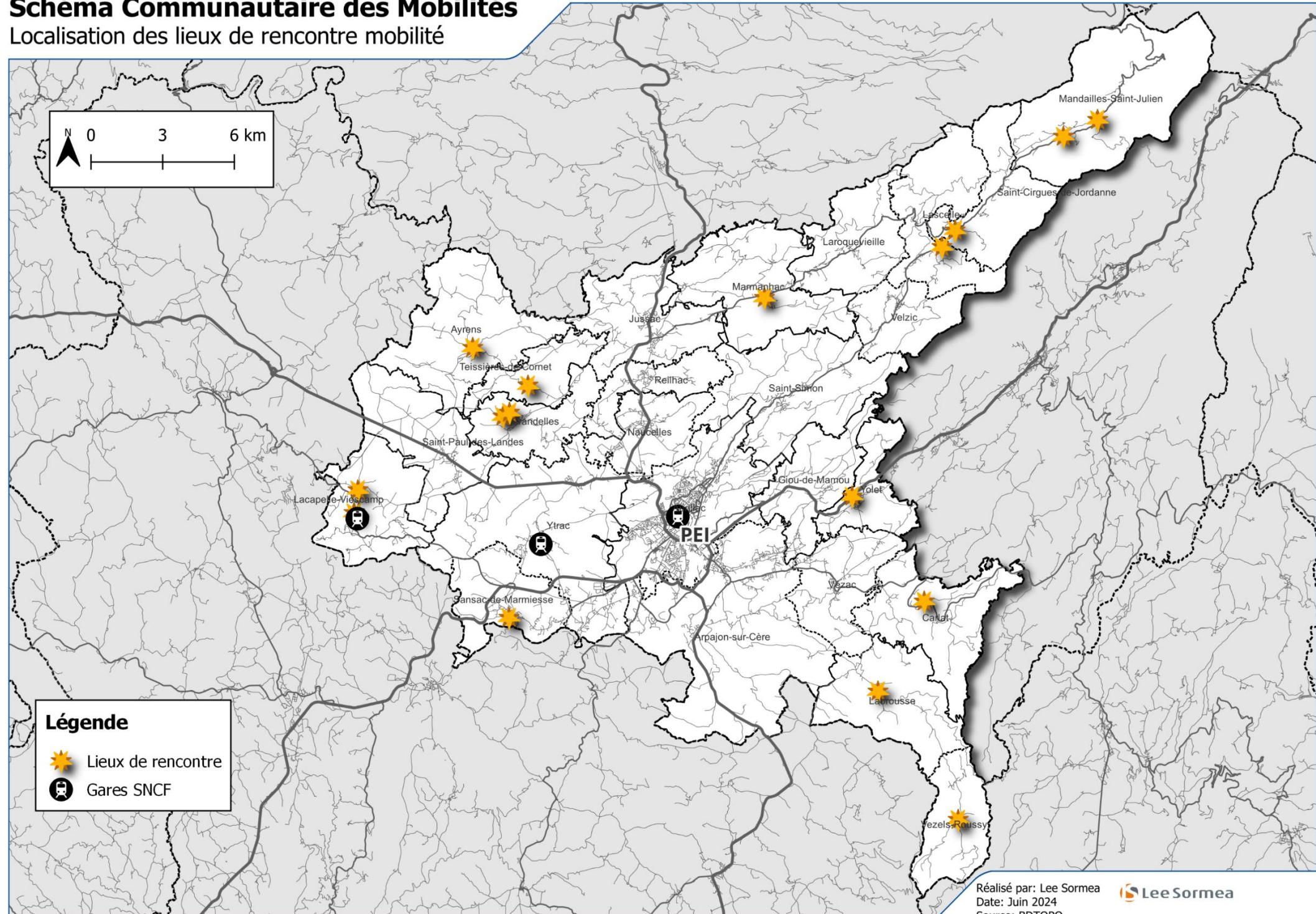
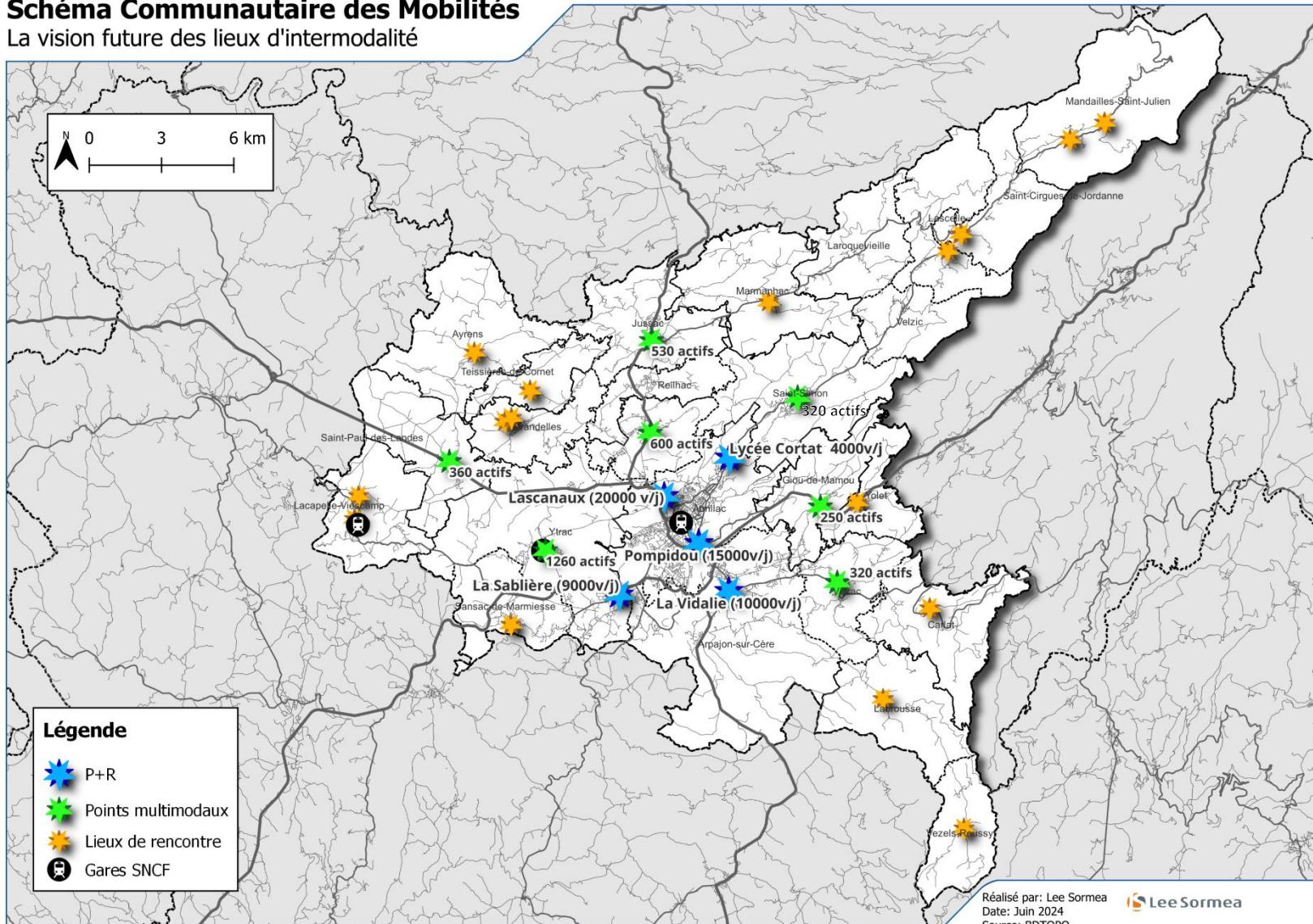


Schéma Communautaire des Mobilités La vision future des lieux d'intermodalité



La carte ci-contre définit l'ensemble des lieux d'intermodalité. Elle montre l'organisation multimodale des offres de transport sur des points de convergence (modes actifs, transport en commun, covoiturage).

L'ensemble du territoire est couvert par un service de covoiturage et un renforcement des offres de services en approche d'Aurillac.

Ce premier travail, pour limiter l'autosolisme, se doit d'être complété dans son objectif d'intermodalité avec la connexion de ces points par le réseau de TC et un maillage cyclable. Ces thématiques font l'objet de fiches actions dans les orientations suivantes.

**Les chiffres présentés à côtés des lieux envisagés de P+R sont les données de trafic issus des comptages réalisés au cours du diagnostic. Ils sont présentés pour les deux sens de circulation cumulés et à l'arrondi supérieur.*

**Les chiffres présentés à côtés des lieux envisagés pour les points multimodaux sont les données de l'INSEE concernant les actifs se rendant en voiture à Aurillac et qui représente un potentiel de covoiturage et de changement de mode le plus important.*

Synthèse

Tableau croisé de critères d'aménagement à mettre en œuvre en fonction des types de lieux d'intermodalité. La version détaillée est disponible en annexe.

   					
Catégorie	Critère	PEI	P+R	Points multimodaux	Lieux de rencontres multimodaux
Aménagement	Nombre de places	201 places de stationnement	50 à 80 places de stationnement	5 à 10 places de stationnement	1 à 2 places de stationnement
	Place PMR	✓	✓ (soit 2% de l'offre au minimum)	OPTIONNEL	OPTIONNEL
	Arrêt d'autostop		✓	✓	✓
	Dépose/prise minute	✓	✓		
Signalétique	Signalétique directionnelle	✓	✓	✓	✓
	Totem d'entrée	✓	✓	✓	
	Panneaux d'informations - Relais info	✓	✓	✓	✓
Intermodalité	Intermodalité (vélo, covoiturage, TC)	✓	✓	✓	✓
	Stationnement vélo sécurisé	✓	✓	✓	
	Flotte de vélo en libre service	✓	OPTIONNEL	OPTIONNEL	
	Arceaux vélos ou consigne vélo	✓	✓	✓	✓
	Cheminement piéton sécurisé externe	✓	✓	OPTIONNEL	OPTIONNEL
	Itinéraire cyclable depuis le parking vers Aurillac et les centres-bourgs	Cf. futur Schéma cyclable	Cf. futur Schéma cyclable	Cf. futur Schéma cyclable	Cf. futur Schéma cyclable
Service / équipement	Abri voyageurs	✓	✓	OPTIONNEL	
	Borne de recharge électrique	✓	2 à 4 points de recharge	OPTIONNEL	

Synthèse



Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025					2026				2027				2028	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Financeur	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	..								
Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité																							
1.1 Créer des parking relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac	- Aménager des services sur les parkings existants pouvant faire office de P+R																		Fonds concours CABA à destination des communes	X	X	STABUS	CABA / Communes d'Aurillac et Arpajon-sur-Cère
	- Créer et aménager 3 parkings sur les extérieurs d'Aurillac																		200k€/parking	X	X	STABUS	CABA / Communes
	- Répertoire l'ensemble des P+R sur les applications de covoiturage																		-	X		X	Application Mov'Ici
1.2 Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise																							
1.3 Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés	- Sécuriser un lieu propice au covoiturage dans chacun des villages les plus excentrés et y animer la pratique																	1 k€/communes + 50k€/an pour l'incitation financière	X	X	X	Communes CABA	
	- Création d'une charte graphique et d'une signalétique propre aux actions mobilités de la CABA																	15k€	X	X		CABA	

ORIENTATION 2 - RÉORGANISER L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

- Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines
- Action 2.2 - Relier les points multimodaux à Aurillac en TC
- Synthèse

Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines

Contexte et constat

Le diagnostic a fait ressortir de nombreux enjeux concernant la desserte en transport en commun du territoire. La question des horaires et des fréquences inadaptées aux actifs nécessite de repenser le réseau Trans'cab.

La mise en service en 2022 du PEI s'est accompagnée du déplacement d'un P+R, de la mise en service de la gare routière et de la continuité du service de la navette. Son rôle de pôle d'intermodalité est à accentuer en questionnant l'évolution des lignes du réseau.

Objectifs

- Rationaliser la desserte du territoire en transport en commun
- Répondre aux besoins de l'ensemble des publics et ainsi accompagner le report modal

Description de l'action

Il s'agit ici de montrer les grands principes de réorganisation possible de l'offre de transport Trans'Cab.

Le premier volet montre une prospective de la refonte totale du réseau urbain selon des principes de desserte des P+R et de cadencement optimisé sur un nombre de lignes réduit.

Le second volet présente une refonte du réseau périurbain en appui des lignes urbaines et les liaisons des points multimodaux. Le réseau péri-urbain est allégé en termes de desserte mais augmenté en termes de fréquence. Les bouts de lignes deviennent des TAD zonaux de rabattement sur des lignes urbaines ou périurbaines.

Le travail présenté ci-après est une vision future du réseau à étudier plus en détail. Il donne une intention de ce que peut devenir le réseau.

La description des actions est présentée ci-après.

Échéance

Septembre 2025 – 1ères actions de refonte du réseau

Janvier 2026 – Déploiement du nouveau réseau Trans'Cab

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

- STABUS — Gestion des transports urbains et périurbains de la CABA
- CABA - AOM Locale et actionnaire du réseau STABUS
- Région AURA – Chef de file des mobilités et gestionnaire du transport périurbain cantalien
- Région Occitanie - Chef de file des mobilités et gestionnaire du transport périurbain dont une ligne rejoint Aurillac
- AFAPCA et association de réinsertion professionnelle

Moyens à mobiliser

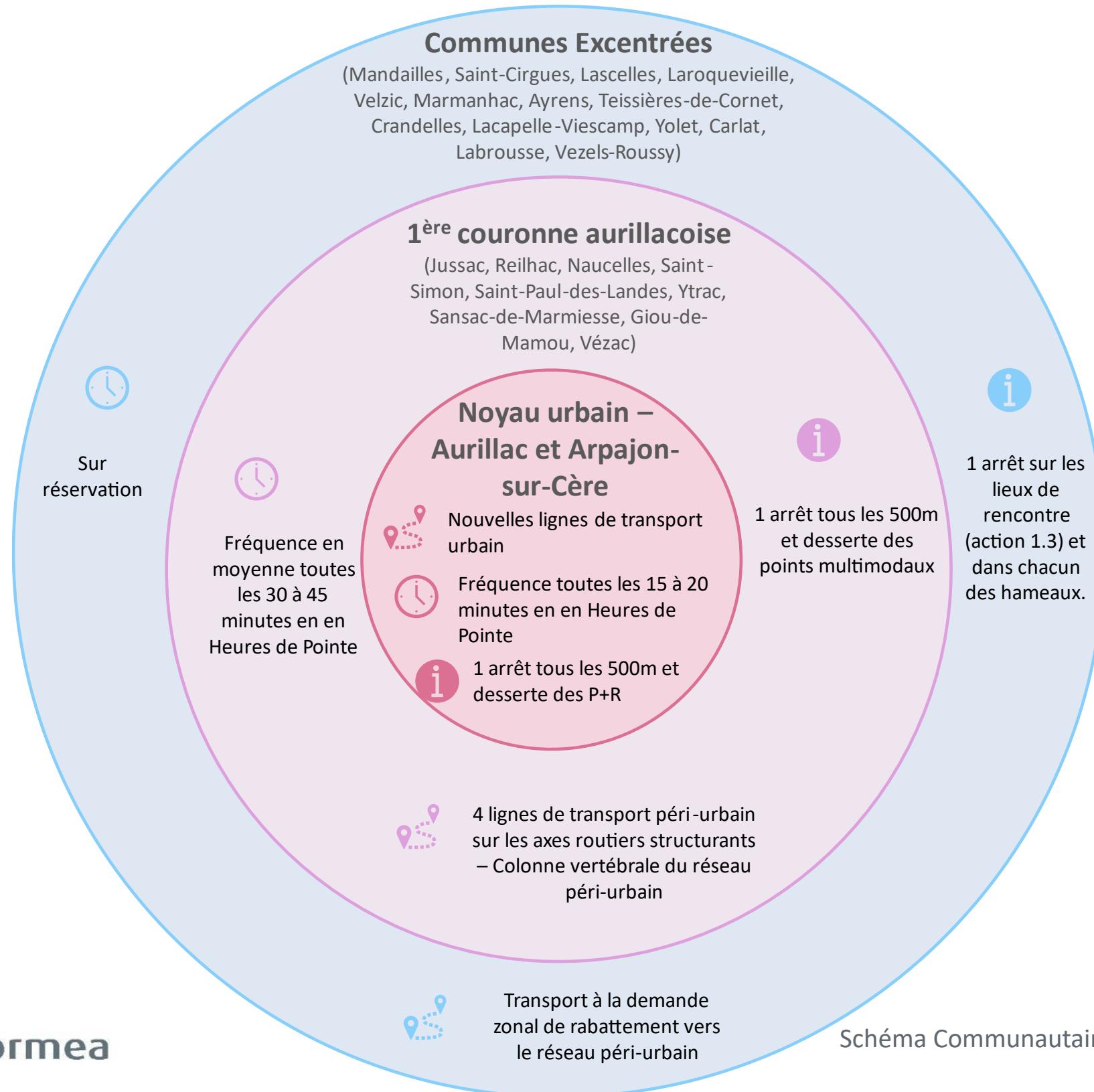
Refonte totale du réseau estimé à 7 M€ pour 8 500 km journaliers.

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des lignes de TC
- Nombre d'abonnements vendus
- Report modal

Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines

Synthèse du principe de réorganisation du réseau de transport en commun de la CABA suivant 3 principes différenciés d'offre :



Action 2.1 - Questionner les lignes périurbaines et urbaines

Refonte des lignes urbaines

- Définition de nouvelles lignes de TC, en lieu et place des lignes existantes.
- Suppression de la navette centre-ville.
- **Renforcement du rôle du PEI**, comme un véritable lieu de correspondances pour un grand nombre de lignes, en provenance des points multimodaux et des lignes urbaines.
- Le nouveau réseau relie l'ensemble des P+R au PEI et/ou au centre-ville pour diffusion des usagers sur Aurillac.
- La tarification des parkings en centre-ville doit être revue pour être concurrentielle au TC depuis les extérieurs d'Aurillac (P+R).
- Relancer l'expérimentation de couloir bus sur les axes à haut potentiel de voyageurs et où les conditions de circulation sont les plus contraintes pour les TC.
- Définition d'une tarification attractive pour l'ensemble des usagers du territoire s'ils empruntent le réseau depuis les P+R (gratuité si le stationnement est supérieur à 2h par exemple, réduction sur le prix du billet de transport...). Cela imposerait la mise en place d'une barrière avec émission de tickets sur l'ensemble des P+R ou d'un dispositif autre permettant de valoriser cette intermodalité et de contrôler les usages.

Refonte du réseau périurbain

La refonte des lignes périurbaines est aujourd'hui un travail important pour l'amélioration du service de transport en commun. Il passe par les points suivants :

- Diminution du nombre d'arrêts par commune. Un arrêt sera accessible par commune dans un rayon de 5 minutes à pied, soit 500m. L'accessibilité PMR de ces arrêts est à assurer par les communes.
Les arrêts qui seront desservis par les futures lignes seront les installations déjà accessibles PMR.
- Mise en place d'un TAD en bout de ligne pour un rabattement vers les lignes périurbaines ou urbaines. Le matériel roulant est à adapter pour ce nouveau type de transport. Le modèle habituel des transporteurs peut-être réinterrogé avec l'intégration de partenariat avec l'AFAPCA ou le PLIE par exemple.
- Desserte de l'ensemble des points multimodaux.
- Les hameaux ne sont pas desservis par une ligne de transport régulière mais par le TAD Zonal en rabattement des lignes périurbaines, l'attache du réseau de transport en commun se situe principalement sur les points multimodaux.
- S'appuyer sur les lignes Région pour le transport des collégiens et lycéens depuis les villages les plus excentrés, notamment au sud et à l'ouest.

Action 2.2 - Relier les points multimodaux à Aurillac en TC



Contexte et constat

La complémentarité des offres de mobilité et l'opportunité de développer une intermodalité forte sur le territoire entre covoiturage, TC et modes actifs, demande la refonte du réseau pour compléter le maillage des nouvelles mobilités.

Objectifs

- Créer des lieux d'intermodalité centrés autour des transports en commun
- Ouvrir le réseau aux extérieurs depuis les points multimodaux

Description de l'action

Cette action est en lien direct avec l'action 1.2, 1.3 et 2.1 et est un élément constitutif de l'ensemble des scénarios du réseau TC.

Échéance

2027 et 2028 – Création des points multimodaux et des P+R
Janvier 2026 – Déploiement du nouveau réseau Trans'Cab

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

CABA – AOM Locale et actionnaire du réseau STABUS

Communes d'Aurillac et d'Arpajon-sur-Cère - Actionnaires du réseau STABUS

STABUS – Gestion des transports urbains et périurbains de la CABA

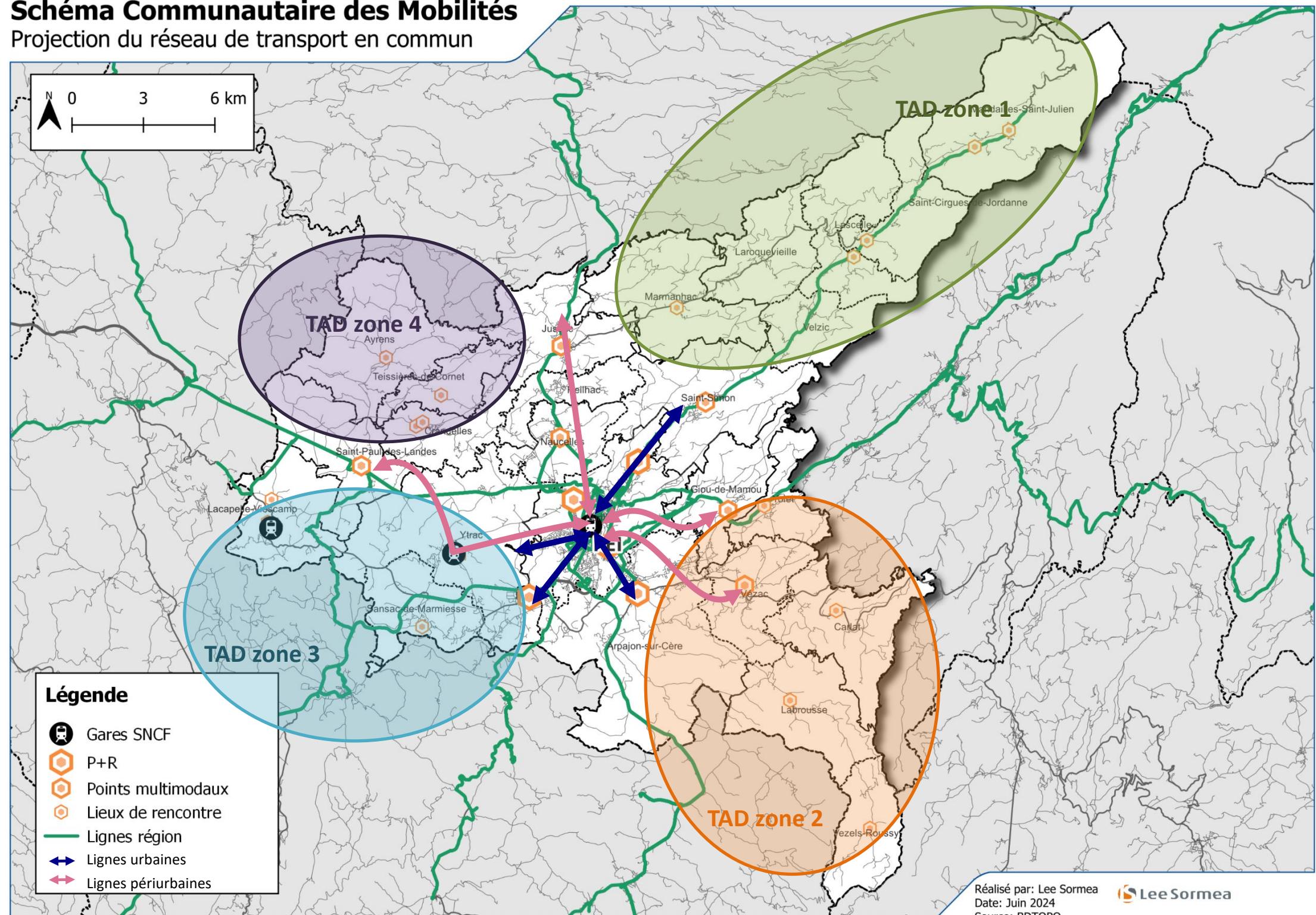
Moyens à mobiliser

Refonte totale du réseau estimé à 7 M€ pour 8 500 km journaliers.

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplissage des lignes de TC
- Fréquentation des points multimodaux

Schéma Communautaire des Mobilités Projection du réseau de transport en commun



Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025				2026				2027				.. 2035	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Financier	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4									
Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif																						
2.1	Questionner les lignes périurbaines et urbaines														Enveloppe global TC : 7M€/an	X	X			X	Région AURA et Occitanie	Trans'Cab
2.2	Relier les points multimodaux à Aurillac en transport en communs														Enveloppe global TC : 7M€/an	X	X			X	Région AURA et Occitanie	Trans'Cab

ORIENTATION 3 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

- Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilités Durables
- Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin
- Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables
- Synthèse

Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilités Durables

Contexte et constat

Les entreprises sont le premier facteur de déplacement des actifs. 96% des activités économiques sont concentrées sur la ville d'Aurillac. Il est important d'accompagner les entreprises dans le développement de leur plan de mobilité inter-entreprise.

Objectifs

- Faire preuve d'exemplarité pour la CABA et être force de proposition par expérimentation
- Faire des entreprises des acteurs à part entière de la mobilité
- Proposer un bouquet de solutions aux actifs

Description de l'action

Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leurs représentants

Une centaine d'entreprises sont concernées par l'établissement d'un Plan de Mobilité Entreprise car elles présentent plus de 50 salariés sur un même site. Une grande partie de ces entreprises est globalement répartie sur 7 zones d'activités et le centre-ville d'Aurillac, ce qui facilite une vision de partage des solutions de mobilités au sein de PDMIE. On compose ainsi l'action :

- Poursuivre l'accompagnement aux entreprises dispensé par la CABA ;
- Enclencher le démarchage par le biais des structures locales comme la Chambre de Commerce et d'Industrie ou la Chambre des Métiers et de l'Artisanat – Dans l'ensemble, faire du collège numéro 2 du comité des partenaires, le porte-parole des solutions de mobilité et des PDME ;
- Créer un support « boîte à outils » des offres de mobilités, à diffuser au sein des entreprises reprenant les bienfaits économiques, sanitaires et écologiques du report modal ;
- Organiser un rassemblement des QSE (Responsable Qualité, Sécurité et Environnement des entreprises) et des employeurs au sein d'une réunion (organisée par la CABA et la STABUS) de présentation des offres de mobilité de la CABA ;

- Relayer les bonnes pratiques des différentes entreprises en faveur des mobilités durables lors d'un séminaire annuel avec la CCI ;
- Accentuer la diffusion des offres de mobilité lors de la semaine de la mobilité et lors du challenge mobilité de la région AURA ;
- Evaluer les PDME réalisés.

Etablir le PDMA de l'entité CABA

Preuve d'exemplarité pour les entreprises du territoire et base de travail pour le partage d'expérience, la CABA se doit d'établir son propre PDME.

- Promouvoir et établir une charte de télétravail
- Inciter au covoiturage entre agents pour les trajets domicile travail, mais également lorsque des événements internes sont organisés
- Proposer un «challenge mobilité » interne biannuel
- Privilégier les réunions en visioconférence
- Généraliser le verdissement de la flotte de véhicules de service

Réaliser un Retour d'Expérience (REX) annuel pour communiquer les actions réalisées en interne et les promouvoir auprès des entreprises et des habitants.

Promouvoir le forfait mobilités durables

Au-delà de la communication au cours des démarches de PDME, la CABA sera porteuse en lien avec les structures locales, de la promotion du forfait mobilités durables auprès des entreprises du secteur privé et public.

Dans la limite de 800€/an, l'employeur peut facultativement prendre en charge les frais de transport personnels. Sont concernés :

- les vélos et vélos à assistance électrique (personnel et en location) ;
- la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service ;
- les engins de déplacement personnel motorisés ou non motorisés des particuliers ;
- l'autopartage des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ;
- les transports en commun (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement).

Action 3.1 - Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilités Durables

Développer des campagnes de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises

- Renforcer l'animation de la CABA au challenge mobilité de la Région
- Encourager les entreprises non soumises à la réalisation d'un PDME à mettre en place les pratiques suite au partage des expériences des entreprises sous PDME
- Proposer à l'employeur de réaliser des stages :
 - d'éco-conduite
 - De remise en selle à vélo
 - De marchabilité
 - De sécurité routière
- Présenter des offres de transport collectif du territoire et développer l'offre avec la participation des entreprises pour répondre aux besoins de leurs salariés
- Présenter lors de différents salons par la CABA des offres de mobilités auprès des publics (salon de l'habitat, salon des métiers d'Art,...)
- Proposer des journées de déplacement collectif à vélo au-delà du challenge mobilité

Échéance

1^{er} trimestre 2025 - Début des démarches d'accompagnement aux entreprises

1^{er} trimestre 2025 – Début de la concertation et du travail de PDMA CABA

1^{er} trimestre 2026 - Premiers séminaires aux entreprises

1^{er} trimestre 2027 – Partage des expériences des entreprises et premiers REX

Public(s) cible(s)

- Les actifs
- Les personnes en insertion professionnelle
- Les entreprises

Partie(s) prenante(s)

- CABA – Porteur de l'action
- AFAPCA – Intervention auprès des entreprises
- CCI Cantal – Relais des entreprises
- GPEC
- Comité des partenaires – Bureaux entreprises, commerçants et artisans pour aider à la promotion auprès des représentants d'entreprises
- CPIE – Partenariat pour l'animation

Moyens à mobiliser

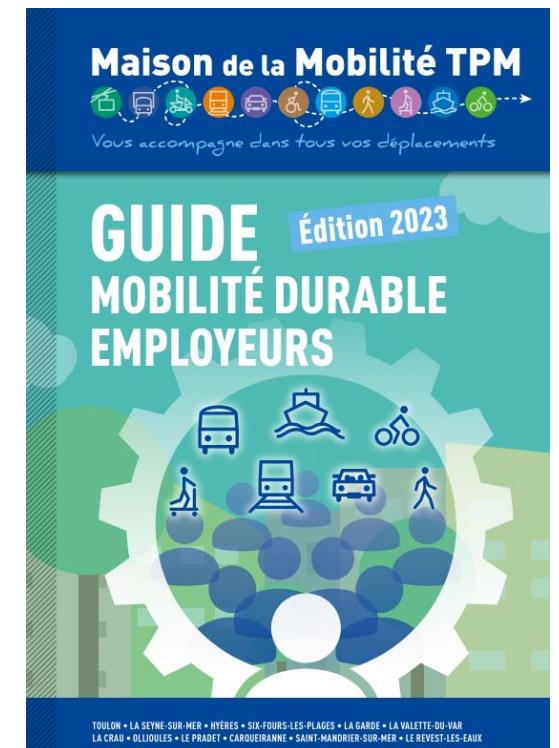
- Chargé de communication CABA
- Stand de présentation aux entreprises et création de support : plaquette de communication... - 15 000 à 30 000 €

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de PDM(I)E réalisés
- Le report modal des actifs



Exemple de flyer sur la mobilité des salariés – CCI Paris Ile-de-France.



Exemple de guide à l'employeur – Métropole Toulon Provence Méditerranée.

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Contexte et constat

La pratique du covoiturage est peu visible auprès des habitants du territoire mais ressort comme une solution à expérimenter et formaliser selon les requêtes émises par les citoyens lors des enquêtes réalisées auprès de la population. Les initiatives portées par des structures associatives du territoire et la volonté des acteurs à développer la pratique tendent à animer cette thématique.

Objectifs

- Augmenter la pratique en lien avec les actions de l'orientation 1
- Abolir les freins à la pratique du covoiturage par l'accompagnement et la sécurisation du covoiturage

Description de l'action

Créer des communautés par bassin de vie ou par entreprise en lien avec les PDMIE

- Mettre en relation passagers et conducteurs, via une plateforme de covoiturage existante. L'utilisation de la plateforme régionale Mov'Ici répond aujourd'hui à l'ensemble des besoins pour le covoiturage au sein de la CABA et au-delà : création de communauté, parking répertorié, mise en relation...
- Réaliser une réunion partenariale avec le service nouvelle mobilité de la Région AURA pour initier une utilisation plus grande de la plateforme Mov'Ici et de ses possibilités.
- S'appuyer sur le site de mise en relation Mov'Ici pour créer des communautés sur la CABA suivant 8 lieux (7 zones d'activités et le centre-ville d'Aurillac).
- Communiquer sur les différentes offres de plateforme de covoiturage en fonction des besoins propre à chaque catégorie de population et chaque catégorie de déplacement.
- Communiquer avec Mov'ici sur une campagne d'incitation financière

Créer des lignes virtuelles de covoiturage

Afin de développer la pratique du covoiturage sur le territoire et l'usage des points multimodaux et de rencontre (en lien avec l'action 1.2), il s'agit ici de créer des lignes virtuelles de covoiturage (cf carte ci-après) et d'en expérimenter une en premier pour tester le modèle.

Pour tester le comportement des usagers face à la pratique du covoiturage, il est nécessaire **d'expérimenter dès janvier 2025**, une ligne de covoiturage virtuelle à fort potentiel de report modal, en reliant les points multimodaux et les lieux de rencontre mobilité, sur un axe pilote avant de diffuser la pratique à l'échelle de CABA.

Il s'agit d'un service qui repose sur la massification des rencontres potentielles entre les usagers sur un axe au trafic dense. Une **expérimentation entre Jussac et Aurillac**, présente aujourd'hui le plus haut potentiel entre la liaison avec le Pays de Salers et les communes les plus habitées.

Pour cela, une **étude d'opportunité est à réaliser** pour calculer l'effet de report modal vers le covoiturage, concerter les habitants et salariés et imaginer la communication à mettre en place au sein des commerces des communes de Jussac, Reilhac et Naucelles, des entreprises du bassin de vie et des mairies. Les types de communication sont à identifier pour animer la pratique au sein des villages (ateliers, flyers, banderoles...).

Dans une prospective plus long terme, la CABA peut envisager de développer un ensemble de ligne de covoiturage virtuelle depuis l'ensemble des lieux multimodaux (voir carte ci-après).

Dans ce cadre, le lancement d'un marché d'assistance au déploiement de ligne de covoiturage virtuelle en lien avec un schéma directeur de covoiturage est à envisager à long terme.

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Etudier la mise en œuvre d'une incitation financière au covoiturage

Etudier la mise en œuvre d'une **incitation financière au covoiturage** par la CABA auprès de Mobicoop sur l'outil Mov'Ici (Mobicoop est le prestataire de la Région AURA pour la solution Mov'Ici). Les conditions sont à définir par la CABA, au regard de l'étendue du territoire, le plus intéressant est de plafonner l'aide financière pour les trajets de moins de 30km. La CABA peut ainsi étudier sa participation au trajet de covoiturage suivant un plafond (par exemple 2€) afin de réduire le coût du trajet pour le passager et garantir une indemnisation attractive au conducteur.

Ce type de dispositif nécessite la mise en œuvre de conditions temporelles et tarifaires, par exemple, limiter le nombre de trajets par jour par conducteur, plafonner l'aide financière, limiter dans le temps la campagne d'incitation financière...Les effets de ce type d'incitation sont visibles auprès de l'observatoire national du covoiturage.

Animer annuellement des événements covoiturage lors de la semaine de la mobilité

- Organiser des Speed Meeting du covoiturage au sein des communes et aux P+R ou les encourager au sein des entreprises, afin de faciliter la rencontre entre utilisateurs, salariés...
Ces temps d'échanges permettent de présenter les offres de plateforme suivant les besoins en covoiturage. Un ambassadeur par commune pratiquant déjà le covoiturage peut partager son expérience.
L'idée derrière ce dispositif est de mettre en relation des habitants se rendant sur la même zone d'emploi, aux mêmes services ou partageant les mêmes habitudes de déplacement.
- Organiser un Café Covoit' au sein des zones d'activités avec la participation des employeurs, au PEI...

Échéance

1^{er} trimestre 2025 - Expérimentation d'une ligne de covoiturage virtuelle sur un territoire pilote

1^{er} trimestre 2025 – Lancement de l'incitation financière au covoiturage

1^{er} trimestre 2025 – Création de communauté et organisation des premiers événements

Janvier 2025 – Création d'un support visuel de communication

2035 – Déploiement de plusieurs lignes de covoiturage virtuelle

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

- CABA – Porteur du projet
- Communes – Relais locaux
- CPIE, AFAPCA – Partenariat associatif pour l'animation

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de communication
- Animation : 5 000 à 30 000 € par événement
- Campagne d'incitation financière : budget annuel estimé à 25 000 € (sur la base déclarative de 200 trajets réalisés aujourd'hui par mois et une estimation de 7 à 15 000 trajets annuels à l'avenir)

Dispositifs financiers : Fonds Vert Covoiturage – Edition 2024 (projets éligibles : points d'arrêt d'autostop organisés, campagnes d'incitation financière et campagne de communication)

Indicateurs de suivi de l'action

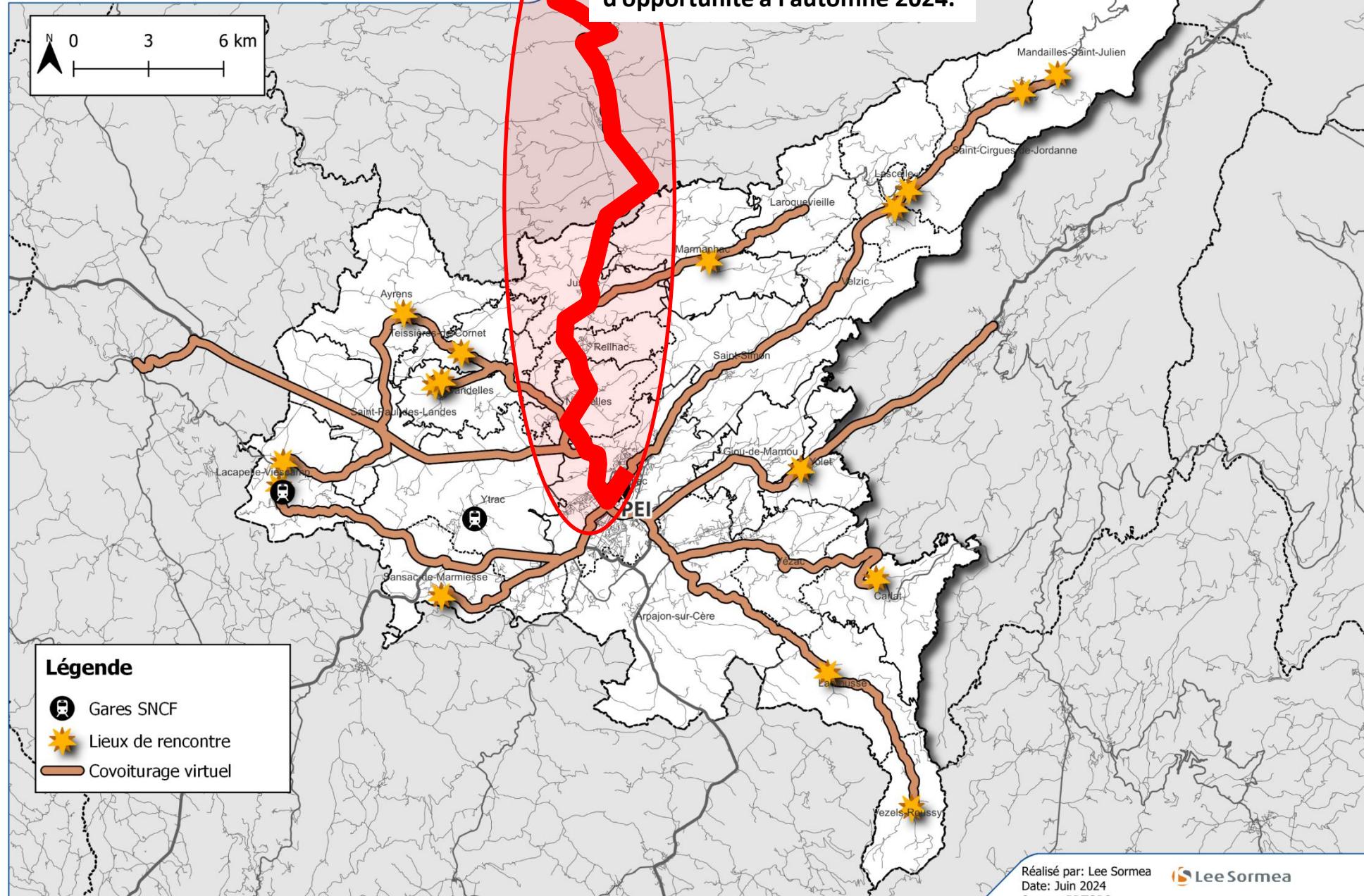
- Nombre d'événements organisés
- Nombre de communautés créées
- Report modal en faveur du covoiturage

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Lignes virtuelles de covoiturage :

Schéma Communautaire des Mobilités
Projection des lignes virtuelles de covoiturage

Ligne de covoiturage virtuelle à expérimenter 1^{er} trimestre 2025. Lancement de l'étude d'opportunité à l'automne 2024.



Le choix des lignes virtuelles de covoiturage doit s'organiser à la fois à l'échelle du SCoT mais aussi à l'échelle des potentialités avec l'équilibre entre l'offre de conducteurs possibles et l'offre de passagers.

L'expérimentation sur un des nœuds qui rejoint Lascaux.

Les lignes de covoiturage se réfléchissent également sur un axe où il existe une ligne de transport Trans'Cab ou Région pour fiabiliser l'aller et le retour du passager.

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Les chiffres de l'observatoire national du covoiturage :

Les données sont issues des plateformes de covoiturage partenaires du Registre de preuve de covoiturage et représentent environ 4% des trajets covoiturés chaque mois en 2023

Bien que partielle, cette source de données est à ce jour la plus complète pour comprendre certaines pratiques du covoiturage quotidien à l'échelle du territoire national.

Les données sont représentées à l'échelle de la CABA sur le mois de janvier 2024 :



Les chiffres des EPCI voisins montrent également une faible appropriation du covoiturage avec un grand nombre de trajet réalisés en interne des EPCI hormis le trajet Aurillac <-> Montmurat.

Top 10 des trajets les plus covoiturés

Nom	Nombre
Aurillac - Montmurat	63
Aurillac - Murat	31
Aurillac - Aurillac	21
Mauris - Sansac-de-Marmiesse	18
Aurillac - Mauris	16
Aurillac - Le Vigean	7
Aurillac - Mauriac	6
Aurillac - Ytrac	6
Aurillac - Sansac-de-Marmiesse	5
Aurillac - Saint-Paul-des-Landes	4

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Exemple local d'organisation de l'autostop sur un territoire rural – HALT Ô STOP :

HALT ô STOP est un mobilier urbain low-tech qui sécurise, facilite et organise le covoiturage spontané. La halte se compose du panneau HALT ô STOP et d'une place pour l'arrêt des véhicules. C'est un lieu identifié où « l'ôtô-stoppeur » peut afficher sa destination aux automobilistes.

En 2020, HALT ô STOP a vu le jour avec Loan, qui était alors étudiant à l'Université de Clermont-Ferrand. Dans le cadre d'une option universitaire, il avait pour mission de créer des projets, mais il a préféré faire un hors sujet et créer des projets pour sa ville : Billom. Au cours de ses recherches, Loan a développé plusieurs projets à caractère solidaire et environnemental, esquissant ainsi les prémices de ce qui allait devenir HALT ô STOP. Ces initiatives porteuses de sens ont rapidement rallié d'autres jeunes habitants de Billom, conduisant à la création de l'association Actionne-toi. Pour mener à bien le projet, un collectif informel a été créé autour de la marque HALT ô STOP, en collaboration avec l'association. Huit personnes, au sein du collectif, ont contribué à développer le projet.



Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin



Café Covoit' à la gare de Montfort - ©Ouest-France



Exemple d'animation à Nemer pour le Challenge Mobilité - ©Mobicoop



Promotion du covoiturage par la création d'un challenge - ©Covoiturage-arcjurassien.com



Campagne d'incitation financière au covoiturage dans le Grand Genevois Français - ©Mobicoop

Action 3.2 - Communiquer autour du Covoiturage et de la création de communautés par bassin

Exemple de campagne d'incitation financière au covoiturage :

- La communauté de Grand Châtelleraut :
 - Mise en place de 01/02/2024
 - La collectivité rémunère chaque conducteur à hauteur de 1,5€ par trajet et par passager
 - Pour le passager le trajet coûte 0,5€ quelle que soit la distance parcourue
 - Via des applications partenaires : Klaxit, Mobicoop, Blablacar Daily et Karos
 - Le parcours doit être intra-muros
 - Le trajet doit être supérieur à 5km.
- La Région Occitanie :
 - Mise en place en 2023
 - La région rémunère en sus du passager, une indemnité plafonnée à 2€ par trajet. Limitée à 6 trajets maximum par jour par conducteur.
 - *Pour les trajets inférieurs ou égaux à 20km. La région verse une indemnité de 2€ déduction faite du prix demandé au passager.*
 - *Pour les trajets compris entre 20 et 30 km, la Région verse au conducteur une aide calculée sur la base de 0.1€ du km avec un maximum de 2 €, déduction faite du prix demandé au passager*
 - Le passager lui débourse le prix fixé par le conducteur et profite en partie du rabattement de 2€ offert par la Région.
 - Via des applications partenaires : Klaxit, Mobicoop, Blablacar Daily, Atchoum et Karos
 - La Région verse un montant aux opérateurs au titre de la commission par trajet éligible
 - Pour les 50 000 premiers trajets éligibles réalisés, le montant de la rémunération est de 0.50 € HT par Trajet Passager
 - A partir du 50 001ème trajet éligible réalisé, le montant de la rémunération est de 0.40 € HT par Trajet Passager.
 - Budget : 300 000 € en 2024
- La Rochelle Agglo :
 - Depuis avril 2023
 - La collectivité rémunère chaque conducteur de 1 à 2 € par trajet et par passager (1€ si le trajet est compris entre 5 et 10km, entre 1 et 2€ si le trajet est compris entre 10 et 20 km et 2€ au-delà de 20km)
 - Le trajet doit être proposé via Blablacar Daily
 - Campagne d'incitation financière co-financée à hauteur de 138 186 € euros grâce au fonds vert
- Brionnais Sud Bourgogne
 - A partir du 26/08/2024
 - Via l'application Blablacar Daily
 - Le conducteur profite de 2€ par passager et par trajet
 - Le passager débourse 0,5€ pour son trajet de 2 à 80km



Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables



Contexte et constat

Le territoire de la CABA est divisé en quatre vallées qui rend la pratique du vélo difficile (dénivelé). Le manque d'aménagements continus et peu sécuritaires sur l'ensemble du territoire, accentue les difficultés de la pratique cyclable. Au cours du diagnostic et de la concertation, établir un document structurant toutes les actions en faveur du vélo s'est révélée comme une nécessité.

Objectifs

- Structurer dans un document cadre l'ensemble des actions en faveur du vélo.
- Proposer une offre cyclable pertinente à l'échelle de la CABA et enclencher les actions en faveur de ce report modal.

Description de l'action

Pour structurer l'ensemble des actions en faveur des modes actifs, notamment du vélo, il est nécessaire à l'échelle de la collectivité de réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables. Il affine les besoins identifiés dans le cadre du Schéma Communautaire des Mobilités et précise les modalités de mise en œuvre des infrastructures.

Il doit permettre de :

- Aménager des pénétrantes cyclables – Itinéraires d'intérêt communautaire sur la première couronne aurillacoise – La carte ci-après définit les itinéraires à travailler à cette échelle, ils sont issus des réflexions portées par Vélo-Cité 15 et des besoins ressortis lors de la concertation du Schéma Communautaire des Mobilités. Les itinéraires communaux sont à réfléchir au cours d'un travail de concertation entre élus et citoyens.
- Faciliter la pratique du vélo au sein des communes via la réglementation de la voirie
- Relier les points multimodaux au centre-ville d'Aurillac
- Déployer des stationnements vélos pertinents à proximité des lieux d'intérêt :

- Les consignes sécurisées au droit des lieux où le temps de stationnement est de longue durée
- Les box vélos avec cadenas au droit des lieux où le temps de stationnement est de moyenne à longue durée
- Les arceaux vélo au droit des lieux où le temps de stationnement est de courte durée
- Jalonner les lieux remarquables et d'intérêt communautaire
- Poursuivre la dynamique des boucles cyclo-touristiques
- Manager la mobilité des scolaires par le vélo et la marche à pied
- Etudier la création d'un service de vélo en libre-service avec à minima l'équipement de 15 stations de 3 à 7 vélos (P+R, Points multimodaux, Aurillac et Arpajon-sur-Cère).
- Mettre en œuvre les petits équipements vélo en lien avec les déplacements du quotidien et touristique.

Le schéma directeur des infrastructures cyclables doit être concerté, notamment avec Vélo-Cité 15 (association porteuse du sujet vélo comme transport du quotidien) et les habitants. Une communication forte autour du projet est attendue.

Ce schéma doit également définir la méthode de communication autour de la pratique du vélo, notamment de l'implication dans l'évènement « Mai à Vélo ».

Échéance

Janvier 2025 – Rédaction du cahier des charges pour lancer l'appel d'offres
3^{ème} trimestre 2025 – Notification et début de la mission
Janvier 2027 – Réalisation des premières actions et des premiers itinéraires

Public(s) cible(s)

Tout public

Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables

Partie(s) prenante(s)

- CABA – Porteur du schéma directeur des infrastructures
- Vélo-Cité 15 – Association vélo référente
- Habitants, établissements scolaires, entreprises – Concertation
- Commune – Compétence voirie

Moyens à mobiliser

- Etude du schéma directeur : 35 000 à 40 000 €
- Jalonnement : prévoir une enveloppe financière entre 30 000 à 50 000 €
- Animation : 5 000 à 20 000 €
- Coût d'investissement d'un service de location (achat VAE + accessoires) : entre 1 500 et 1 900 €TTC/vélo
- Coût de fonctionnement (gestion de la flotte (masse salariale, local...)) entre 15 000 à 40 000 € annuel en fonction du mode de gestion et du nombre de vélos
- Station de réparation entre 500 € pour une borne d'outillage simple et 7 000 € pour une station complète avec mobilier urbain, 1 500 € pour une station de gonflage

Dispositifs financiers : appel à projet AVELO 3, CD15, Alvéole+...

Indicateurs de suivi de l'action

- Nombre de kilomètres d'aménagement créés
- Nombre de vélos en libre-service



Le programme Moby aide les collectivités locales et les établissements scolaires à renforcer l'écomobilité scolaire. Il permet pour les collectivités d'avoir accès à un chargé de mission mobilité qui accompagne la collectivité et le comité Moby. Il fournit un kit « clé en main » (fiches Outils et Actions) qui permet au comité Moby d'avoir les connaissances nécessaires pour décider collectivement des actions à mettre en place et suivre leur réalisation.



à vélo

Programme piloté par le Ministère de l'Education nationale, il permet aux jeunes de 6 à 11 ans d'apprendre et de devenir autonome à vélo en 10 heures, avant leur entrée au collège. Le gouvernement poursuit son action avec le programme « Génération Vélo » pour former les intervenants.

Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables

Les vélos en libre-service – Exemples nationaux – Prestataire Green On :



Ville de Domfront :

- Nombre de vélos : 10
- Nombre de stations : 1
- Coût : 12000€ HT soit 14400€ TTC pour 6 mois
- Porteur du projet : Ville de Domfront-en-Poirais



CC Aunis Atlantique :

- Nombre de vélos : 40
- Nombre de stations : 4
- Coût : 180 300€ pour 2 ans
- Subventions : 41 600€ du Plan d'Investissement Avenir Jeunesse ; 25738€ de la Région ; 27500€ de la Contribution Vie Etudiante et Campus



CC de la Vallée de l'Homme :

- Nombre de vélos : 18
- Nombre de stations : 4
- Coût : 128 000€
- Subventions : 80% par des fonds Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV)

Prestataire Ecovélo :



Grand Bourg Agglo :

- Nombre de vélos : 170
- Nombre de stations : 41
- Gestionnaire : Kéolis



Ville de Reims :

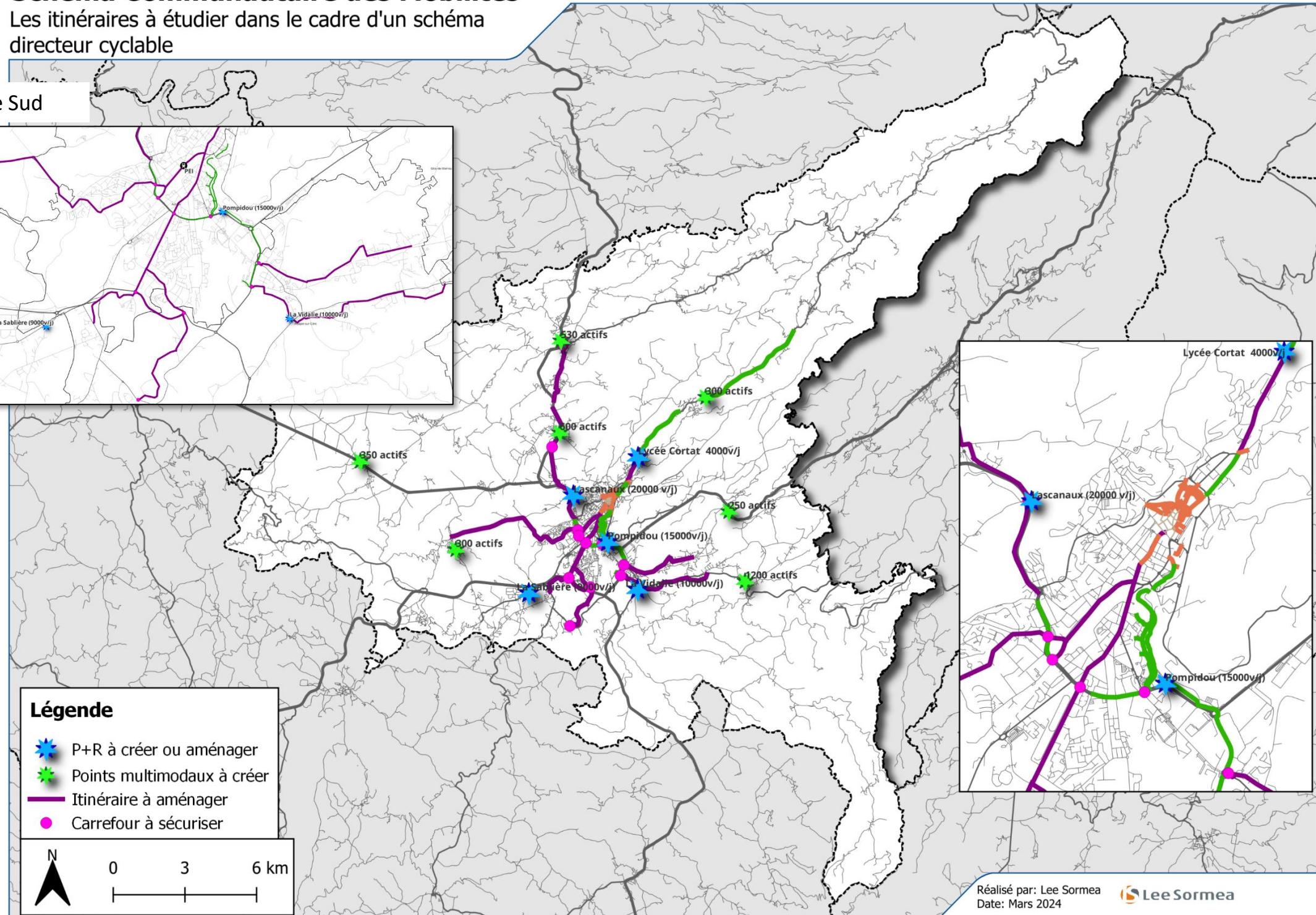
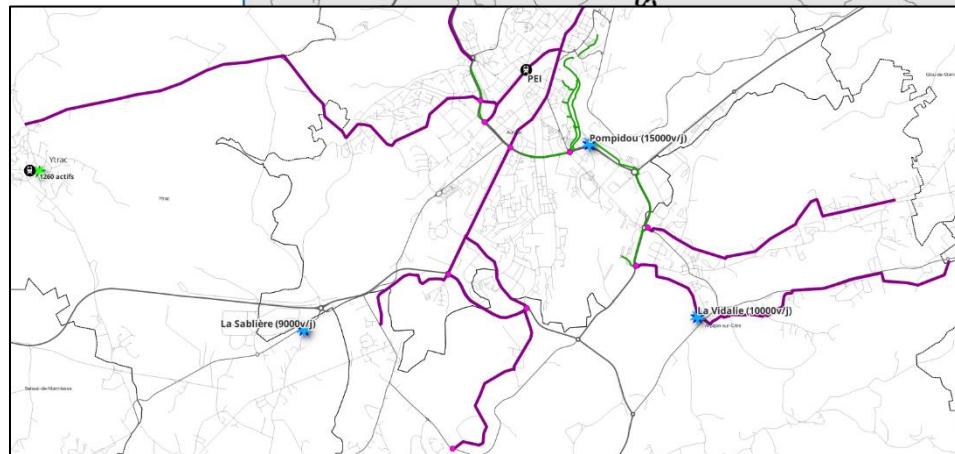
- Nombre de vélos : 220
- Nombre de stations : 64
- Gestionnaire : Champagne Parc Auto.
- Estimation du coût 600 000€ (vélos et station)

Action 3.3 - Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables

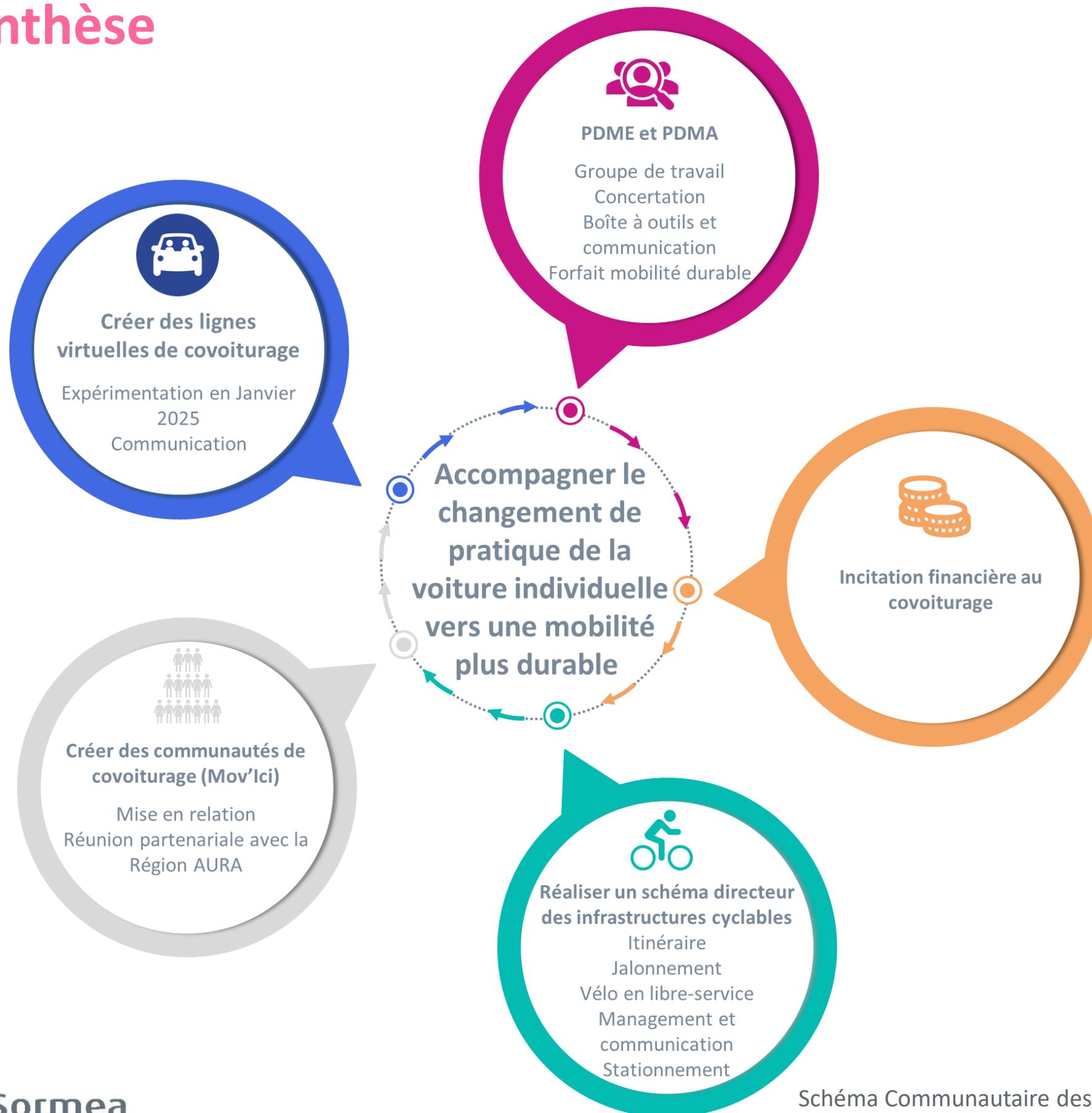
Schéma Communautaire des Mobilités

Les itinéraires à étudier dans le cadre d'un schéma directeur cyclable

Zoom – Frange Sud



Synthèse



Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025				2026				2027				.. 2035	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Financier	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4									
Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable																						
3.1 Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilité Durable	- Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leur représentants	15 k€ - Support et ETP												15 à 30 k€ et ETP	X				X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
	- Etablir le PDMA de l'entité CABA														X						CABA	
	- Promouvoir le forfait mobilité durable														X				X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
	- Développer des campagnes de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises	15 k€ - Support et ETP													X	X			X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
3.2 Communiquer autour du covoiturage et de la place de communauté par bassin	- Créer des communautés par bassin de vie ou par entreprise en lien avec les PDMIE	ETP												5 à 30 k€ et ETP	X	X			X	Application Mov'Ici	CABA	
	- Créer des lignes virtuelles de covoiturage	20k€ - Etude - Expérimentation territoire pilote																				
	- Etudier la mise en œuvre d'une incitation financière au covoiturage	25 k€/an + ETP													X						CABA	
	- Animer annuellement des événements covoiturage lors de la semaine de la mobilité	15 k€/an + ETP													X						CABA	
3.3 Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables		40 k€ - Etudes												40k€	X	X	Appel à projets AVELO3	X	X	Associations vélos STABUS CD15 Région AURA	CABA/Communes	
		Mise en œuvre du schéma, investissement à prévoir et affiner : <ul style="list-style-type: none"> • Vélo libre-service : 100 k€/an • Aménagement : M€ • Jalonnement : 40 k€ • Petits équipements : 100 k€ 																				

ORIENTATION 4 - ACCOMPAGNER LE CHANGEMENT DE PRATIQUE DE LA VOITURE INDIVIDUELLE VERS UNE MOBILITÉ PLUS DURABLE

- Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire
- Action 4.2 - Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD15
- Synthèse

Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire

Contexte et constat

Une ligne ferroviaire traverse le territoire avec des liaisons directes vers Toulouse ou Clermont-Ferrand, mais qui reste peu performante pour le déplacement du quotidien, notamment des actifs.

Un plan paysage a été commandé par l'Etat suite au réaménagement de la RN122. Il représente une opportunité à saisir pour l'amélioration de la desserte ferroviaire et de ses potentiels nouveaux usages.

Objectifs

- Améliorer la desserte pendulaire/scolaire du territoire en train

Description de l'action

Améliorer de la desserte ferroviaire :

- Prévoir un temps d'échange entre les collectivités Cère-et-Goul-en-Carladès et Châtaigneraie-Catalienne, également traversées par la ligne ferrée, pour discuter des adaptations nécessaires d'horaires et de fréquence de la ligne.
- Être force de proposition auprès de la Région pour améliorer la desserte des territoires de manière concertée. La formalisation d'un document présentant les adaptations est nécessaire.
- Clarifier la desserte à destination de Clermont-Ferrand, autrement qu'en bus pour faciliter les trajets Train+Vélo et en capacité suffisante pour accueillir l'ensemble des voyageurs.
- Travailler la cohérence des horaires pour les différents publics à destination de Clermont-Ferrand et à une échelle plus locale. Voir tableau ci-après.
- Se saisir de l'opportunité du Plan Paysage piloté par l'état dans le cadre du projet de contournement de la RN122, notamment pour accompagner la desserte des gares par les modes doux.

Engager une réflexion avec les collectivités Cère-et-Goul-en-Carladès et Châtaigneraie-Catalienne sur les intérêts d'étudier et d'expérimenter un projet de navettes train-tram entre Vic-sur-Cère <-> Aurillac <-> Maurs et associer les parties prenantes pour partager ce projet

Il s'agit aujourd'hui de projet au stade expérimental. Les coûts d'investissements et de fonctionnement ne sont pas connus.

Le territoire de la CABA et de ses EPCI voisins se prête totalement à ce type de projet. L'opportunité de territoire test est à approfondir avec les parties prenantes.

Les différents projets de navettes sont expliqués dans la suite du document.

- **Navette DRAISY – SNCF (projet le plus adapté au territoire)**
- Navette Flexy – SNCF
- Navette TELLi – SNCF
- Ecotrain – IMT Albi-Carmaux

Échéance – Actions de plus long terme

2025 – Mise en place du séminaire mobilité avec les acteurs concernés

Prochaine DSP de la Région – Ajustement des dessertes

2035 – Expérimentation des navettes train-tram

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

- Région AURA : chef de file des mobilités
- SNCF : déléataire du service ferroviaire pour la Région
- EPCI voisins et CABA : discussion partenariale

Moyens à mobiliser

- Chargé(e) de mission mobilité

Indicateurs de suivi de l'action

- Taux de remplacement des TER par des Cars
- Taux d'utilisation des gares et des TER
- Nombre d'ouverture d'horaires
- Report modal vers le TC

Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire

Grille actuelle et projetée de la desserte ferroviaire : ligne Toulouse <-> Figeac <-> Aurillac

Le sens Aurillac <-> Figeac <-> Toulouse ne nécessite pas d'adaptation prioritaire de fréquence.

* Ne circule pas les jours fériés (sauf exception précisée dans le renvoi numéroté)	Lun à Sam*	Sam*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Sam*	Dim et Fêtes	Tous les jours	Sauf Ven	Ven*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Sam Dim Fêtes
		1							2			
	TER AURA	Car AURA	liO Train	TER AURA	liO Train	liO Train	liO Train	liO Train	liO Train	liO Train	liO Train	liO Train
Toulouse-Matabiau 🚆			6.53		8.57	8.57	13.03	17.01	17.01	18.11	19.09	19.09
Gragnague												
Montastruc-la-Conseillère												
Saint-Sulpice (Tarn) 🚆			7.23		9.18	9.18	13.24	17.23	17.23	18.32	19.30	19.30
Lisle-sur-Tarn			7.33		9.28	9.28	13.34	17.34	17.34	18.43	19.41	19.41
Gaillac			7.42		9.37	9.37	13.41	17.42	17.42	18.50	19.49	19.49
Tessonnières 🚆												
Cordes-Vindrac			8.01		10.00	10.00	14.00	18.00	18.00	19.09	20.07	20.07
Lexos			8.11		10.09	10.09	14.10	18.10	18.10	19.19	20.17	20.17
Laguépie			8.19		10.18	10.18	14.18	18.18	18.18	19.27	20.25	20.25
Najac TAD 🚆			8.28		10.28	10.27	14.28	18.28	18.28	19.37	20.35	20.35
Villefranche-de-Rouergue TAD 🚆			8.44		10.43	10.43	14.44	18.44	18.44	19.53	20.51	20.51
Salles-Courbatiès TAD 🚆			8.59		10.57	10.57	14.59	18.59	18.59	20.08	21.05	21.05
Capdenac TAD 🚆	5.51	8.15	9.15	8.19	11.12	11.12	15.14	19.14	19.14	20.23	21.21	21.21
Figeac 🚆	5.59	8.30	9.21	8.27	11.19	11.18	15.21	19.21	19.22	20.31	21.28	21.29
Bagnac	6.13	8.48		8.42	11.34		15.36		19.36	20.45		21.43
Mauris	6.20	8.56		8.49	11.41		15.43		19.43	20.52		21.50
Boisset-Cantal	6.35			9.04					19.58			
Le Rouget	6.46	9.18		9.18	12.05		19.09		20.09	21.17		22.15
Pers	6.52			9.24								
Lacapelle-Viescamp	6.59			9.31								
Ytrac	7.09			9.40								
Aurillac 🚆	7.16	9.50		9.46	12.29		16.32		20.32	21.40		22.38
Numéro de circulation	870200	31472	871202	870202	871214	871204	871206	871208	871210	871220	871212	871222

Adaptation de trois fréquences à prévoir pour desservir quotidiennement (jours ouvrés) Aurillac depuis Capdenac et Toulouse :

- 1 horaire en heure de pointe du matin avec une arrivée en gare d'Aurillac à 8h30 pour un départ de Capdenac aux alentours de 7h.
- 2 horaires en heure de pointe du soir avec une arrivée en gare d'Aurillac à 17h30 et 18h45 pour un départ de Capdenac aux alentours de 16h et 17h.

Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire

Grille actuelle et projetée de la desserte ferroviaire : ligne Aurillac <-> Clermont-Ferrand

3 adaptations de fréquences (en rouge sur le tableau ci-contre) sont à prévoir pour desservir quotidiennement (jours ouvrés) Clermont-Ferrand et Vic-sur-Cère depuis Aurillac :

- 2 horaires en heure de pointe du matin avec un départ en gare d'Aurillac **aux alentours 6h30 et de 8h** pour une arrivée à Clermont-Ferrand aux alentours de 9h pour la première modification d'horaire et 9h à Murat pour la seconde modification.
- 1 horaire en heure de pointe du soir avec un départ en gare d'Aurillac à 18h15 pour une arrivée.

AURILLAC	05.51	07.13			07.15	08.00	09.50	09.47	10.22	10.27	12.29	13.30			16.33	17.42	19.19	19.51	20.32	21.40	22.40
Vic-sur-Cère	06.04	07.38				08.25			10.36	10.41		13.44			16.47	17.56	19.33	20.05			
Le Lioran	06.22	08.00				08.45			10.53	10.59		14.02			17.08	18.14	19.51	20.24			
Murat	06.33	08.12				09.00			11.05	11.10		14.13			17.19	18.29	20.03	20.34			
BÉZIERS															09.33						
Neussargues	06.42	08.27							11.14	11.19		14.22	14.36	14.36	17.30	18.39	20.13	20.43			
BÉZIERS															19.30						
Massiac-Blesle	07.06	08.58							11.40	11.43					14.58	17.58	19.01	20.34	21.07		
ARVANT	07.26	09.14	9.29						11.59	12.03					15.17	18.17	19.20	20.54	21.28		
Brassac-les-Mines (SNCF)	07.31		9.34						12.05	12.08					15.23	18.23	19.26	20.59	21.33		
Issoire (SNCF)	07.46		9.49						12.18	12.21					15.36	18.36	19.39	21.12	21.46		
Clermont-La Pardieu (A)	08.13		0.13						12.41	12.43					18.58	20.01	21.34	22.10			
CLERMONT-FERRAND	08.19		0.19						12.46	12.49					16.02	19.04	20.08	21.43	22.15		

Grille actuelle et projetée de la desserte ferroviaire : ligne Clermont-Ferrand <-> Aurillac

3 adaptations de fréquences (en rouge sur le tableau ci-contre) sont à prévoir pour desservir quotidiennement (jours ouvrés) Clermont-Ferrand et Vic-sur-Cère depuis Aurillac :

- 1 horaire en heure de pointe du matin avec une arrivée en gare d'Aurillac à 9h10 pour un départ de Clermont-Ferrand aux alentours de 6h.
- 2 horaires en heure de pointe du soir avec une arrivée en gare d'Aurillac à 18h et 19h pour un départ de Arvant et de Clermont-Ferrand aux alentours de 16h et 17h.

	*sauf jours fériés																										
	Lun à Sam*	Lun à Ven*	Lun à Ven*	Lun à Sam*	Sam	Sam	Tous les jours	Ven*	Ven*	Sauf les Ven	Tous les jours	Lun à Ven*	Dim et Fêtes	Lun à Sam	Ven*	Sam	Dim et Fêtes	Lun à Ven*	Ven*	Dim							
	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	INTERCITÉS	INTERCITÉS	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	TER	
CLERMONT-FERRAND	05.42				07.35		10.34	10.33		12.51							16.47	17.48	7.57	18.42			19.58	20.12	21.23	21.38	
Clermont-La Pardieu	05.46				07.39		10.38	10.37		12.55							16.51	17.52	8.01	18.46			20.02	20.16	21.27	21.42	
Issoire (SNCF)	06.10				08.03		11.01	11.01		13.16							17.15	18.15	8.24	19.10			20.26	20.39	21.50	22.06	
Brassac-les-Mines (SNCF)	06.23				08.16		11.14			13.30							17.29	18.31	8.38	19.23			20.40	20.53	22.04	22.19	
ARVANT	06.28	6.36			08.21	08.26	11.20	11.18		13.36							17.35	18.37	8.43	19.29			20.46	20.59	22.09	22.25	
Massiac-Blesle		6.52			08.42	11.41	11.39			13.56							17.56	19.02	9.03	19.49			21.06	21.19	22.29	22.45	
BÉZIERS									09.33																		
Neussargues		7.23			09.13	12.03	12.03	14.27	14.36	14.48		16.08					18.18	19.25	9.25	20.14			21.28	21.40	22.53	23.07	
BÉZIERS									19.30																		
Murat		7.38			09.28	12.13	12.13			14.57		16.17					18.27	19.34	9.34	20.23			21.15	21.37	21.49	23.02	23.15
Le Lioran		7.50			09.40	12.26	12.26			15.09		16.29					18.39	19.52	9.45	20.35			21.30	21.49	22.01	23.14	23.27
Vic-sur-Cère		8.12			10.02	12.42	12.42			15.25		16.48					18.55	20.08	0.06	20.51			21.50	22.05	22.18	23.30	23.43
AURILLAC	06.4	0.37	08.49		10.27	12.56	12.56			15.38	16.51	17.01	18.30	18.3			19.08	20.21	0.19	21.05	21.17	22.15	22.21	22.33	23.43	23.57	

Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire

La Navette DRAISY - « train des campagnes » :



Navette DRAISY - ©SNCF

En complément du projet TELLi et des dispositifs TER existants, la SNCF développe le projet DRAISY. Il s'agit d'un train très léger et moins capacitaine qui vient renforcer et redynamiser les lignes existantes. Ce projet, complémentaire à l'offre TER, est financé par le gouvernement dans le cadre de France 2030 opéré par l'Ademe.

Les points clés du projet :

- 80 places dont 30 assises
- 100% électrique
- Embarquement vélos et micro-fret possible
- 2025 : essais sur une plateforme roulante utilisée pour mettre au point certaines briques technologiques du mobile et sa solution de recharge
- 2026 : circulation sur une ligne de démonstration, en Moselle, du système DRAISY
- 2027-2028 : mise sur le marché



Projet aujourd'hui le plus abouti pour un territoire comme le Cantal entre la CC Cère-et-Goul-en-Carladès et la CABA.

Action 4.1 - Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire

La Navette Flexy :



Navette FLEXY - ©SNCF

- Solution de navette électrique qui se déplace sur rail et sur route pilotée par la SNCF et un consortium
- Lignes ou tronçons de lignes de 30 km comptant au moins 5 gares et un potentiel moyen de 300 à 500 voyageurs quotidiens
- Autonomie de 200 km et capacité de 13 voyageurs
- Spécifié sur des lignes non exploitées
- Soutenu par les régions Bretagne et Bourgogne-Franche-Comté

La Navette TEELi :



- Projet constitué autour d'un consortium de 11 partenaires, porté et coordonné par la SNCF.
- 2029 – date objectif de lancement de TELLi
- 80 places assises
- Expérimentation dès 2025

La Navette ECOTRAIN :



Navette ECOTRAIN - ©imt-mines-albi.fr

- Projet de navette ferroviaire autonome, adaptée aux lignes de moyenne longueur (50km).
- Soutenu par l'ADEME et France Relance 2030, et en partenariat avec les établissements d'enseignement et de recherche de l'IMT Albi-Carmaux et de l'UTC, et de 4 industriels du secteur.
- Un projet qui court de 2023 à 2027 et dont un premier prototype devrait être testé sur un tronçon de 10 km à Albi dès 2025.
- Matériel pour les voyageurs (30 places) et l'autre pour le micro-fret

Action 4.2 - Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD15

Contexte et constat

La CABA, dont la ville centre est la préfecture départementale du Cantal, se voit conférer un rayonnement au-delà de ses frontières territoriales. L'opportunité de mise en œuvre d'outils et de services mobilité nécessite alors, de les réfléchir à une échelle multi partenariale pour aboutir à une synergie de la mobilité entre tous les acteurs.

Objectifs

- Développer de manière vertueuse les déplacements à l'échelle du SCoT BACC.

Description de l'action

La coordination des services de mobilités permettrait la simplification de la mise en œuvre des outils, des moyens et des services, avec l'abolissement des frontières administratives des AOM locales d'aujourd'hui et le dialogue à une même échelle de territoire entre les associations porteuses de projets en lien proche ou éloigné de la question de la mobilité (AFAPCA, association d'employeurs, associations vélo...) et l'AOM.

Cette action se décompose en plusieurs étapes :

1. Création d'un groupe de travail à l'échelle des EPCI du SCoT BACC sur les besoins en mobilité
2. Identification commune et formalisation des besoins d'évolution de l'offre régionale entre EPCI voisins et le comité de la mobilité d'Auvergne
3. Se concerter sur les actions mobilités à mener en collaboration pour créer une synergie et une cohérence des offres de mobilités pour lier les EPCI, notamment à destination d'Aurillac, pôle majeur d'emplois du Cantal : TAD, tarifs des solutions de transport alternatives à la voiture individuelle, partage des expériences locales...
4. Négociation avec les acteurs compétents

Échéance

2025 – Création du groupe de travail

Public(s) cible(s)

Tout public

Partie(s) prenante(s)

- EPCI voisins et CABA - discussion partenariale
- SCoT BACC - discussion partenariale
- Comité de la mobilité d'Auvergne – Région AURA - chef de file des mobilités
- SNCF - délégataire du service ferroviaire pour la Région
- CD15 – cellule mobilité
- Transporteur - discussion partenariale

Moyens à mobiliser

Chargée de mission mobilités

Indicateurs de suivi de l'action

- Actions mobilités communes mises en place à l'échelle des trois EPCI
- Report modal vers le TC

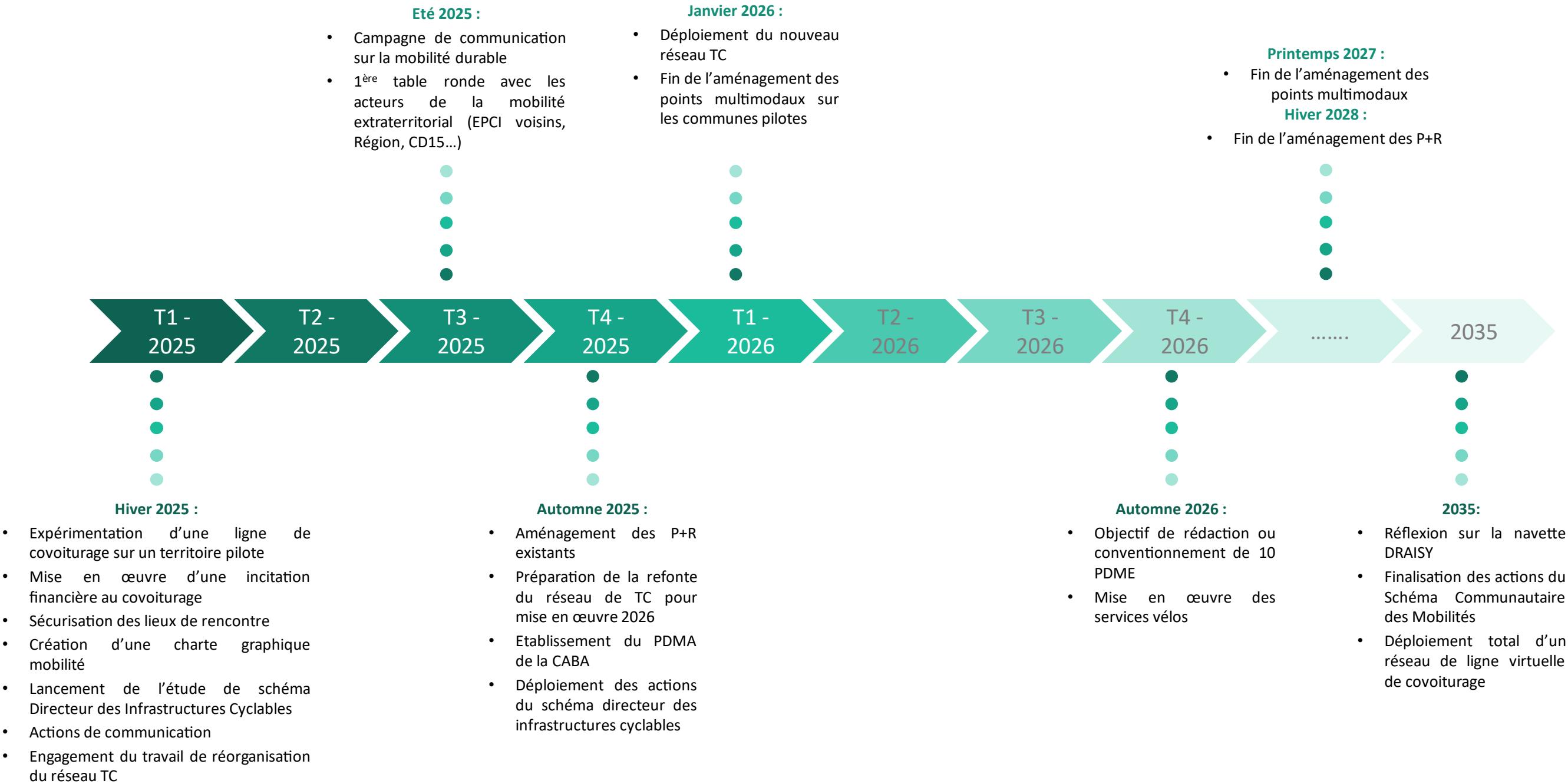
Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025				2026				2027				.. 2035	Echelle de coût	Rôle de la CABA						
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4			Pilotage	Coordination	Financier	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
Orientation 4 - Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la région																						
4.1	Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire	- Améliorer la desserte ferroviaire																				
		- Engager une réflexion avec les collectivités Cère et Goul en Carladès et Châtaigneraie Cantalienne sur les intérêts d'étudier et d'expérimenter un projet de navettes train tram entre Vic sur Cère <=> Aurillac <=> Maurs et associer les parties prenantes pour partager ce projet																				
4.2	Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD 15																					

SYNTHÈSE DU PLAN D' ACTIONS

- Carte de synthèse de l'ensemble de l'offre de mobilité
- Programmation des actions

Programmation des actions



Programmation des actions



Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025					2026				2027				2028	... 2035	Echelle de coût	Rôle de la CABA						
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1				Pilotage	Coordination	Financier	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
Orientation 1 - Mailler le territoire de points d'intermodalité																								
1.1 Créer des parking relais (P+R) sur les 5 pénétrantes d'Aurillac	- Aménager des services sur les parkings existants pouvant faire office de P+R																50k€/parking hors aménagements existants	X	X	Fonds concours CABA à destination des communes	X	X	STABUS	CABA / Communes d'Aurillac et Arpajon-sur-Cère
	- Créer et aménager 3 parkings sur les extérieurs d'Aurillac																200k€/parking	X	X		X	X	STABUS	CABA / Communes
	- Répertoire l'ensemble des P+R sur les applications de covoiturage																-	X				X	Application Mov'ici	CABA
1.2 Aménager des points multimodaux dans les communes de la première couronne aurillacoise																	30 à 100 k€/parking	X	X	Fonds concours CABA à destination des communes	X	X	CABA / STABUS / Communes	Communes / CABA
1.3 Mettre en place des lieux de rencontre mobilité au sein des villages les plus excentrés	- Sécuriser un lieu propice au covoiturage dans chacun des villages les plus excentrés et y animer la pratique																1 k€/communes + 50k€/an pour l'incitation financière	X	X			X	Communes	Communes CABA
	- Création d'une charte graphique et d'une signalétique propre aux actions mobilités de la CABA																15k€	X	X					CABA
Orientation 2 - Réorganiser l'offre de transport collectif																								
2.1 Questionner les lignes périurbaines et urbaines																	Enveloppe global TC : 7M€/an	X	X			X	Région AURA et Occitanie	Trans'Cab
2.2 Relier les points multimodaux à Aurillac en transport en communs																	Enveloppe global TC : 7M€/an	X	X			X	Région AURA et Occitanie	Trans'Cab

Programmation des actions



Rôle de la CABA

Actions	Sous-actions	2025				2026				2027				.. 2035	Echelle de coût	Pilotage	Coordination	Financier	Subventions mobilisables auprès de tiers	Action partenariale	Partenaires	MOA envisagée
		T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4									
Orientation 3 - Accompagner le changement de pratique de la voiture individuelle vers une mobilité plus durable																						
3.1 Encourager le développement des PDM(I)E et communiquer sur le Forfait Mobilité Durable	- Encourager la réalisation de Plans de Mobilités (Inter-)Employeurs auprès des entreprises ou des zones d'activités et de leur représentants	15 k€ - Support et ETP												15 à 30 k€ et ETP	X				X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
	- Etablir le PDMA de l'entité CABA														X							CABA
	- Promouvoir le forfait mobilité durable														X				X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
	- Développer des campagnes de communication sur la mobilité durable au sein des entreprises	15 k€ - Support et ETP													X	X			X	Collège 2 du comité des partenaires	CABA	
3.2 Communiquer autour du covoiturage et de la place de communauté par bassin	- Créer des communautés par bassin de vie ou par entreprise en lien avec les PDMIE	ETP												5 à 30 k€ et ETP	X	X			X	Application Mov'Ici	CABA	
	- Créer des lignes virtuelles de covoiturage	20k€ - Etude - Expérimentation territoire pilote				Poursuite du déploiement																
	- Etudier la mise en œuvre d'une incitation financière au covoiturage	25 k€/an + ETP													X							CABA
	- Animer annuellement des événements covoiturage lors de la semaine de la mobilité	15 k€/an + ETP													X							CABA
3.3 Réaliser un schéma directeur des infrastructures cyclables		40 k€ - Etudes				Mise en œuvre du schéma, investissement à prévoir et affiner : <ul style="list-style-type: none"> • Vélo libre-service : 100 k€/an • Aménagement : M€ • Jalonnement : 40 k€ • Petits équipements : 100 k€ 								40k€	X	X	Appel à projets AVELO3	X	X	Associations vélos STABUS CD15 Région AURA	CABA/Communes	
Orientation 4 - Conduire des actions partenariales à l'échelle du département et de la région																						
4.1 Travailler en lien avec les partenaires la desserte ferroviaire du territoire	- Améliorer la desserte ferroviaire													ETP	X	X			X	EPCI voisins	SNCF / Région AURA	
	- Engager une réflexion avec les collectivités Cère et Goul en Carladès et Châtaigneraie Cantalienne sur les intérêts d'étudier et d'expérimenter un projet de navettes train tram entre Vic sur Cère <=> Aurillac <=> Maurs et associer les parties prenantes pour partager ce projet													ETP		X			X	EPCI voisins	SNCF / Région AURA	
4.2 Coordonner les actions de mobilité avec les territoires voisins, à l'échelle du SCoT et du CD 15														ETP					X	SCoT BACC / EPCI voisins	CD15	

ANNEXES

- Annexe 1 - SCM CABA - CR Entretiens Partenaires
- Annexe 2 - SCM CABA - Ateliers de concertation 1
- Annexe 3 - SCM CABA - Ateliers de concertation 2
- Annexe 4 - SCM CABA - Carte mentale des Orientations Stratégiques
- Annexe 5 - SCM CABA - Synthèse des aménagements intermodaux
- Annexe 6 - SCM CABA - PPI