



Atelier Thématique Mobilités

4 Décembre 2017



Quentin
MACKRÉ

Urbanisme

Pilotage de la mission
Mandataire de l'équipe



Nicolas
DIET

Environnement,
Energie,
Agriculture,
Tourisme



Stéphane
MERLIN

Economie,
volet
commercial

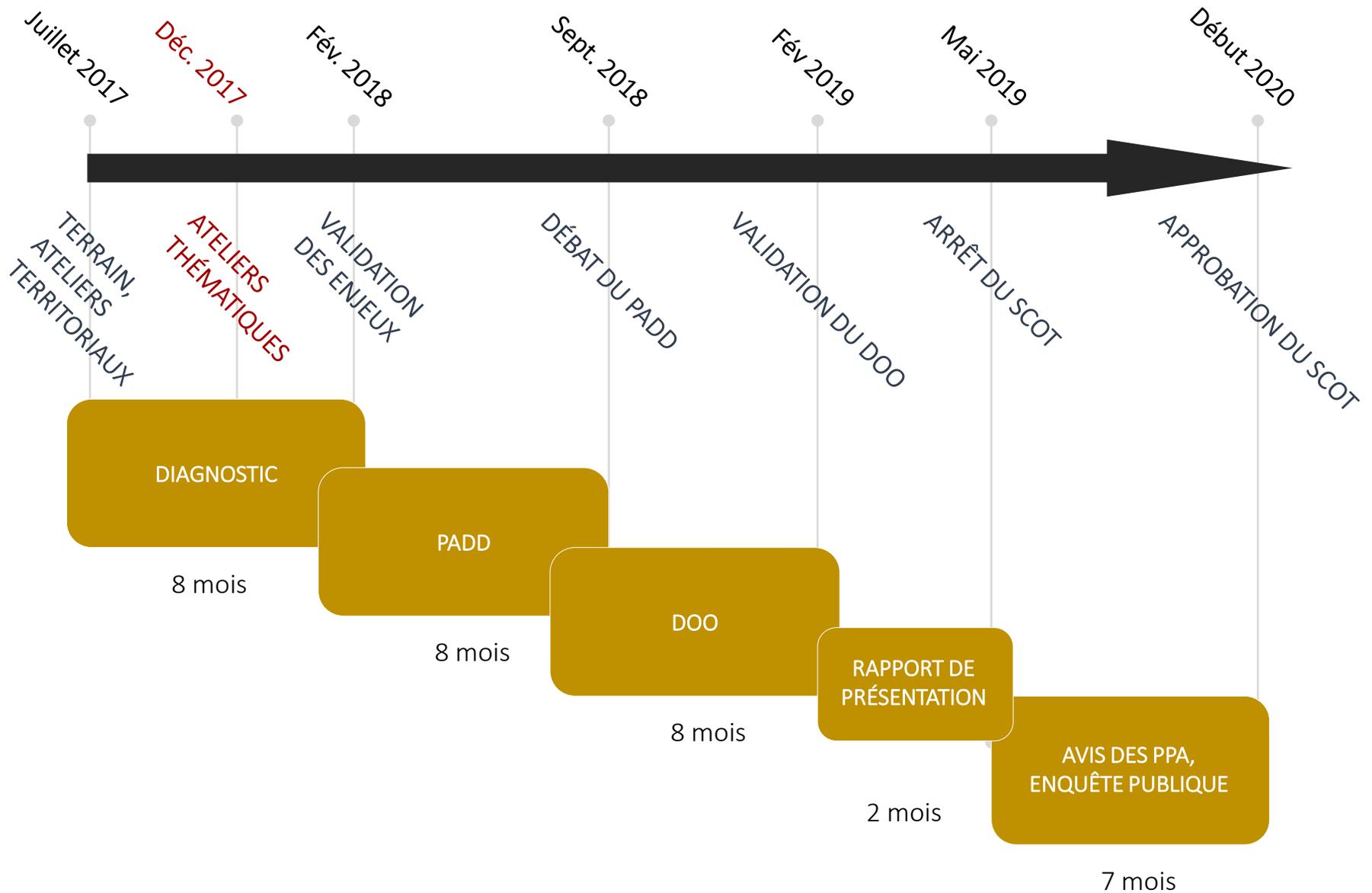


Anne-Sophie
JUILLES

Accompagnement
juridique



Calendrier



30 mois



4 et 5 décembre 2017 :
Ateliers thématiques du diagnostic

Février 2018 :
Validation transversale du diagnostic par le comité de pilotage et le comité syndical

NB : Le **paysage** est le fil rouge de tous les ateliers

Armature territoriale : Armature villageoise, démographie, habitat, équipements

Economie : Zones d'activités, commerce

Mobilités : Déplacements, numérique

Environnement – les « murs porteurs » : espaces agricoles et forestiers, continuités écologiques, eau, risques/nuisances

Environnement - leviers de développement : agriculture, gestion forestière, énergies renouvelables, tourisme

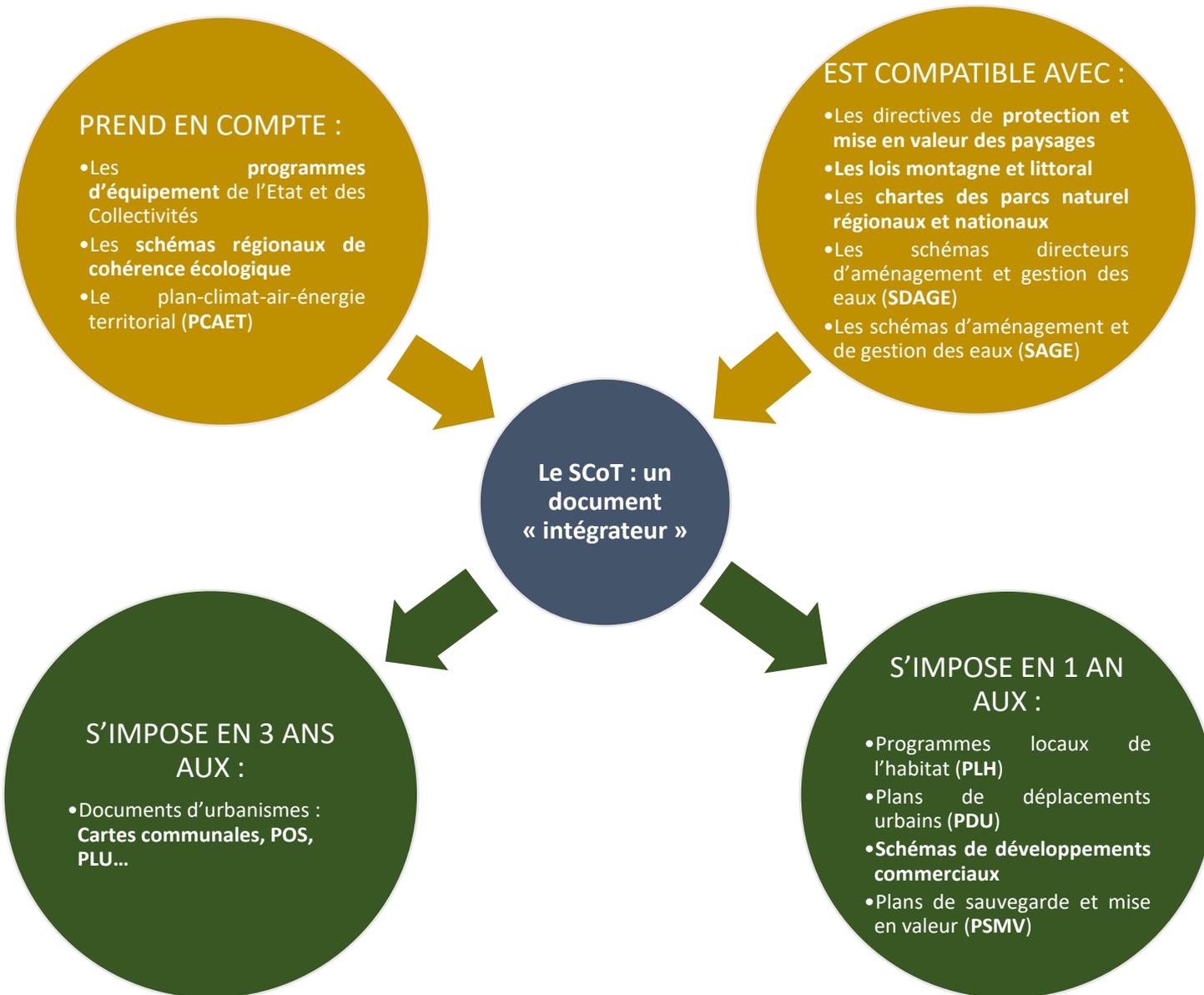
Urbanisme : Evolution des villages, lotissements, dents creuses, mitage...

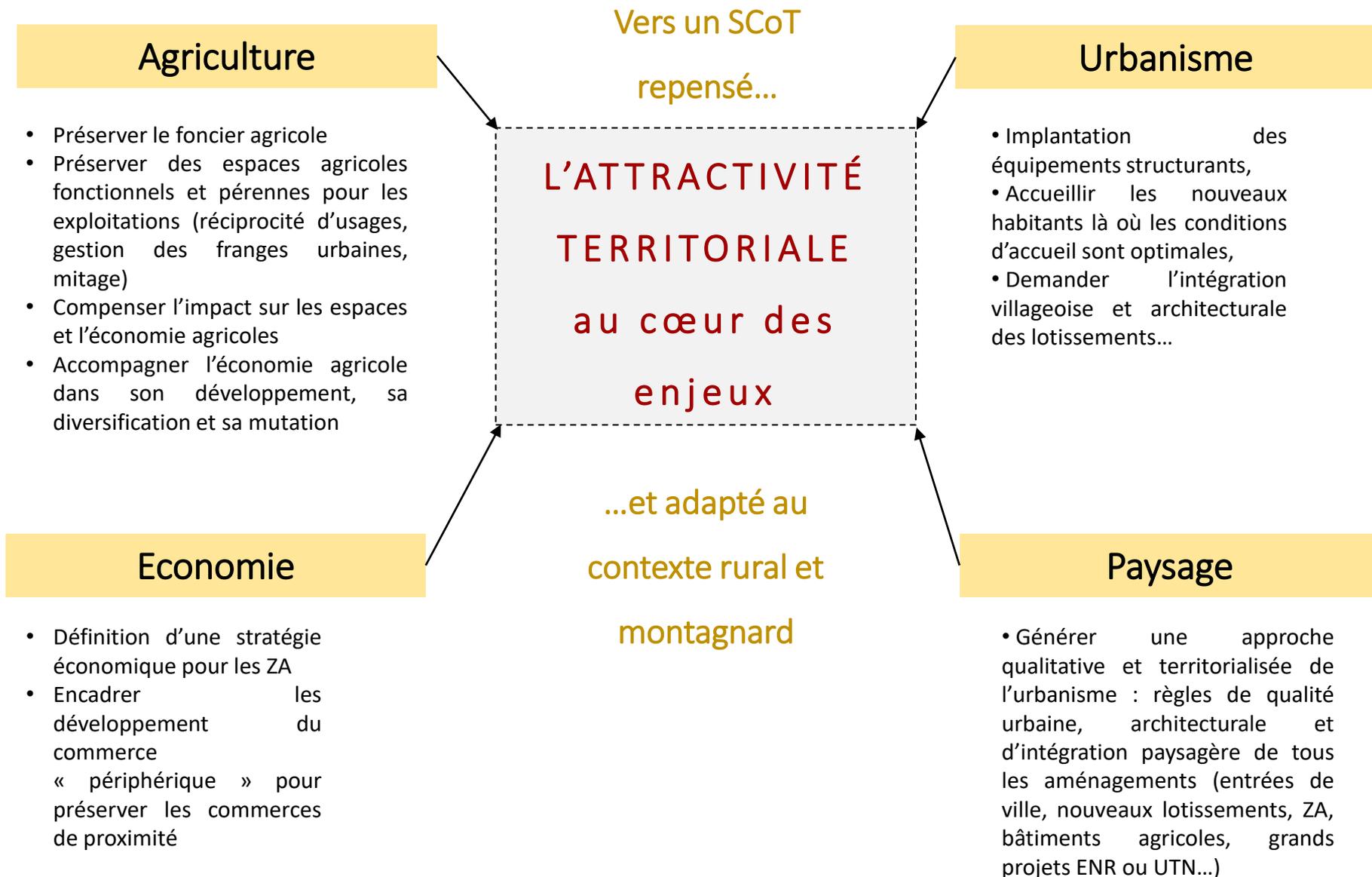
Programme de l'atelier :

1. Se déplacer en dehors du territoire
2. Se déplacer dans le territoire : la route
3. Se déplacer dans le territoire : les alternatives à la voiture
4. Les réseaux numériques



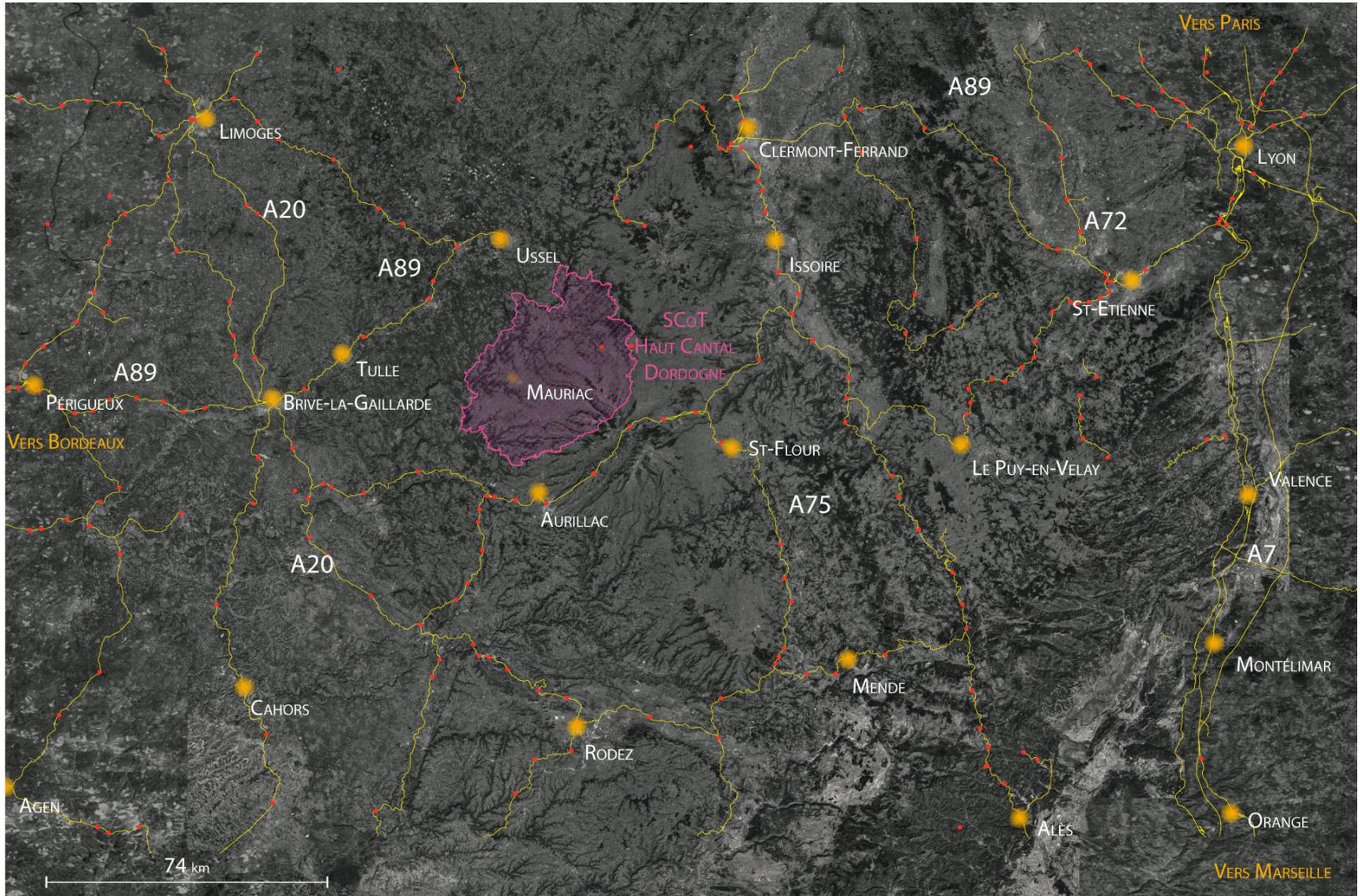
Un document intégrateur et simplificateur



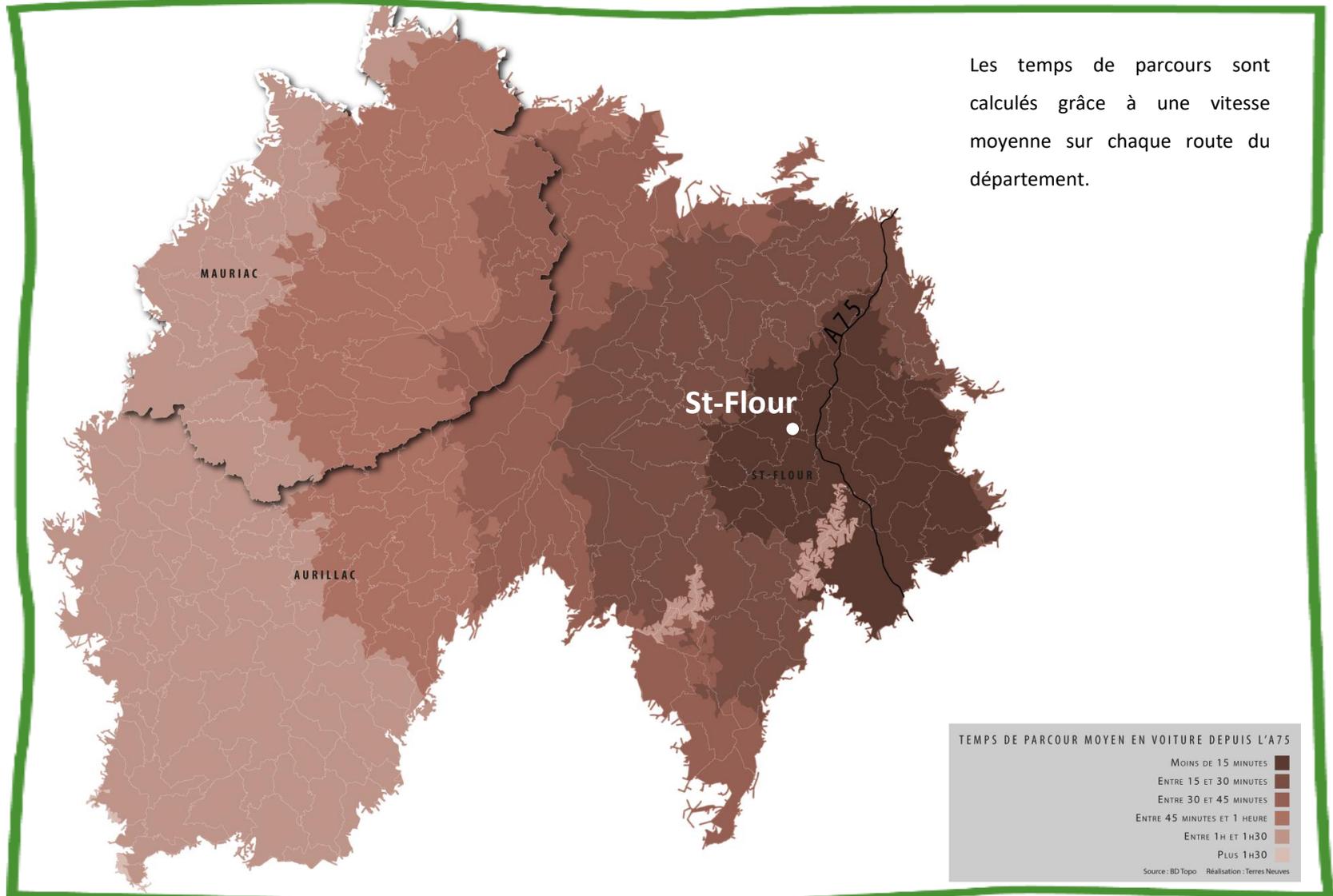


1 . Se déplacer hors du territoire

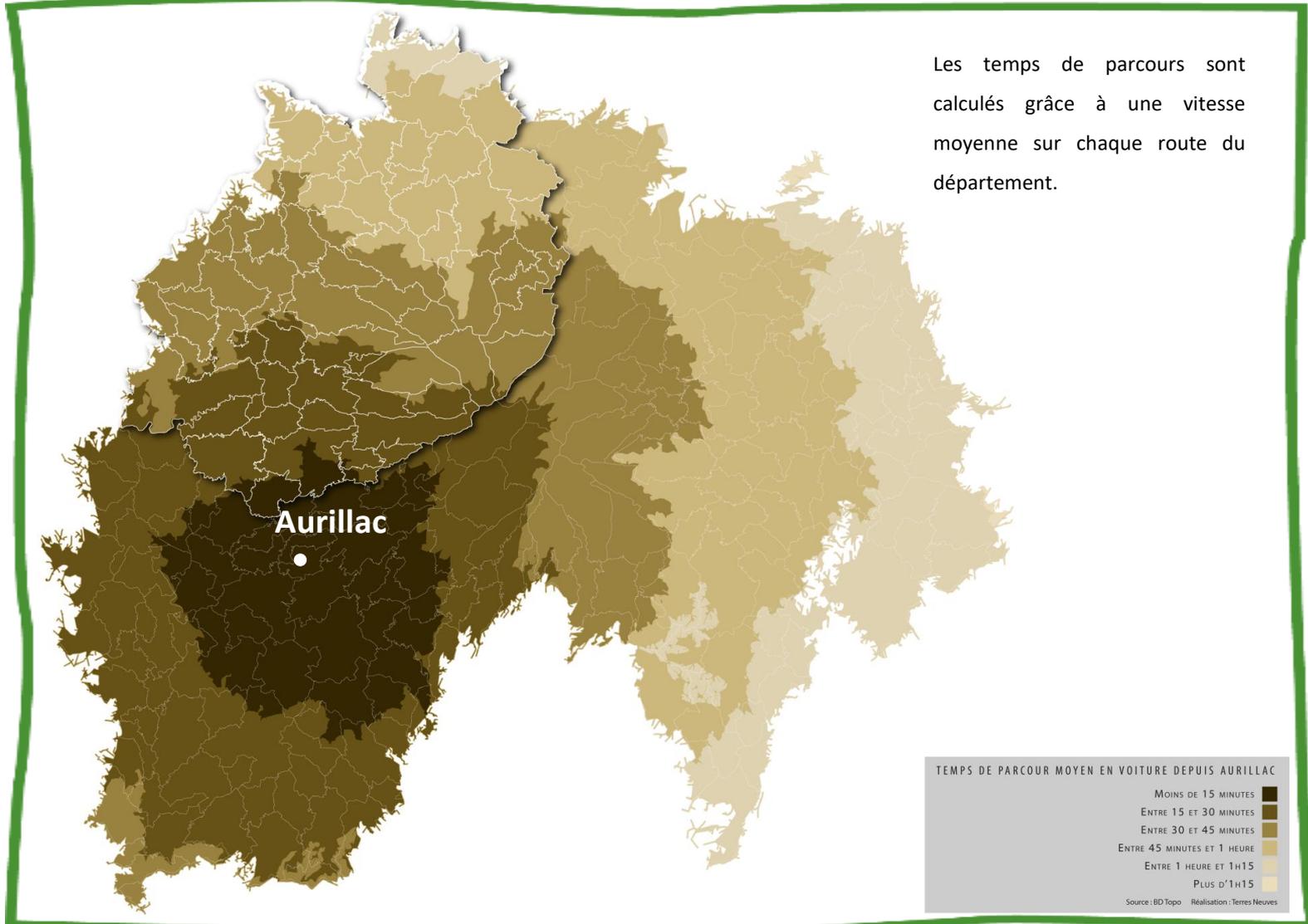




Les temps de parcours en voiture depuis la sortie d'autoroute de St-Flour



Les temps de parcours en voiture depuis Aurillac (préfecture du Cantal)

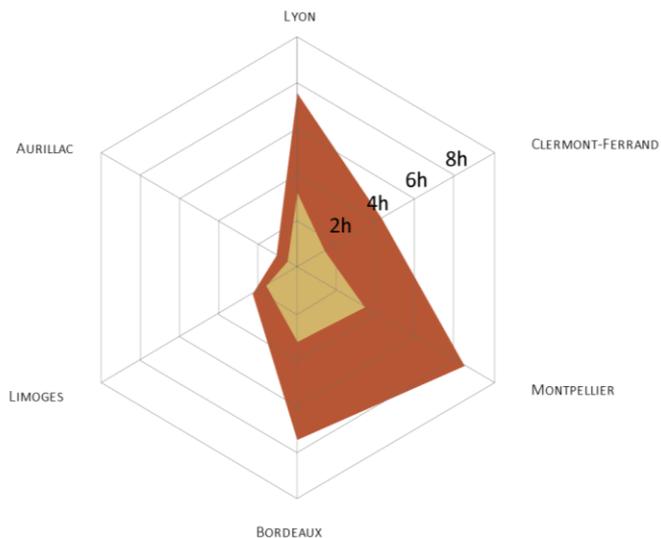


Des temps de parcours, et des tarifs qui orientent vers l'utilisation de la voiture

Voiture Train / Bus

DÉPLACEMENTS DEPUIS MAURIAC : LES TEMPS DE PARCOURS

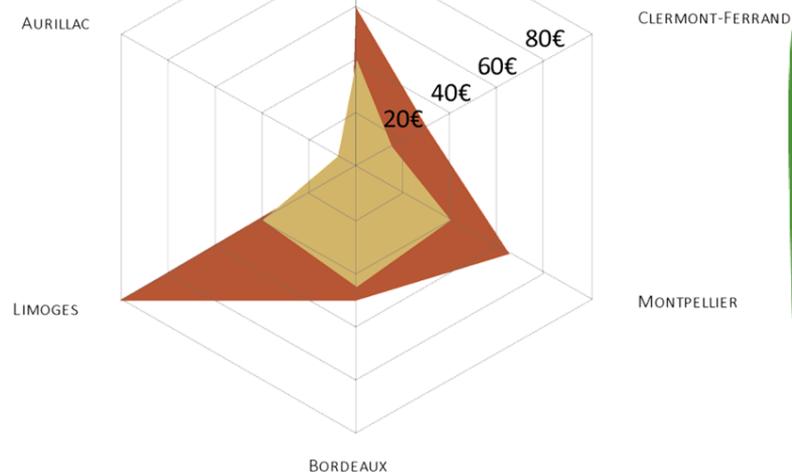
Source : Rome2rio Réalisation : Terres Neuves



Voiture Train / Bus

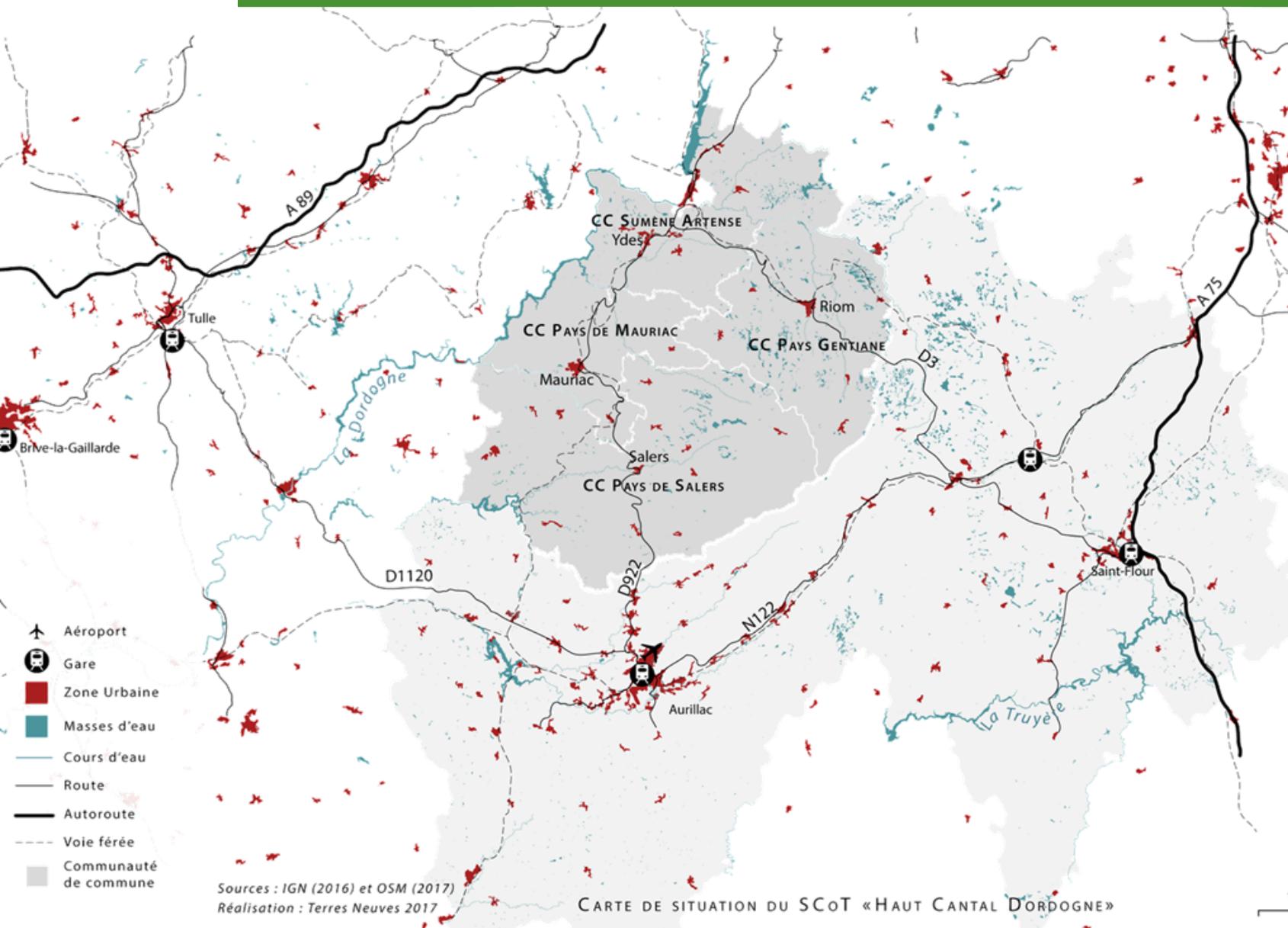
DÉPLACEMENTS DEPUIS MAURIAC : LES COÛTS

Source : Rome2rio Réalisation : Terres Neuves



DÉPLACEMENTS DEPUIS MAURIAC : LES COÛTS

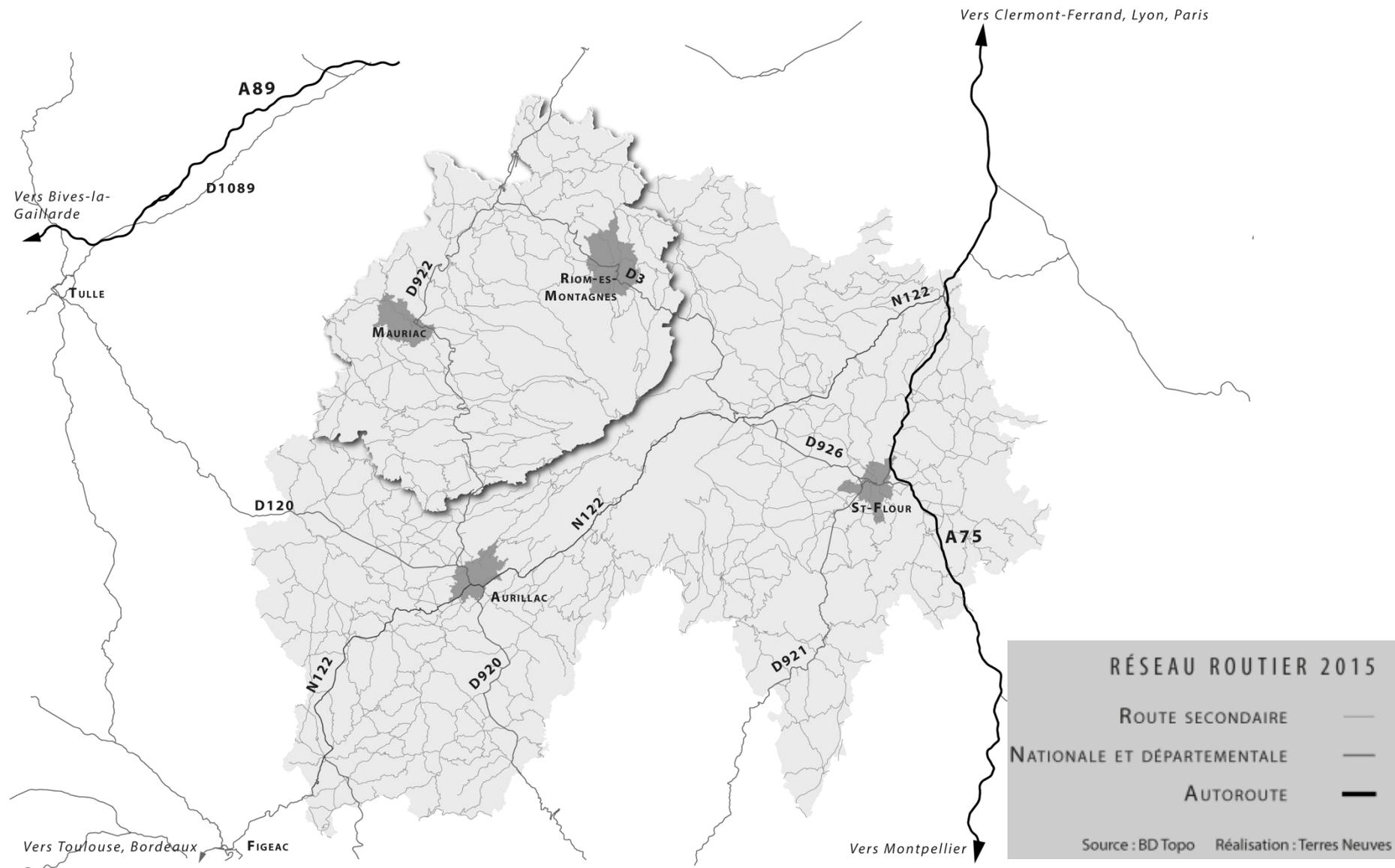
Source : Rome2rio Réalisation : Terres Neuves



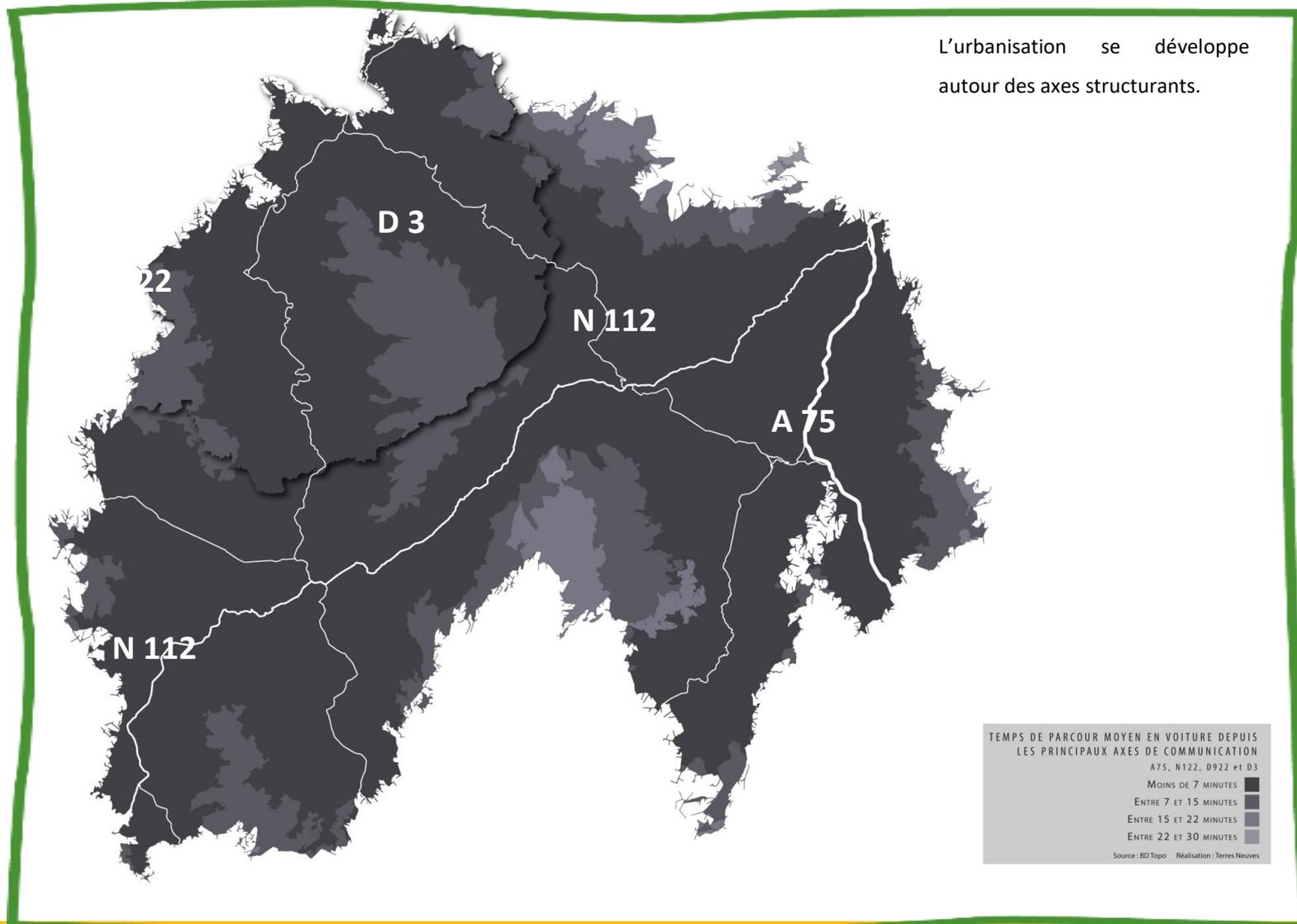
- Un **territoire enclavé**,
- Un territoire fortement **dépendant de la voiture individuelle** et du réseau routier pour son désenclavement,
- Un réseau contraint par la **saison hivernale**,
- Intérêt de maintenir la **liaison aérienne Aurillac/Paris** ?



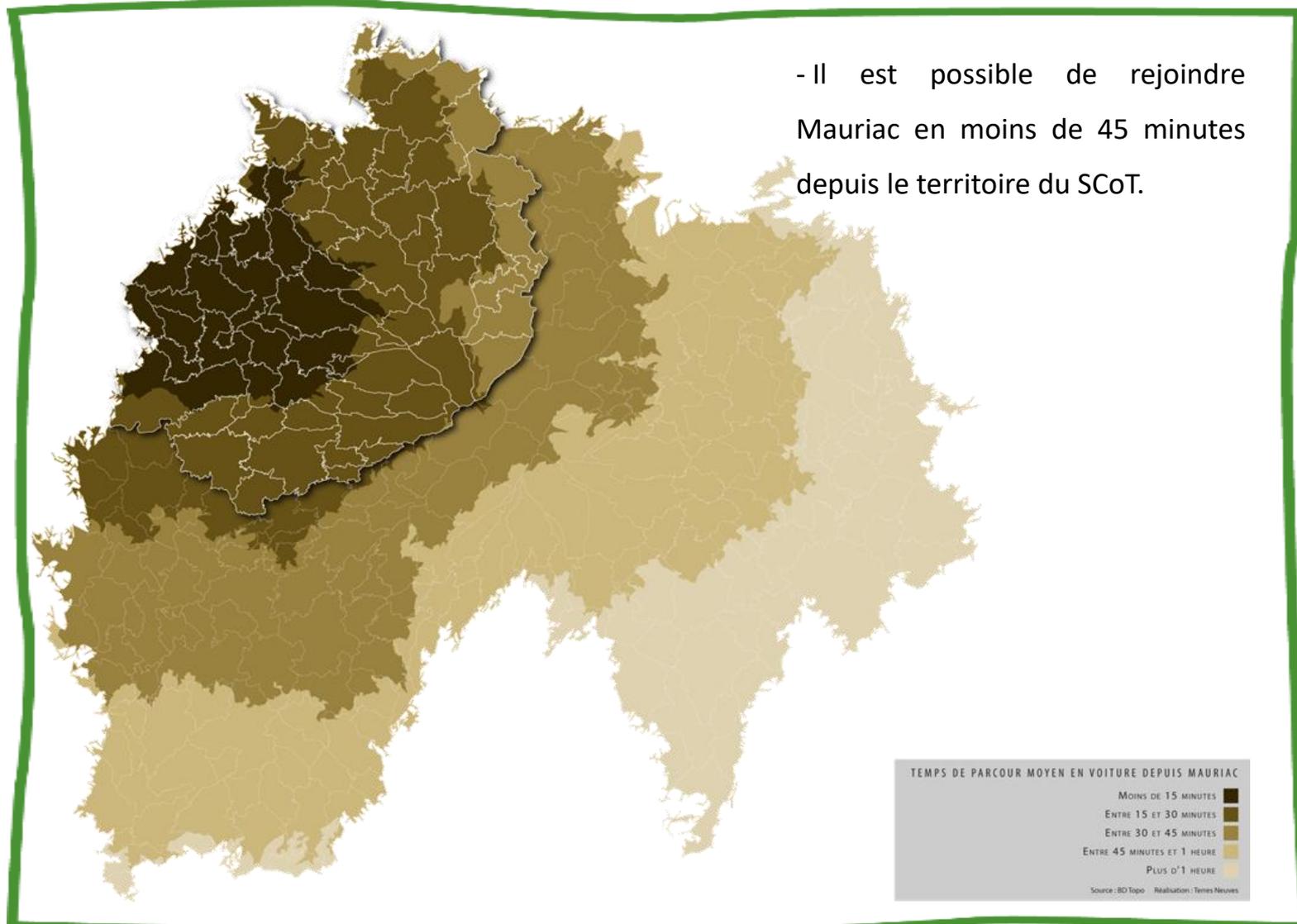
2 . Se déplacer sur le territoire : réseau routier



Les temps de parcours en voiture depuis les axes structurants



Les temps de parcours en voiture depuis Mauriac



carte des trafics 2007

LEGENDE TRAFIC
en véhicules / jour



Les trafics routiers moyens ont légèrement augmenté entre 2007 et 2016 :

- Routes départementales :
D922 (St-Cernin) : 4658 voitures / jour en 2007 à 4815 voitures / jour en 2016

D3 (Riom-es-Montagnes) : 2475 voitures / jour en 2007 à 2605 voitures / jour en 2016

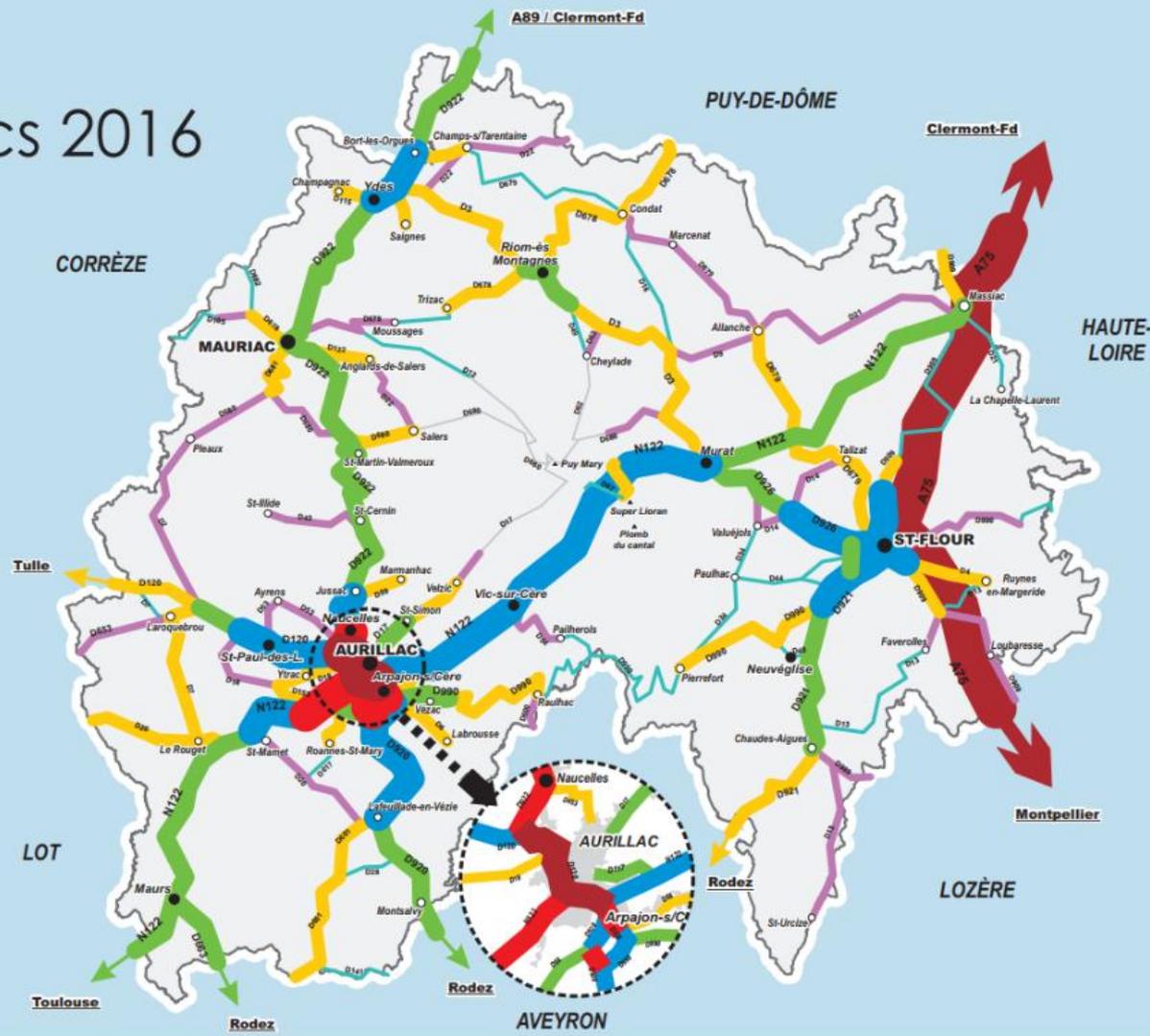
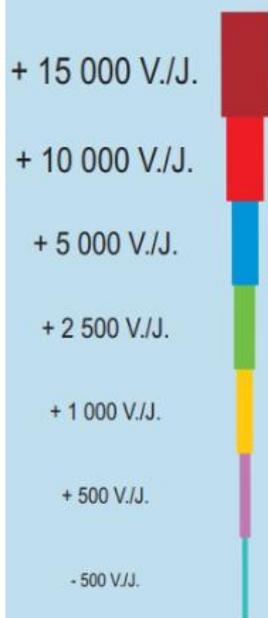
- Route nationale 122 (Murat) : **5901 voitures / jour en 2007 à 6190 voitures / jour en 2016**

Source : Direction Interdépartementale des Routes Massif-Central (DIR M-C) – Conseil Départemental du Cantal



Carte des trafics 2016

LEGENDE TRAFICS en véhicules / jour

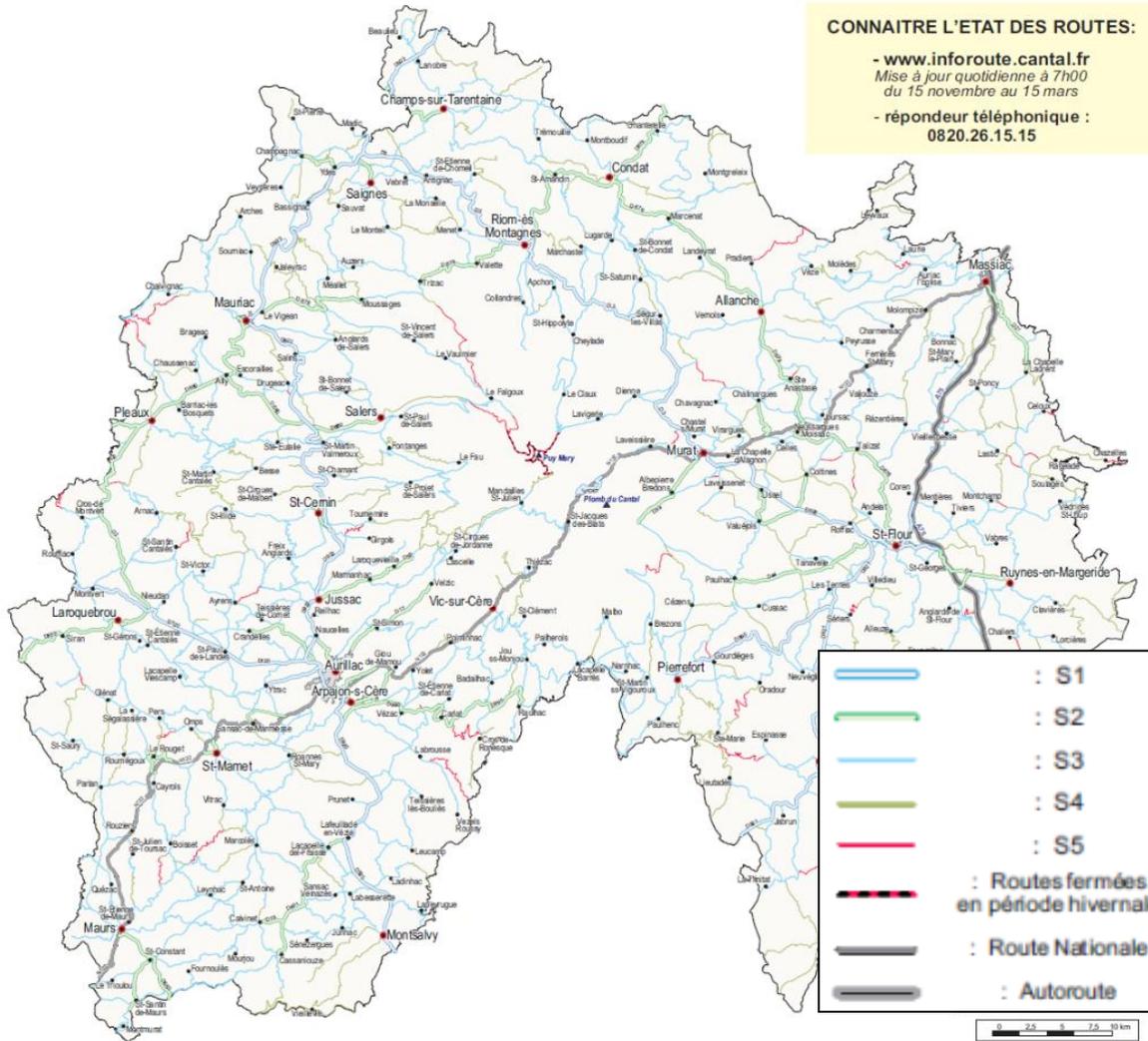


Source : Direction Interdépartementale des Routes Massif-Central (DIR M-C) – Conseil Départemental du Cantal



CONNAITRE L'ETAT DES ROUTES:

- www.inforoute.cantal.fr
Mise à jour quotidienne à 7h00
du 15 novembre au 15 mars
- répondeur téléphonique :
0820.26.15.15



Des niveaux de service permettent une organisation des services afin de traiter prioritairement les itinéraires les plus circulés.

Les niveaux de services hivernaux sont déclinés en 5 catégories :

- S1 : Route délicate la journée, difficile la nuit (de 21h à 6h30)
- S2 : Route délicate la journée, difficile la nuit (de 20h à 7h)
- S3 : Route difficile la journée et impraticable la nuit (de 19h à 8h)
- S4 : Route difficile la journée et impraticable la nuit (de 17h30 à 10h)
- S5 : Route impraticable 24h/24h

S1 : Route délicate la journée,
difficile la nuit (de 21h à 6h30)

S2 : Route délicate la journée,
difficile la nuit (de 20h à 7h)

S3 : Route difficile la journée et
impraticable la nuit (de 19h à
8h)

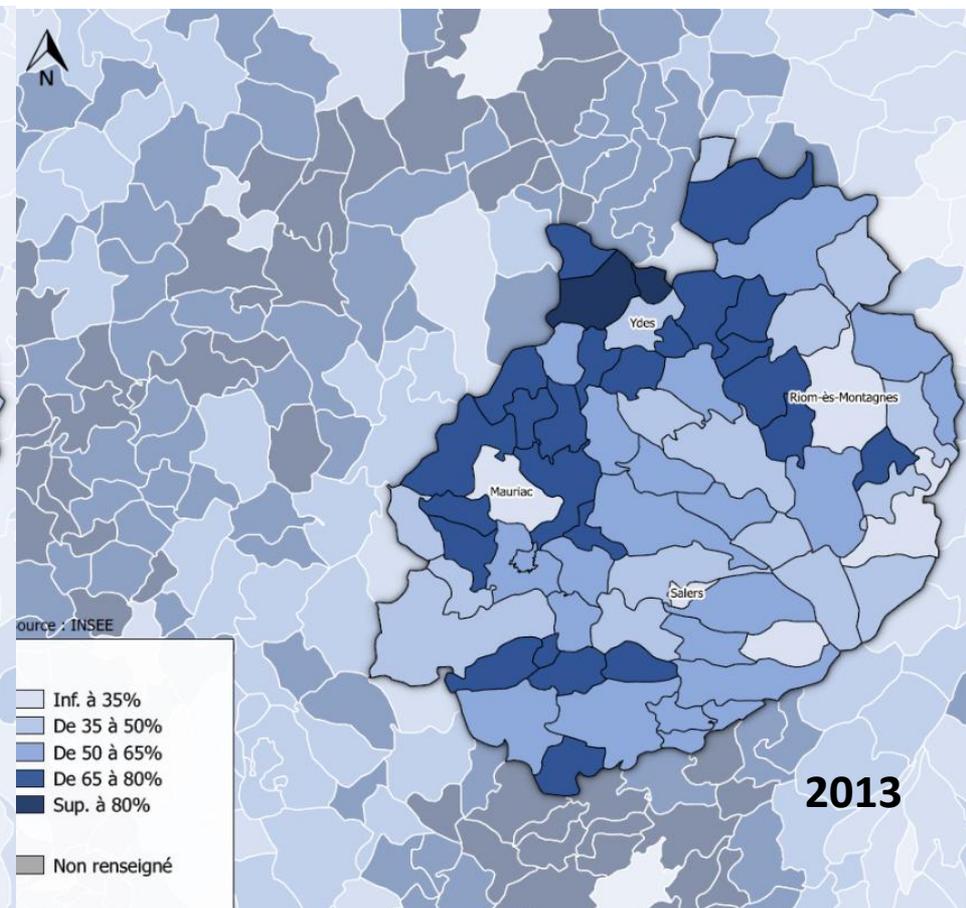
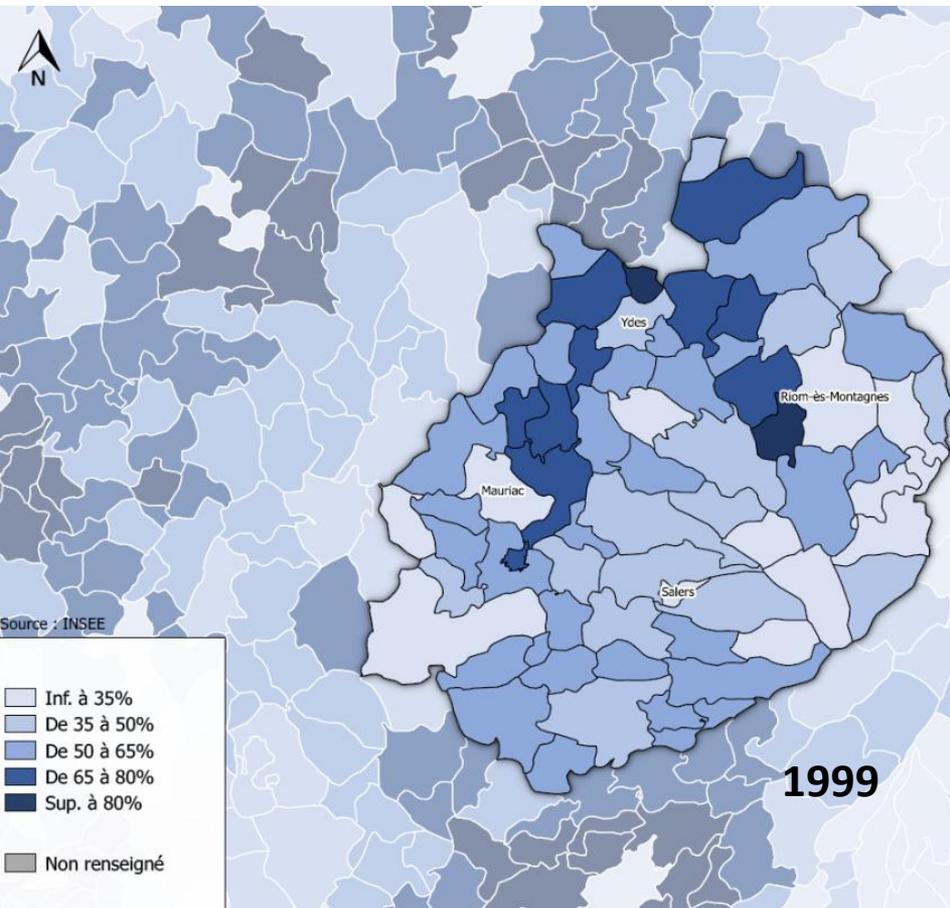
S4 : Route difficile la journée et
impraticable la nuit (de 17h30 à
10h)

S5 : Route impraticable 24h/24h

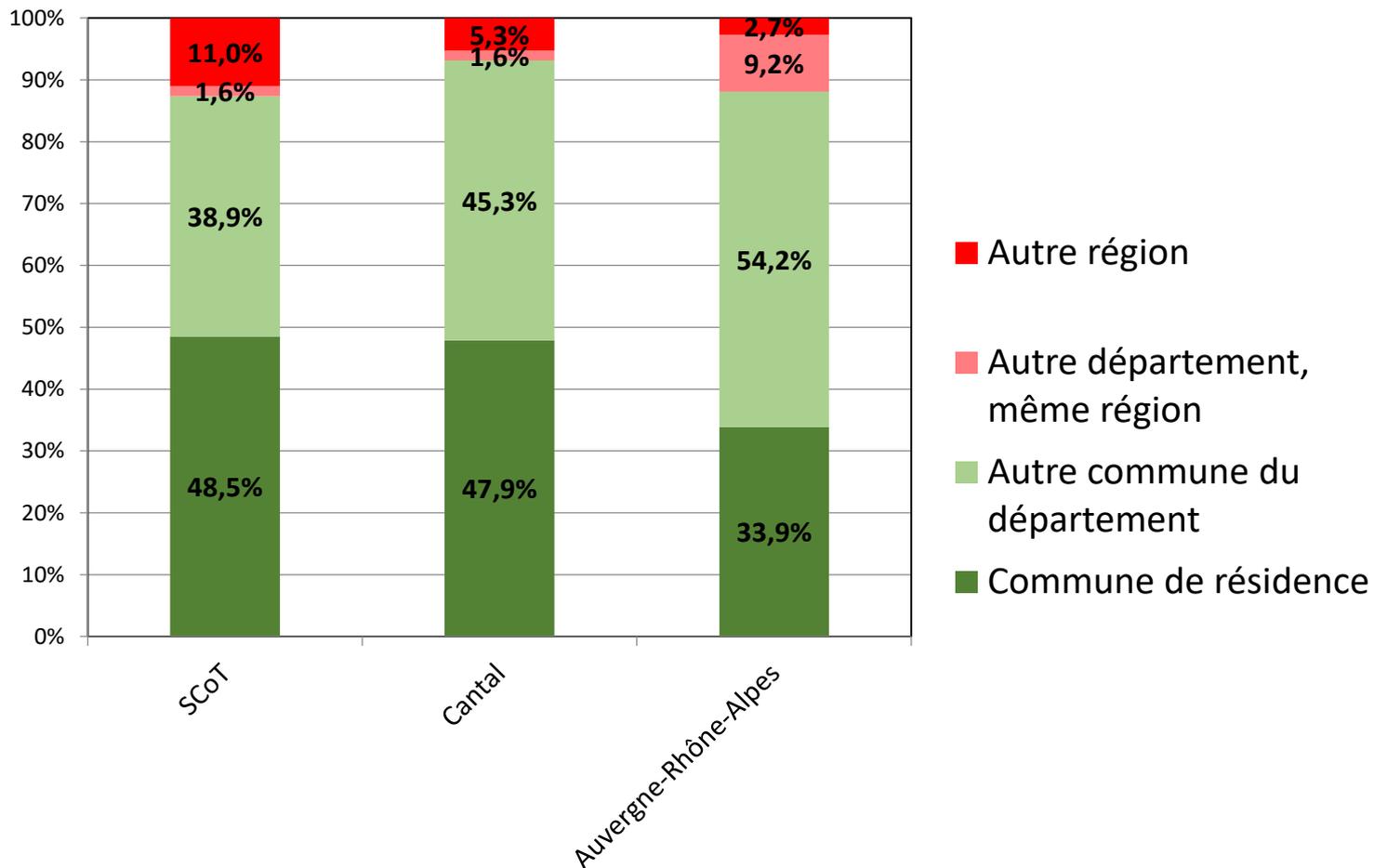
	: S1
	: S2
	: S3
	: S4
	: S5
	: Routes fermées en période hivernale
	: Route Nationale
	: Autoroute



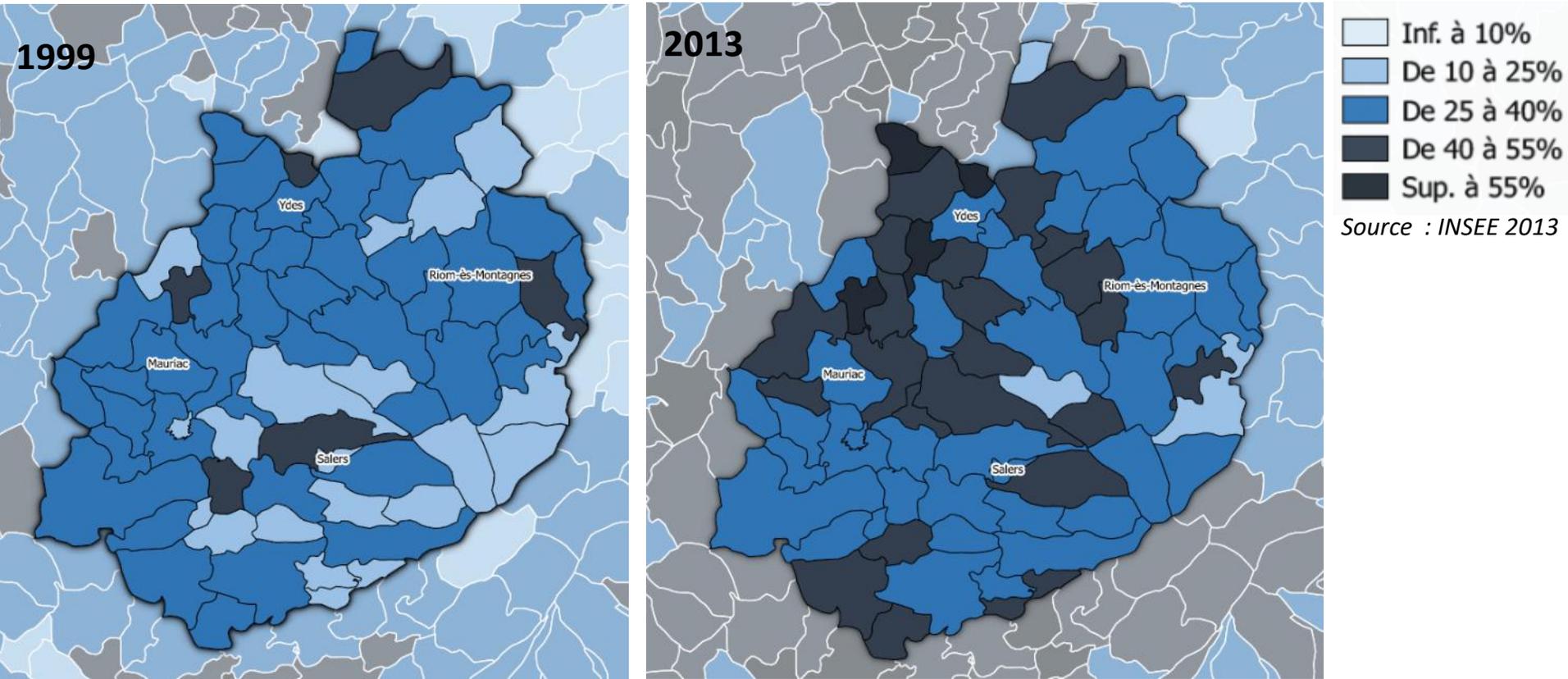
Part des actifs travaillant hors de leur commune de résidence



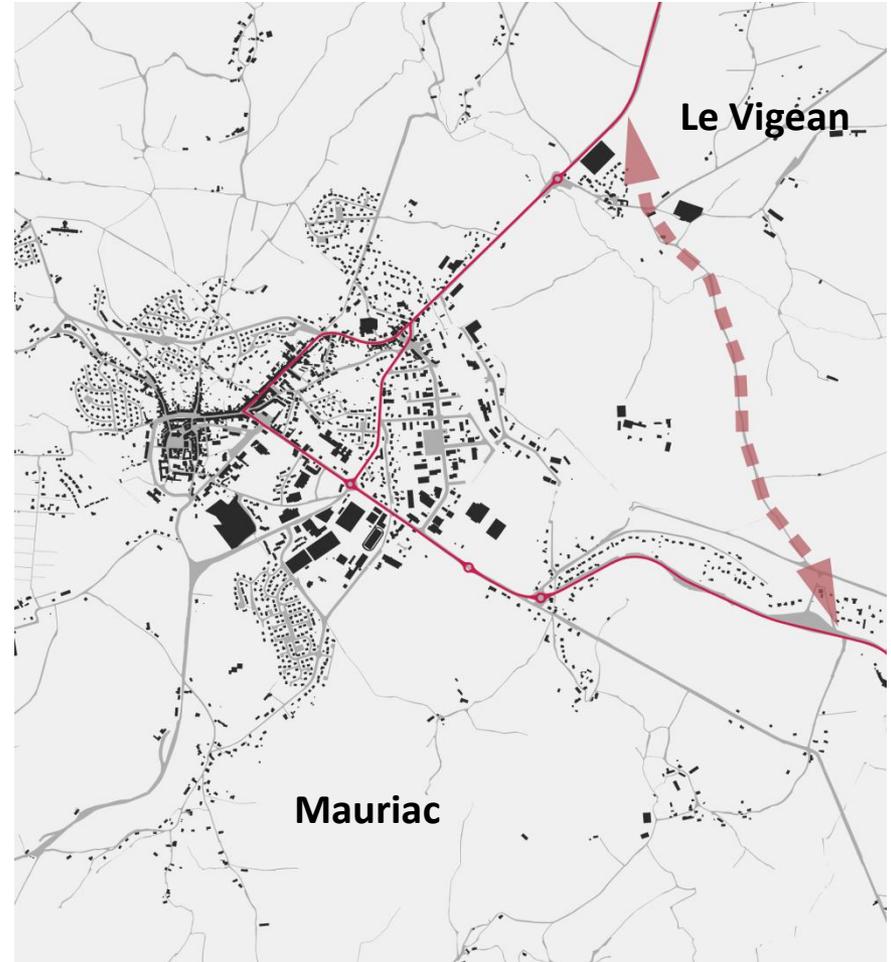
Lieux de travail des actifs



Ménages possédant au moins deux voitures en 1999 et 2013



- La part des ménages possédant au moins deux voitures augmente fortement (**37%** en 2013, contre **29%** en 1999).
- Au total 2145 ménages ne possèdent pas de voiture sur le territoire du SCoT (dont 743 dans les communes de Mauriac, Ydes et Riom)





Thématique dont peut s'emparer le SCOT pour :

- Fluidifier le stationnement de courte durée (accès aux commerces...)

- Assurer / maîtriser le stationnement de longue durée (résidentiel – professionnel)

- Améliorer l'aspect paysager des places centrales,

- Repenser le partage des espaces publics centraux au profit des piétons / vélos.

- Imposer des stationnements vélos dans les endroits stratégiques



Un territoire structuré par **un axe majeur de communication : D 3 et D 922** (limitées en moyenne à 90^{km/h}) et connecté à la N 122 (limitée à 70^{km/h}),

Un réseau routier **très contraint par le relief et les saisons**

Quelques communes favorisées par le réseau de bus interurbain :

-Aurillac : 14 lignes

-St-Flour : 5 lignes

-Mauriac : 6 lignes

- Un urbanisme, des modes de vie et un désengagement des transports publics qui génèrent une **dépendance de plus en plus forte à la voiture individuelle**,

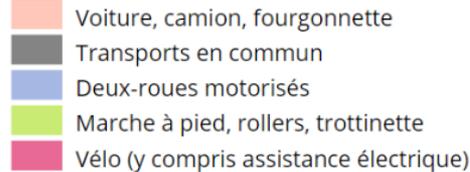
- Certains ménages en situation de **grand isolement** dans les zones rurales.



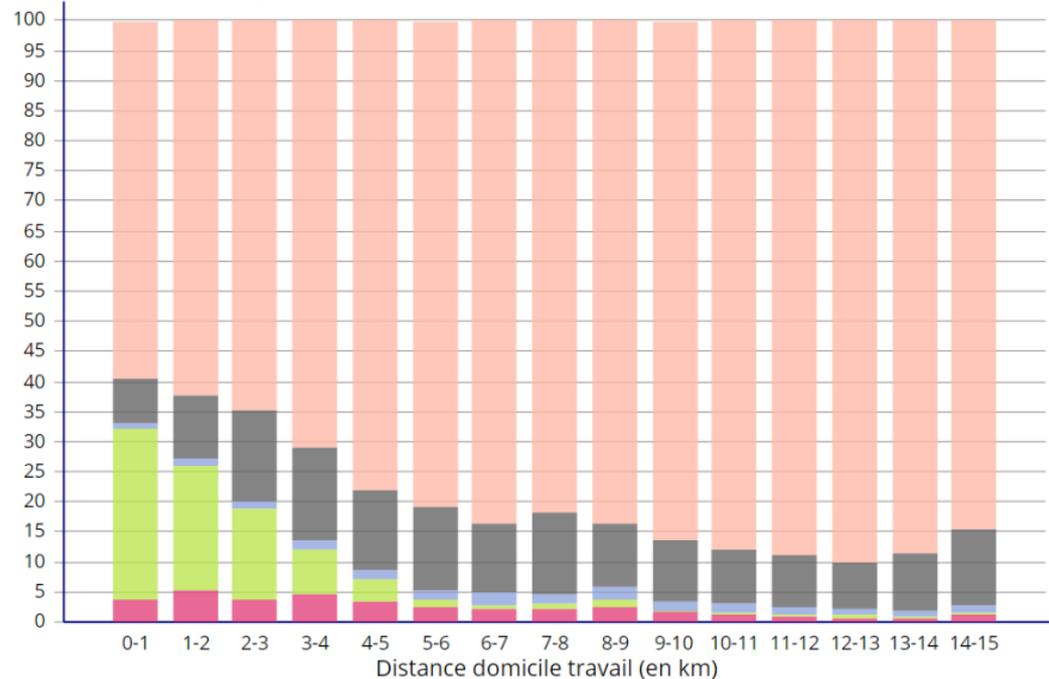
3. Les alternatives à la voiture individuelle

- Les modes de transports doux (vélo y compris assistance électrique, marche à pied, rollers, trottinette) sont surtout utilisés pour des trajets domicile-travail très courts
- Ce sont les actifs résidant dans les villes-centres des grands pôles urbains qui utilisent le plus le vélo pour aller travailler.
- Dans les communes isolées des pôles d'emploi, prendre un vélo pour aller travailler concerne seulement 0,6 % des actifs dans la région. Une part inférieure de moitié à celle constatée dans le même type d'espace en France.

Part du mode de transport selon la distance domicile-travail effectuée par les actifs en emploi



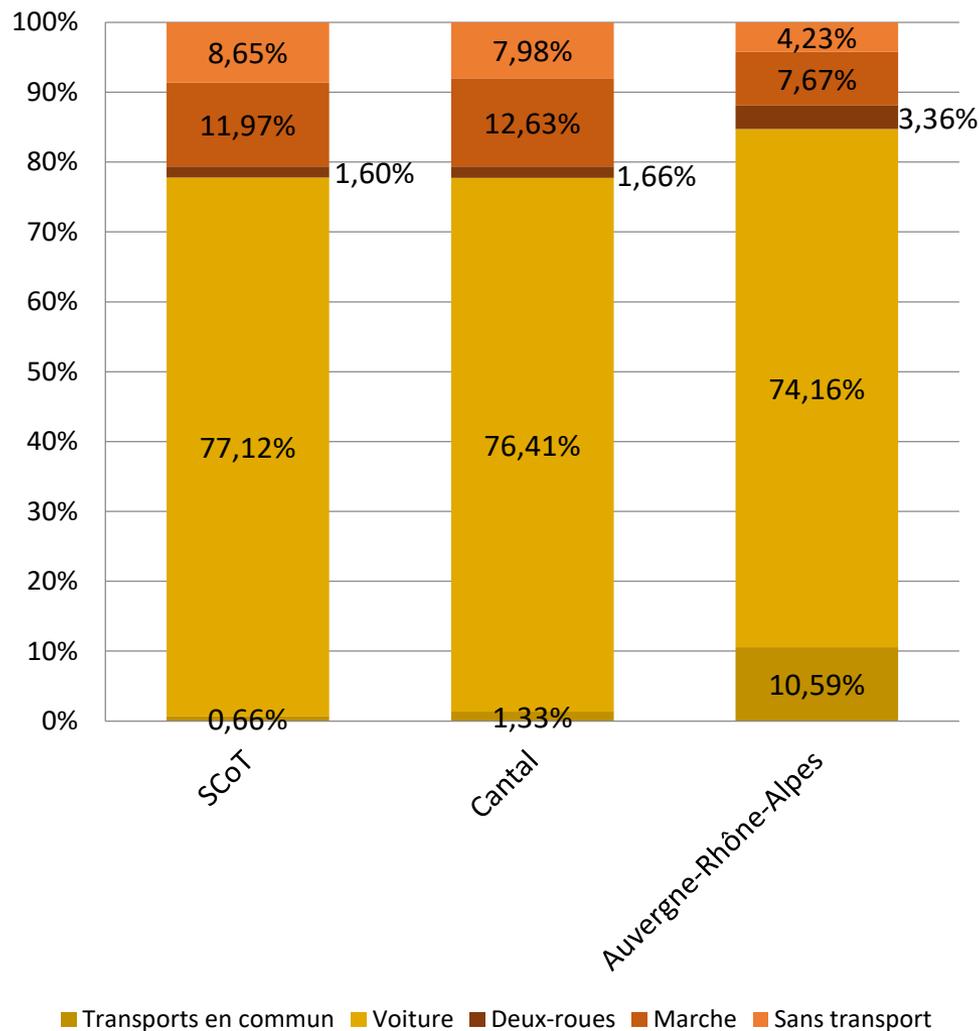
Part du mode de transport (en %)



Source : INSEE

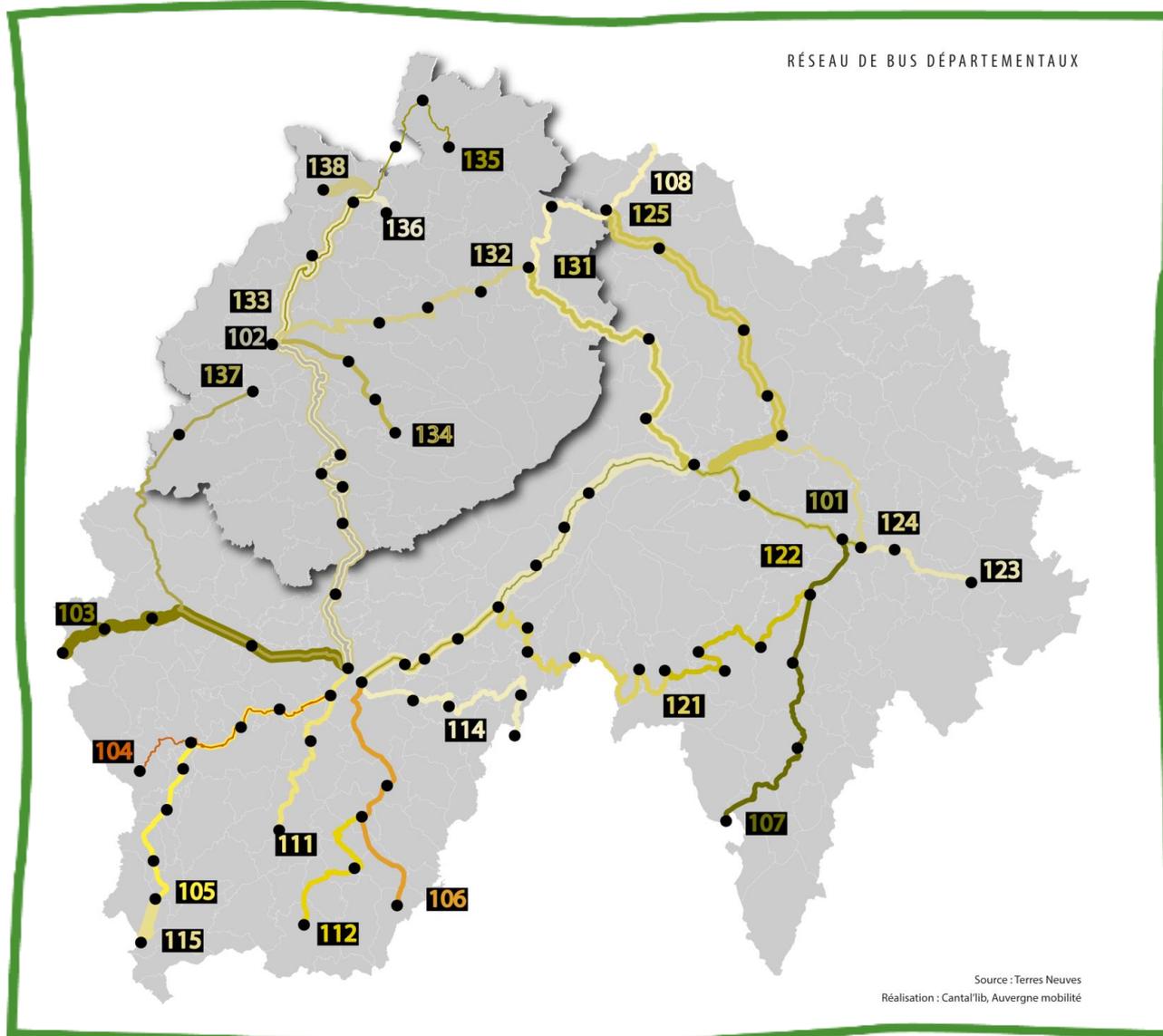


Les modes de déplacement domicile travail (%)
(Source INSEE 2013)



- L'utilisation de la voiture reste majoritaire,
- Les « deux roues » correspondent à l'utilisation des véhicules motorisés et des vélos,
- La catégorie « sans transport » représente, en partie, les agriculteurs qui vivent sur leur lieu de travail.





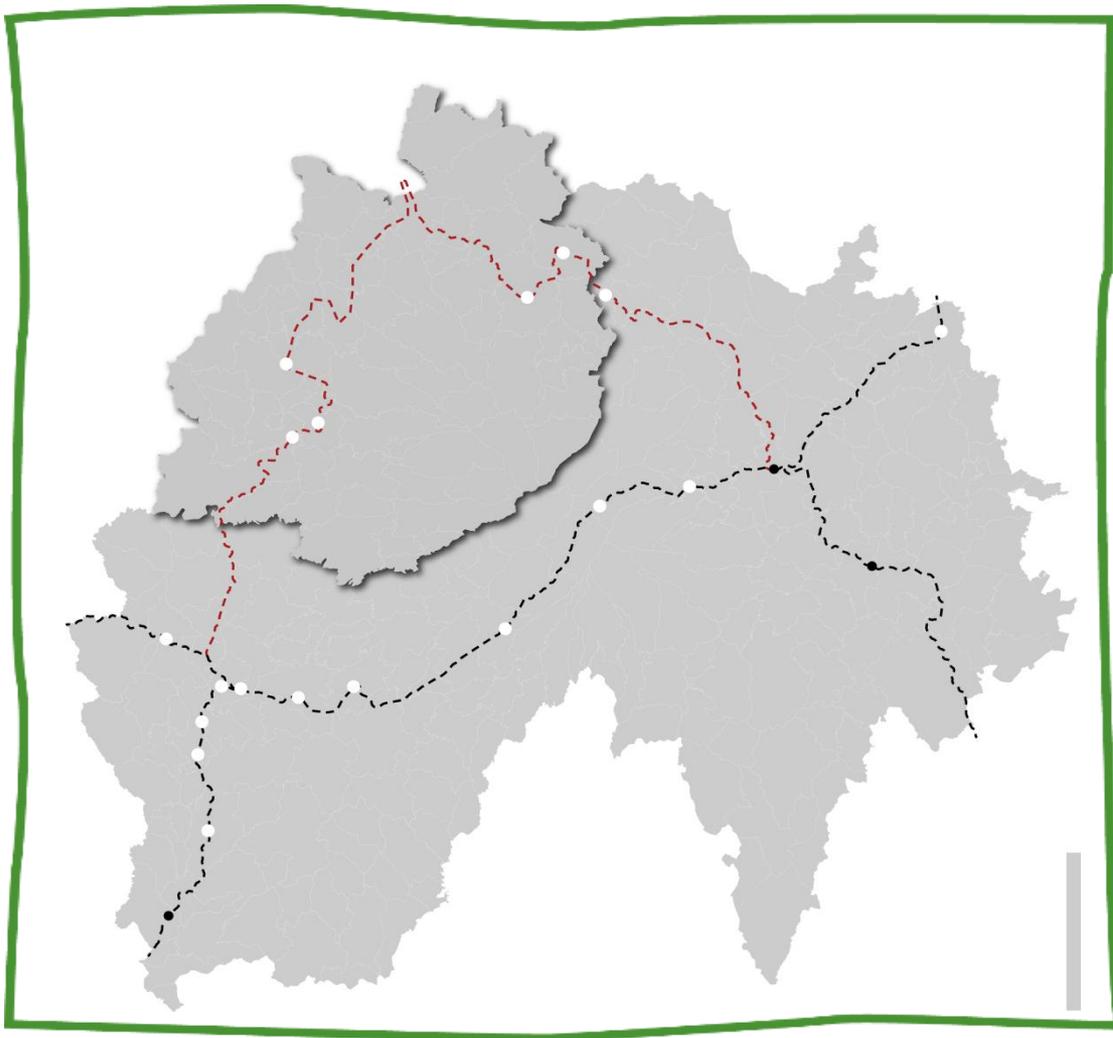
- L'adoption de la **tarification unique à 1.50€ le trajet** par le Conseil départemental permet d'offrir aux usagers un service encore plus accessible, plus lisible et mieux adapté à leurs besoins.

-Transport à la demande :

-Service existant sur Sumène-Artense, en projet sur Pays de Gentiane.

-Le CD propose des aides à la mise en place de ce service.





- Le chemin de fer entre Bort-les-Orgues et Neussargues fût inaugurée en 1908 et constituait un maillon de la ligne reliant Paris à Béziers.

- C'est depuis la construction du barrage de Bort-les-Orgues en 1950 qu'une partie de la ligne, noyée a été abandonnée.

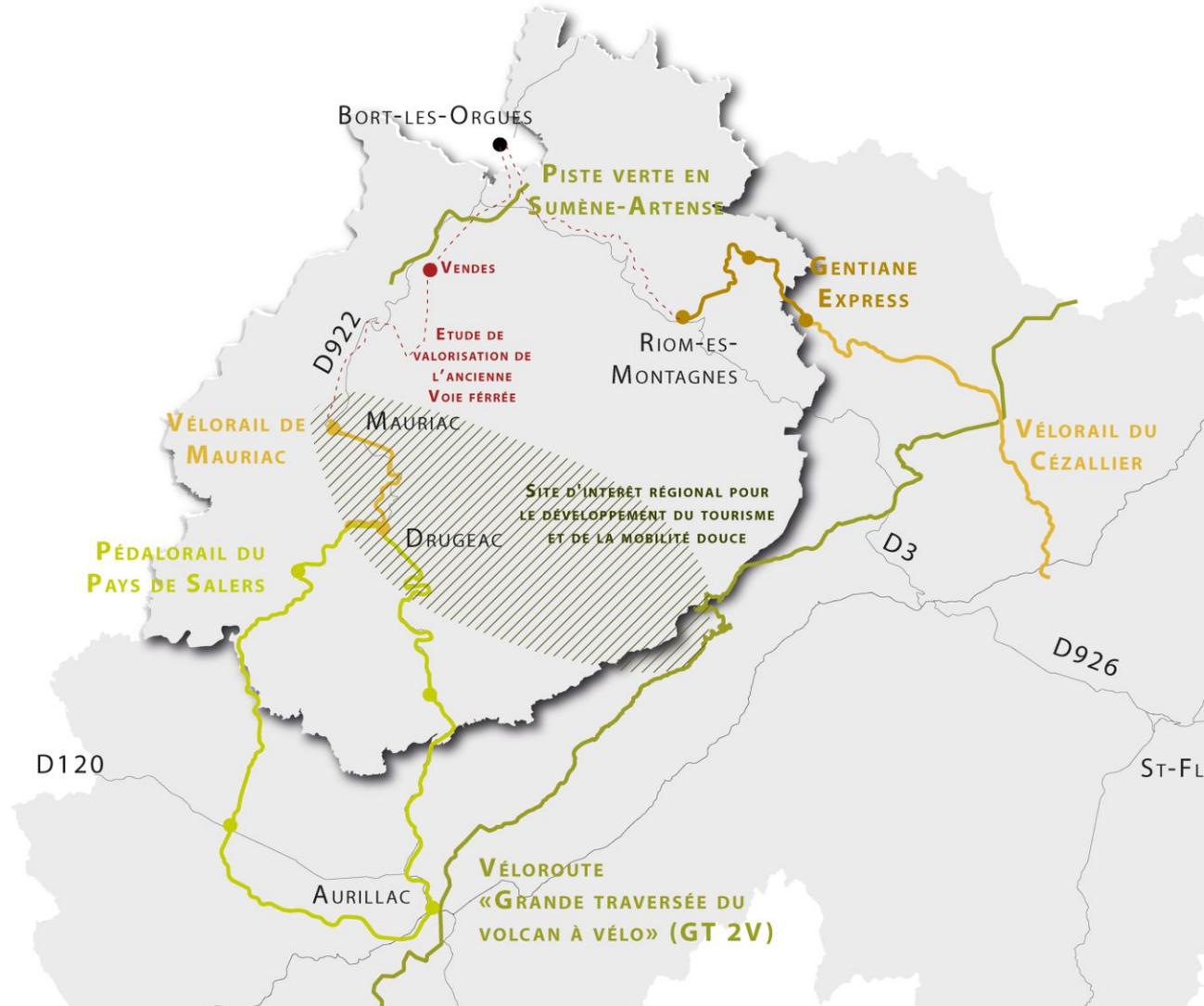
VOIES FÉRRÉES EN 2015

Voie ferrée	--
Voie ferrée ayant été supprimée	- -
Gare voyageur et fret	●
Gare de voyageur	○

Source : BD Topo Réalisation : Terres Neuves

VOIES VERTES ET PARCOURS TOURISTIQUES SUR LE HAUT CANTAL DORDOGNE

- Les voies vertes sont des accès réservés aux piétons, cyclistes ... Ils sont sécurisés et ne partagent pas la voie avec des modes de déplacement motorisés
- Les vélo-routes sont des voies peu fréquentées par les voitures. Elles partagent l'espace entre les vélos et véhicules motorisés.



Transport en bus :

- Un service relativement efficace sur les principaux pôles

Covoiturage:

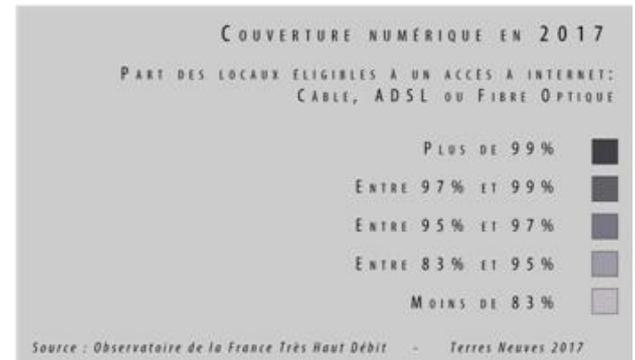
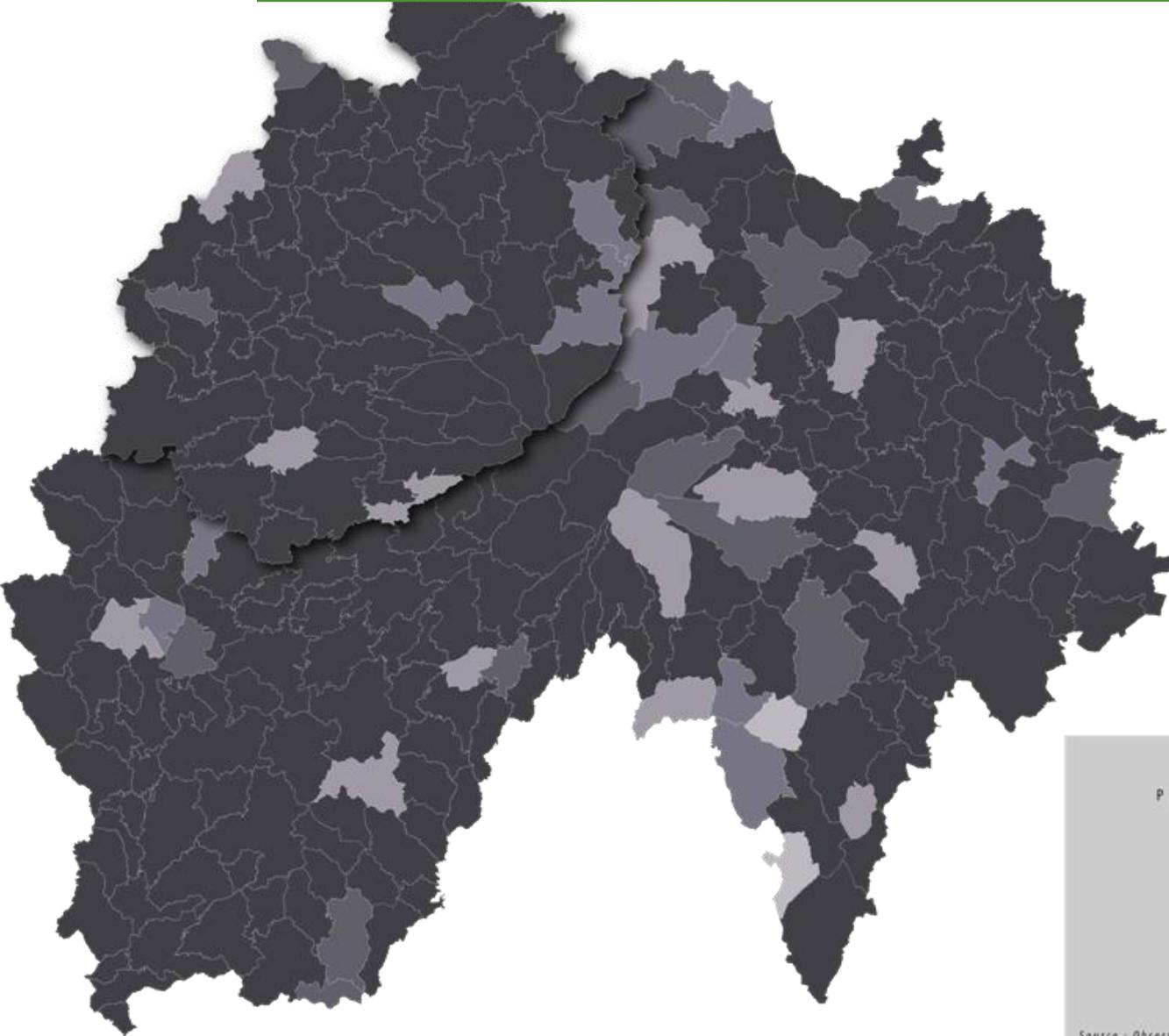
- Une solution intéressante, mais difficile à mettre en place, faute de densité d'utilisateurs.
- Un potentiel de déplacement à vélo limité hors des principaux pôles et des zones très rurales

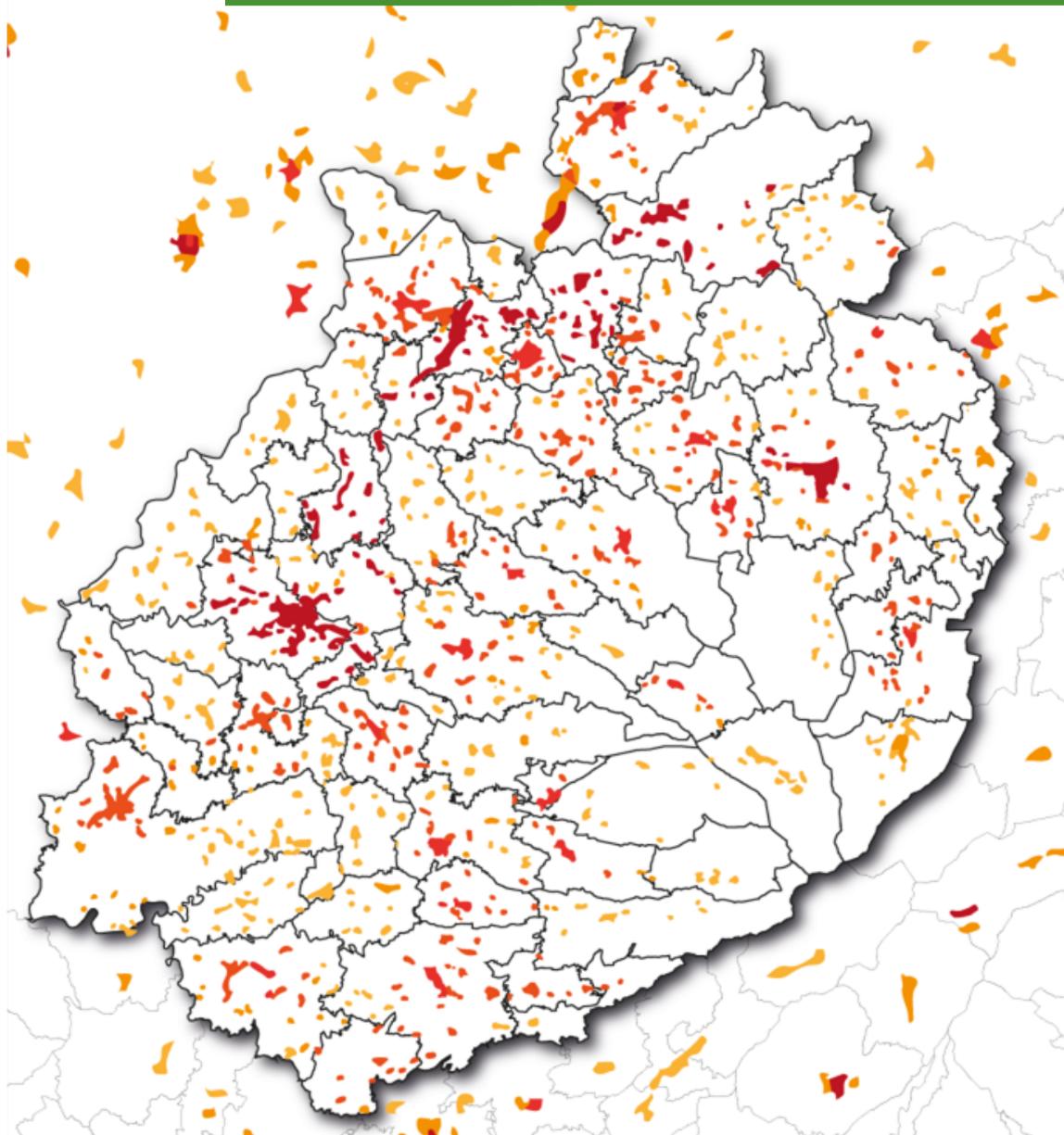
Déplacements pédestres / cycles :

- Des opportunités de changement d'affectation des anciennes voies ferrées déjà bien utilisées (voies vertes, tourisme)
- L'opportunité de créer des barreaux d'accès à la future voie verte
- Dans les principaux pôles, la nécessité de repenser le partage de la voirie/espace public ?
- Dans les communes rurales, l'opportunité de prévoir des continuités pédestres à l'appui des sentiers de randonnée et chemins ruraux.



4 . Aménagement numérique





COUVERTURE NUMÉRIQUE EN 2017

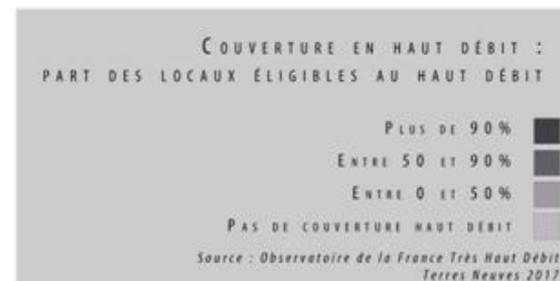
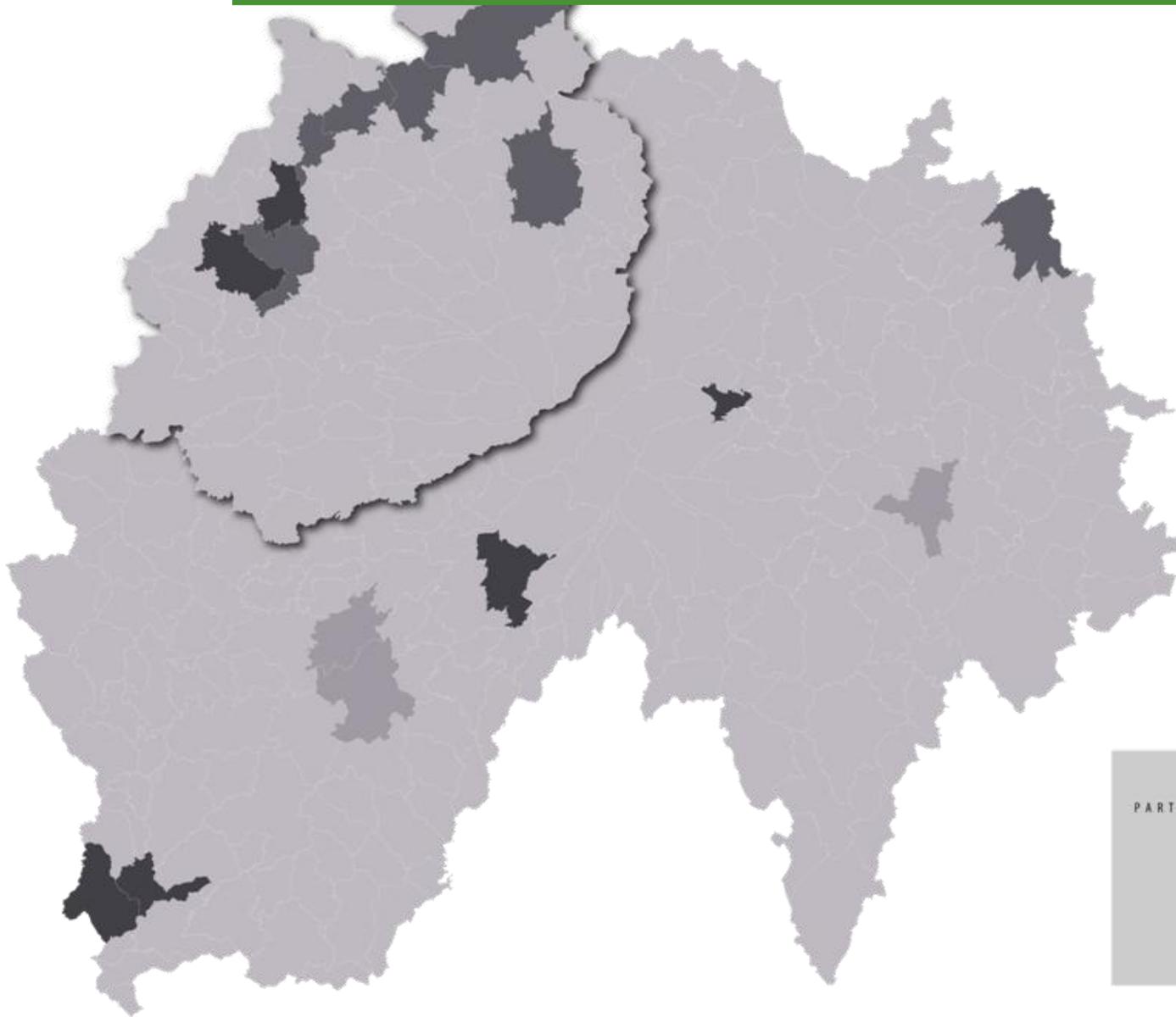
ZONES COUVERTES PAR UN ACCÈS INTERNET TERRESTRE : ADSL, FIBRE OPTIQUE, CÂBLE

PLUS DE 100 MBITS	■
ENTRE 30 ET 100 MBITS	■
ENTRE 8 ET 30 MBITS	■
ENTRE 3 ET 8 MBITS	■
MOINS DE 3 MBITS	■

Source : Observatoire de la France Très Haut Débit
Terres Neuves 2017



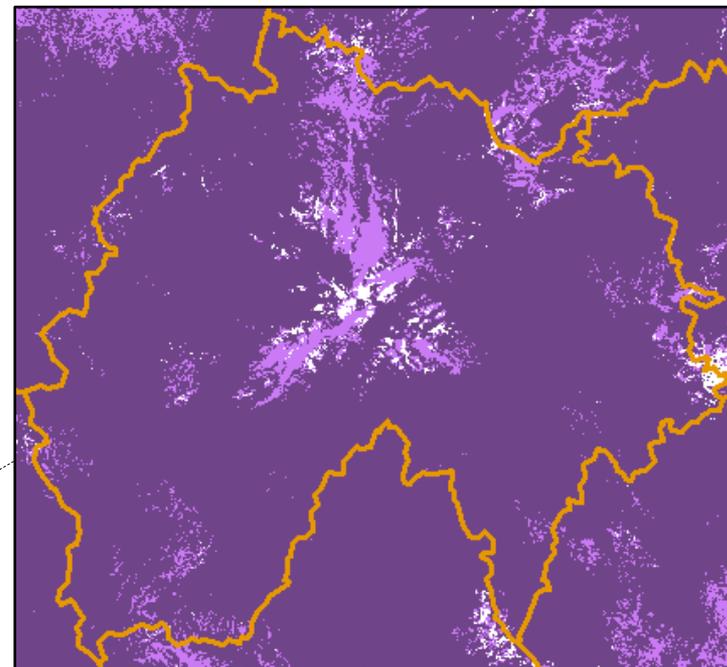
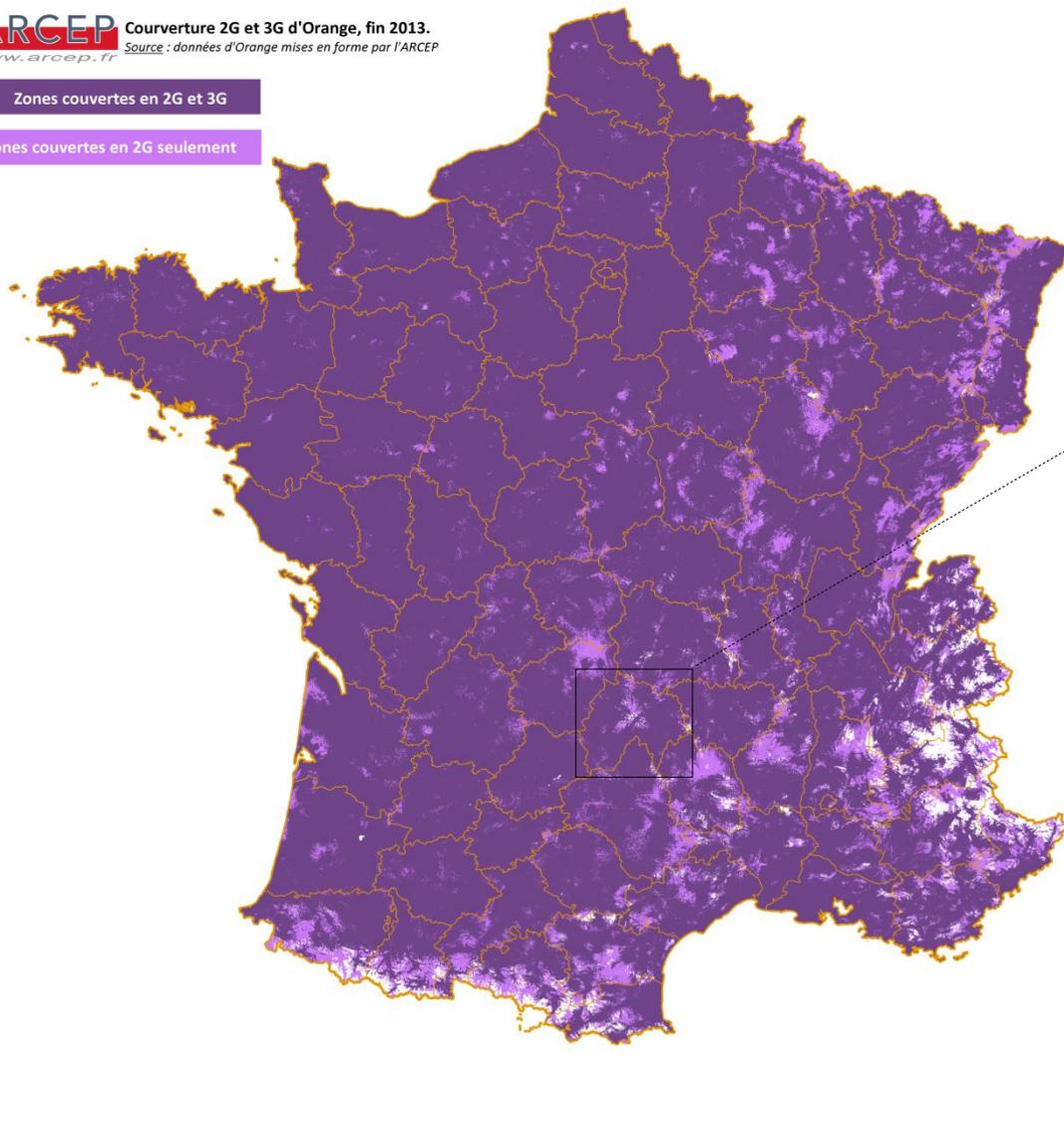
Une couverture numérique haut débit insuffisante



ARCEP
www.arcep.fr
Couverture 2G et 3G d'Orange, fin 2013.
Source : données d'Orange mises en forme par l'ARCEP

Zones couvertes en 2G et 3G

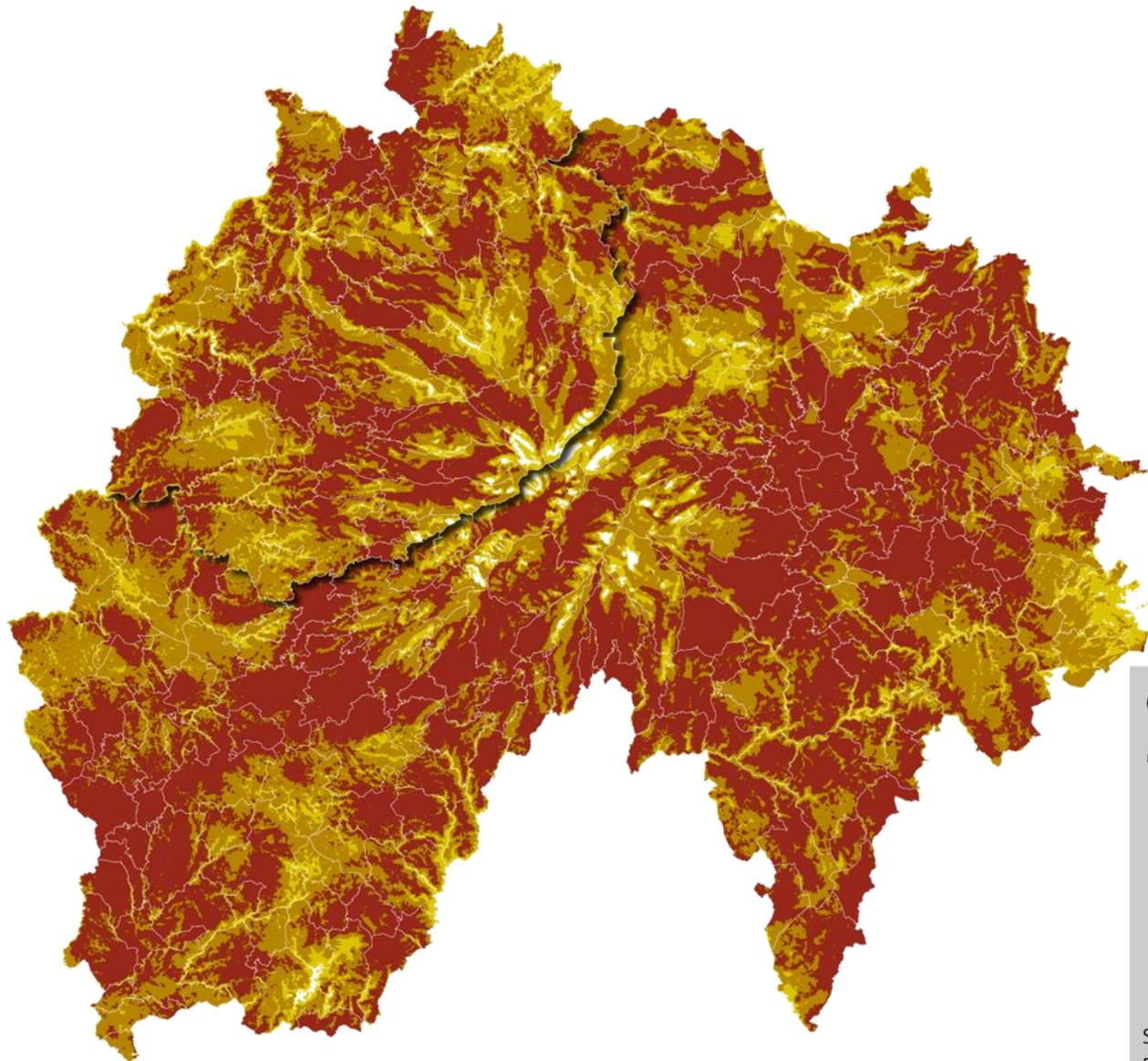
Zones couvertes en 2G seulement



Couverture mobile pour le Cantal :

- 821 Antennes (Entre 1500 et 2000 en moyenne pour les départements français)
- 5.606 Antennes / 1000 habitants





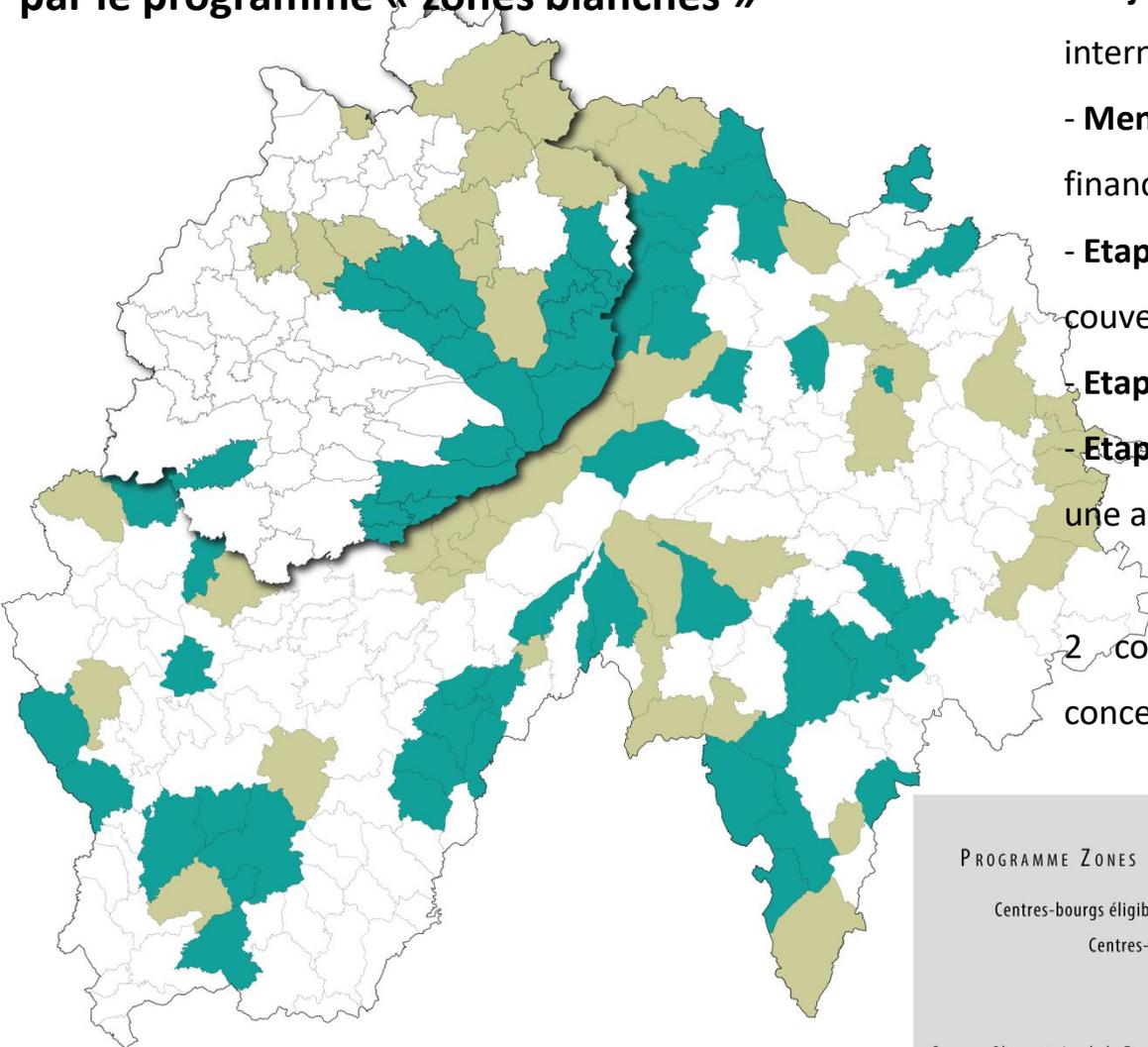
QUALITÉ DU RÉSEAU
MOBILE EN 2017

- Très bonne couverture
- Bonne couverture
- Couverture limitée
- Pas de couverture

Source : ARCEP 2017
Réalisation : Terres Neuves



Communes susceptibles d'être couvertes par le programme « zones blanches »



LE PROGRAMME ZONES BLANCHES :

- **Objectif** : apporter une couverture en téléphonie et internet mobile dans chaque centre-bourgs
- **Mené par** les collectivités territoriales grâce aux financements de l'Etat.
- **Etape 1** : recensement des communes non couvertes
- **Etape 2** : dépôt de dossier par une collectivité locale
- **Etape 3** : Subventions de l'Etat aux collectivités pour une aide à l'équipement

2 communes dans le Cantal sont aujourd'hui concernées : Jou-Sous-Manjou et Peyrusse

COUVERTURE MOBILE EN 2017
PROGRAMME ZONES BLANCHES, MESURE « CENTRES-BOURGS »

- Centres-bourgs éligibles au programme couverts en internet mobile ■
- Centres-bourgs éligibles au programme couverts en 2G - en attente de la 3G ■
- Communes non concernées par le programme ■

Source : Observatoire de la France Très Haut Débit - Réalisation : Terres Neuves 2017



LE PROGRAMME 800 SITES STRATÉGIQUES :

- **Objectif** : apporter une couverture en téléphonie et internet mobile sur des sites en développement économique ou touristique
- **Etape 1** : Dépôt de dossier par le porteur du réseau
- **Etape 2** : L'Etat finance la moitié du coût des infrastructures permettant l'accueil des équipements des opérateurs, dans la limite de 50 000 euros par site (pylône)

10 sites sont concernés pour le Cantal

- Soit 27 communes dont 5 sur le territoire du SCoT

LE PROGRAMME CyberCantal Télécentres :

- **Objectif** : proposer un véritable réseau de dix télécentres dénommé CyberCantal Télécentres.

Il va s'agir d'inscrire l'action en matière de télétravail dans la durée avec quatre objectifs stratégiques :

- Favoriser l'emploi dans le Cantal grâce à l'essor du télétravail salarié ;
- Développer et fédérer les télétravailleurs indépendants ;
- Développer les téléactivités et attirer de nouveaux actifs ;
- Développer la télémédecine.



Couverture numérique :

- L'installation de **la fibre tend à tarder**
- Mais les réseaux numériques sont **majoritairement de haut débit en ville**

Couverture mobile :

- est **souvent limitée à la 2G** pour la majeure partie des bourgs.
- Le département est **deux fois moins équipé en antennes mobiles** que la moyenne nationale
- Une large part des communes, centres bourgs **pourraient bénéficier des aides à l'aménagement** numérique de l'Etat : programme «*zones blanches* » ou «*attractivité du territoire* ».

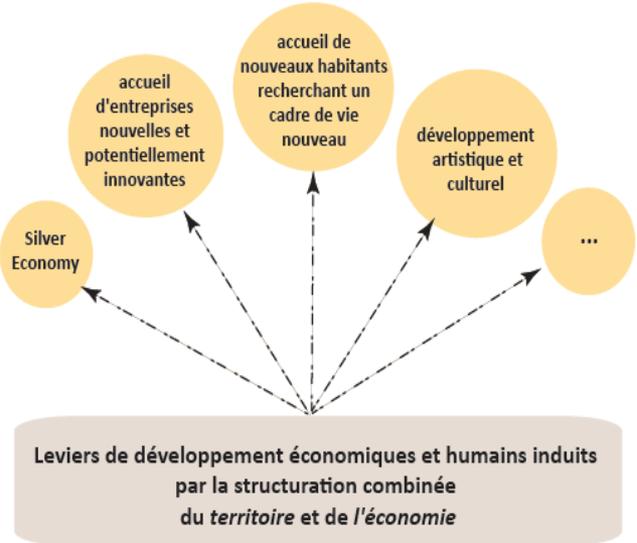
Les principaux enjeux :

- Etre attractif**
(pour des populations d'actifs,
de retraités, d'étudiants, de touristes...)
- Maintenir/accueillir des populations**
(permanentes ou touristiques)
- Maintenir/développer des services
publics, scolaires et de santé**
- Maintenir/développer
le tissu commercial et artisanal**
- Générer de l'emploi**
(de préférence
non délocalisable)

Principaux leviers sur lesquels appuyer l'attractivité territoriale (notamment par la valorisation des atouts et spécificités géographiques)

- l'emploi***
- l'accessibilité, la connectivité, la mobilité***
- le cadre de vie :***
(qualité paysagère, patrimoniale et environnementale)
- la qualité de vie :***
présence des services primaires, d'un tissu associatif, d'équipements sportifs et culturels
- la qualité de l'accueil (tourisme)***

un rôle joué en grande partie par le SCoT (puis les PLU)



Principaux leviers de développement économique liés aux filières intrinsèques au territoire

- le tourisme***
- l'agriculture***
- la production énergétique***
- la gestion et l'exploitation de la forêt et des espaces naturels***

potentiel attractif du territoire renforcé

