

Restitution de l'atelier d'Aurillac (Cantal) **du 6 novembre 2017**

Plus solidaires : réduire les fractures territoriales et l'assignation à résidence, pour permettre une mobilité pour tous et dans tous les territoires

Les Français ne sont pas égaux face à la mobilité. Dans de nombreux territoires ruraux et périurbains fragilisés, la possession d'une voiture individuelle est la seule solution pour se déplacer alors que dans les zones urbaines de plus en plus d'infrastructures sont saturées. L'absence de moyens de transport est un frein à l'emploi, à la formation et à la mobilité sociale. Nous devons imaginer et mettre en œuvre une mobilité pour tous et dans tous les territoires. Pour cela, il faut aussi imaginer des nouvelles offres ou des nouvelles coopérations entre ces territoires.

Question 1

Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?

Question 2

Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?

Ces deux questions ont été déclinées de la façon suivante :

- identifier les typologies de populations concernées et les besoins correspondants ; exemples : accès aux soins, aux services...
- préciser les fragilités du territoire
- faire un état des solutions ou actions pouvant être développées par rapport aux besoins identifiés

Question 3

Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

Cette question a été déclinée de la façon suivante :

- l'optimisation de l'offre existante : articulation entre les différents modes de transport, l'information des usagers sur les services de mobilité, la fiabilité des services existants
- les (nouveaux) services de transport pouvant être développés sur le territoire (en alternative à la voiture individuelle)
- le sujet de la pérennité et de la bonne adéquation des infrastructures avec les besoins de mobilité
- le sujet du financement et de la gouvernance de la mobilité

Synthèse globale de l'atelier

Nombre de personnes composant l'atelier : 59 personnes

Atouts principaux du territoire en matière de mobilité :

- 1- Des collectivités, des associations impliquées qui mettent en place des solutions à leur niveau mais avec des bilans parfois mitigés (exemple du transport à la demande- TAD)
- 2- Un réseau de voiries et ferroviaire correctement maillé, avec en particulier un réseau routier départemental de bon niveau
- 3- Un territoire qui présente un réel potentiel d'attractivité : coût de l'immobilier, qualité de vie...
- 4- L'aéroport d'Aurillac essentiel au développement économique du département, mais avec un enjeu de fiabilisation de la ligne

Difficultés principales rencontrées dans notre territoire en matière de mobilité :

- 1- Un département de moyenne montagne et des temps de parcours importants notamment pour sortir ou accéder au département, réduisant l'attractivité du territoire
- 2- Un réseau d'infrastructures (route, fer, numérique) à maintenir, optimiser, développer
- 3- Une mobilité tributaire de l'usage de la voiture
- 4- Des publics fragiles (de plus en plus nombreux) vis-à-vis de l'usage de la voiture (personnes âgées, étudiants n'ayant souvent pas le permis de conduire, personnes en situation de fragilité d'emploi)
- 5- Des initiatives des différents acteurs de la mobilité peu coordonnées (notion de chef de file au sens de la loi NoTRE encore non aboutie – interroge peut-être l'application des textes) avec, in fine, des discontinuités du service entre les territoires, nuisant à leur efficience (effet de rupture et de fracture entre les territoires, effet de concurrence...)
- 6- Une méconnaissance des services de mobilité existants par les usagers

Propositions :

- 1- Se doter d'une vision d'ensemble hiérarchisée, pluriannuelle (à court, moyen et long termes) et partagée avec les territoires des investissements sur les infrastructures du département (fer, route, numérique, réseau de bornes de recharge, aires de covoiturage et/ou multimodales...)
- 2- Travailler à une gouvernance associant l'ensemble des acteurs de la mobilité (collectivités, associations, privés / entreprises et services publics en général), permettant de coordonner et pérenniser, à différentes échelles, les projets et initiatives du territoire ; savoir aussi mieux recueillir les besoins et attentes des usagers
- 3- Développer les services numériques : information sur le bouquet d'offres de mobilité, développement des services à distance (bus médicalisé, démarches, aides diverses...)
- 4- Mettre en place un système de péréquation nationale pour permettre aux territoires ruraux d'assumer les coûts de mise en œuvre de la mobilité
- 5- Développer des nouveaux services de mobilité adaptés aux différents publics (seniors, étudiants, personnes en recherche d'emploi...) notamment au travers d'expérimentations : billet « unique », renforcement la « dé-spécialisation » des bus, autopartage, organisation du covoiturage, nouvelle offre du service ferroviaire (tram-train...), navette ou véhicules autonomes, refonte de l'offre TAD
- 6- Sur un territoire rural de montagne, développer ou poursuivre le développement de solutions alternatives à la mobilité et les massifier (exemple du logement des apprentis ou stagiaires sur site ; bus médical itinérant ; télétravail...)
- 7- Aider du point de vue de la réglementation et juridique les associations impliquées sur la mobilité solidaire ; travailler aussi en inter-ministériel afin de mettre en cohérence les différentes politiques de l'État

Atelier 1 (groupe 1)

**Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?
Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?**

Restitution de l'atelier

Présents

Madame Marie-Pierre BALDY

Madame Dominique BRU

Conseillère régionale

Monsieur Louis CHAMBON

Maire du Falgoux

Monsieur Alain DELAGE

Monsieur Philippe FRONTIL

Monsieur Alain LACROIX

Monsieur Jérôme LAFFAIRE

Monsieur Matthieu LISSORGUES

Monsieur Christian MORICEAU

Monsieur Jean-Vincent POUGET

Monsieur Bernard TIBLE

Madame Cécile VIALARD

Animation : Géraldine Dérozier Rapporteur : Christophe Hemous

I. Des enseignements relatifs à la gouvernance de la mobilité, au rôle du numérique et à l'enjeu de réduction des besoins en mobilité peuvent être tirés

S'agissant de la gouvernance de la mobilité, l'éclatement des compétences en matière de mobilité entre collectivités et les modalités de définition de la politique des transports ont été abordés. D'une part, la mobilité relève de plusieurs collectivités : ainsi, le département pour la mobilité des personnes fragiles, la commune pour les transports scolaires. *A contrario*, l'absence de compétence en ce domaine pour les communautés de communes est regrettée. Cet éclatement limite les possibilités de mutualisation des moyens avec par exemple des cars scolaires qui ne peuvent transporter des personnes retraitées. D'autre part, l'architecture institutionnelle régissant la politique des transports a été mise en relief. Tandis que la mobilité relève d'un ministère dédié, son caractère interministériel (santé, numérique, éducation) et le besoin d'associer davantage les autres ministères à la définition de la politique des transports ont été soulignés. Concrètement, la cartographie des maisons de santé pourrait se faire selon un schéma territorial comprenant un volet consacré aux transports permettant d'y accéder.

→ *Proposer une clarification des compétences des collectivités en matière de mobilité par l'introduction de la notion de chef de file dans ce domaine par exemple*
→ *Préconiser un renforcement du caractère interministériel de l'élaboration de la politique des transports*

Le rôle essentiel joué par le numérique pour faciliter la mobilité et en réduire ses besoins a été mis en exergue. Les services de mises en relation – covoiturage, prêts de véhicule – fonctionnent efficacement dans le Cantal ; ils pourraient être plus utilisés si la couverture téléphonie mobile (4G) le permettait. Le besoin de création d'une plateforme internet proposant un ticket unique et un trajet multimodal de déplacement a été soulevée. Egalement, la nécessité de prévenir systématiquement les voyageurs des modifications horaires (bus, trains) en temps réel par SMS par exemple est apparue. Enfin, le déploiement du très haut débit permettrait de réduire sensiblement les besoins en déplacement en permettant un recours accru au télétravail et, à terme, à la télémédecine.

→ *Prendre en compte systématiquement le degré de couverture numérique dans le déploiement de la politique des transports dans les territoires ruraux*
→ *Améliorer l'information voyageurs par un guichet et une plate-forme uniques proposant des itinéraires multimodaux et des tickets uniques associés*

Compte tenu des besoins actuels en mobilité des personnes vivant dans les territoires ruraux et de l'enclavement de ces derniers, des solutions alternatives à la mobilité ont été proposées. S'agissant des étudiants, principalement des apprentis et étudiants en stage, la possibilité de développer des solutions de logement sur site (entreprise, habitant, locaux consacrés par la mairie) a été proposée ; ainsi de l'initiative de Mauriac de logement de l'apprenti chez l'habitant. Egalement, pour les personnes fragiles souffrant de maladies chroniques, la possibilité de leur apporter les services de santé a été soulevée ; l'exemple du bus médical itinérant en place au Canada a été mis en avant. A noter néanmoins que certains besoins ne peuvent être réduits : ainsi des personnes en recherche d'emploi pour qui l'entretien d'emploi sur site est irremplaçable.

→ *Recenser les solutions alternatives à la mobilité pour les massifier dans les territoires ruraux :*
→ *Cas emblématiques : (i) logement chez l'habitant pour apprentis et (ii) bus médical itinérant pour personne atteinte de maladie chronique*

II. Les questions structurelles du financement des infrastructures et de l'attractivité des territoires ont été soulevées

Les élus ont mis en exergue les besoins croissants de financement. Soulignant la réduction des dotations, les élus ont précisé les conséquences immédiates sur les mobilités du quotidien: diminution de l'effort financier en faveur des personnes à mobilité réduite, disparition des véhicules sur demande pour transporter les personnes âgées... Les élus ont rappelé les besoins en financement essentiels à la modernisation et sécurisation de la RN 122 (dédoulement de voies, suppression des virages dangereux). Concomitamment, les ministres ont souligné leur volonté de prendre des engagements financiers crédibles visant à moderniser des infrastructures existantes.

L'attractivité du territoire cantalien souffre de l'insuffisante offre en infrastructures. Le déclin démographique du département, en particulier s'agissant de la population étudiante et active, est pour partie lié à son enclavement. Malgré un taux de chômage très faible de 6 %, le département n'attire pas les personnes en recherche d'emploi faute de transport pour pouvoir se rendre aux entretiens d'embauche. Egalement, l'offre en transport n'est pas adaptée aux étudiants ; ces derniers déménagent vers Clermont-Ferrand et Lyon. Enfin, faute d'infrastructures rapides et fiables, les entreprises sont réticentes à s'installer dans le département malgré un très faible coût de l'immobilier (50 % de moins qu'à Saint-Etienne ou à Clermont-Ferrand).

Atelier 1 (groupe 2) :
Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?
Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?

Restitution des travaux

Présents

Madame Sandrine AMBLARD	SNCF - Resp. lignes Cantal
Monsieur Gilles CHABRIER	Maire de MURAT
Monsieur Thomas CHARBONNIER	Dir. General Labo SYLAB
Madame Chantal CORS	Vice Pdte Chambre d'Agriculture Cantal
Madame Michelle LABLANQUIE	Adj. Ville d'Aurillac
Monsieur Alain LACROIX	CAPEB Cantal
Monsieur Fabrice LAPIE	Gérant entreprise LD - CONTROL
Monsieur Michael FROQUET	Fédération Etudiants Bassin Aurillac
Monsieur Marc MAISONNEUVE	Pdt CC Sumène Artense
Monsieur Pierre MALOCHET	SG Fédération Régionale Travaux Publics
Monsieur Dominique POULAIN	Directeur STABus
Monsieur Claude PRAT	Secr. Départ. CGT Cheminot
Monsieur Olivier THEIL	Co-Pdt CPME Cantal

Animation : Elisabeth RISPAL Rapporteur : Myriam FERRY

Questions en Préambule :

Définition du Public des personnes fragiles dans la question :

- Population des **seniors** (qui n'ont pas ou plus de Véhicule Particulier), de + en + nombreux (lié démographie cantalienne)
- **Jeunes** : de + en + de difficultés / Permis de Conduire ; également par choix de vie (ce n'est plus une priorité pour eux)
- **Public précaire financièrement et socialement** ; souvent lié à la précarité énergétique, en situation d'abandon

Mots clés : voiture = **autonomie** ; voiture = **liberté (ou mobilité = liberté)** ; rural = **voiture indispensable**. En fonction des échelles du territoire, la fragilité est différente. (Exemple Nord Cantal ou Périphérie d'Aurillac). **Donc lien indissociable entre mobilité et aménagement du territoire.**

Avis sur le Diagnostic :

On retrouve bien les problématiques cantaliennes.
Peu ou pas de témoignages du public en situation de précarité sociale.
En dehors de la RN, quid des autres territoires ?

Réponses aux Questions posées à l'atelier :

Bien sûr, la question des infrastructures est importante

=> **Sécuriser et maintenir l'existant**

MAIS

Importance des services d'accompagnement (Quels que soient les outils)

Outils :

Transport à la Demande :

Constat d'échec, car différence entre ce qui a été identifié (demande, besoin), et la réalité : le public cible choisit au quotidien de s'adresser à ses accompagnants de proximité (exemple **réseau d'aides à domiciles**, voisins, famille)

Proposition : passer par les réseaux d'aides à domiciles et autres acteurs du quotidien.

Transports collectifs :

Etat des lieux : SNCF – TER – Cantal'lib - Bus scolaires

- Grosse disparité entre les offres (prix, accessibilités, zones non desservies)
- Quelle capacité d'adaptation des horaires de travail de la part des employeurs ?

Propositions :

- Multiplier les systèmes de rabattement
 - => **Faire adhérer (implique également évolution des mentalités**
 - => **faire connaître (communication, mais aussi accompagnement)**
- S'adapter aux besoins :quels besoins ? (≠ attentes)
 - => **Quels diagnostics sur les territoires et à quelles échelles ?**
- **Urgence** : Nécessité d'organiser une Gouvernance partagée sur thématique (besoin de plus d'échanges entre les différents services)
 - => **travailler l'intermodalité (aspects politiques et techniques)**

Mobilité à tout prix ? : Développer les outils présentiels

Avantage : facilite le lien social

Importance de l'échelon communal (institutionnel le plus proche du public fragile, qui a la connaissance du contexte, qui a la confiance)

Propositions :

- **Développer les formations à distance, la télémédecine, le télétravail**
 - => **Importance d'Internet (connexion, débit)**
 - => **Importance téléphonie mobile (zones blanches)**
 - => **Nécessité formations aux outils numériques ou accompagnement**
(égalité de tous face aux outils numériques : seniors et publics en situation de fragilité sociale)

Aires de covoiturage

Encore à développer :

officialisation des aires existantes => meilleure communication

Gouvernance de la mobilité:

- Rappel ci-dessus : Urgence du travail sur l'**Intermodalité**
- **Investissement d'autres acteurs (économiques, associatifs, sociaux – donc autres que gestionnaires) sur le sujet de la mobilité, car la mobilité est un sujet transversal.**
- Travail sur la loi : donner des **moyens juridiques et réglementaires pour une mobilité solidaire.**

Atelier 2 (groupe 1)
Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

Restitution des travaux

Présents

Monsieur Didier ACHALME	Vice-président du Conseil départemental.
Monsieur Bernard CIPRIANI	Directeur de la STAC (transport-bus).
Monsieur Bernard DELCROS	Sénateur.
Monsieur Michel FEL	Maire de Saint-Étienne-de-Maurs.
Madame Martine GUIET	
Monsieur Pierre JARLIER	Maire de Saint-Flour, président de l'AMF 15.
Monsieur Bruno LACAMBRE	PDG entreprise Biose Aurillac.
Monsieur Pierre MATHONIER	Maire d'Aurillac.
Monsieur Hervé POUNAU	Directeur sation du Lioran.
Monsieur Michel TEYSSEDOU	Président de com com Châtaigneraie Cantalienne.

Animation : Luc Saivet

Rapporteur : Marcel Soulary

NOTA : x / => *Ordre de priorité identifié par le groupe*

Thème	Diagnostic	Propositions / Suggestions
<ul style="list-style-type: none"> • L'optimisation de l'offre existante : articulation entre les différents modes de transport, l'information des usagers sur les services de mobilité, la fiabilité des services existants 	<ul style="list-style-type: none"> * Offre insuffisante à proximité d'axes bien aménagés. * Manque de stratégie routière départementale, car l'A75 n'irrigue pas le département aussi bien qu'elle pourrait le faire. * Offre interdépartementale insuffisante par le rail ou le bus. * Manque d'information des usagers sur ce qui existe en matière de mobilité. * Nuisances provoquées par les véhicules en centre-ville d'Aurillac. * La rupture avec l'isolement passe par le rattachement aux autoroutes A20/A89 et A75. 	<p>1 / L'avenir de la mobilité passe par le numérique, pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - améliorer l'information globale des usagers sur les offres de transport, - connecter les différents modes de transport (intermodalité), - mutualiser les diverses offres <p>2 / Création ou amélioration des infras pour permettre d'accéder rapidement aux autoroutes A75, A20, et A89 (Nord Cantal)</p> <p>5 / Elaborer une stratégie de mobilité départementale à long terme, avec les moyens financiers correspondants</p> <ul style="list-style-type: none"> * Prioriser les différents modes de transport, et éviter leur concurrence (renvoi au thème

Thème	Diagnostic	Propositions / Suggestions
		de la gouvernance) * Optimiser le train pour la desserte de la station du Lioran (pôle d'attractivité important) * Limiter les flux de voiture vers les centres-villes (Aurillac)
<ul style="list-style-type: none"> Les (nouveaux) services de transport pouvant être développés sur le territoire (en alternative à la voiture individuelle) 	<ul style="list-style-type: none"> Le département du Cantal ne doit pas manquer la nouvelle ère de la mobilité de demain. Problème pour recharger les véhicules électriques. 	<ul style="list-style-type: none"> Préparer le territoire aux nouvelles formes de mobilité 4 / Développer les applications numériques comme « OuiHop » (autostop urbain) Mettre à disposition des voitures partagées (projet en cours sur Aurillac) Sécuriser les arrêts de transport en commun, et les aires de covoiturage Développer les bornes de recharge des véhicules électriques
<ul style="list-style-type: none"> Le sujet de la pérennité et de la bonne adéquation des infrastructures avec les besoins de mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> La route actuelle est un handicap pour les agriculteurs et les transporteurs. <i>(sur 5 jours de travail l'agriculteur en consacre 3 à l'export d'où le besoin de routes ! Dixit M. Teysseidou).</i> La RN 122 « s'arrête » à Figeac : incohérence avec un schéma national d'infrastructures et de desserte. Difficultés pour les industriels de sortir et d'entrer dans le département (sauf avec l'avion). Peu de solutions de mobilité présentes dans le rural. Le train Aurillac-Clermont est majoritairement utilisé par les étudiants. Manque d'intermodalité (TC, voiture) et inadéquation des 	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser des opérations pragmatiques et fonctionnelles (à des coûts acceptables) Conserver la ligne aérienne pour le développement économique du territoire.

Thème	Diagnostic	Propositions / Suggestions
	infras : exemple du pb de sécurité des aires de co-voiturage situées de l'autre coté de la route par rapport à l'arrêt de bus.	
<ul style="list-style-type: none"> Le sujet du financement et de la gouvernance de la mobilité 	<ul style="list-style-type: none"> * Trop de structures en charge des déplacements. * Coût de la mobilité important dans le département, pour les usagers et les collectivités. * Manque d'ingénierie de la mobilité dans les territoires. 	<p>3 / Mettre en place un système de péréquation nationale pour permettre aux territoires ruraux plus pauvres d'assumer les coûts de mise en œuvre de la mobilité.</p> <p>* Les EPCI sont la bonne échelle pour la mise en œuvre de la mobilité</p> <p>6 / Investir dans l'intelligence des territoires, dans une ingénierie mise en œuvre au niveau des territoires et impulsée /aidée par l'État.</p>

Synthèse globale:

- Bonne tenue des débats.
- Consensus pour dire que la route est d'une part inadaptée à ce jour, voire à créer sur certains axes (*raccordement RD3 – A89 du Nord Cantal, amélioration de la desserte du Lioran par l'axe St Flour-Murat*) et essentielle pour demain.
- Le numérique est un des outils prioritaire à développer sur le territoire (4G, THD).
- La communauté de communes est l'échelon idéal pour gérer au quotidien, la mobilité du citoyen.
- Le financement de la mobilité dans les territoires ruraux ne peut passer que par la péréquation.
- L'ingénierie locale de la mobilité doit être impulsée/aidée par l'État.

Atelier 2 (groupe 2)
Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

Restitution des travaux

Présents

Monsieur Thomas ALLARY

Monsieur Benoît PRATOUSSY

Monsieur Jean-Pierre CHATEAU

Monsieur Vincent DESCOEUR Député

Monsieur Jean-Louis GRAFFOILLERE

Monsieur Pierre MAGOT

Madame Ghyslaine PRADEL

Monsieur Michel ROUSSY Président de la CABA

Monsieur Christian ROUZIERES Maire de Maurs,

Monsieur Michel SEYT

Monsieur Bernard VILLARET

Animation : Eric SEPTAUBRE

Rapporteur : Guillaume ASTAIX

THÈME	DIAGNOSTIC	PROPOSITIONS / SUGGESTIONS
<p>Optimisation de l'offre existante : articulation entre les différents modes de transport, l'information des usagers sur les services de mobilité, la fiabilité des services existants</p>	<p>Réseaux de cars : ossature existante dense Réflexion trop axée sur le covoiturage, qui n'est une solution que pour les personnes habitant à moins de 20 ou 30 min autour d'Aurillac</p> <p>Méconnaissance des offres existantes par l'utilisateur</p> <p>Information insuffisante sur l'articulation entre les différents modes Chaque mode ne peut pas répondre à toutes les demandes : articulation entre modes à améliorer, en particulier concernant le lien entre zone urbaine (Aurillac principalement) et zone rurale : le mode ferré ne permet pas de répondre à cette problématique (illustration: le PEI d'Aurillac est articulé autour du lien car/bus et pas avec le train)</p> <p>CABA : population trop faible ne permettant pas d'atteindre le seuil de « rentabilité » (ou un seuil acceptable de déficit) pour un réseau urbain « lourd »</p>	<p>Ouvrir les transports scolaires à d'autres usagers ? Mais problème des horaires nécessite d'anticiper / de poser le diagnostic en amont</p> <p>Travailler à l'articulation et à la complémentarité des offres (renvoie à une question de gouvernance également)</p> <p>Améliorer l'information : guichet unique (pour un trajet, quelles sont les offres disponibles ?)</p>

THÈME	DIAGNOSTIC	PROPOSITIONS / SUGGESTIONS
<p>Les (nouveaux) services de transport pouvant être développés sur le territoire (en alternative à la voiture individuelle)</p>	<p>Pas possible de s'affranchir du véhicule individuel</p> <p>les transports réorganisent le territoire → c'est un facteur essentiel d'implantation des nouveaux arrivants. Le risque est de renforcer le périurbain au détriment du rural</p> <p>Les gens ne disposant pas de voiture ne peuvent pas s'installer sur certains secteurs, ou alors se retrouvent fragilisés. Problème de l'accès aux soins, de l'accès aux entreprises pour les apprentis, ...</p> <p>Le transport est un facteur important d'inégalités territoriales</p> <p>Mais la désertification rurale est aussi liée à la disparition des services publics</p> <p>Seules certaines lignes fonctionnent, mais il est difficile d'assumer la fermeture d'une ligne qui ne fonctionne pas.</p> <p>Augmentation du coût du transport individuel</p> <p>Baisse de qualité de l'offre ferroviaire / offre ne répondant pas aux attentes (personnes et marchandises)</p>	<p>Meilleure cohérence entre lieux de dépose et lieux d'activités</p> <p>les modes se concurrencent alors qu'ils devraient se compléter (car « Macron » et train, ...)</p> <p>Un participant se pose la question de l'utilité d'investir dans le mode ferroviaire qui ne répond pas aux attentes (cf diagnostics).</p> <p>Comment peut-on encourager financièrement les gens à changer de mode ? La possibilité de déclarer les frais réels n'incite pas à l'abandon de la voiture solo au profit d'un autre mode.</p> <p>Travailler à une billettique unique et interopérable</p>
<p>Le sujet de la pérennité et de la bonne adéquation des infrastructures avec les besoins de mobilité</p>	<p>Réseau ferroviaire : Investissements très importants réalisés ces dernières années dans le Cantal – plusieurs dizaines de millions d'euros encore à investir jusqu'en 2025.</p> <p>Question : des investissements lourds pour une offre ne répondant visiblement pas aux attentes ??</p> <p>Dans le Cantal, le réseau routier est plus adapté aux besoins que le réseau ferroviaire</p> <p>La partie est du département est bien mieux desservie, notamment grâce à sa proximité avec l'A75.</p>	<p>Nécessité d'une péréquation en matière d'investissement pour tenir compte des disparités financières et des contraintes topographiques</p> <p>Choix collectifs à faire en matière d'investissements car l'argent public est rare</p> <p>Réfléchir également au-delà du département : quid des connexions routières et ferroviaires avec les autres départements ?</p> <p>Si on veut accélérer la transition énergétique dans le domaine des transports, il faut également réfléchir à la question des infrastructures énergétiques (gaz, électricité, hydrogène...)</p> <p><u>Infras routières :</u></p> <p>privilégier les investissements routiers plutôt que ferroviaires</p> <p>la priorité : la RN122 et la liaison A20 – A75 → il faut dès maintenant lancer les études des nouveaux projets pour pouvoir engager des travaux sur le prochain CPER</p> <p>se rapprocher de Clermont et Toulouse en déviant les principaux bourgs sujet très important</p> <p>Créneaux sur RD922 entre Aurillac et</p>

THÈME	DIAGNOSTIC	PROPOSITIONS / SUGGESTIONS
		<p>Mauriac</p> <p>Problématique d'ouverture vers l'Ouest et le Sud compte tenu du "barrage" des départements voisins : arrivée sur Figeac (46), descente sur Argentat (19) , déviation de Bort (19) pour rejoindre l'A89 à Ussel</p> <p>Vu les délais de réalisation des infras, il faut réfléchir aux besoins futurs dès la conception pour avoir une infra adaptés aux besoins le plus longtemps possible</p>

Atelier 2 (groupe 3)
Comment améliorer les déplacements dans les zones rurales et périurbaines ?

Restitution des travaux

Présents

Monsieur Michel ALBISSON

Monsieur Serge CHAUSI

Monsieur Michel COMBES

Madame Josiane COSTES

Sénatrice

Monsieur François COURBEBAISSSE

Monsieur Fabien DAUBA

Monsieur Bruno FAURE

Président du Conseil départemental

Monsieur Laurent LADOUX

Madame Anne-Marie MARTINIERE

Présidente de com com

Monsieur Marc PAILLARGUE

Monsieur Jean-Louis ROBERT

Maire de Polminhac

Animation : Christophe RUSS

Rapporteur : Jean-Louis COUTAREL

En introduction à l'atelier, les participants ont validé le contenu des communications présentées.

Il ressort en synthèse qu'en termes de :

Gouvernance

- L'organisation de la gouvernance des sujets de mobilité interroge l'application de la loi NOTRe au vu des pratiques. Si la compétence de gestion des services non urbains de transport a été attribuée aux régions, les actions restent réparties entre les collectivités. La situation de Cantal illustre ce point dans le sens où la région Auvergne-Rhône-Alpes a opportunément délégué la compétence au département pour les transports en commun sur l'expérience en cours de bus « Cantal lib ». Une telle action déléguée ne peut qu'être inscrite dans la durée et ne doit pas être sujette à une évolution de la politique de la collectivité à laquelle la loi attribue la compétence.
- Les questions de continuités d'infrastructures ou de services entre territoires nécessitent une construction partagée entre régions, même sur des réseaux secondaires (en plus des infrastructures majeures). Une infrastructure ou un service sensible pour un secteur d'une région/ département peut traverser un secteur d'une autre région/département pour lequel ils constituent un enjeu secondaire (à titre d'illustration la Corrèze est peu réceptive à l'aménagement/entretien de la D120 entre Aurillac et Tulle). Ces chainages services-infrastructures nécessiteraient un espace de co-gouvernance durable modéré par l'Etat.
- Le développement d'offres intermodales suppose aussi l'organisation d'une gouvernance impliquant l'association durable (stable) des différentes échelles territoriales (trains, bus, auto-partage...).
- Des actions conduites à l'échelon départemental ont permis de développer des solutions innovantes avec des résultats très encourageants.

- Des actions innovantes sont programmées par la région (implantation d'une station multi-énergies (dont hydrogène) envisagée à Aurillac) sans que le conseil départemental en soit informé.
- Les acteurs locaux sont conscients que les habitants/utilisateurs de l'offre de transport n'ont actuellement pas de « place » pour exprimer leurs besoins de mobilité.

Transport aérien

- Le Cantal est très dépendant des liaisons aériennes pour son développement et celui de ses entreprises. La fréquentation est en nette expansion (30 000 passagers/an), mais le manque de fiabilité génère des situations très pénalisantes pour les résidents et très dissuasives pour les visiteurs professionnels ou vacanciers. Les participants à l'atelier ont fait remarquer que les 5% de vols annulés annuellement ne peut être rapprochée de circonstances extérieures, par exemple climatiques (11 annulations en septembre). Les Aurillacois ont le sentiment d'être victimes d'arbitrages ou de priorités autres.

Transport ferroviaire

- Le service est perçu comme s'étant plutôt dégradé sur la période récente, en particulier sur :
 - o la question de la régularité des horaires,
 - o la fiabilité et la pertinence des correspondances,
 - o des horaires mal adaptés aux besoins des usagers, en particulier par rapport aux horaires de travail,
 - o une offre (horaires et tarifs) peu lisible pour les particuliers.
- Le train présente des intérêts importants dans un territoire au relief accidenté à l'exemple de :
 - o La desserte « aux pieds des pistes » de la station de sports d'hivers du Lioran,
 - o Le fret de charges lourdes (Arcelor Mittal-St Chély d'Apcher).
- Mais certaines difficultés sont récurrentes liées notamment à l'état de l'infrastructure qui interdit le transfert modal de fret de la route vers la voie ferrée, tel que les déchets.

Transport routier

- Le Cantal comme la plupart des secteurs ruraux et surtout de montagne est particulièrement exposé à la qualité de « l'offre routière ». Sur le bassin d'Aurillac 22 000 personnes par jour sont concernées sur un périmètre de 40 km. La route est durablement l'infrastructure de déplacement la plus adaptée.
- Le département a développé une offre de transport à la demande (TAD), qui est très coûteuse du fait de la faible densité.
- Les voies principales qui desservent Aurillac sont globalement pénalisantes pour les transports en gros gabarits (bus et poids lourds) car elles présentent des tronçons dangereux.
- La réalisation de travaux d'amélioration des voies principales de desserte du Cantal est très probable et il est urgent de stabiliser les éléments de projet pour geler les terrains concernés, d'autant que de nombreuses communes révisent leur PLUi. Les membres du groupe évoquent le fait que de très nombreuses études, depuis 40 ans, ont fait état de la nécessité de revoir l'aménagement de la RD 122, certains avaient même été actés/planifiés, mais au final rien n'a été fait.
- Il est envisagé de créer des tronçons de dépassement à trois voies, mais l'efficacité de ceux-ci n'est pas certaine si les poids lourds peuvent circuler sensiblement à la vitesse

maximum autorisée. Là encore, les acteurs locaux, notamment les élus, réclament plus de pragmatisme dans les aménagements, et regrettent qu'ils soient décidés par des services/experts sans réelle consultation préalable.

Points de sensibilité particuliers à la situation du Cantal et d'Aurillac

Les populations rurales, à faibles ressources, dépendantes de l'automobile, sont particulièrement impactées par les mesures nationales telles l'augmentation du coût du Diesel ou la pénalisation des véhicules peu performants mais peu onéreux à l'achat ou celles visant la réduction des pics de pollution dans les secteurs urbains.

Il en est de même pour les transporteurs, qui subissent la double peine d'un prix de gazole en augmentation alors que la topologie du territoire et les aménagements routiers en zone de montagne font que les consommations sont plus importantes qu'en plaine.

Les évolutions de la flotte automobile du Cantal vers d'autres vecteurs énergétiques, seront elles aussi impactées par les capacités de financement des foyers Cantaliens, et l'équipement en stations de ravitaillement (gaz ou électricité) aura plus de difficulté qu'ailleurs pour atteindre les seuils de rentabilité.

En résumé :

Le Cantal est particulièrement impacté, au quotidien des personnes et des entreprises, par les caractéristiques de la faible densité, de la montagne et de la fragilité économique. L'exemple d'entreprises locales majeures qui ont dû établir leur siège en dehors du Cantal pour être accessibles à leur marché, a été évoqué.

Les acteurs du Cantal ont mis en place des solutions innovantes et sont prêts à les développer et à en développer d'autres (hydrogène, gaz issu de la méthanisation, électricité issue des énergies renouvelables, véhicules autonomes) avec des conditions économiques adaptées.

Une programmation de l'évolution des dispositifs de mobilité doit être établie et stabilisée dans le temps, appuyée sur une organisation de gouvernance elle aussi stabilisée sur des périodes plus adaptées que les DSP actuelles.

Les membres du groupe demandent à ce que les transports aériens et ferroviaires soient renforcés, fiabilisés, rapprochés des besoins des usagers et dans ces conditions l'expérience montre qu'ils peuvent fortement gagner en fréquentation.

Ils se disent également vigilant au maintien des services notamment publics et commerces dans leurs territoires. La perte de certains engendre de nouveaux besoins de mobilité (école, médecin, Poste, banque...)

Le Cantal nous semble être un territoire pertinent pour :

- *explorer le développement et l'expérimentation de « trains légers » (type Micheline ou autorail) d'une capacité de 12 à 20 passagers), électriques, cadencés, voire autonomes, sur des lignes actuellement peu ou non circulées.*
- *tester une filière hydrogène (production, stockage, distribution, consommation) mixte mobilité/habitat,*
- *expérimenter sur route ouverte des navettes ou des véhicules autonomes pour le « dernier kilomètre » (4 à 5 en réalité),*
- *mettre en œuvre une instance de gouvernance de la mobilité associant élus locaux, collectivités, Etat et habitants. Cela peut concerner aussi bien des aménagements routiers que des stratégies d'implantation de bornes de recharge électrique (ex : le fait de les implanter en centre-bourg, avec une consommation gratuite, pourrait renforcer l'attractivité).*

Annexe *Présentation des deux experts*

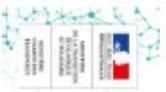
David Caubel – CEREMA – chargé de projet mobilité

La présentation se décline en plusieurs étapes.

- 1) « Carte d'identité » du Cantal en termes d'enjeux (démographie, vulnérabilité énergétique, déplacements) et d'offres de mobilité, tout en montrant que c'est un territoire rural sur lequel il y a quelques initiatives.
- 2) Elargir le questionnement à un retour d'expérience sur les territoires ruraux et peu denses, en montrant de nombreux exemples de solutions de mobilité alternatives à l'usage individuel de la voiture (covoiturages, autopartages, mobilités douces, navettes, services de mobilités) dont les télécentres et le projet CyberCantal (réduction/évitement des mobilités).
- 3) explicitation des caractères d'innovation, d'implication des acteurs, le pragmatisme des solutions, tout en proposant des interrogations qui vont permettre de lancer les débats des sous-groupes de travail (stimulation de l'innovation, prise en compte pérenne des porteurs de projets).
- 4) Conclusion par les enjeux des démarches de mobilité en milieu rural, en interrogeant la question de la gouvernance et des clés de financements. Ce qui permettra également de lancer les débats des sous-groupes.



Mobilité plus solidaire – équité dans les territoires ruraux



LES ESPACES NATIONALS
LA MOBILITÉ
BOUGEONS LES LIGNES !

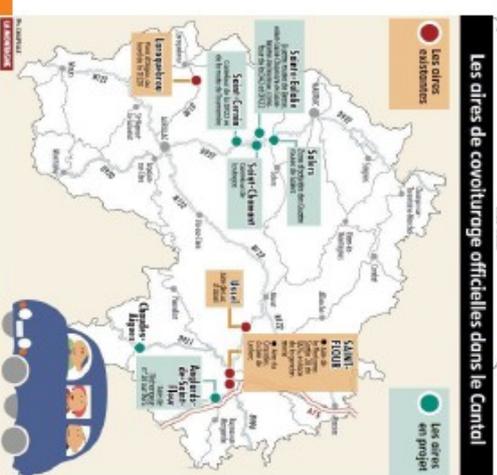
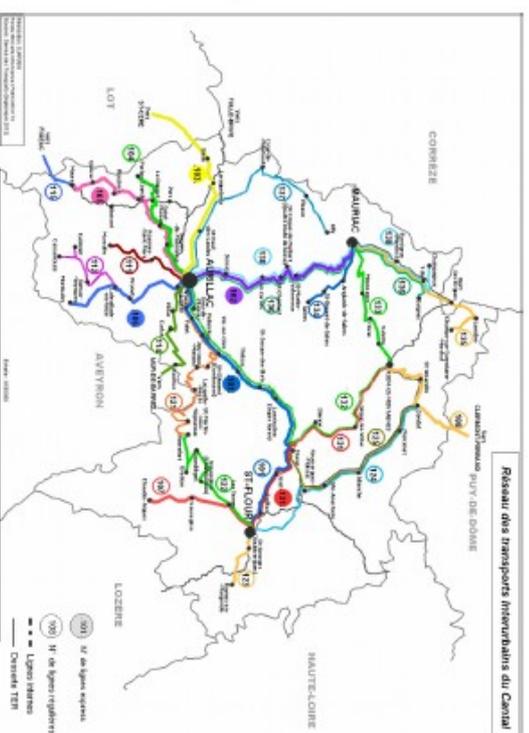
Atelier territorial d'Aurillac

Cerema Centre-Est

6 novembre 2017 – Assises de la mobilité – Aurillac

Le Cantal

- 147 000 habitants – **territoire de faible densité**
- Deux pôles : Aurillac et Saint-Flour
- **Vulnérabilité énergétique** liée aux déplacements et au logement : 1/3 des ménages concernés
- **76 %** des déplacements quotidien en voiture
- Offres et services de mobilité :
 - infrastructures routières et ferroviaires
 - transports collectifs urbains dans les polarités
 - cars à l'échelle du département, transport à la demande, transports scolaires (compétence organisationnelle jusqu'en 2022).
 - covoiturage en développement
- **Quelques alternatives à la voiture individuelle**
 - CyberCantal, visio-conférence, réseaux des télécentres, télétravail, télé-médecine



Mobilité en territoires peu denses

Alternatives à l'usage individuel de la voiture possible ?



Vers un bouquet de services de solutions de mobilité

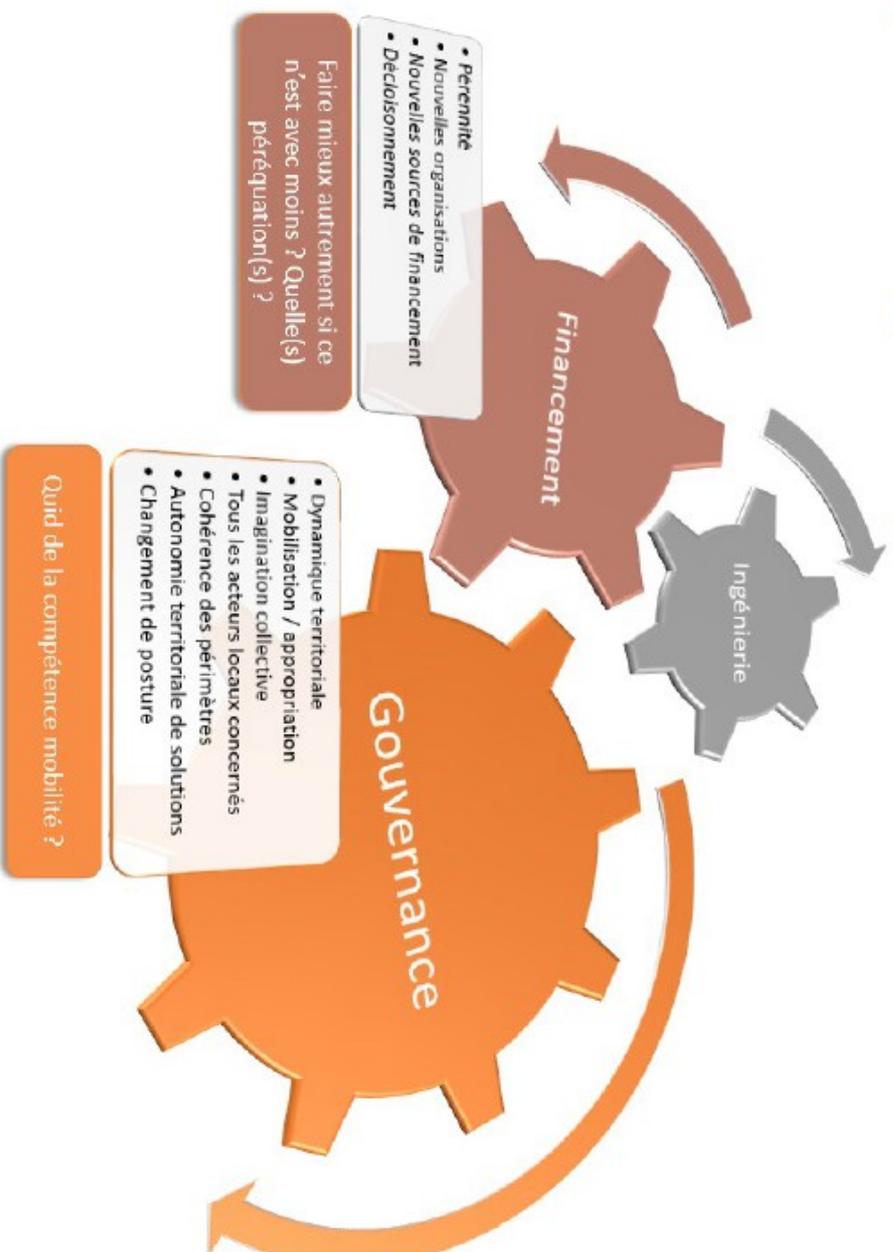


6 novembre 2017 – Assises de la
mobilité – Aurillac

Mobilité en territoires peu denses

- Territoires **laboratoires de l'innovation**
 - Comment la stimuler encore plus ?
- **Implication** des acteurs des territoires pour l'émergence de solutions adaptées aux besoins exprimés
 - Comment mieux prendre en compte les opportunités des porteurs de projets mobilité/transports ?
 - Comment les pérenniser, les soutenir ?
- **Pragmatisme, simplicité et accessibilité** des solutions pour
 - Quelle(s) traduction(s) en termes de coûts (pour les usagers et la collectivité)

Quels enjeux pour ces démarches ?



Jérôme d'Assigny –ADEME, directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes

L'ADEME vient d'actualiser son scénario énergie-climat 2035-2050. Il contribue aux réflexions pour mettre en œuvre les objectifs du Plan Climat lancé par Nicolas Hulot. Jérôme d'Assigny en fera une synthèse notamment sur le volet transport qui est identifié, avec la performance énergétique du bâtiment, comme un des chantiers prioritaires pour atteindre ces objectifs : déclencher une transition rapide et profonde des modalités de déplacement afin de réduire fortement les émissions de CO2. Les résultats de ce scénario sont compatibles avec une croissance économique et porteurs de création d'emplois.

Cette intervention sur l'actualisation des visions énergétiques à l'horizon 2050 à l'échelle de la France est un outil d'aide à la réflexion dont les hypothèses et propositions doivent être adaptées au contexte local. En l'occurrence, pour le département du Cantal, la voiture demeurera, sans doute, un outil nécessaire à une mobilité fluide et performante dans un contexte rural.



Assises de la mobilité

Actualisation du scénario énergie-climat ADEME 2035-2050 Volet transport et mobilité



Jérôme d'ASSIGNY
Directeur régional Auvergne-Rhône-Alpes

Aurillac - 6 novembre 2017

Les dynamiques actuelles



- La voiture, modèle dominant pour les déplacements (13000km/véh./an)
- Des évolutions significatives à l'œuvre :
 - ➔ Progression du co-voiturage (10% des déplacements domicile-travail / 2-3% des déplacements personnels longue distance) ;
 - ➔ Auto-partage encore marginal ;
 - ➔ Des modes actifs en progression notamment en zone urbaine et péri-urbaine ;
 - ➔ Des motorisations plus efficaces (une consommation en baisse de 1%/an entre 2011 et 2016) ;
 - ➔ Des parts de marché qui évoluent (52% pour le diesel, 1,1% pour l'électrique, 0,4% pour les hybrides rechargeables) ;
 - ➔ Le numérique au service de la mobilité.

Les propositions du scénario (1/2)



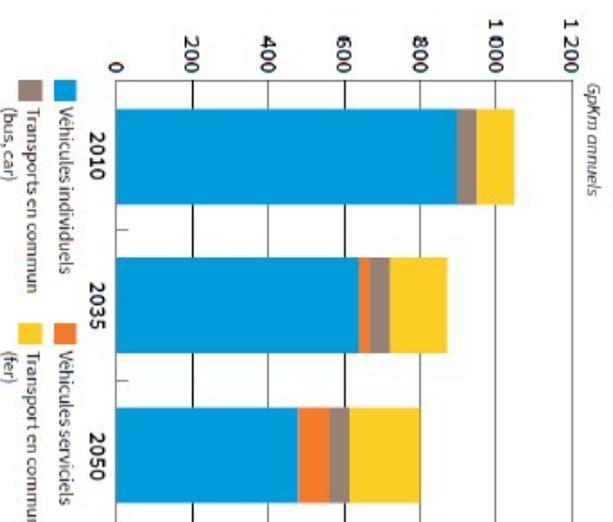
Une mobilité en baisse de 17% à 2035 / de 24% à 2050

Une évolution des comportements

- ➔ Des facteurs sociaux-démographiques : vieillissement de la population, développement du télétravail
- ➔ Développement des services de mobilité
- ➔ Progression du covoiturage (une moyenne de 2 personnes par véhicule)

MOBILITÉ SUR ROUTE ET RAIL
(GIGA PASSAGERS-KM ANNUELS)

Gpkm / %	2010	2035	2050
Véhicules individuels	890	636	472
Véhicules serviciels	0	26	82
Transports en commun (bus, car)	52	52	51
Transport en commun (fer)	99	150	187
Total	1 041	864	792



Les propositions du scénario (2/2)

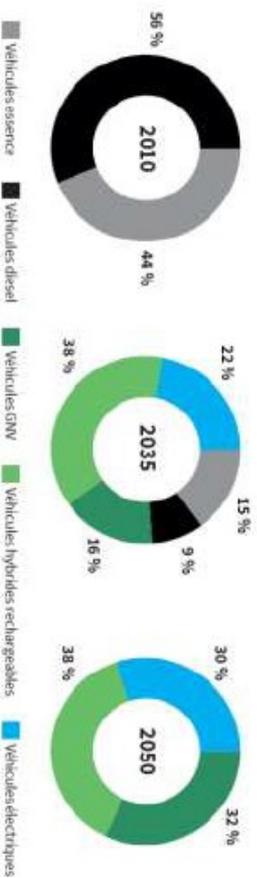


Une mobilité en baisse de 17% à 2035 / de 24% à 2050

Une restructuration des systèmes de transport

- Des performances énergétiques et environnementales en progression (hybridation + masse des véhicules)
- Diversification du mix énergétique et du parc véhicules (hydrures rechargeables, électriques, GNV, hydrogène)

VENTES DE VÉHICULES PARTICULIERS NEUFS



% des ventes	2010	2035	2050
Véhicules essence*	44 %	15 %	0 %
Véhicules diesel*	56 %	9 %	0 %
Véhicules GNV*	0 %	16 %	32 %
Véhicules hybrides rechargeables	0 %	38 %	38 %**
Véhicules électriques	0 %	22 %	30 %
Émissions moyennes CO₂ des véhicules neufs (gCO₂/km)	130	66	49

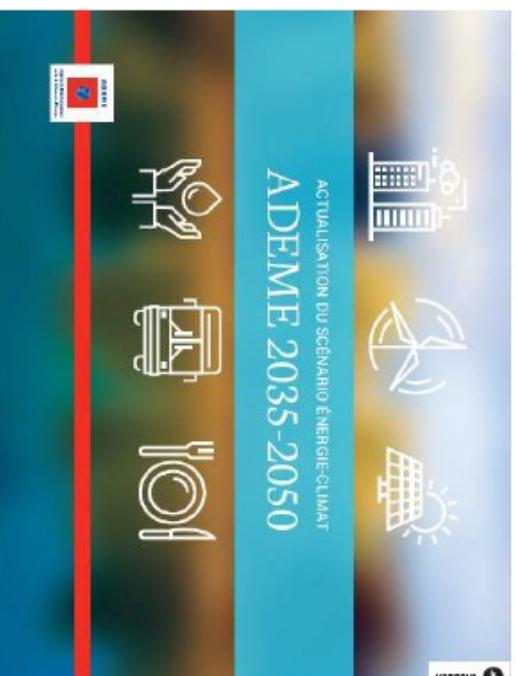
* Y compris des biocarburants liquides ou gazeux.

** Entre 2035 et 2050, les ventes de véhicules hybrides rechargeables (VHR) continuent de progresser, mais moins vite que les ventes de véhicules fonctionnant exclusivement au gaz et à l'électricité. Par ailleurs, la part de VHR fonctionnant à l'essence et au diesel diminue fortement, au profit du gaz.

Actualisation du scénario énergie-climat ADEME 2035-2050



- Un outil de réflexion à appréhender selon le contexte local
- Des solutions déjà en expérimentation : déploiement du GNV, covoiturage des personnels de nettoyage sur zones d'activité, véhicules électriques, logistique inversée, etc.



<http://www.ademe.fr/actualisation-scenario-energie-climat-ademe-2035-2050>

www.ademe.fr

5