



## Commission n°2 Mobilité et transport scolaire

Mardi 23 février 2021

Salle des Conférences – Village d'entreprises  
Saint-Flour





# Présentation du schéma de mobilité

## ●●●● Présentation du schéma de mobilité

- Etude d'un schéma d'organisation de la mobilité et des services marchands et non marchands, commandée et confiée à deux bureaux d'études, en l'occurrence Tecurbis et Espélia ;
- Suivi assuré par un chargé de mission, agent de Saint-Flour Communauté, pendant une année.
- Mission terminée, avec l'aboutissement d'un schéma de mobilité.



# Schéma de mobilité Diagnostic



## Schéma de mobilité

Diagnostic

## Sommaire

01

Les  
caractéristiques  
territoriales

02

Etat des lieux  
de l'offre de  
mobilité



03

Focus sur le  
stationnement  
à Saint-Flour

04

Synthèse et  
enjeux

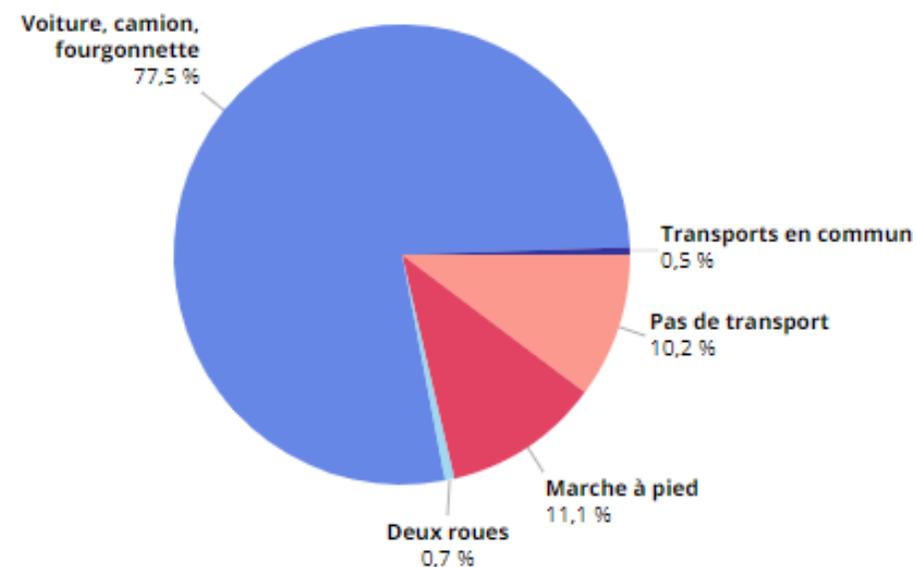
# 01

## Les caractéristiques territoriales

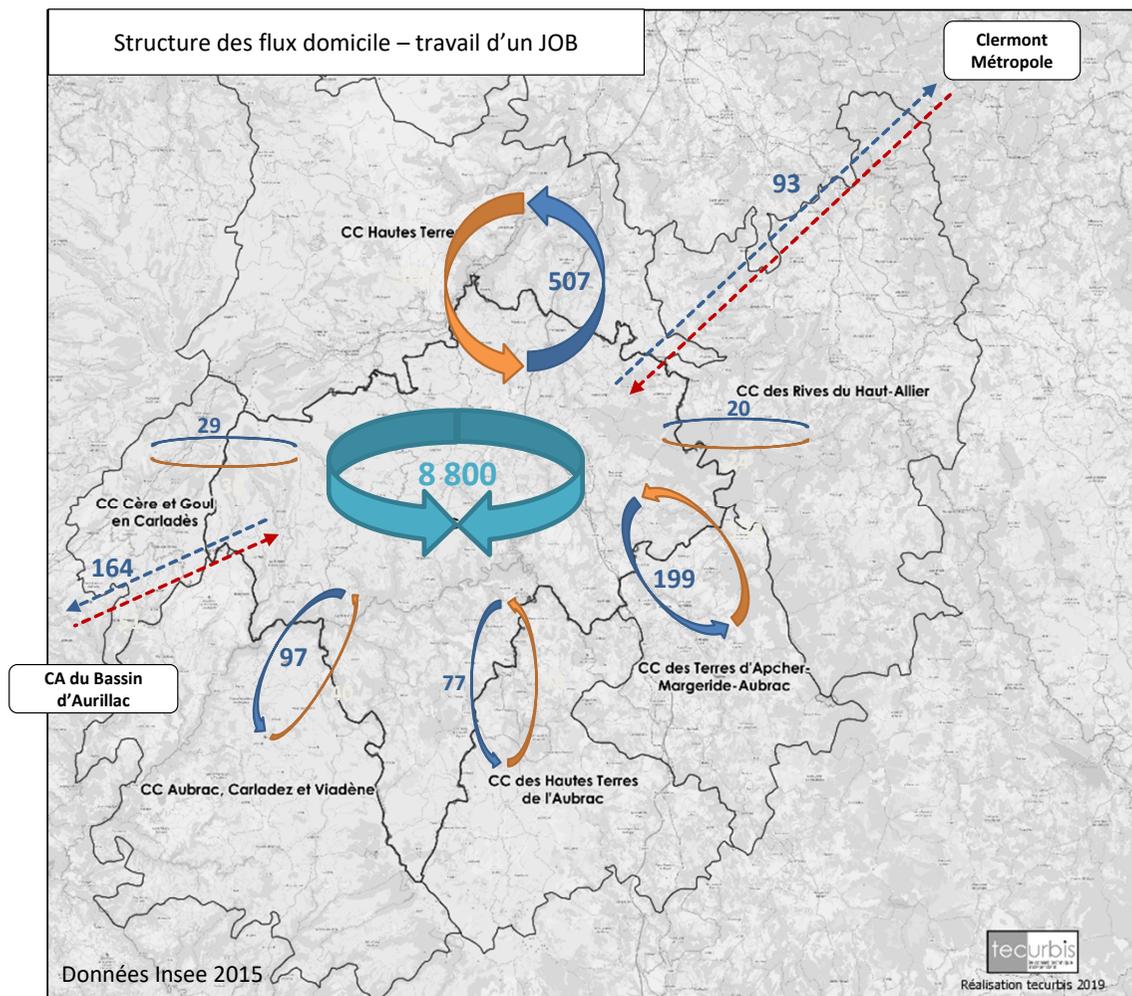


# Un territoire fortement motorisé

- En 2016, selon l'INSEE, **13 971 actifs** étaient comptabilisés ;
- **88,5% des ménages possèdent au moins une voiture** (+1,5 points / moyenne du département) ;
- Les habitants de SFC ont une utilisation relativement importante de la voiture particulière pour se rendre sur lieu de travail :
  - **77,5 % pour les véhicules personnels et deux roues**
  - 0,5 % pour les transports en commun
  - 11,1 % pour la marche à pied
  - Plus de 10% de la population ayant un emploi ne se déplace pas



# Les principaux usages de la mobilité « domicile-travail »



## • Les flux professionnels quotidiens :

- Des **flux internes** à Saint-Flour Communauté **prédominants**, avec Saint-Flour qui centralise la majorité des flux (qu'ils soient internes à la commune, ou d'échanges internes et externes à SFC) ;
- Un **lien important avec la CC Hautes Terres** (et en premier lieu Murat) et dans une moindre mesure avec la CC des Terres d'Apcher-Margeride-Aubrac ;
- Peu d'attractivité de la métropole Clermontoise
- Des flux limités avec la CA du Bassin d'Aurillac
- Les mobilités professionnelles quotidiennes, en lien avec les CC voisines, sont équilibrées, avec une particularité pour les échanges avec les CC Aubrac, Carladez et Viadène et Terres d'Apcher-Margeride-Aubrac, plutôt orientées vers l'extérieur du territoire.

# Les principaux usages de la mobilité « domicile-travail »

Destination des principaux flux entrants		
CC Aubrac, Carladez et Viadène	Paulhenc	26
	Pierrefort	8
	Chaudes-Aigues	5
CC Cère et Goul en Carladès	St-Flour	10
	Pierrefort	10
	Paulhenc	9
CC des Hautes Terres de l'Aubrac	St-Flour	40
	St-Urcize	14
	St-Georges	5
CC des Rives du Haut-Allier	St-Flour	5
	Ussel	5
	Roffiac	5
CC des Terres d'Apcher-Margeride-Aubrac	St-Flour	113
	Neuvéglise	10
	St-Georges	10
CC Hautes Terres	St-Flour	386
	Valuéjols	28
	Andélat	27

## • Les flux professionnels quotidiens :

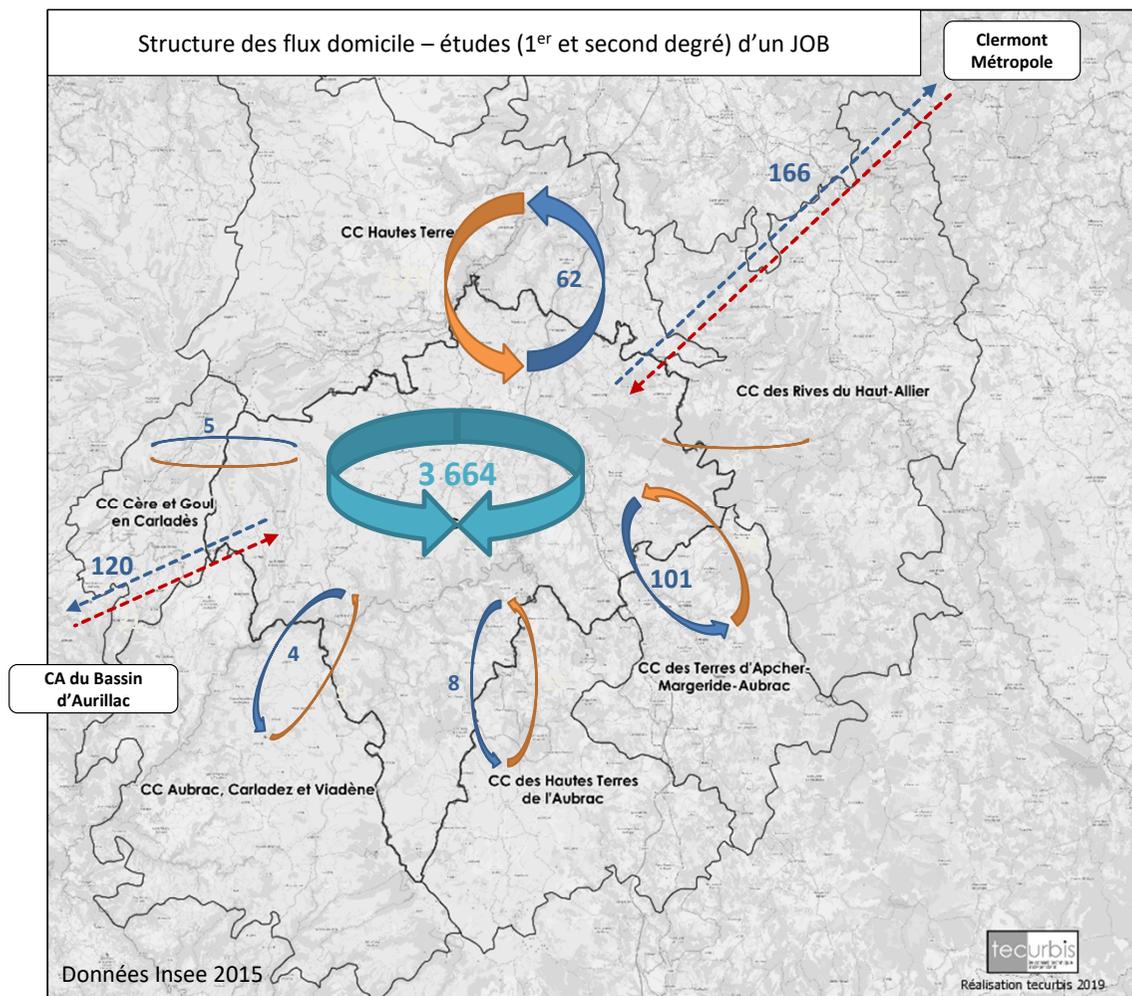
- 64% des flux provenant d'un EPCI voisin sont orientés vers la commune de Saint-Flour
- Des échanges principaux qui concernent surtout des territoires limitrophes, excepté pour St Flour qui reste attractif quel que soit l'EPCI hors CC Aubrac, Carladez et Viadène

# Les caractéristiques des flux internes à SFC

(données étude TC à St Flour - ITER)

- Sur les 10 principaux flux domicile-travail quotidiens, 7 concernent des **flux intra-communaux**
  - Des déplacements internes à SFC principalement orientés vers de l'intra-communal
- Les Flux internes à la commune de St Flour représentent la moitié du total des 10 principaux flux domicile-travail quotidiens (1 944 sur 3 789)
  - Prépondérance de St Flour dans le volume des flux internes au territoire
- Les principaux **flux d'échanges domicile-travail au sein du territoire intercommunal** concernent :
  - St-Georges <> St Flour : 246 dépl/jour
  - Neuvéglise-sur-Truyère <> St Flour : 200 dépl/jour
  - Villedieu <> St Flour : 146 dépl/jour
  - Des volumes d'échanges au sein de SFC relativement limités

# Les principaux usages de la mobilité « domicile-études »



## • Les flux scolaires quotidiens :

- Des **flux internes** à Saint-Flour Communauté **largement prédominants** ;
- Des **échanges faibles** avec les territoires voisins, **excepté avec** la CC Hautes Terres et dans une moindre mesure avec la CC Terres d'Apcher-Margeride-Aubrac ;
- Des flux limités avec la métropole Clermontoise et la CA du Bassin d'Aurillac
- Les mobilités scolaires quotidiennes, en lien avec les CC voisines, sont principalement orientées vers le territoire :
  - **180 flux sortants contre 395 flux entrants**

# Les principaux usages de la mobilité « domicile-études »

Destination des principaux flux entrants		
CC Aubrac, Carladez et Viadène	St-Flour	9
CC Cère et Goul en Carladès	St-Flour	5
CC des Hautes Terres de l'Aubrac	St-Flour	10
	St-Urcize	5
CC des Rives du Haut-Allier	St-Flour	8
CC des Terres d'Apcher-Margeride-Aubrac	St-Flour	34
CC Hautes Terres	St-Flour	285
	Anglards-de-S-Flour	10
	Viellepesse	10

## • Les flux scolaires quotidiens :

- 89% des flux scolaires quotidiens entrant sur le territoire de St-Flour Communauté sont orientés vers la commune de Saint-Flour

# Etudes de mobilité réalisées sur ou aux abords du territoire

- *Etude de faisabilité sur le développement du transport collectif à St-Flour – **2019 – Iter***
  - En cours de réalisation ; les premiers éléments démontrent :
    - La forte part des déplacements intra-communaux ;
    - La forte part modale de la voiture dans les déplacements et la dépendance à l'automobile ;
    - Que le réseau de bus est principalement utilisé pour des déplacements « occasionnels » ;
- *Schéma directeur Vélo – **2019 – Indiggo***
  - En cours de réalisation
- *Schéma de Cohérence Territoriale – **2019***
  - Des échanges à organiser avec les cabinets en charge des études en cours pour harmoniser le partage d'information (en cours)

●●●● Présentation du schéma de mobilité

**Etude sur les mobilités touristiques** en cours, par Indiggo,  
menée par l'Agence Locale de Tourisme (ALT) Massif cantalien,  
en collaboration avec l'Office de Tourisme Intercommunal  
(OTI) des Pays de Saint-Flour.

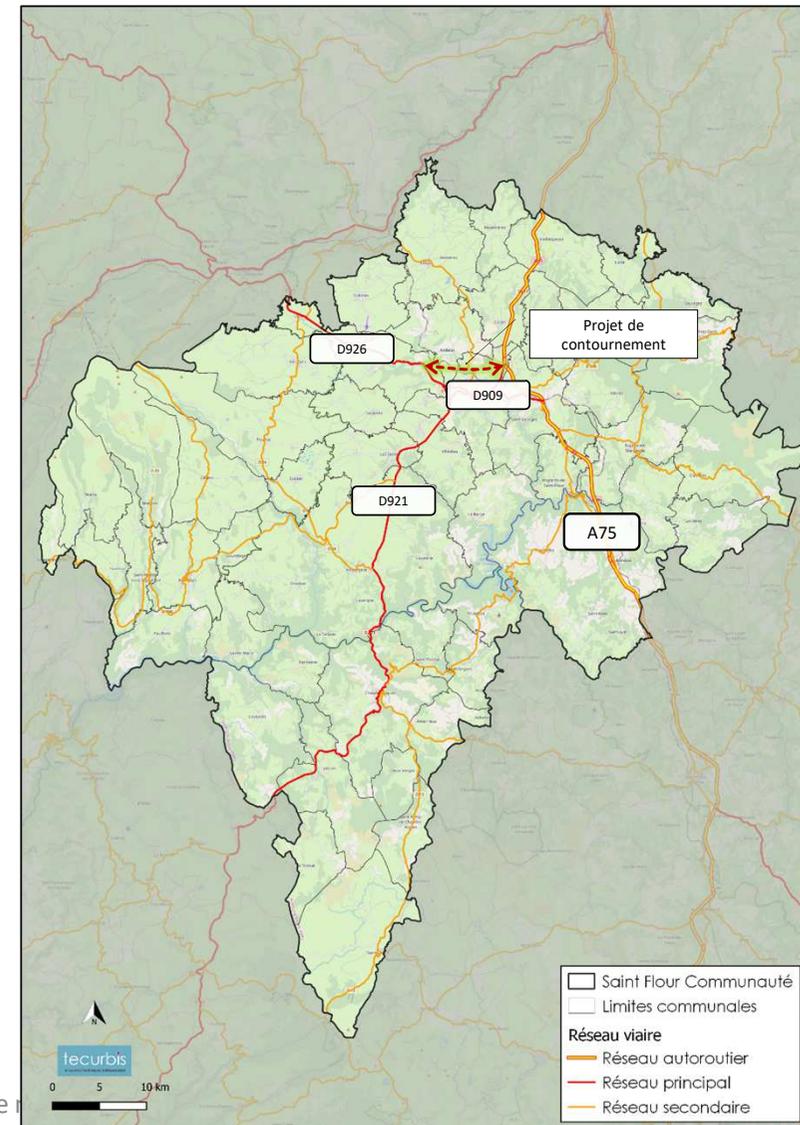


## 02

### Etat des lieux de l'offre de mobilité

## 2.1 Le réseau viaire

- Un réseau viaire structurant qui maille le territoire ;
- Des échangeurs autoroutiers à proximité de Saint-Flour Communauté ;
- Un réseau principal reliant Saint-Flour à :
  - Clermont-Ferrand via l'A75
  - Murat via la D926
  - Rodez via la D921
- Des voies principales avec un caractère très « routier » et peu adapté à l'usage des modes actifs

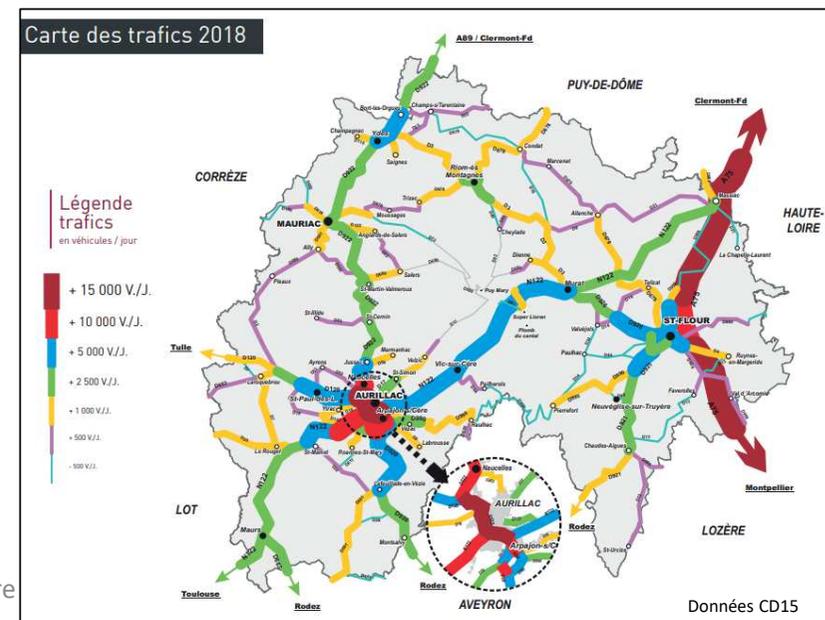


## 2.1 Le réseau viaire

- Des charges de trafic des voies structurantes comprises entre 1 000 et 5000 véhicules/jour hors réseau autoroutier
- Les pénétrantes de St-Flour concentrent la majorité des flux routiers
- Une circulation observée relativement fluide sur l'ensemble du territoire de la Communauté de Communes, excepté quelques remontées de file aux entrées de St-Flour et notamment :
  - Avenue du Dr Louis Mallet sur la D926 aux abords du Parking des allées ;
  - Rond-point de la place de la liberté, pour remonter sur la D909.
- Ces remontées de files devraient se réduire avec la mise en circulation de la rocade contournant St-Flour.



Photo du 11/09/2019 : Avenue du Dr Louis Mallet



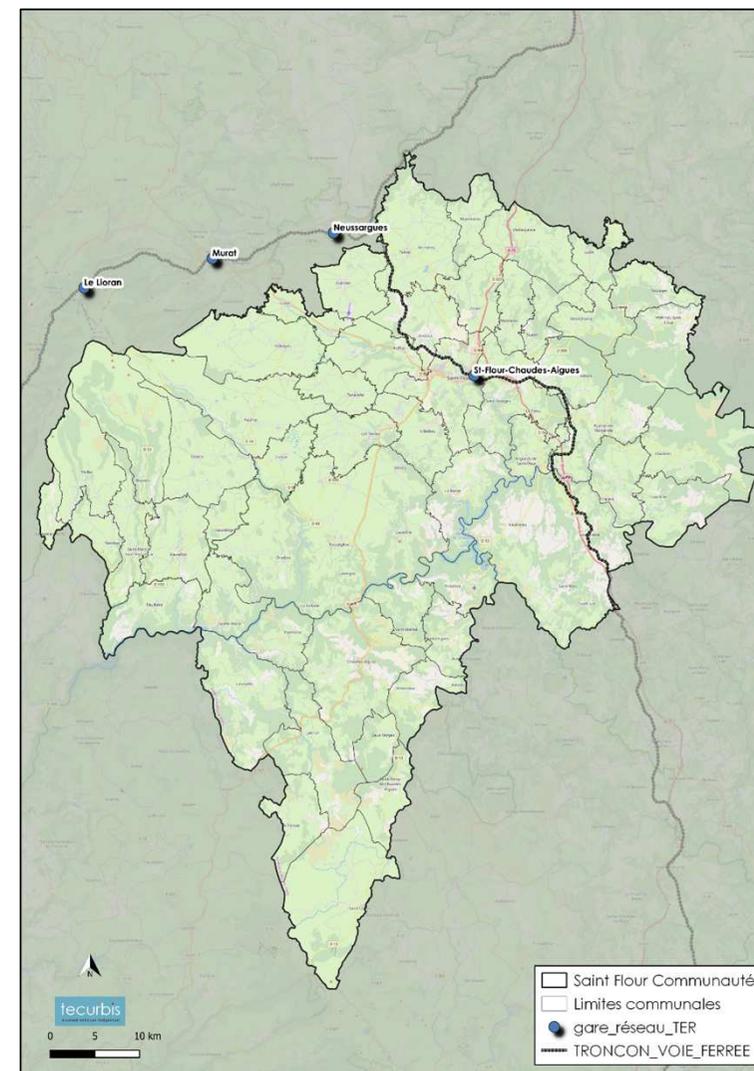
## 2.2 Le réseau ferroviaire

- La gare de Saint-Flour accueille exclusivement des cars TER SNCF ;
- Trois gares à proximité : Murat, Neussargues et Le Lioran ;
- L'offre Car TER à Saint Flour :
  - **Ligne 66**, reliant Aurillac à Le lioran, Murat puis Neussargues à raison de 13 AR/jour et permettant la **desserte de Saint-Flour** depuis Neussargues à raison de **5 AR/jour**
  - **Ligne 81**, reliant Clermont-Ferrand à Saint Flour, **avec changements**, à raison de **10 AR/jour**.
- Fréquentation des gares TER en 2017 :
  - **Saint-Flour** → 23 800 voyageurs (par cars)
  - **Murat** → 18 900 voyageurs
  - **Neussargues** → 13 800 voyageurs
  - **Le Lioran** → 23 000 voyageurs

→ Pas de ligne ferroviaire sur le territoire

→ Une offre TER peu attractive pour les flux pendulaires

Etat des lieux de l'offre mobilité



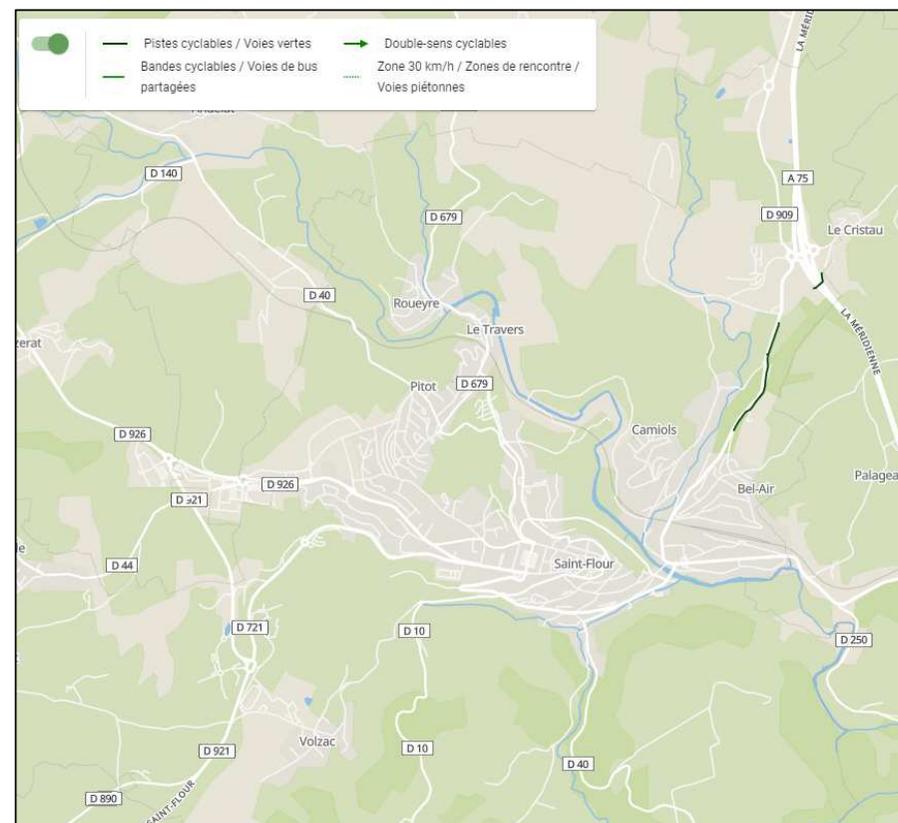
## 2.3 Les réseaux de transports en commun

- **Le réseau Cantal Lib :**
    - 5 lignes de rabattement a vocation principalement scolaire (lignes 107, 122, 123, 124 et 131)
    - Un ligne interurbaine permettant la liaison de Saint-Flour avec Aurillac à raison d'un AR/jour en période scolaire.
  - **Le réseau TAD Mouv'Pass :**
    - Un fonctionnement unique pour les 53 communes ;
    - 24 trajets maximum par an et par personne ;
    - Un fonctionnement du lundi au samedi ;
  - Le **transport scolaire** organisé par Saint-Flour Communauté :
    - 78 circuits pour 1 116 élèves utilisateurs ;
    - Organisé par secteurs géographiques et par tranche d'âge des élèves ;
  - Un **réseau urbain à Saint-Flour : Floribus**
    - 3 lignes internes à Saint-Flour ;
    - 53 000 voyageurs par an ;
    - Usage loisirs principal
    - Un niveau d'offre jugé insuffisant ou inadapté (enquête étude TC ITER)
- Un réseau principalement orienté « scolaire » et peu développé en direction des liaisons quotidiennes
- Des adaptations du réseau urbain en cours d'identification (étude TC en cours)



## 2.4 Le réseau cyclable

- Un réseau cyclable quasi inexistant sur le territoire de Saint-Flour Communauté ;
- Une seule piste cyclable sur le territoire, à St-Flour ;
- Un territoire à conquérir mais nécessitant pour se faire un plan d'aménagement important.
- Des interactions avec le schéma directeur vélo en cours de réalisation



Source : géovélo



# 05

## Synthèse et enjeux

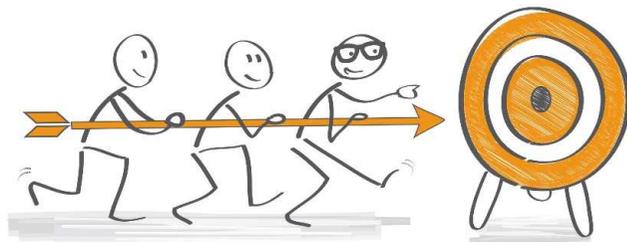
# Synthèse du diagnostic

- Un territoire à dominante rurale avec des volumes de flux peu importants :
  - Qui met en évidence **une mobilité de courte distance (échelle communale)**
  - Avec **des flux essentiellement tournés dans et avec St Flour ;**
  - Qui montre des échanges relatifs avec les collectivités voisines ;
  - Avec **des parts modales de la voiture majoritaires** (dépendance à cet usage)
- Un réseau routier développé et peu contraint, offrant des temps de parcours sans trop de contraintes ;
- Un **réseau TC peu développé** sur le territoire intercommunal et en échange, **avec des niveaux de service et des temps de parcours peu attractifs ;**
- Des aménagements **modes actifs très peu développés**, en raison de la typologie du réseau viaire et des contraintes géographiques, mais une demande de la population ;
- Une **très forte utilisation de l'automobile** qui engendre des difficultés d'accès et de stationnement à Saint-Flour ;
- Plusieurs études traitant de la mobilité en cours de réalisation, avec des synergies à conforter



# Schéma de mobilité

## Pistes d'évolution

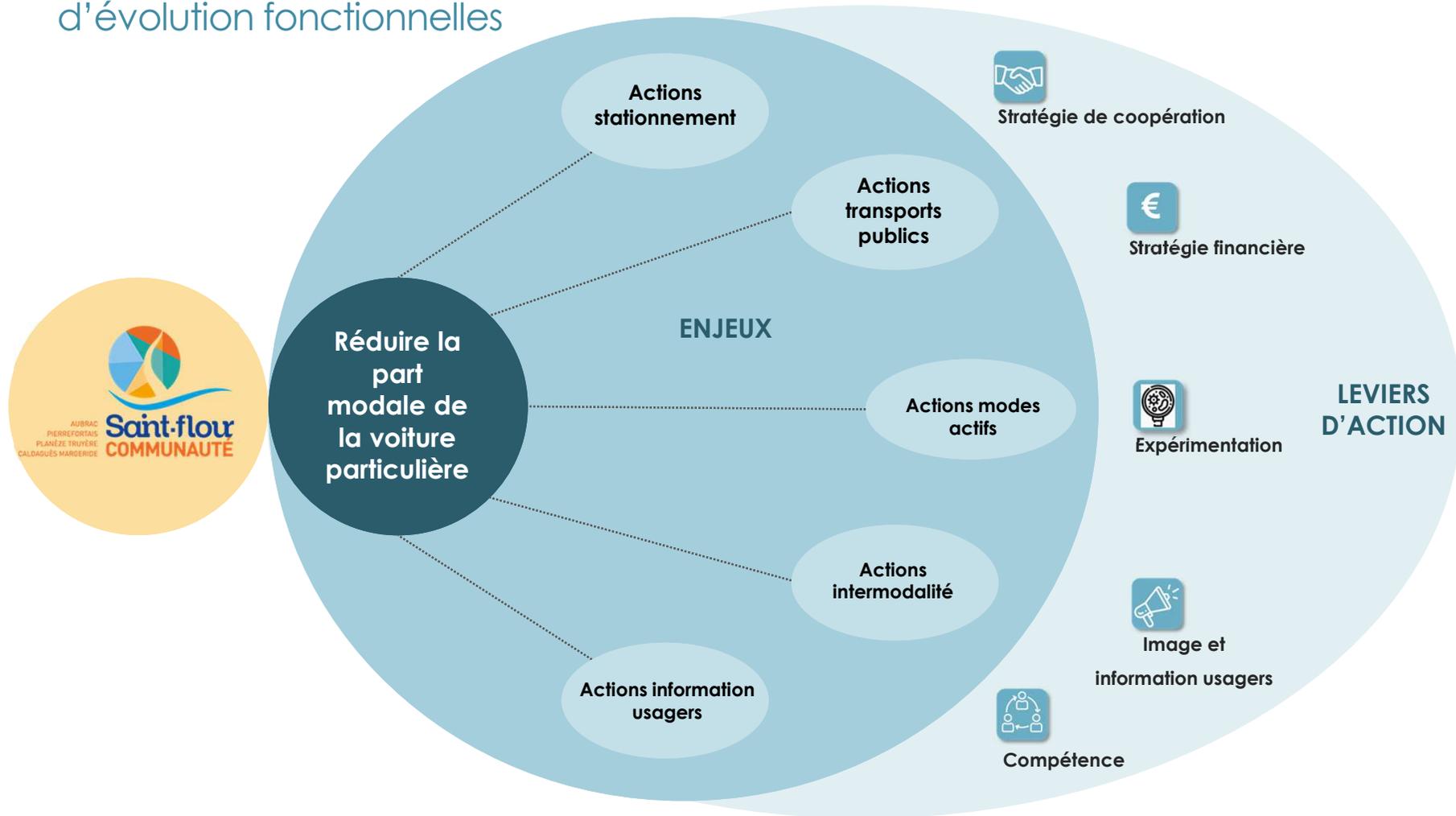


## 02

Des enjeux vers l'identification des pistes d'évolutions fonctionnelles

# Les enjeux

Ce vers quoi orienter les pistes d'évolution fonctionnelles



## Des priorité d'intervention pour y parvenir, à l'échelle communautaire et communale (ville-centre)



### Restructurer l'offre de stationnement,

**A l'échelle de SFC** > développer le rabattement vers une offre de covoiturage

**A l'échelle de St-Flour** > réorganiser la stratégie de stationnement dans le centre-ville de St-Flour



### S'appuyer sur un renforcement des lignes structurantes existantes et développer des services de maillage,

**A l'échelle de SFC** > adaptés aux réalités urbaines du territoire et répondant à des problématiques identifiées (promotion de l'existant - accompagnement des services marchands et non-marchands)

**A l'échelle de St-Flour** > améliorer la desserte urbaine de St-Flour (étude en parallèle)

**A l'échelle de l'Est Cantal** > inscrire l'offre ferroviaire existante dans une logique de rabattement supra-communautaire – accompagner la « sauvegarde » du ferroviaire de nouvelles fonctions support (évolution de la halte ferroviaire en pôle d'échanges multimodal)



### Inscrire SFC dans une logique plus globale de territoire vélo en identifiant et en aménageant des itinéraires à potentiel dans et vers l'extérieur



### Inscrire SFC dans une logique de territoire numérique par la création d'un support multimodal permettant d'orienter les usagers dans leur mobilité du quotidien / assurer le développement d'une mobilité plus vertueuse par l'intermédiaire d'actions de promotion et d'accompagnement



Ces axes de développement doivent permettre une meilleure desserte interne et d'échange du territoire et une amélioration des mobilités dans St-Flour, tout en s'inscrivant dans une logique de redynamisation de l'offre de service globale



Ces axes de développement doivent s'envisager comme **un ensemble de solutions à « expérimenter »**



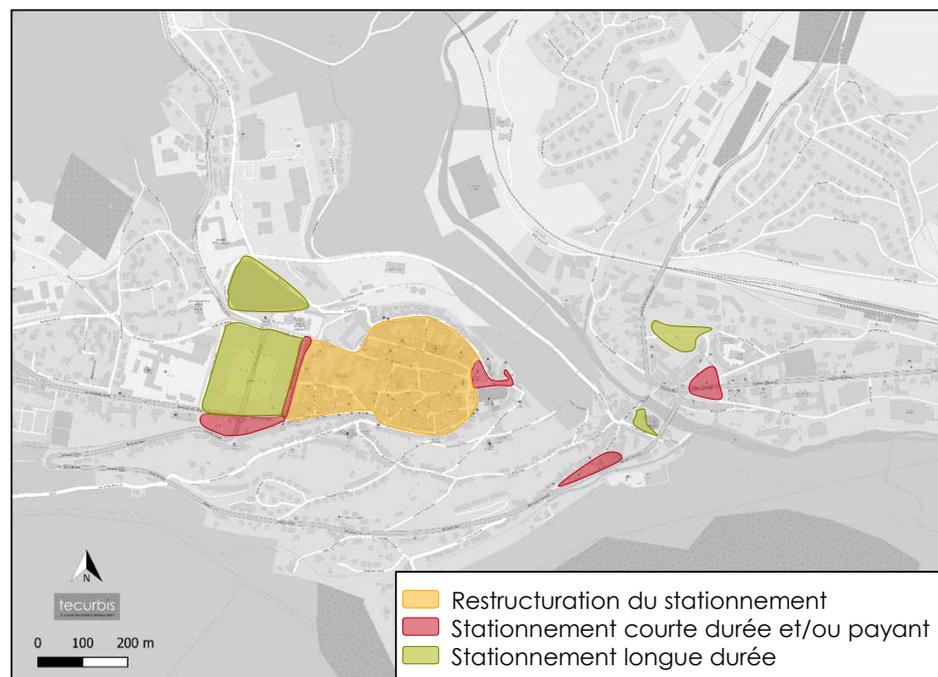
## 03

Propositions de pistes d'évolutions  
fonctionnelles thématiques

# 1 - Les évolutions relatives au stationnement

## Les évolutions potentielles en matière de stationnement à St-Flour

- Mise en place de **stationnement courte et longue durée avec réglementation différenciée**, voire déploiement de quelques secteurs en payant
- **Suppression du stationnement illicite dans le cœur de ville** de St-Flour
- **Mise en place d'un plan de jalonnement** afin d'orienter les véhicules hors du cœur de ville
- **Renforcement des moyens humains** pour effectuer des contrôles/de la pédagogie
- Quid du stationnement résidentiel dans St-Flour ?  
Mise en place d'un « pass résident » permettant de stationner à conditions préférentielles sur les places existantes ?
- Quid des opportunités de mutualisation : **réflexions sur des parkings multi-usagers** (résidents + commerçants/chalands)



### Avantages

- Libérations d'emprises au profit des espaces publics
- Développement et clarification de l'offre sans création de places
- Accompagnement de la politique commerciale et touristique
- Levier économique si payant

### Points de vigilance

- Acceptabilité par les commerçants
- Acceptabilité générale d'un système payant
- Moyens de contrôle renforcés

### Acteurs à mobiliser

- Ville de St-Flour

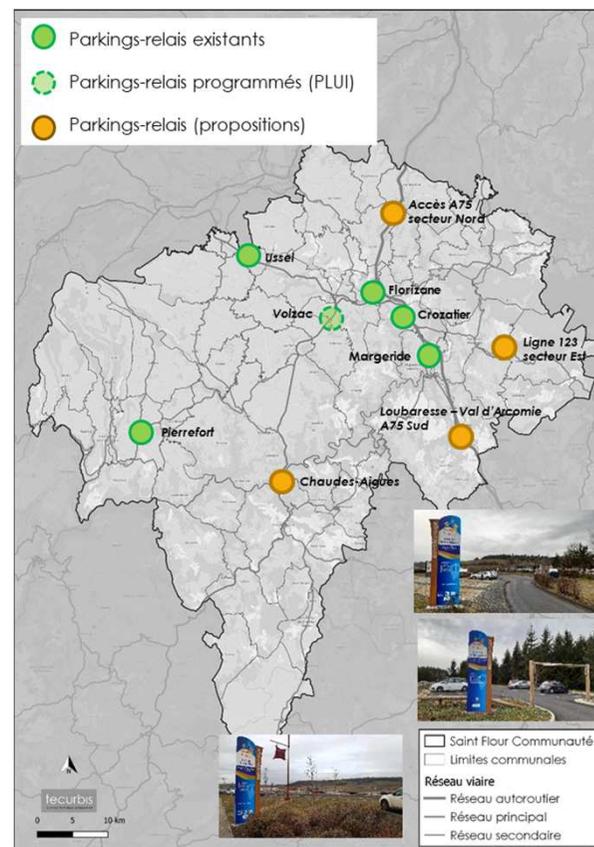
## 2 - Les évolutions relatives au covoiturage

### Les évolutions potentielles en matière de covoiturage organisé

- Développement d'une offre de covoiturage organisée – *plusieurs solutions possibles* :
  - **Création d'une communauté** Mov'ici : plateforme régionale
  - **Démarche de covoiturage solidaire** adaptée à l'environnement (type « Atchoum »)
  - **Mise en place d'une solution « propriétaire »** (ex: Covoit'ici)
  - Développement d'une **offre de covoiturage dédiée aux manifestations** locales

+

- Aménagement et sécurisation de parkings support
  - Poursuite de la création d'aires dédiées en maillant les pôles secondaires
  - Une localisation cohérente avec le réseau TC et la programmation cyclable
  - Création ou viabilisation de parkings existants
  - **Définition d'un plan de jalonnement structuré vers ces aires**
  - **Aménagements pour les cyclistes** souhaitant covoiturer (arceaux, box sécurisés, borne recharge électrique,...)



### Avantages

- Installation d'une stratégie complète
- Un dispositif souple et adapté aux différents besoins (pendulaire, ponctuel,...)
- Des aménagements mutualisables

### Points de vigilance

- Une communication de tous les instants
- Des investissements structurels

### Acteurs à mobiliser

Communes + St-Flour Co + gestionnaire de plateforme

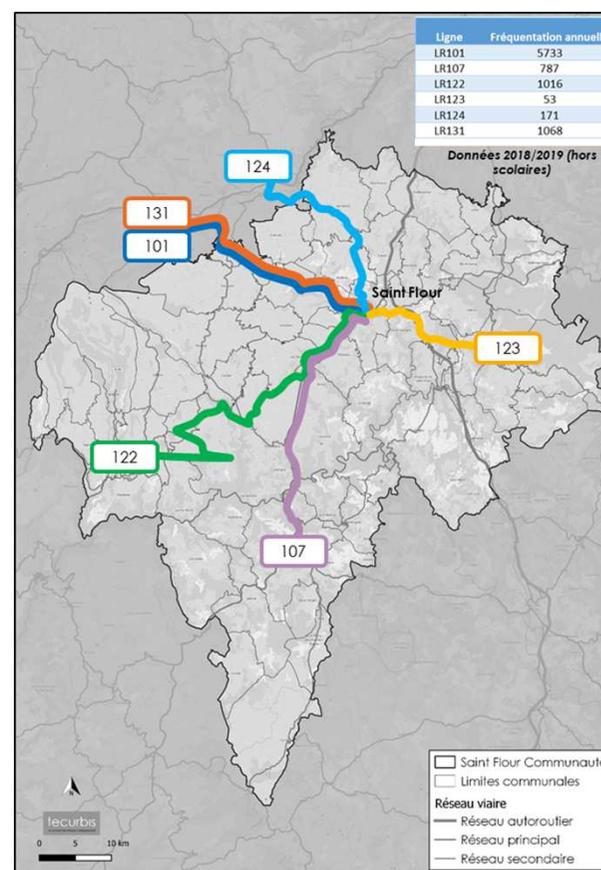
## 3 - Les évolutions relatives aux transports

### 3-A – Le réseau interurbain départemental

#### Les évolutions potentielles du réseau départemental (gestion régionale depuis le 01/01/2020)

- Solution 1 - Révision du niveau d'offre ?
  - Ajout de 2 à 4 services / jour afin de renforcer à la fois l'heure de pointe mais également offrir une offre de transport en heure creuse – à préciser par ligne
  
- Solution 2 - Révision des tracés des lignes ?
  - Les lignes Cantal Lib permettent la desserte des communes structurantes du territoire (St-Flour et pôles secondaires)
  - Le coût de déploiement de prolongement et/ou de nouvelles lignes régulières apparaît peu réaliste à la vue du potentiel d'utilisation de celles-ci et au regard du caractère rural du territoire
  
- L'amélioration (fréquence + adaptations horaires) du niveau d'offre des lignes existantes (S1) : une solution d'amélioration court terme à priori pertinente
  
- En parallèle : assurer la promotion de l'offre existante

Nota : possibilité de reprise de la gestion par SFC dans le cadre d'une prise de compétence AOM – échanges avec la Région



#### Avantages

- Renforcement de l'attractivité

#### Points de vigilance

- Portage de la compétence?
- Moyens?
- Contractualisation?
- Etude préalable?

#### Acteurs à mobiliser

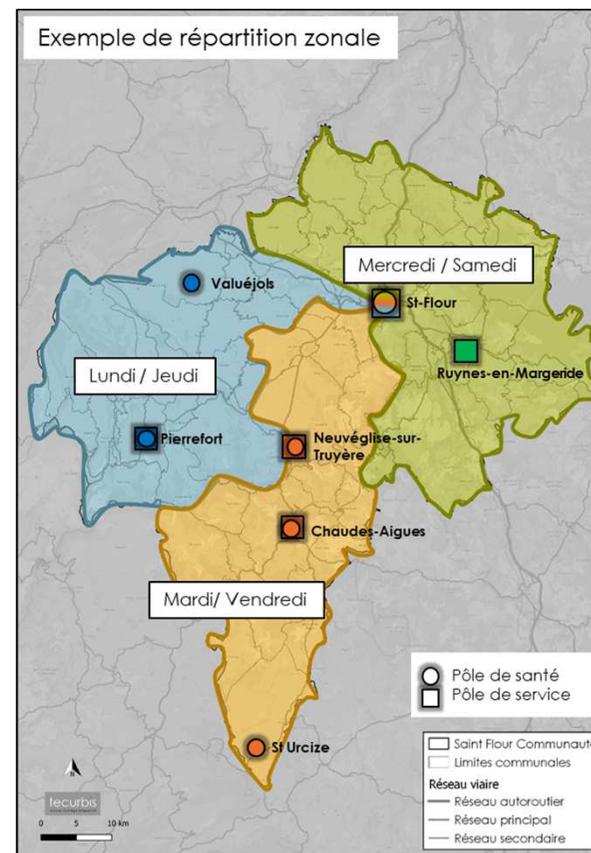
St-Flour Co + Région

## 3 - Les évolutions relatives aux transports

### 3-B – Le transport à la demande

#### ● Une répartition zonale à deux niveaux en lien avec les bassins de proximité

- Premier niveau : desserte par zone des pôles de services / santé
- Deuxième niveau : desserte de Saint-Flour
- Tarification différenciée entre les deux niveaux de desserte
- Maintien du système de porte-à-porte



#### Avantages

- Valorisation / attractivité des pôles de services / de commerces / de santé par une différenciation tarifaire

#### Points de vigilance

- Contraintes liées à l'organisation spatiale

#### Acteurs à mobiliser

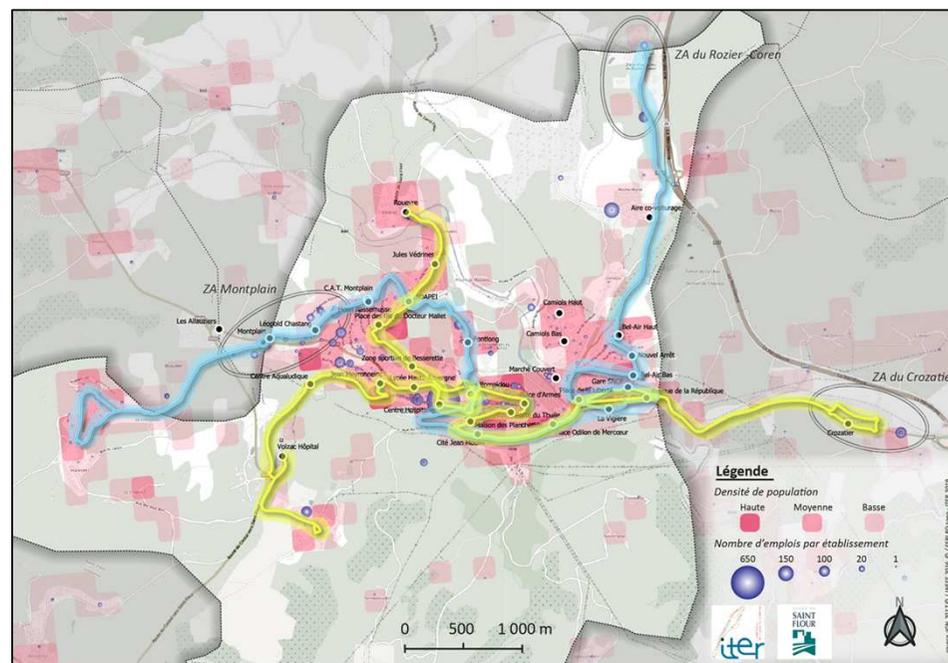
St-Flour Co + communes  
+ Région (selon choix compétence)

## 3 - Les évolutions relatives aux transports

### 3-C – Le réseau urbain Floribus

#### Les évolutions potentielles du réseau Floribus (Etude ITER) :

- A court terme, l'adaptation envisagée du réseau tenant compte des attentes ressorties lors de l'enquête :
  - Prolongement ligne 3 à Rozier Coren
  - Prolongement ligne 1 à Fraissinet
  - Service du début d'après-midi Ville Basse > Ville Haute
  
- A long terme, évoluer vers un réseau communautaire favorisant le report modal
  - Jouer sur les différents leviers pour rendre un réseau plus attractif : Fréquence, amplitude, temps de parcours, régularité, information voyageur, confort, tarification ...
  - Architecture de réseau : Des lignes qui privilégient la performance au maillage



Source – étude ITER

#### Avantages

- Un renforcement de la qualité de service
- Une hiérarchisation utile à la compréhension du service

#### Points de vigilance

- Des principes de performances au détriment du maillage local (mais comblé par l'offre de TAD?)

#### Acteurs à mobiliser

St-Flour Co + St-Flour + Région local (selon choix compétence)

A noter : conclusions de l'étude impactée par la crise sanitaire (projet de réunion publique)

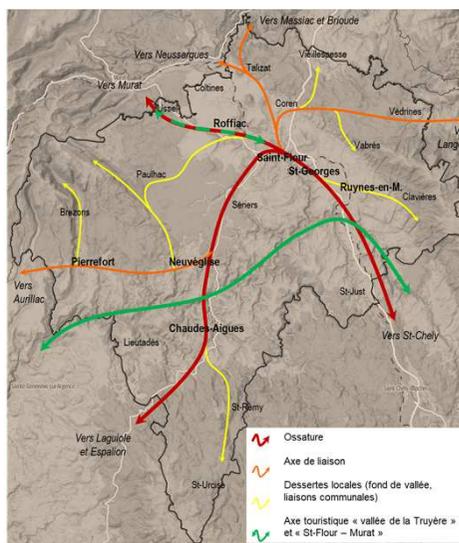
## 4 - Les évolutions relatives aux modes actifs

### Les évolutions potentielles en matière d'aménagements cycles (Etude Indiggo – en cours)

- A l'échelle de St-Flour > étude de besoin et de faisabilité de déploiement d'un parc de VAE
- A l'échelle de SFC > un schéma directeur cyclable intercommunal

### Les intentions du schéma directeur cyclable intercommunal (Etude Indiggo – propositions non-validées)

- Un réseau qui répond aux caractéristiques socio-démographiques du territoire, au potentiel touristique ainsi qu'aux réalités géographiques
- Un maillage hiérarchisé en étoile depuis St-Flour
- Remarques Tecurbis :
  - Quid de l'opportunité d'éventuelles interconnexions complémentaires diamétralisées ?
  - Quid de l'opportunité d'accompagner la réalisation d'un point d'accueil multiservices vélo, par exemple à St-Flour (halte ferroviaire – vocation de PEM) ?
  - Quid d'aménagements cycles dans les aires de covoiturage ?



#### Avantages

- Développement d'une offre d'aménagements maillée et interconnectée
- Un dispositif accompagné de services

#### Points de vigilance

- Un phasage à identifier au regard des coûts d'investissement
- Des connexions qui se focalisent sur la desserte de St-Flour
- Davantage de services à envisager

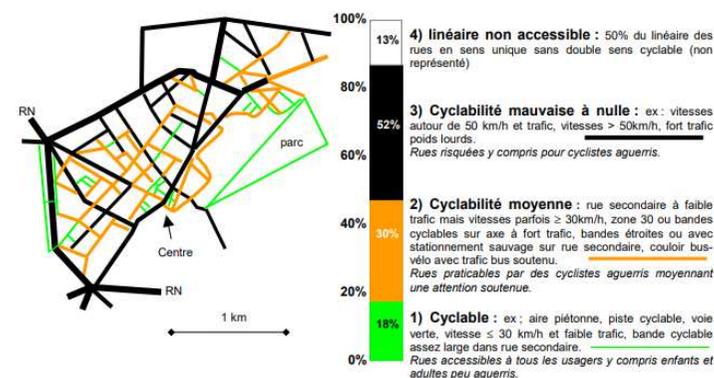
#### Acteurs à mobiliser

- St-Flour Co + communes + gestionnaires de voirie + associations d'usagers

## 4 - Les évolutions relatives aux modes actifs

■ Dans l'intervalle : développer une communication sur la cyclabilité du territoire, orientée vers le rabattement vers les polarités (St-Flour et pôles secondaires dans un premier temps) :

- Parler de cyclabilité signifie non-pas d'engager des travaux de voirie mais plutôt d'orienter et d'informer l'usager sur l'adaptabilité du réseau existant à la pratique en fonction de critères d'appréciation (sécurité, rapidité, état, éclairage, dénivelé,...)
- Cette première action permet :
  - D'initier une démarche et d'identifier la réceptivité du public
  - D'encourager les potentiels déplacements en deux roues non motorisés
  - D'afficher les itinéraires les moins difficiles et les plus sécurisés
  - De développer un outil d'évaluation de l'état initial et des changements
- Un déploiement sous différents formats possible (plan, intégration à l'outil numérique)



Exemple de support

■ Action transversale : vers le public scolaire, développer la pratique de dispositifs pédibus/vélobus, en assurant la promotion du dispositif et en accompagnant les initiatives par établissement

**Acteurs à mobiliser**  
St-Flour Co + communes + associations d'usagers/de parents d'élèves

### Avantages

- Des actions peu coûteuses et permettant d'initier des pratiques vertueuses
- Des acteurs impliqués dans la réussite de la démarche

### Points de vigilance

- Une communication de tous les instants pour assurer la pérennité des dispositifs

## 5 - Les évolutions relatives à l'intermodalité

### Evolution fonctionnelle de la halte ferroviaire :

- **Requalification de la gare routière** avec 2X2 postes à quai (régulation possible)
- **Création d'un parc relais / aire de covoiturage** d'une capacité totale de 20 places
- **Installation d'un parc à vélos/trottinettes sécurisé** d'une capacité de 10 à 20 véhicules, avec possibilité de recharge de VAE
- **Création d'une « maison des mobilités »** dans le bâtiment voyageurs, avec information multimodale/vente de titres-abonnements/renseignements/manifestations, voir atelier d'entretien vélos



## 5 - Actions transversales – encourager les nouvelles formes de mobilité

### ● Développement de l'électromobilité

- Des actions déjà engagées : déploiement d'un service de location de vélos à assistance électrique (VAE) sur le territoire de St-Flour – acquisition de véhicules électriques pour les services de SFC
- Un sujet d'accompagnement des initiatives privées : vers le déploiement de bornes de recharge électriques
- Une thématique qui peut interroger le réseau de transports public urbain
- Hors affermissement de l'expérimentation VAE, aucune autre solution grand public ne semble prioritaire à court terme
- Un rôle d'initiateur de bonnes pratiques de la puissance publique à renforcer (utilisation de véhicules propres par les agents – automobile ou vélo)

### ● Encourager les mobilités partagées

- Plusieurs solutions qui touchent la voiture ou le vélo
- En lien avec l'émergence de « l'économie du partage »
- Des actions qui peuvent être portées par une entreprise, une coopérative ou une entité publique
- Des services qui peuvent fonctionner en boucle, en trace directe, entre particuliers, en free-floating
- A noter: un facteur de changement limité (peu de report depuis la voiture particulière)
- Sur le territoire, privilégier un fonctionnement entre particuliers encadré (via un support de mise en relation)

**Acteurs à mobiliser**  
St-Flour Co + communes + associations locales + entreprises + acteurs du secteur

#### Avantages

- Des actions qui s'inscrivent dans un contexte de déploiement favorable (réglementation + nouvelles technologies)
- Des dispositifs qui peuvent être souples

#### Points de vigilance

- Une communication de tous les instants pour assurer la pérennité des dispositifs
- Des investissements à mesurer

## 6 - Actions transversales – l'information / la communication

### Information usagers

- La communication et l'information aux usagers : primordial car des problématiques de méconnaissance de l'offre avérées !
- La communication : un enjeu central (quelle stratégie (cibles, moyens, effets), quelle temporalité (One Shot, in itinere, les deux), quels supports,...) – **des changements de pratique à accompagner fortement**
- Actions de communication possible: Challenge Mobilité Auvergne-Rhône-Alpes, etc.
- Par expérience, plusieurs approches possibles SSI elles s'inscrivent dans une démarche sur le long terme !

### Concertation et actions particulières

- A l'initiative de SFC + communes
- En lien avec les acteurs impliqués (référénts, club des entreprises, associations,...)
- Exploiter les actions supra-locales (Semaine de la Mobilité, la Fête du vélo,...)
- Viser différents publics : éducation à la mobilité, accompagnement à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information, plans de formation à l'usage des espaces publics, mise en place de challenges locaux,...

### Création de référents « Mobilité »

- Sur la base du volontariat, création d'un réseau d'ambassadeurs Mobilité pour promouvoir les actions existantes/programmées, et faire remonter aux acteurs publics les besoins du terrain
- Un réseau qui peut être à l'initiative d'actions ponctuelles et d'animations ciblées, encadrées par 2 ou 3 référents (exemple : parcours de maniabilité à vélo, stand d'information sur les marchés, distribution de kits mobilité)

**Acteurs à mobiliser**  
St-Flour Co + communes +  
associations locales + entreprises

#### Avantages

- Des actions peu coûteuses et permettant d'initier des pratiques vertueuses
- Des acteurs impliqués dans la réussite de la démarche

#### Points de vigilance

- Une communication de tous les instants pour assurer la pérennité des dispositifs



# Compétence mobilité

## Contexte :

24/12/2019 : **Promulgation de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**

L'un des éléments de la LOM réside dans la volonté de rendre obligatoire, sur l'intégralité du territoire national, **l'exercice de la compétence mobilité** par une **autorité organisatrice de la mobilité (AOM)**.

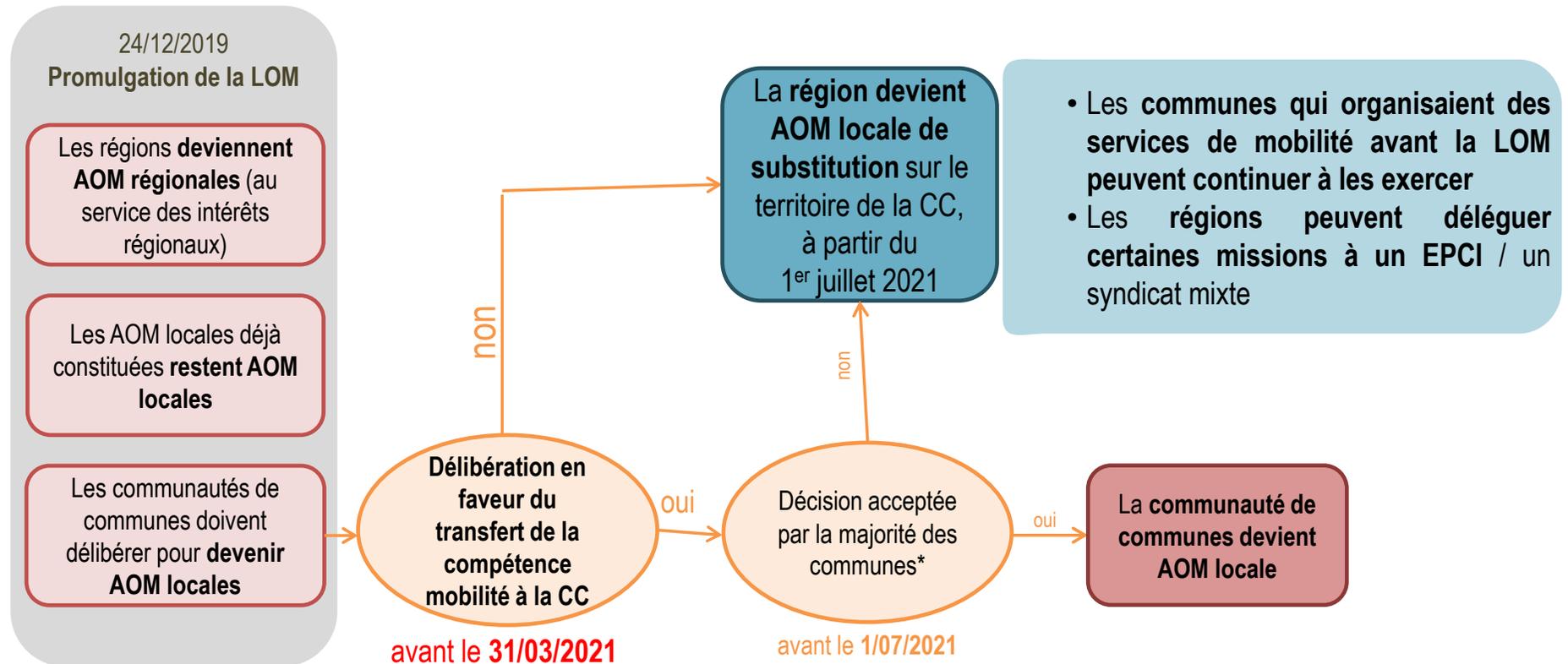
Jusqu'à présent, seules les communautés d'agglomération, communautés urbaines et métropoles étaient obligatoirement AOM, les communautés de communes pouvant faire le choix d'exercer cette compétence de manière facultative.

De la sorte, il s'agit de garantir que, sur chaque territoire, un acteur public est compétent pour organiser des **services de mobilité alternatifs à l'usage individualisé de la voiture**.

## Les 4 enjeux affichés de la LOM

- ❶ **La crise environnementale** qui nécessite de diversifier les moyens de transport pour se tourner vers des moyens moins polluants.
- ❷ **Le manque d'investissement pour les mobilités du quotidien** ; les investissements ont longtemps été tournés vers les grands projets structurants.
- ❸ **La dépendance à la voiture** dans de nombreux territoires (notamment peu denses). Cela engendre : un coût important pour le budget des ménages, un accès difficile aux services et au lien social pour ceux qui ne possèdent pas de voiture (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, étudiants).
- ❹ **La multiplication des transports innovants**. Cela engendre une nécessaire coordination entre les différents moyens de transport et entre les acteurs publics et privés.

# La procédure de prise de compétence



**\*Majorité qualifiée** : accord du conseil communautaire et des 2/3 au moins des conseils municipaux représentant :

- Plus de la 1/2 de la population ou de la 1/2 au moins des conseils municipaux des communes représentant les 2/3 de la population
- De la commune de St Flour (commune dont la population est la plus nombreuse, lorsqu'elle est supérieure au 1/4 de la population totale de l'interco - 27,3 % de la population de SFC)



## Prise de compétence mobilité

- Réflexion sur le périmètre pertinent
- Définition d'un **plan de transport** : expression des besoins
- La **Communauté de communes se substitue de plein droit à la Région** pour les services sur son ressort territorial : lignes régulières, transport scolaires..
- Négociation d'un transfert de compétence avec la Région : TAD, transports scolaires, lignes régulières au périmètre,...
- **Prélèvement du Versement Mobilité\***
- **Structuration d'un service transports**

**\* Versement mobilité : Contribution locale pour financer les transports**

**Perçu par l'URSSAF et reversé aux collectivités territoriales compétences**

Entreprises concernées > 11 salariés du ressort territorial de la mobilité

Contribution calculée sur la base de rémunération du salarié

Taux de contribution fixé par l'AOM, compris entre 0% et 2,5%



## Absence de prise de compétence par Saint-Flour Co

- La Région reste **chef de file des transports**,
- Saint-Flour Communauté peut, en accord avec la Région, **travailler sur les sujets mobilité annexes au transport** : covoiturage, soutien aux plans de mobilité, plan vélo,...
- **Les communes pourront toujours agir dans la mobilité du quotidien** sur la base de leurs compétences (voirie / circulation)
- Saint-Flour Communauté peut envisager la mise en place d'un **contrat de territoire** (élaboré avec la Région)



# Quel devenir pour les services du territoire en cas de prise de compétence de SFC ?

Service concerné	Situation actuelle	Prise de compétence	Absence de prise de compétence
<b>Transport urbain FloriBus</b>	Service organisé par la ville de St-Flour	Transfert de la gestion du service à SFC – capacité de mettre en place le VM à l'échelle de la CC	La Ville de Saint-Flour peut continuer à organiser le service Floribus (continuité du service) après en avoir informé la Région
<b>Transport interurbain</b>	Compétence Régionale	Si volonté locale, demande auprès de la Région pour hypothèse de transfert	Idem situation actuelle
<b>Transport à la Demande</b>	Service organisé par SFC (compétence facultative)	Idem situation actuelle dans le cadre de la prise de compétence (SFC plus AO2)	La Région peut prendre le lead ou envisager un transfert à SFC – négociations politiques
<b>Transports scolaires</b>	Service organisé par SFC (compétence facultative)	Idem situation actuelle dans le cadre de la prise de compétence (SFC plus AO2)	La Région peut prendre le lead ou envisager un transfert à SFC – négociations politiques
<b>Aires de covoiturage</b>	Service organisé par SFC (compétence facultative)	Idem situation actuelle dans le cadre de la prise de compétence (SFC plus AO2)	La Région peut prendre le lead ou envisager un transfert à SFC – négociations politiques



# **Transport scolaire : principe de gratuité**

## ●●●● Transport scolaire

### Contexte :

Depuis l'année scolaire 2017/2018, **principe de gratuité du service de transport scolaire pour tous les élèves scolarisés en classes maternelle ou élémentaire, domiciliés sur le territoire intercommunal.**

Décision adoptée par délibération en date du 27 juillet 2017 et motivée de la manière suivante :

- Faciliter l'accès du plus grand nombre d'élèves à ce service public collectif,
- Faire en sorte que les déplacements, en particulier en milieu rural, ne soient pas une contrainte pour les familles de notre territoire et pour la vie de nos écoles.

## ●●●● Transport scolaire

- Depuis, ce **principe a été réinterrogé et adopté pour chaque année scolaire,**
- sous réserve que soit maintenues en l'état des **modalités d'accompagnement financières** convenues avec le Conseil départemental du Cantal et désormais de la Région Auvergne Rhône-Alpes, et en particulier de **l'aide de compensation** instaurée,


**Transport scolaire**

Prévisionnel Année scolaire 2019-2020			
Dépenses		Recettes	
Participation coût circuit (10,5% HT)	154 200,00 €	Charges de transfert (SFM/Planèze/PN)	137 093,59 €
Frais de personnel *	40 560,33 €	Aide de compensation du Cd15	33 578,00 €
Frais de service *	2 500,00 €	Participation cnes et cté extérieures	4 500,00 €
Rbt Cté extérieure	2 500,00 €	Aide emploi aidé	346,37 €
Chèque Transport	56 000,00 €	<b>Autofinancement St Flour Co</b>	<b>80 242,37 €</b>
<b>Total Dépenses</b>	<b>255 760,33 €</b>	<b>Total Recettes</b>	<b>255 760,33 €</b>

## ●●●● Transport scolaire

### Principe de la gratuité, avec différentes approches :

- **Le coût de la gratuité,**  
(cf. diapositive précédente)

- **Les modalités de gestion :**

Une gratuité qui s'opère par un paiement des familles à la Région puis par un remboursement de Saint-Flour Communauté qui oblige à différentes étapes administratives (*RIB fourni par les familles, relance en cas de manquement, transmission des états de paiements par la Région, écritures comptables de remboursement pour chaque famille, traitement en Trésorerie*).

- **Le sens donné et la prise en compte de ce principe de gratuité**

- ✓ L'accès facilité à la mobilité pour les familles,
- ✓ Le « désintérêt » voire le « non-respect » des modalités d'utilisation du service par les familles.



# **Dispositif d'aide aux transports pour les associations « jeunesse »**

## ●●●● Aides au transport des associations « Jeunesse »

### • Rappel du dispositif

- Structures éligibles : toute structure agréée « **Jeunesse et éducation populaire** », hors **ALSH, Equipements de la Vie Sociale (EVS) et Centre social**, et organisatrice d'activités à destination des enfants en dehors du temps scolaire,
- **7 associations actuellement potentiellement bénéficiaires** via un dossier de demande de subvention

## ●●●● Aides au transport des associations « Jeunesse »

- Les **dépenses éligibles** doivent correspondre à des transports réalisés :
  - ❖ pour des activités destinées aux enfants, culturelles ou sportives (hors fédération sportive),
  - ❖ en dehors du temps scolaire,
  - ❖ sur le département du Cantal.
  
- Participation de Saint-Flour Communauté à hauteur de **50% du coût total des transports, avec un plafonnement annuel de 3 000 € par structure,**

**Echange sur la reconduction de ce dispositif pour l'année 2021**

## ●●●● Aides au transport des associations « Jeunesse »

### • Chiffres clés

	2019	2020
Base de voile de Mallet	1 830,25 €	834,50 €
Centre social St Flour	1 446,50 €	541,50 €
OMJS	1 700,00 €	1 628,00 €
Enfants en Aubrac	1 895,00 €	765,00 €
Entre Bès et Truyère	415,00 €	622,50 €
Familles Rurales Pays de Pierrefort	219,00 €	187,50 €
<b>Participation St Flour Co</b>	<b>7 505,75 €</b>	<b>4 579,00 €</b>



**Questions diverses**



**Merci de  
votre attention**