OrbiMob'

Clermont Auvergne Massif Central



DOCUMENT SUPPORT DE RÉFLEXION

« Vers une vision d'orientation pour les Mobilités Territoriales Durables du Massif Central »

Document support | mai 2026 © Association OrbiMob'

INTRODUCTION

Pourquoi cet exercice ?

La volonté d'aboutir sous quelques mois à un **document d'orientation pour les Mobilités Territoriales Durables du Massif central** est sous-tendue par **quatre convictions, simples et fortes** :

1. **Les territoires éloignés des très grandes métropoles sont globalement les grands oubliés de la transformation des mobilités, celles-ci étant pourtant essentielles à leur développement socio-économique**. Partout dans le monde, l'attention des pouvoirs publics se concentre sur les zones métropolitaines et les grands corridors de connexion, laissant trop souvent en marge les pays ruraux, les villes moyennes et les espaces de montagne — pourtant vitaux.

2. **Le territoire du Massif central, dont l'avenir pourrait – sans plan correctif prioritaire - être gravement menacé, constitue un chantier idéal pour appréhender en profondeur les besoins réels de la majorité des citoyens et des entreprises de tels territoires et améliorer les mobilités nécessaires**. Sa topographie et sa diversité socio-économique en font un territoire-test exemplaire, où les contraintes doivent devenir des opportunités d'innovation.

3. **Traiter ce sujet des mobilités territoriales (toutes formes de déplacements de personnes ou de biens dans un rayon de 150 à 200 km autour d'une métropole moyenne) exige de rassembler toutes les expertises existantes et de dépasser les champs des responsabilités spécifiques aujourd'hui attribués aux diverses institutions, qui ne couvrent pas l'entièreté des sujets clés de mobilité. Un exemple frappant est qu'il n'existe pas en France, pour la logistique, d'équivalent de la LOM (loi d'orientation des mobilités du quotidien pour les personnes) ! Le sujet logistique n'est donc pas traité, à quelque échelon que ce soit, avec la priorité et la pertinence qu'il requiert dans un territoire comme le nôtre**. Il est plus que temps de favoriser **une vision intégrée et d'accorder à l'innovation, au réalisme — humain autant qu'économique — et au travail collectif** les premières places.

4. **L'enjeu est local, national et mondial**. Le Massif central a l'opportunité de se placer **en pole position** de cette transformation, en promouvant **de nouveaux chemins de mobilité**, sobres, inclusifs et exportables vers d'autres territoires. C'est le message qu'ensemble – commissariat de Massif (ANCT), DGITM (Ministère des Transports) et OrbiMob' – nous avons dispensé le 6 mai 2026 à Leipzig lors du Forum International des Transports.

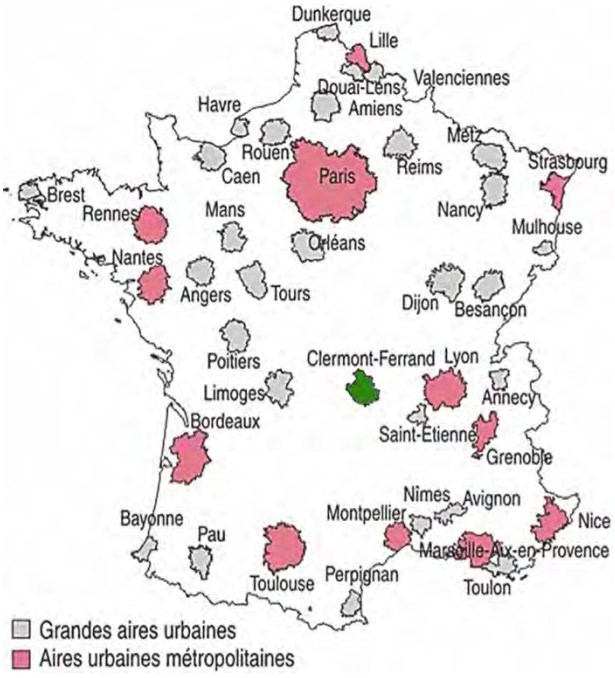
Oui, **par son offre hétérogène de services de mobilités, par son niveau relativement moyen de PIB/habitant**, par son **éclatement administratif entre plusieurs régions**, par sa taille comparable à celle de l'Autriche ou du Portugal, le Massif central représente un **terrain d'expérimentation à la fois difficile mais terriblement représentatif**. Territoire de montagnes et de vallées, de villes moyennes et d'espaces ruraux, il incarne, non seulement les contrastes et les complémentarités de la France et de l'Europe contemporaines mais aussi, et plus encore, la réalité planétaire d'un monde qui veut **se développer pleinement et, sans aucun complexe, autrement que dans les espaces urbanisés hyperdenses**. Un tel document d'orientation **n'existe pas**. **En disposer est**

pourtant essentiel pour bâtir une vision partagée d'un futur socio-économiquement désirable. Ce qui existe aujourd'hui est utile, mais trop fragmentaire pour répondre à un besoin complexe.

Le travail collectif auquel nous sommes invités s'inscrit dans la droite ligne de la démarche portée par **OrbiMob'** qui, depuis 2019, œuvre à convaincre acteurs locaux et nationaux de **faire du Massif central un laboratoire vivant des mobilités territoriales durables**. Avec une offre de service claire : **accompagner** les décideurs, publics et privés, pour **aider** citoyens et entreprises à **vivre mieux**.

Ce document support a été élaboré à partir des échanges qui se sont tenus lors de la deuxième édition du Sommet des Mobilités Territoriales Durables (SMTD) – les 1er et 2 octobre 2025 - avec divers acteurs territoriaux, et avec une vision nourrie d'un regard comparatif sur le monde qui nous entoure. Ce document constitue un support de réflexion destiné à initier les travaux de la commission. Nous comptons sur vous pour contribuer activement à ce travail, rassembler les informations disponibles à travers la multitude de sources différentes, compléter l'inventaire des initiatives et des talents mobilisables sur le territoire, identifier et impliquer des acteurs prêts à contribuer, faire connaître la démarche auprès des différents cercles que vous côtoyez et surtout intégrer vos idées sont essentiels. C'est comme cela que nous construirons une note d'orientation puis un document stratégique pour les mobilités territoriales durables du Massif central.





Soyons lucides !

Le mot du président d'OrbiMob' - Patrick Oliva

Longtemps enviée pour la qualité de ses infrastructures routières et le caractère novateur de ses constructeurs, pour ses avancées dans l'offre ferroviaire, pour la densité et l'excellence de ses liaisons aériennes, la France l'est hélas moins aujourd'hui. Depuis une dizaine d'années, dans de nombreux pays d'Europe et d'Asie, en Amérique du Nord, la modernité semble s'installer dans le paysage des mobilités avec beaucoup plus d'enthousiasme, de volontarisme, et de bénéfices tangibles pour tous que dans notre pays. Comme si l'effort nécessaire pour décarboner les mobilités avait en grande partie éteint la flamme de l'innovation et du progrès, conduisant à un rétrécissement de nos ambitions, au lieu de laisser cette flamme embraser tous les secteurs de la vie où bouger est une nécessité et, le plus souvent, devrait devenir un plaisir.

Dans ce contexte le temps n'est plus, pour un territoire comme le nôtre (qui est loin d'avoir été privilégié depuis cinquante ans), d'espérer à horizon visible un rattrapage complet, en infrastructures et en dessertes effectives, par rapport aux territoires français les mieux dotés ; la population concernée est jugée trop faible, sur un vaste territoire, pour justifier des investissements financiers lourds. Cela hypothèque notre avenir. Et nous éloigne encore plus des meilleures pratiques mondiales.

Notre avenir passe donc tant par une volonté farouche de refuser toute nouvelle dégradation de l'offre de service, ferroviaire en particulier, ou aérienne, que par notre détermination à développer sur notre territoire toutes les formes d'innovation frugale les plus débridées et les plus larges, au service des habitants, des entreprises, des visiteurs. Innover est la voie sur laquelle il nous faut nous engouffrer. Dès aujourd'hui. À défaut, c'est un déclassement socio-économique progressif qui nous attend.

Comme je l'ai rappelé lors de l'inauguration du Sommet des Mobilités Territoriales Durables 2025, où le projet de document d'orientation a pris forme, nos objectifs sont clairs : « faciliter la vie des habitants et des entreprises du Massif central par une amélioration concrète, tous azimuts, de leurs mobilités ; contribuer à traiter les problèmes environnementaux liés à ces mobilités ; faire du Massif central un laboratoire d'expérimentation pour des solutions innovantes, durables et résilientes, économiquement positives, exportables ailleurs en France et dans le monde entier. »

Ces trois ambitions articulent leurs dimensions sociales, économiques et environnementales dans ***une vision intégrée de ce qu'est la mobilité aujourd'hui*** *:*

- *la mobilité* ***comme facteur de liberté et d'équité*** *dans le développement individuel,*
- *la mobilité comme* ***moteur collectif de vitalité territoriale****,*
- *la mobilité* ***comme chantier majeur du défi écologique mondial*** *que nous devons relever ensemble.*

Une première présentation officielle du travail en cours interviendra lors du troisième Sommet des Mobilités Territoriales Durables - les 22 et 23 septembre 2026 au Polydôme de Clermont-Ferrand - avec une introduction concomitante devant la communauté internationale dans le cadre du lancement de la décennie onusienne des transports durables (2026-2035)*.*

Cette initiative sera un plein succès si chacun lui reconnaît de permettre, dans un ***enrichissement constant entre les idées des acteurs de terrain, les orientations nationales****, et l'observation de la* ***scène concurrentielle internationale*** *de :*

1. ***structurer une stratégie partagée**, fondée sur la complémentarité des apports des différents acteurs — publics, privés, académiques et citoyens. C'est ensemble, dans la diversité de nos approches, que nous pouvons construire une vision cohérente et durable ;*

2. ***mettre en lumière tous les leviers possibles** capables d'améliorer concrètement la vie quotidienne des habitants et la performance des entreprises, sans en négliger aucun. Le salut viendra de notre capacité à **accepter la multi-dimensionnalité du sujet** et donc la **complexité (c'est-à-dire la large étendue systémique) des solutions** à mettre en œuvre. En effet, le relatif simplisme des « stratégies » généralement engagées aujourd'hui (priorités modales, étanchéité a priori entre mobilités personnelles et fret, faible synergie publique/privée, poursuite des solutions d'hier…) ignore par trop le champ immense de l'innovation, ainsi que celui de la transposition locale des expériences réussies hors de France. Avec une conséquence que chacun peut observer : l'écart se creuse entre nous et les meilleurs mondiaux ;*

3. ***proposer des voies concrètes — en matière de gouvernance, de financement et d'organisation** — pour une accélération drastique de la mise en œuvre des orientations retenues. Car il y a urgence à avancer pour retrouver la voie d'une croissance collective, durable cette fois, porteuse d'une amélioration de la qualité de vie pour tous.*

*Une fois écrit, le document d'orientation sera, j'en suis convaincu, la pierre angulaire d'une **dynamique collective** de progrès qui se poursuivra, s'élargira et s'ancrera durablement dans les politiques publiques, comme dans les initiatives privées, du Massif central.*

*Avec en tête une seule obsession - **la recherche du bien commun, dans le plus grand respect des choix individuels de vie** - et une conviction :*

le Massif central, fin fond de la France ?
Non, un formidable terrain de jeu mondial !

Soyez tous immensément remerciés par avance de votre aide.

Les réalités et les exigences avec lesquelles nous devons travailler

Oui, rappelons-le sans hésitation une fois encore, le Massif central présente des caractéristiques territoriales qui en feront, **si nous le voulons**, un **laboratoire d'expérimentation privilégié pour les mobilités de demain**.

Son relief, essentiellement montagneux mais avec de grandes zones agricoles, ses distances moyennes importantes, sa densité de population modérée, sa forte proportion d'habitats individuels, la diversité de ses activités économiques (agricoles, industrielles, tertiaires), le niveau relativement peu élevé de son PIB/habitant ou encore la difficulté croissante à garantir pour tous un accès satisfaisant aux services essentiels… tous ces éléments en font un condensé **des principaux défis mondiaux en matière de mobilité durable dans les zones non encore dominées par les grandes aires métropolitaines**. En prendre pleinement conscience, c'est nous permettre d'élargir nos problématiques « locales » à un niveau international et d'y trouver de plus grandes ressources, à la fois politiques, humaines et financières, pour les traiter. C'est aussi le moyen de rompre avec un sentiment de fatalisme et de résignation qui pourrait tenter certains et freiner l'élan vital dont notre territoire a besoin.

Contexte et enjeux spécifiques

- **Géographie et démographie** : environ 3,8 millions de personnes - mais aussi 14 millions de têtes de bétail - vivent sur ce vaste territoire de 85 000 km2 qui représente la plus grande prairie d'Europe et, par ses forêts, le plus grand puits de carbone de France. Clermont-Ferrand, capitale historique du Massif, étend son influence sur une aire qui compte près de 700 000 habitants, de Brioude à Vichy (~100km) tandis que la région stéphanoise en regroupe environ 500 000 et l'aire de Limoges 300 000. La complémentarité entre zones rurales et zones urbaines (dont plusieurs villes, petites ou moyennes, très dynamiques) constitue un atout majeur pour tester des modèles de **mobilité intégrée et adaptée à différents contextes territoriaux**.

- **Défis environnementaux** : ici, comme ailleurs, la **décarbonation des transports constitue un enjeu central**, mais la part prédominante de la route — qui demeurera évidemment très forte dans les décennies à venir — rend ce défi particulièrement critique. L'amélioration de la **qualité de l'air en zones urbaines et la résilience face au changement climatique** sont également des priorités majeures pour le sujet des mobilités du territoire. N'oublions pas non plus, dans ce territoire aux 14 parcs naturels, ses immenses forêts dont certaines, encore magnifiques mais vieillissantes, ont du mal à être entretenues du fait d'un cruel manque d'accessibilité.

- **Défis sociaux** : les taux d'accès aux soins et à l'éducation supérieure sont plus faibles sur le Massif central qu'ailleurs en France. Et on évalue à 15 % la part de population rurale gênée dans sa recherche de travail pour des raisons d'accès. Le « droit à la mobilité » est donc au **cœur du développement et de la cohésion du territoire** car pouvoir se déplacer constitue le principal facteur d'émancipation sociale. Les **17 Objectifs mondiaux de Développement Durable (ODD)** offrent une grille d'analyse pertinente pour mesurer les progrès nécessaires à opérer dans le Massif central. L'amélioration de l'accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins, ainsi qu'à la vie culturelle et sociale, à travers l'existence de moyens fiables de déplacement, est une priorité absolue.

- **Défis économiques** : bien que le Massif central ait un taux de chômage inférieur à la moyenne nationale et soit encore un exportateur net, son PIB moyen par habitant est **inférieur à 30 000 €**. Ce PIB/h est à comparer à **39 100 € pour l'ensemble de la France**, et à **45 900 € ou 32 400 €** respectivement **pour l'Autriche et le Portugal**[1].
  La compétitivité et l'attractivité future du territoire reposent, à la fois, sur sa capacité à continuer à valoriser son patrimoine agricole/forestier/industriel et **attirer de nouvelles entreprises, donc à créer un climat favorable à l'innovation**. Un accès facilité aux bassins d'emploi et une logistique fluide sont des conditions sine qua non de son développement économique. Les mobilités professionnelles, touristiques et marchandes doivent donc être repensées dans une logique **durable, efficace et résolument tournée vers l'avenir**.

- **Défis institutionnels** : En dépit de son identité géographique marquée par son vaste massif montagneux hercynien et de sa cohérence agro-pastorale (« un immense plateau de fromages ! ») le Massif central n'a jamais eu d'unité administrative durable. Il couvre aujourd'hui 22 départements (11 entièrement, 11 partiellement) appartenant à 4 régions différentes (Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Nouvelle Aquitaine, Bourgogne-Franche Comté). Cette fracturation et son excentration par rapport aux pôles régionaux de décision ont conduit le Massif à offrir une situation très imparfaitement intégrée des moyens de transport public à sa disposition.

Un travail d'intégration et de projection
Pour cet exercice nous ne partons pas de zéro, bien évidemment, puisque l'État et les 4 régions auxquelles appartient le Massif central ont rédigé, chacun dans leur terrain d'autorité, des éléments de plans mobilité/transport, inspirés par la SNBC, le PPE, le PNACC, les COP, les SRADDET….

On peut noter avec plaisir que le Massif dispose maintenant d'un Plan stratégique d'Adaptation au Changement Climatique (PSACC) - planification inter-régionale établie sous l'égide du Comité de Massif - très important pour la pérennité des mobilités.

Les départements ont également, dans leurs domaines de responsabilité, œuvré à certaines facettes des mobilités (notamment sociales) leur incombant, et les AOMs ont naturellement engagé leurs réflexions et programmes d'action locale (PDM et PDMS).

L'objectif d'une vision d'orientation pour les mobilités territoriales durables pour le Massif central est donc, à l'échelle du Massif, double :

1. **consolider l'ensemble de ces différents apports en une vision intégrée, connue et comprise par les habitants,**

2. **et y rajouter les dimensions complémentaires qui sont encore à développer pour franchir un saut qualitatif : actions à mener pour assurer homogénéité/continuité aux interfaces régionales, élargissement indispensable d'une stratégie volontariste d'innovation, progrès draconiens à introduire dans la logistique (sujet devenant de plus en plus prioritaire), MaaS réellement intégrateurs de services publics et privés, stratégie énergétique adaptée au territoire, CCUS pour contribuer plus efficacement au bilan net de décarbonation des transports, prise en compte du problème de santé publique que représente la sédentarité…**

[1] chiffres 2024, en SPA - Standard de Pouvoir d'Achat

Sont donc indispensables :

1. **un regard holistique et réaliste :**

Il s'agit d'**intégrer de manière cohérente toutes les dimensions de la mobilité — personnes et marchandises (rarement mises à leur juste place) — dans une logique systémique articulant les quatre dimensions structurantes de mobilités dites durables**, telles que définies par l'ONU :

- **ACCÈS universel et inclusion territoriale**. Comment garantir la mobilité pour tous, y compris dans les zones rurales et de montagne les plus éloignées ? La lutte contre les « zones blanches » de mobilité constitue un impératif social et territorial ; la LOM (2019) parle, rappelons-le, de « droit à la mobilité ».

- **EFFICACITÉ, viabilité économique et attractivité**. L'objectif est de soutenir la qualité de vie et le développement local par des solutions de déplacement fiables, permanentes (24/7[2]), économiquement accessibles.

- **SÉCURITÉ et santé**. Trois chantiers majeurs s'imposent à nous : lutter contre les accidents routiers ; promouvoir les mobilités actives pour leurs bénéfices sanitaires ; améliorer la sécurité individuelle des personnes se déplaçant à pied ou en transports en commun, notamment pour les femmes.

- **PRÉSERVATION de la biosphère et résilience climatique**. Cela requiert de réduire drastiquement l'empreinte carbone des transports, et de renforcer la capacité des systèmes de transport à résister aux chocs climatiques. Mais aussi de lutter contre toutes formes d'externalités négatives (artificialisation des sols, pollutions diverses, bruit…)

2. **une démarche de co-construction et de gouvernance partagée :**

Il convient de **fédérer les acteurs publics, privés, académiques et les citoyens autour d'une stratégie commune**, au-delà des clivages institutionnels, **et assurer la mise en œuvre concrète des orientations définies grâce à une gouvernance multipartite**. Cette approche collaborative devra être au cœur de la transformation durable des mobilités dans le Massif central. À défaut, ce sera l'échec !

[2] 24 heures sur 24 et 7 jours du 7

INTRODUCTION 1
Pourquoi cet exercice ? 1
Soyons lucides ! 3
Les réalités et les exigences avec lesquelles nous devons travailler 5
PARTIE I 10
État des lieux des mobilités dans le Massif central et lignes directrices d'amélioration 10
Chapitre 1 : Les mobilités des personnes 10
1.1 Mobilités motorisées du quotidien, individuelles et familiales 10
1.2 Transports en commun routiers/ferrés 12
1.3 Aérien 13
1.4 Fluvial/lacustre 13
1.5 Mobilités actives et douces 13
1.6 Mobilités inclusives 13
1.7 Fonctionnement des AOMs 14
1.8 Mobilités touristiques et trains touristiques 16
Chapitre 2 : La logistique territoriale et le transport de marchandises 16
2.1. Cartographie modale 16
2.2. Mutations en cours et économie circulaire 17
2.3. Connexion aux réseaux nationaux et européens 17
2.4. Innovation et décarbonation de la logistique 18
Chapitre 3 : Les défis transversaux 18
3.1. Financement des projets de mobilité 18
3.2. Gouvernance et coordination des acteurs 19
3.3. Innovation et recherche 20
3.4. Formation et compétences 20
3.5. Simplification administrative 20
3.6. Ouverture sur l'international 20
PARTIE II 22
Les Piliers de la Stratégie « Massif central Mobilités 2026-2030 » 22
Chapitre 4 : Des progrès rapides par la simple adoption de pratiques de bon sens utilisées un peu partout dans le monde ! 22
Chapitre 5 : L'innovation au service des territoires 24
5.1. Mobilités autonomes et connectées 24
5.2. Énergies et propulsion du futur 24
5.3. Intelligence artificielle et data pour l'optimisation 25
5.4. Charade : un possible centre d'excellence pour l'expérimentation et le développement des mobilités 25
5.5. Le réveil de l'aérien de courte distance 25
5.6. Nouvelles énergies et technologies de capture du carbone (CCUS) 26
5.7. Autres 26
Chapitre 6 : Des réseaux intégrés et multimodaux 26
6.1. Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) 26
6.2. Intermodalité pour une logistique territoriale durable 27
6.3. Réseaux de mobilités actives (marche, vélo) 28
6.4. Plateformes intégrées d'information mobilités 28
6.5. Maintenance des réseaux 29
6.6. Développement des TUS 29
Chapitre 7 : Gouvernance, financement et rayonnement international 29
7.1. Une gouvernance collaborative et efficace 29
7.2. Stratégies de financement innovantes 30
7.3. Le Massif central sur la scène internationale 30
Chapitre 8 : Éducation, recherche et développement des compétences 30
8.1. Le Campus des Métiers et des Qualifications « Logistique et Transport – Solutions Connectées et Durables » 30
8.2. L'Académie interdisciplinaire des mobilités 30
8.3. Formations initiales et continues - sensibilisation des acteurs 31
8.4. Recherche appliquée et expérimentation 31
PARTIE III 33
Esquisse de feuille de route résumée – 2026/2030 33
Chapitre 9 : Actions prioritaires et projets structurants 33
9.1. Actions à court terme (2026–2027) 33
9.2. Actions à court/moyen terme (2027–2028) 34
9.3. Vision à moyen terme (au-delà de 2028) 35
Chapitre 10 : Suivi et évaluation de la stratégie 36
10.1. Indicateurs de performance 36

10.2. Mécanismes de suivi 36
10.3. Adaptabilité et réplicabilité 36
CONCLUSION GÉNÉRALE 37

PARTIE I

État des lieux des mobilités dans le Massif central et lignes directrices d'amélioration

Chacune des 4 régions constitutives du Massif Central a établi un SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires) ainsi qu'un « plan régional de mobilité » à moyen terme qui représente l'ensemble des actions qui seront entreprises pour agir sur les infrastructures de transport, la gestion des déplacements, l'évolution des comportements de mobilité, … en cohérence avec l'aménagement du territoire.

Ces éléments de planification régionale ont été complétés en 2024/2025 par le travail des COP (Conference of Parties) régionales visant à définir sous l'égide de l'État et au sein de chacune des régions, les leviers d'action permettant d´atteindre les objectifs nationaux de réduction des gaz à effet de serre et de protection de la biodiversité, sujets pour lesquels les mobilités ont un impact majeur.

Cette première partie du document « support de réflexion » vise donc à mettre en regard des grands sujets à traiter :

1. une perception synthétique de ce qui est présentement dans le pipe-line des programmes auxquels s'intéressent les pouvoirs publics, dans leurs zones de responsabilité propre

2. une première esquisse de ce qu'il faut impérativement aborder en plus pour véritablement répondre aux besoins des citoyens et des entreprises

Chapitre 1 : Les mobilités des personnes

Les flux domicile-travail et domicile-études structurent nos mobilités territoriales. À ces dynamiques quotidiennes s'ajoutent des flux touristiques, saisonniers ou ponctuels, qui participent également à l'intensité et à la diversité des déplacements. L'ensemble de ces mobilités se concentre autour des pôles urbains, mais traversent des espaces ruraux où l'offre de transport collectif demeure limitée. La configuration en « toiles d'araignée » autour des métropoles comme Clermont-Ferrand, Saint-Étienne ou Aurillac montre à quel point les mobilités intercommunales et interdépartementales sont essentielles à la vitalité du territoire.

1.1 Mobilités motorisées du quotidien, individuelles et familiales

Dans ce contexte la voiture est le moyen de déplacement le plus largement plébiscité - au-delà des moyennes nationales[3] - pour tous les types de trajets. Les deux-roues motorisés sont en revanche en nombre relativement faible, même si les vélos à assistance électrique (VAEs) viennent offrir une alternative séduisante, en pleine croissance, pour certains trajets urbains/périurbains/ruraux.

[3] En 2019, la voiture représentait 74 % des déplacements domicile-travail en France. Pour des trajets inférieurs à 5 km, ce taux était d'environ 60 %, pour des trajets de 5 à 10 km, il atteignait 70 %, et au-delà de 10 km, il montait à 80 %. (Source INSEE). En 2023, les dépenses des ménages en transport individuel (hors assurance) représentaient environ 80 % de leurs dépenses totales en transport. Ces dépenses ont augmenté de 6,0 % en valeur par rapport à l'année précédente. Les dépenses en transport collectif ont également augmenté, mais à un rythme plus modéré (+19,2 % en valeur). (Source Bilan annuel des transports). Une étude de l'IFOP pour Sixt, publiée en 2022, indique que 81 % des Français utilisaient la voiture individuelle pour leurs déplacements quotidiens, un chiffre qui varie selon les zones géographiques. En milieu rural, ce taux est encore plus élevé, atteignant 92 %. (Source Banque des territoires).

Quant au taux d'électrification des voitures, il est un peu plus faible que pour le parc national, et le taux de diésélisation reste marqué.

Pour répondre aux enjeux sociaux et environnementaux plusieurs leviers doivent être actionnés simultanément :

- **offrir des systèmes d'information « user friendly » et complets**. Le changement culturel ne peut exister que s'il est facilité.

- **Accélérer la transition énergétique** : le recours à des systèmes énergétiques moins émissifs (en CO2 et gaz/particules toxiques) - tels que les motorisations électriques, les biocarburants ou les e-fuels - est essentiel pour réduire les externalités négatives. Une offre adaptée pour des populations peu riches doit être réfléchie, y compris sous l'angle fiscal[4].

- **Proposer des offres de covoiturage et autopartage** : des initiatives locales réussies montrent qu'il est possible de repenser les déplacements du quotidien autour de la solidarité, de la simplicité et du partage. Bien que largement encouragé et de mieux en mieux structuré (BlaBlaCar Daily, Karos, Ecov…), le covoiturage reste toutefois encore marginal. On estime à seulement 3 % la part du covoiturage quotidien[5]. Quant à l'auto partage, il est encore quasi inexistant.

- **Fiabiliser les transports collectifs, notamment ferroviaires, et développer les transports à la demande (TAD)** : l'adoption de transports collectifs, lorsqu'ils sont disponibles, et le développement attendu de plus de services sont à encourager dans l'offre de mobilité publique et privée. **Créer un système unique de billetterie**.

- **Réduire les consommations énergétiques et la taille des véhicules**. Dans ce registre, qui doit toucher tous les types de véhicules à 2, 3 ou 4 roues, l'émergence de véhicules dits intermédiaires est également à structurer (réglementations, filières industrielles, assurances…).

- **Actions en matière de sécurité routière**. En 2025 en France métropolitaine, 3 260 personnes ont perdu la vie sur les routes (+2,1 % soit 67 de plus qu'en 2024), des chiffres notablement plus élevés que chez nos voisins européens. Les routes hors agglomération représentent 60 % des décès et 47 % des blessés graves, mettant en évidence la criticité des zones rurales[6]. Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, usagers de deux-roues motorisés) constituent 45 % des décès et 66 % des blessés graves[7]. **La maîtrise des vitesses, la limitation de consommation d'alcool et de drogues au volant, la qualité de signalisation et d'infrastructure, un contrôle technique approfondi des véhicules… sont des chantiers majeurs à rendre plus visibles**.

[4] À titre d'exemple, le Syndicat d'énergie du Puy-de-Dôme a installé près de 100 bornes de recharge électrique, avec un investissement de 3,5 millions d'euros. Leur utilisation a augmenté de 20 % en un an, preuve que la transition est amorcée, à condition de la rendre accessible à tous. (Source TE63).

[5] Source Statistiques du Développement Durable

[6] Et [6] Source ONISR

- **Outils de connectivité numérique** : la promotion réfléchie du télétravail [8], des visioconférences et de la réduction des déplacements non impératifs contribue à diminuer la nécessité de certains déplacements physiques et doit encore progresser.

- **Repenser les déplacements** en analysant les besoins et, lorsque la mutualisation peut faire sens, en inversant les schémas « origines-destinations ». De nombreux déplacement se font dans le sens utilisateurs/produit, générant des déplacement individuels multiples. L'inversion de ce paradigme peut, dans certains cas (services, fournitures, soins), permettre de répondre aux besoins de mobilité et de générer une économie significative.

1.2 Transports en commun routiers/ferrés

Les **réseaux de transport collectif** au sein du Massif central se caractérisent par une grande disparité de situations :

- des **réseaux urbains structurés** (tramway, bus à haut niveau de service) à Clermont-Ferrand ou Saint-Étienne,

- des **liaisons ferroviaires interurbaines** en quête de modernisation ou de consolidation,[9] pour beaucoup, avec une croissance de la demande, d'autres liaisons étant obsolètes.

- des **zones périurbaines ou rurales** où le transport par cars se développe, tout en restant faible, avec une aspiration croissante non satisfaite à du TAD dans les zones les plus reculées.

L'offre ferroviaire est globalement très limitée, de plus en plus suppléée par des alternatives routières. Néanmoins, les services TER continuent de jouer un rôle-clé dans la desserte des villes principales, avec des investissements récents – limités – visant à moderniser les lignes, augmenter la fréquence des trains et améliorer la connectivité avec les principaux pôles urbains mais en oubliant les liaisons transversales.

Des projets innovants et économiquement prometteurs peuvent être encouragés et soutenus pour réactiver des lignes ferroviaires « endormies », comme l'expérimentation Ferromobile dans la vallée de la Dore (2027) ou peut-être un essai de train léger Draisy sur la ligne de l'ouest clermontois.

L'ouverture à la concurrence, en 2029, de l'Auvergne (quid des autres zones du Massif central ?) est une chance à creuser activement.

Le développement des **Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)** pourrait aussi constituer l'un des grands piliers de la stratégie régionale rail/route si les projets clermontois et stéphanois voyaient leurs labellisations définitivement acceptées en 2026.

[8] Selon une étude de l'ADEME publiée en novembre 2025, le télétravail contribue à une baisse des émissions de polluant et de GES pour les entreprises mais un rebond existe dans les consommations des particuliers avec un éloignement domicile-travail, les déplacements pour d'autres raisons se faisant toujours (école, loisirs, administratifs, courses, récupération de colis…)

[9] Du côté ferroviaire, depuis les années 1970, le réseau français a connu une réduction significative de ses lignes, notamment en raison de fermetures de lignes secondaires et de la concurrence accrue des transports routiers. Cette évolution a conduit à une diminution de la desserte ferroviaire dans de nombreuses régions, y compris le Massif central. Cependant, le patrimoine ferroviaire demeure important, avec environ 28 000 km de lignes en service en 2022 (Source SNCF Réseau). Les gares, au nombre de 3 000, continuent de jouer un rôle essentiel dans la connectivité du territoire (Source Gares et connexions). En parallèle, la modernisation du réseau ferroviaire du Massif central reste une priorité partagée. La réouverture de certaines lignes, la sécurisation des passages à niveau, ou encore l'amélioration des dessertes régionales contribuent à renforcer la cohésion territoriale et la réduction des émissions.

Les grands axes rapides vers le nord et, plus encore, vers le sud restent, à ce jour, un grand problème, en sachant que l'est et surtout l'ouest sont très faiblement dotés.

1.3 Aérien

Le Massif central dispose de nombreux aérodromes mais de peu d'aéroports, lesquels sont plutôt situés aux portes du Massif (Clermont-Ferrand, Saint-Étienne…). La desserte aérienne intra-massif est quasi-inexistante pour les passagers et totalement inexistante pour la logistique. Pourtant l'aérien, qui est le seul mode à s'affranchir du relief, ne peut que se développer dans l'avenir.

1.4 Fluvial/lacustre

Bien que chacun ait appris que le Massif central est le « château d'eau » de la France (plusieurs grands fleuves y prenant leur source) et que nombre de ses rivières sont des paradis pour le kayak, seules certaines d'entre elles offrent des zones navigables. Les lacs sont en revanche nombreux et pourraient, comme dans de nombreux pays, se prêter à des activités nautiques électrifiées.

À noter que nombre de courts d'eau pourraient être équipés de micro-barrage avec turbine afin de générer une électricité économique, saine et constante.

1.5 Mobilités actives et douces

Les **mobilités actives** (marche, vélo, trottinette non électrique) connaissent une progression notable dans les villes moyennes et les territoires périurbains du Massif central. Elles répondent à un triple enjeu : **améliorer la santé publique et le plaisir de se déplacer agréablement, réduire la congestion du trafic et tous types d'émissions (CO_2 et gaz/particules toxiques).**

Les politiques locales de **zones à faibles émissions (ZFE)**, mal acceptées en France (car très mal conçues par rapport à de nombreux autres pays), sont à l'arrêt. Il est urgent de les reprendre. L'essor des **pistes cyclables** témoigne d'un changement culturel progressif et doit être poursuivi. Mais celui-ci ne s'accompagne pas souvent, hélas, de la sanctuarisation nécessaire des **trottoirs piétonniers** : la sécurité des piétons devient une préoccupation majeure.

Des initiatives innovantes, comme celles portées par **Zenride**, proposent des **vélos de fonction co-financés** par les employeurs. Ce modèle, inspiré du vélo de service, combine bénéfices économiques, santé et fidélisation des salariés. Une étude menée avec l'ONAPS a démontré que les collaborateurs utilisant le vélo pour leurs trajets domicile-travail présentent une amélioration de leur vitalité et une diminution du stress.

Les collectivités explorent également des programmes de **« code de la rue »**, visant à favoriser le partage harmonieux des espaces publics. Dans plusieurs villes du Massif central, la création de « rues scolaires » ou de « zones 30 » constitue une première étape vers une mobilité urbaine plus apaisée. Mais, globalement, la sécurité reste mal assurée pour les personnes ;

Encourager la mobilité active, rendue plus accessible dans nos régions grâce aux vélos à assistance électrique, suppose aussi de renforcer la sécurité aux points névralgiques où les usagers les stationnent pendant de longues heures.

1.6 Mobilités inclusives

La mobilité inclusive est un pilier fondamental de l'intégration sociale. Dans de nombreux territoires du Massif central, **l'absence de solution de déplacement** constitue un frein majeur à l'emploi, à la formation, à l'accès aux soins, au tourisme aussi.

Le **réseau Mob'In** fédère des acteurs publics et associatifs qui accompagnent les personnes en **situation de précarité mobilité**. Leurs actions conjuguent l'aide au **permis de conduire**, la **location solidaire de véhicules**, et le **conseil en mobilité**. Ce type de dispositif illustre l'importance de l'ingénierie sociale et territoriale dans la réussite de la transition.

Les initiatives locales, comme la **plateforme Mobilité 63** ou les services de **transport à la demande** déployés par certaines intercommunalités, sont à étendre largement pour garantir le **« droit à la mobilité »** pour tous, mentionné dans la LOM, dans une logique de justice sociale et territoriale.

Sans attendre l'avènement des véhicules autonomes, les sous-systèmes déjà existants et éprouvés, développés pour ces derniers, pourraient donner naissance à des équipements à implanter sur les véhicules, venant suppléer certains handicaps. Un travail de recherche mené par nos universités, en lien avec l'industrie et les autorités administratives, pourrait permettre de grandes avancées dans ce domaine.

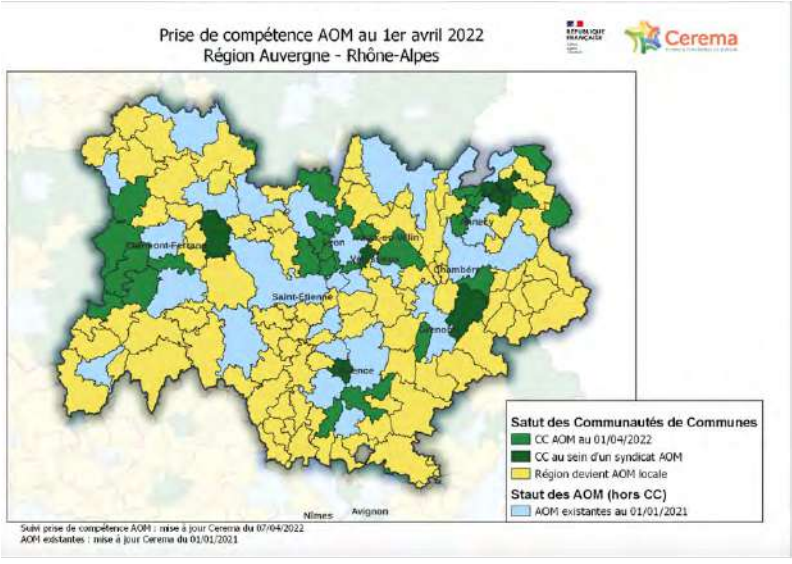
1.7 Fonctionnement des AOMs

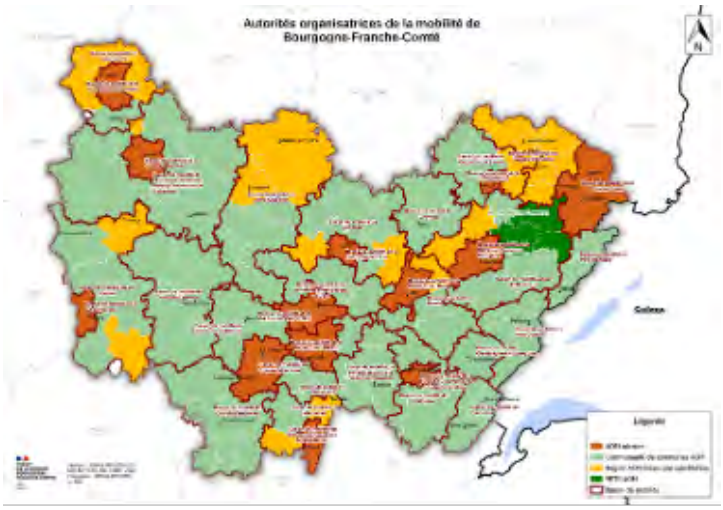
Les **Autorités Organisatrices de Mobilité (AOM)** du Massif central font face à un défi majeur : la montée nécessaire en compétences et la coordination interterritoriale. Les réformes successives ont élargi leurs responsabilités, sans toujours leur donner les moyens humains, financiers et, surtout, l'expertise nécessaires.

Afin d'accompagner cette mutation, **OrbiMob'** envisage la création progressive d'un **réseau d'accompagnement des AOM**, destiné à mutualiser les ressources, partager les bonnes pratiques et renforcer la planification stratégique à l'échelle inter-régionale. La complémentarité entre AOMs régionales et AOMs locales est un chantier à reprendre en profondeur.

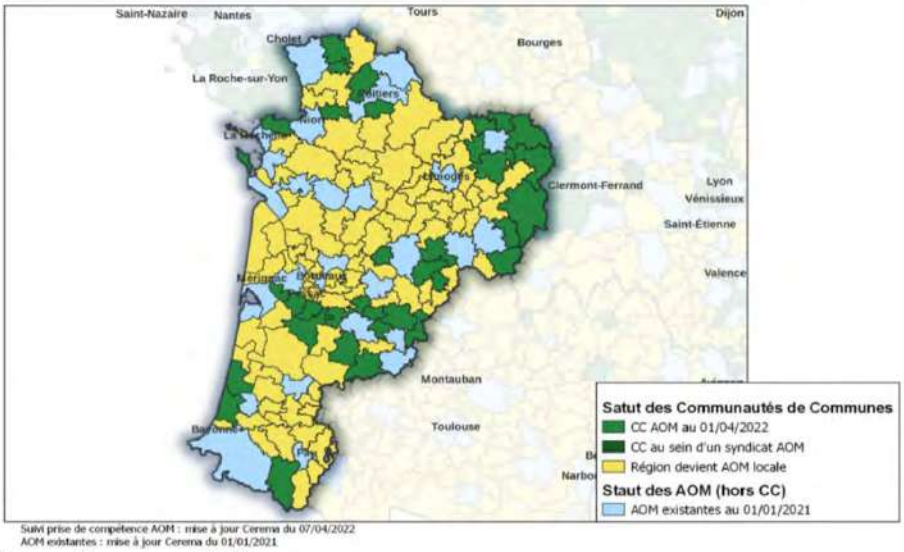
À noter que, dans ce cadre, dès la sortie de la LOM, un accompagnement a été proposé aux AOM dans la construction de leur SDIRVE (Schéma directeur des IRVE) avec mise en place d'une réfection sur le coût du raccordement à 75% pour faciliter le déploiement de bornes publiques. Lors de l'élaboration des SDIRVE et du suivi de leur mise en place, Enedis s'est mise à leur disposition pour partager les données de la mobilité électrique et optimiser les coûts de raccordement.

> Les Autorités Organisatrices des Mobilités (carte interactive France mobilités)

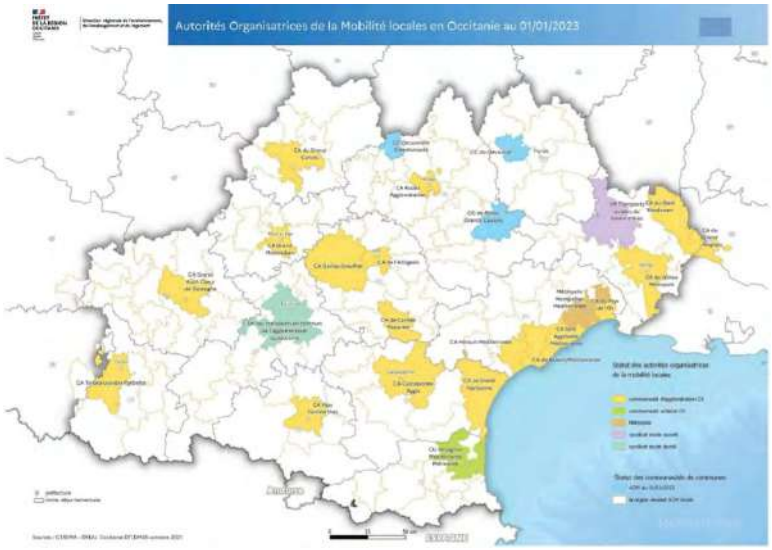




Carte n° 1 : prise de la compétence de l'organisation des mobilités en Nouvelle-Aquitaine



Source : Cerema, avril 2022



1.8 Mobilités touristiques et trains touristiques

Les mobilités liées au tourisme constituent un levier croissant d'attractivité pour le Massif central, en particulier dans une logique de slow tourisme valorisant les territoires, les paysages et les expériences de déplacement elles-mêmes.

Dans ce contexte, certaines lignes dites « sans avenir » pour les mobilités du quotidien peuvent constituer des opportunités pour le développement de nouvelles offres touristiques, contribuant à maintenir une présence ferroviaire, soutenir l'économie locale et renforcer l'attractivité des territoires[10].

Le développement de ces mobilités touristiques suppose toutefois une meilleure articulation avec les autres modes de transport, une coordination des acteurs et une stratégie politique régionale affirmée en faveur du tourisme durable et ferroviaire.

Chapitre 2 : La logistique territoriale et le transport de marchandises

2.1. Cartographie modale

La **logistique territoriale durable** se définit, ici encore, dans un rayon de 150 à 200 km autour des pôles métropolitains. Elle englobe les flux de marchandises de proximité (agricoles et industrielles), les approvisionnements locaux, les circuits de redistribution régionaux, la logistique circulaire et celle du dernier kilomètre. Elle inclut aussi le transit, sur notre territoire, de circuits nationaux (voire internationaux de façon très limitée).

Dans le Massif central la quasi-totalité du fret est acheminée par la route. Seuls quelques tronçons ferrés sont encore en activité.
Le schéma ci-dessous illustre bien le fait que le Massif central est en dehors des grands corridors logistiques. Le défi est donc double :

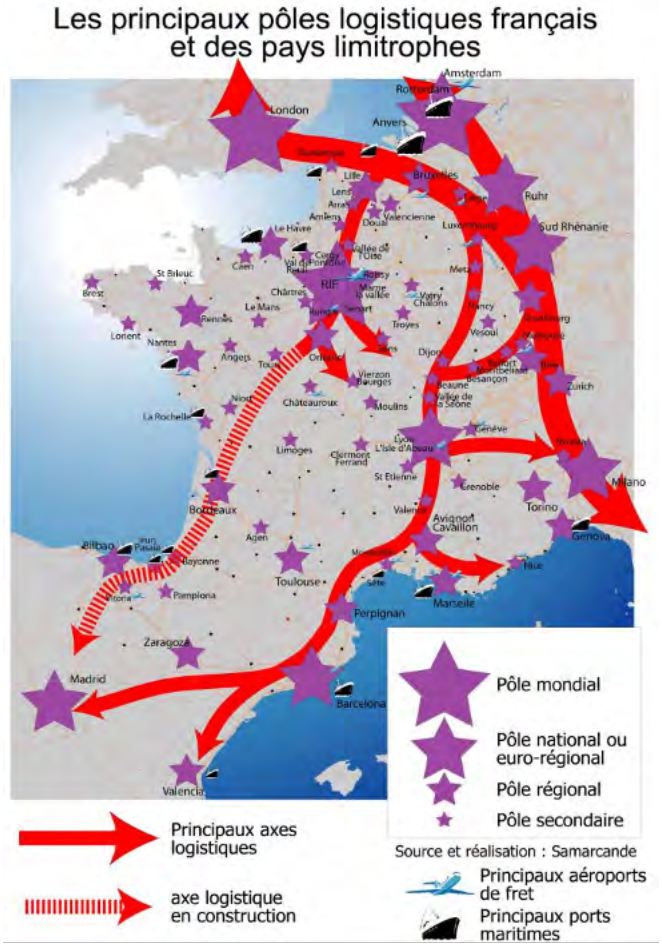
1. optimiser la logistique intra-territoriale,

2. relier ce territoire aux grands corridors. C'est la clé de notre avenir économique.

[10] Plusieurs initiatives illustrent ce potentiel :

- le retour annoncé d'une circulation hebdomadaire entre Langogne et Langeac du Train Touristique des Gorges de l'Allier, emblématique d'un tourisme ferroviaire de découverte
- le rôle structurant que peuvent jouer les trains touristiques, en particulier sur des lignes suspendues au trafic voyageurs ou limitées à un usage fret. À ce titre, l'exemple de la section Clermont-Ferrand – Volvic – La Bourboule est éclairant : bien que dépourvue aujourd'hui de desserte voyageurs régulière, elle demeure ponctuellement accessible à des circulations à vocation historique. Ce type d'infrastructure représente un potentiel réel pour le développement d'offres touristiques ferroviaires plus régulières, lisibles et structurées, contribuant à la valorisation des territoires traversés.

Ce dynamisme s'appuie notamment sur l'engagement d'acteurs associatifs fortement impliqués dans la valorisation du patrimoine ferroviaire et des mobilités touristiques. Certaines structures opèrent sur le Réseau Ferré National comme Train Vapeur d'Auvergne ou le Chemin de Fer de Haute Auvergne avec son autorail historique mais d'autres opèrent sur une infrastructure en dehors du RFN, c'est le Chemin de Fer du Haut-Forez, de l'AGRIVAP, le Gentiane Express ou encore le Velay Express.



Une **Coalition pour une Logistique Durable du Massif central** a été initiée en 2025, réunissant **acteurs publics, privés et académiques** autour d'un objectif commun : réduire les émissions du transport de marchandises tout en améliorant son efficacité opérationnelle. Son noyau central - CSB/OrbiMob', Movianto, La Poste, Michelin, Multi Transports - a pour premier objectif la formation des PMEs. Une enquête va être prochainement lancée.

2.2. Mutations en cours et économie circulaire

La logistique connaît des **transformations rapides** : digitalisation des flux, essor de l'économie circulaire, montée en puissance du e-commerce local. Ces tendances imposent une refonte des chaînes logistiques, depuis les plateformes de regroupement jusqu'à la distribution finale.

Des initiatives exemplaires émergent : des **hubs mutualisés** entre entreprises et collectivités, ou encore des projets de **livraison urbaine bas carbone** à travers la **cyclo-logistique**, **les véhicules électriques**. Ces modèles réduisent la congestion, les nuisances sonores et l'empreinte environnementale.

La transition énergétique crée aussi de fortes contraintes/opportunités pour les transporteurs.

2.3. Connexion aux réseaux nationaux et européens

Pour devenir un territoire pleinement intégré, le Massif central doit renforcer ses **liaisons de fret ferroviaire et fluvial** avec les grands corridors européens (dont aucun ne traverse le Massif central, à ce jour). Une **étude de faisabilité** serait à approfondir pour envisager de développer un **axe ferroviaire Bordeaux–Lyon via Clermont-Ferrand**, capable de fluidifier les échanges

interrégionaux et d'ouvrir le territoire sur les grands ports atlantiques et méditerranéens. Cette ouverture sur les grands corridors est essentielle pour attirer de nouveaux investissements industriels sur le territoire.

2.4. Innovation et décarbonation de la logistique

Les grands acteurs économiques du Massif central - comme **Michelin, Movianto**... - développent des plans de **décarbonation de leurs chaînes d'approvisionnement qui incluent différentes facettes : élargissement énergétique, mutualisation**… Cela a un impact fort sur l'univers des transporteurs indépendants.

Des projets pilotes de **mutualisation des infrastructures de recharge** pour véhicules logistiques électriques sont également à l'étude, ouvrant la voie à une logistique régionale partagée, résiliente et bas carbone. Le contexte législatif pousse, en effet, à une électrification rapide des poids-lourds.

Chapitre 3 : Les défis transversaux

3.1. Financement des projets de mobilité

Le financement constitue l'un des principaux freins au déploiement des projets de mobilité durable, sachant qu'il est souvent plus simple d'obtenir des fonds pour l'investissement initial que pour le **fonctionnement à long terme**.

La **Banque des Territoires** mobilise désormais les ressources du **Livret A** pour financer des projets de transformation écologique, avec des prêts pouvant atteindre **60 ans**. D'autres leviers émergent : **contrats de mobilité locaux** avec les entreprises, **mécénat territorial**, ou **fonds européens** dédiés aux mobilités rurales.

Mais il devient critique pour le Massif central d'aller chercher d'autres financements que les financements traditionnels nationaux, régionaux et de miser de façon beaucoup plus volontariste sur une recherche de fonds européens et internationaux, en présentant des projets susceptibles d'intéresser une gamme étendue de pays.

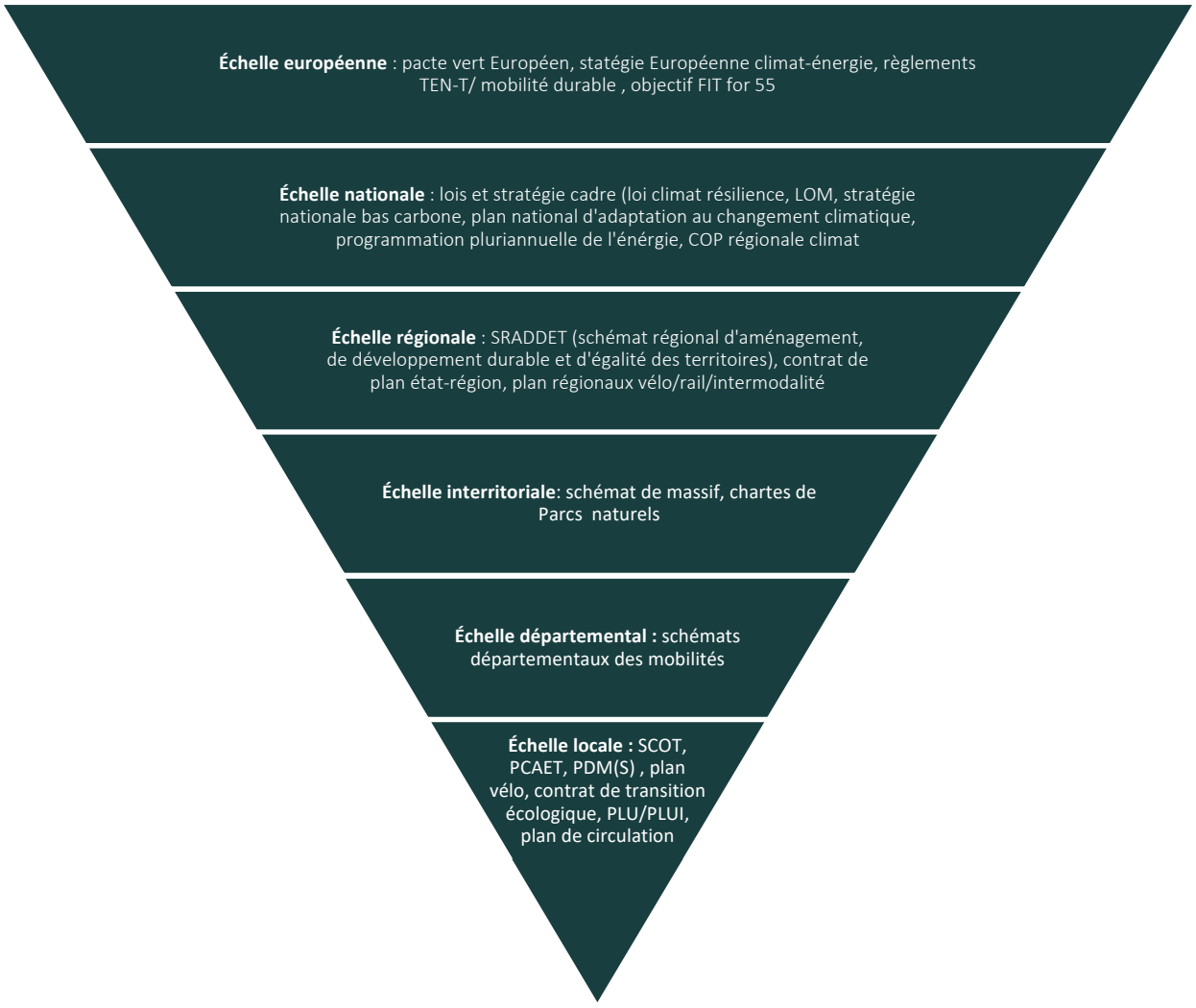
Synthèse des leviers de financement pour un projet de mobilité dans le Massif central

Type de financement	Source	Exemples de dispositifs	Acteurs éligibles
Européen	FEDER, FEADER	40 Millions d'€ attribué au Massif central dans le programme de la région AuRA	Collectivités, associations, entreprises, universités.
État	CEE, fonds vert, ADEME, ANCT-commissariat Massif central, Petites Villes de Demain,	Programme TIMS (360 000 €/projet), accompagnement technique et financier. Avenir montagne mobilité 10 Millions d'€, AMI mobilité Massif central 2.4 Millions d'€	Collectivités, acteurs de l'ESS, associations.
Régional	CPER, Régions	Aides spécifiques aux mobilités rurales. Financement des infrastructures	Collectivités, entreprises, associations.
Départements	Départements du Massif central	Subvention transport scolaires, interurbains, aides aux communes et intercommunalités, soutien aux projets de mobilités inclusive.	Initiative locales, associations, collectivités.
Autres	BEI, Fondations, Mécénat	Prêts BEI, subventions de fondations, partenariats publics-privés.	Collectivités, entreprises, associations.

3.2. Gouvernance et coordination des acteurs

La multiplicité des acteurs (État, collectivités, opérateurs, entreprises, associations) impose une gouvernance renouvelée. L'objectif est de **mieux coordonner les stratégies locales et régionales** et d'intégrer les besoins économiques dès la conception des politiques publiques. Les actions de mobilités sont aujourd'hui intégrées dans différents documents cadres.

Type de document	Échelle	Exemples
Stratégie cadre, Règlements, directive,	Europe	Pacte vert Européen, statégie Européenne climat-énergie, règlements TEN-T/ mobilité durable , objectif FIT for 55
Lois et stratégies nationales	État	Loi d'orientation des mobilités (LOM), Plan national vélo, SNIT (Schéma National des Infrastructures de Transport), Plan France 2030, COP
Stratégies régionales	Auvergne-Rhône-Alpes, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté	SRADDET, Plan Régional pour la Mobilité Durable, CPER.
Contrats et plans interrégionaux	Massif central	Schéma Interrégional de Massif, Plan d'adaptation au changement climatique. Chartes de parcs naturels
Documents d'urbanisme	Locaux (intercommunalités, départements)	PDU, PMR, PCAET, SCoT, Schémas départementaux des mobilités, chartes de parc, PDM.PDMS



Le Comité de Massif doit faciliter le travail entre régions.

La création annoncée d'un **Observatoire Régional de la Logistique, des Transports et de la Mobilité par la DREAL** favorisera le partage d'informations, l'évaluation des flux et l'identification des leviers d'action communs.

L'écriture de ce document d'orientation sera la pierre d'angle du renouveau vers une collaboration et une gouvernance publique/privée plus efficace. Dans cet effort, OrbiMob' entend jouer son rôle de tiers de confiance dans l'accompagnement des acteurs publics et privés, de promoteur d'innovation et de lien avec l'international (une dimension essentielle, et pourtant, mal prise en compte).

3.3. Innovation et recherche

L'innovation est, et sera de plus en plus, au cœur de la transformation des mobilités. Malgré les efforts réels du Commissariat, le Massif central reste étrangement à l'écart d'expérimentations à forte visibilité. Par exemple, malgré des investissements importants à l'échelle mondiale et la présence d'une équipe dédiée sur notre territoire, la **mobilité autonome**, routière ou ferroviaire, reste encore peu déployée, alors que le Massif central pourrait devenir un terrain d'expérimentation privilégié pour ces technologies adaptées au rural et à la réouverture des petites lignes de trains. Par ailleurs, l'intelligence artificielle appliquée aux mobilités rurales ouvre de nouvelles perspectives : analyse prédictive des flux, optimisation des horaires de navettes, ou gestion intelligente des infrastructures de recharge…

Plusieurs chantiers doivent être engagés ou élargis : CCUS (Carbon Capture, Use and Sequestration), diversification énergétique, MaaS…
UCA, UTE, ont un rôle à jouer, tout comme les entreprises.

3.4. Formation et compétences

Le développement des mobilités durables nécessite de nouvelles compétences, tant techniques que managériales. Décideurs, publics et privés, doivent être formés, dans le cadre de leur formation continue, à une approche multidisciplinaire du sujet « Mobilités ». Et bien sûr il convient de former les étudiants. L'**Université Clermont Auvergne** et le récent **Campus des Métiers et des Qualifications (Logistique et nouvelles mobilités, sous la responsabilité du Rectorat de Clermont)** développent des **formations spécialisées** sur la logistique, le transport, la mobilité électrique… Cette démarche est à élargir.

La montée en compétences des décideurs publics est également essentielle : **l'Académie des Mobilités Durables**, en phase de démarrage, proposera bientôt des modules de formation continue pour les élus, techniciens et cadres territoriaux, sur des savoirs multiples : techniques, fiscaux, règlementaires, urbanistiques. L'Université européenne Artemis, sous leadership UCA, est également une chance, pour notre territoire, de s'ouvrir aux meilleures pratiques européennes.

Le programme **Advenir Formation** prévoit la formation de **1 500 personnes d'ici 2027** aux enjeux de la mobilité électrique et de la transition énergétique.

3.5. Simplification administrative

Combien de projets novateurs échouent, et partent sous d'autres cieux, du fait de délais décisionnels trop longs, de dérogations non octroyées, d'une volonté insuffisante de collaboration publique/privée ?! Une révolution culturelle est indispensable.

3.6. Ouverture sur l'international

Le territoire pourrait réaliser de grands progrès très rapidement en jouant à fond la carte des réussites et expérimentations étrangères.

Avec le SMTD, l'objectif est de s'ouvrir sur l'AIE (Agence Internationale de l'Énergie), le FIT (Forum International des Transports), la décennie ONU du transport durable… et d'apparaître sur le radar international.

PARTIE II

Les Piliers de la Stratégie « Massif central Mobilités 2026-2030 »

Cette deuxième partie propose divers éléments de feuille de route à court/moyen terme pour le Massif central. Elle s'appuie sur un constat : la réussite de la transition vers des mobilités durables ne dépend pas uniquement des infrastructures et des solutions techniques, mais aussi de la compréhension commune et de la mise en place rapide d'un **écosystème complet** d'innovations, certaines légères et d'autres plus profondes, de gouvernance et de formation.

Les années 2026 à 2030 doivent être celles de la **mise en cohérence des initiatives**, de la **convergence et de l'élargissement des financements** ainsi que de la **visibilité nationale/internationale** du Massif central comme laboratoire territorial.

Chapitre 4 : Des progrès rapides par la simple adoption de pratiques de bon sens utilisées un peu partout dans le monde !

Pour s'en convaincre citons une quinzaine d'exemples - il y en a beaucoup d'autres - d'initiatives simples et terriblement efficaces :

- **Promouvoir une politique de la marche partout où c'est possible (villes, bourgs, hameaux, lieux culturels…)** : c'est plaisant, bon pour la santé, peu cher (tant pour les particuliers que pour les finances municipales), bon pour les commerces de proximité, et c'est le plus efficace contre la congestion, la pollution et les émissions de CO2 ou de polluants. La condition du succès : assurer la sécurité des piétons donc sanctuariser les espaces de marche ; aucun mouvement de vélo, trottinette… sur ces espaces ! Cette discipline doit être connue de tous et strictement respectée.

- **Favoriser l'usage du vélo dans des conditions optimales de sécurité pour tous** : création de pistes cyclables urbaines avec vitesse limitée à 25 km/h ; limitation des vitesses sur route urbaine à 30 km/h pour rendre les flux quasi-homocinétiques et donc éviter les accidents ; création de pistes cyclables avec limitation de vitesse à 45 km/h en zone rurale et, avec limitation de vitesse sur les routes contigües à 70 km/h ; obligation du port d'un casque, d'un équipement de sonnette, d'une tenue visible la nuit. La condition du succès : le respect du code de la route et du code de la rue à travers une bonne dose de pédagogie. Sécuriser les points de stationnement des vélos.

- **Viser en ville une part modale « marche + vélo » de 60 à 70 %**. C'est la situation recherchée dans beaucoup de villes du nord de l'Europe et qui semble apporter un maximum de satisfaction et d'efficacité. Les 40 à 30 % restants se partagent entre solutions motorisées (voitures, deux-roues et transports en commun).

- **Introduire de la flexibilité horaire dans l'utilisation des infrastructures routières urbaines**. Largement utilisée, notamment au Japon, elle permet de faciliter les flux au moment des grands mouvements pendulaires entrants ou sortants. Même chose pour l'usage de nuit de certaines voies interdites de jour, au moment où les circulations sont les plus faibles. Il s'agit de réconcilier l'utilisation optimale des sols et la souplesse donnée aux usagers.

- **Faciliter le parking de courte durée** pour éviter la confiscation de l'espace public de stationnement par un tout petit nombre de véhicules mais faciliter la vie quotidienne des personnes et des familles ayant besoin d'utiliser leurs véhicules (dépôt d'enfants à l'école, courses rapides…).

- **Encourager le passage à l'électrique léger des 2, 3, 4 roues** dans l'espace urbain (prises de recharge, parking facilité, autres avantages pour faciliter la transition) et rural.

- **Intégrer la fiabilité** à 100 % du service des transports publics (offre 24/7) et la **sécurité** des usagers (femmes en particulier) dans la conception des solutions de mobilités.

- **Développer une offre de service à la demande** en plus de l'offre de service formelle classique (trajets et horaires fixes).

- **Travailler à une offre de logistique décarbonée et allégée, dite du dernier km**. La gestion horaire de cette logistique et la mise en place d'un urbanisme adapté (pour stockage intermédiaire, parking de courte durée…) peuvent compléter le schéma (cf. Pays Bas).

- **Mettre en place une dynamique progressive ZFE, ZTFE, ZZE**, transformation à prévoir sur environ 20 ans. Les ingrédients clés d'une telle mise en œuvre sont les 9 composantes citées plus haut. Et il n'y a aucun besoin de pastille Crit'Air !

- **Encourager l'utilisation de carburants alternatifs locaux**. Bioéthanol, biométhane, biodiésel, HVO, voire hydrogène… générés par l'agriculture locale, ou des procédés artificiels, sont des filières à développer.

- **Favoriser la mutualisation du transport de fret**. Le fret devient cher et est une source croissante d'émissions. Rationaliser le fret devient une absolue priorité.

- **Aider à former les réseaux locaux de garagistes à la maintenance des véhicules électriques.**

- **Initier des expérimentations d'autopartage**. C'est une démarche d'acculturation forte aux technologies modernes et un gain économique important pour les particuliers.

- **Transformer les lignes ferroviaires et les gares** dont l'avenir conventionnel est quasi assurément fermé, du fait de la disparition des populations. Sans insulter l'avenir (qui pourrait voir se développer un rail nouveau) au moins 10 % des lignes sont à valoriser différemment sans aucun état d'âme. Expérimenter les nouveaux types de véhicules ferroviaires : Ferromobile, Draisy, Telli…

- **Intégrer, sur l'ensemble des réseaux de mobilité, un système de billetterie unique** : paiement, réservation, calcul d'itinéraire, horaires…

- **Structurer une offre d'itinérances sans voiture à l'échelle du Massif central**, en s'appuyant notamment sur les trains touristiques comme portes d'entrée du territoire. Cette démarche vise à proposer des parcours lisibles, combinant mobilités douces, hébergements et restauration, accessibles sans véhicule individuel. Un travail est d'ores et déjà engagé avec l'Agence d'attractivité de la Haute-Loire, dans le cadre de dossiers LEADER en cours de montage. À terme, l'ambition pourrait être la création d'une première carte de référence type « Michelin » (voir cartotrain) des itinérances sans

voiture du Massif central, valorisant une offre intégrée, durable et facilement appropriable par les visiteurs.

- **Continuer à promouvoir la démobilité[11] et le raccourcissement des circuits quand cela est possible :** télétravail par exemple, réduction de la consommation de biens (réutilisation, réparabilité)

Chapitre 5 : L'innovation au service des territoires

L'innovation n'a pas pour seul champ celui de la technologie. Par ailleurs, elle doit, pour le Massif central, se concevoir sous une double stratégie :

1. l'**adaptation territoriale des meilleures pratiques connues en France ou à** l'étranger (une source précieuse d'idées, insuffisamment exploitée), ainsi que des concepts en émergence,

2. la prise en compte de sa diversité géographique et socio-économique pour devenir un large **terrain d'expérimentation grandeur nature**, où se testent de nouvelles mobilités (et leurs systèmes énergétiques associés) adaptées à des contextes variés — zones rurales, villes moyennes, axes inter-régionaux, forêts, montagnes…

5.1. Mobilités autonomes et connectées

Les mobilités autonomes et connectées, routières et ferroviaires, constituent un champ prometteur pour répondre aux défis des territoires à faible densité d'habitat.

L'Université Clermont Auvergne (CIR-ITPS) dispose d'une expertise de premier plan dans ce domaine (expérimentations depuis 2011) et le récent projet **Paléobus** illustre l'ambition de développer des **navettes autonomes adaptées aux zones rurales**, capables de fonctionner sur des routes sinueuses, dans des conditions climatiques variées, et à faible coût opérationnel.

Ce type d'expérimentation ouvre la voie à des **services de mobilité intelligents**, connectés aux plateformes numériques territoriales. La connectivité, via la 5G et les réseaux satellitaires…, permettra d'assurer la sécurité et la fiabilité des trajets, même dans les zones dites « blanches ». De tels projets contribuent à un double objectif : **réduire l'isolement des populations** et **tester des technologies reproductibles** dans d'autres régions de montagne en Europe ou ailleurs.

5.2. Énergies et propulsion du futur

La transition énergétique des mobilités constitue un pilier majeur de la stratégie du Massif central, comme ailleurs, mais notre territoire dispose d'atouts spécifiques.

L'objectif est de construire un **mix énergétique équilibré**, combinant **électricité, hydrogène, biocarburants durables et électro fuels**, voire un résiduel de produits pétroliers, adapté à la diversité des usages.

Total Énergies et d'autres acteurs régionaux s'engagent dans une trajectoire claire : devenir, d'ici 2050, des « énergéticiens intégrés », en développant la production locale d'énergie renouvelable au service des mobilités.

[11] La démobilité a pour objectif de réduire les mobilités pénibles au profit des mobilités choisies, des mobilités "douces" notamment pour les déplacements domicile-travail.

Les infrastructures de recharge intelligentes, interconnectées et mutualisées, sont aussi au cœur de cette transition. **Des zones pilotes de recharge territoriale** sont à l'étude dans les départements du Puy-de-Dôme et du Cantal, pour expérimenter des solutions hybrides intégrant production locale d'énergie et stockage.

Des projets montrent la volonté d'innovation du territoire :

- l'avion électrique **Eenuee** visait à transporter 19 passagers sur 500 km avec un premier vol prototype prévu en **2029**. Trouver des fonds pour soutenir ce projet est un impératif,

- le rallye électrique FIA en Auvergne-Rhône-Alpes, prévu pour juin 2026, pourra servir de vitrine internationale à certaines technologies propres développées dans la région,

- l'expérimentation Ferromobile, van électrique « hybride route/rail » pourrait trouver des applications commerciales dès 2027 et offrir une solution de revitalisation des petites lignes ferroviaires.

5.3. Intelligence artificielle et data pour l'optimisation

L'intelligence artificielle (IA) et les données ouvertes constituent des outils puissants pour optimiser les mobilités territoriales. Plusieurs travaux de recherche ont démontré l'efficacité des modèles prédictifs pour **analyser les flux de circulation et identifier les zones de déséquilibre**. Des images issues de plateformes collaboratives comme **Mapillary** permettent de cartographier les flux en milieu rural, à moindre coût, et d'alimenter des outils d'aide à la décision pour les collectivités. Construire un **système d'information de la mobilité du Massif central**, accessible aux AOMs, combinant données de transport, d'énergie et de logistique, est un objectif. Ces innovations favoriseront une **gouvernance data-driven**, où les politiques publiques se fondent sur des indicateurs partagés, mesurables et ajustables.

Lancer une task force sur ce sujet apparaît indispensable.

5.4. Charade : un possible centre d'excellence pour l'expérimentation et le développement des mobilités

Le **site de Charade** pourrait constituer le cœur opérationnel d'une stratégie d'innovation territoriale. Implanté sur un lieu emblématique de l'histoire sportive régionale, il pourrait devenir un **centre de réflexion, d'expérimentation et de transfert technologique** dédié aux mobilités modernes.

Charade deviendrait ainsi un **hub de convergence** entre innovation scientifique, expérimentation industrielle et démonstration publique.

> Voir **note de projet OrbiMob'**
> Financer ce projet fédérateur

5.5. Le réveil de l'aérien de courte distance

Le Massif central, par sa topographie et sa faible densité, se prête particulièrement à la **renaissance d'un aérien de proximité décarboné. L'émergence de petits aéronefs électriques** ouvre la perspective de **liaisons interrégionales rapides** (Clermont-Ferrand – Rodez, Saint-Étienne – Limoges…) avec une empreinte carbone drastiquement diminuée. Ces solutions, encore expérimentales, participent à la réflexion sur les **corridors multimodaux** où l'aérien, le ferroviaire le fluvial et la route se complètent.

Sans oublier bien sûr le travail sur les SAF, la pertinence des drones pour de multiples applications (surveillance, secours, logistique fine…) et celle des ballons/dirigeables pour le transport de fret lourd (Flying Whales, projet Michelin) pour l'exploitation forestière.

5.6. Nouvelles énergies et technologies de capture du carbone (CCUS)

L'intégration des **technologies CCUS (Carbon Capture, Utilization and Storage)** dans la chaîne régionale de la recherche représente un possible axe émergent. Ces innovations peuvent contribuer à **neutraliser les émissions résiduelles** des transports et à **valoriser le CO_2 capté** dans des usages industriels. Le Massif central pourrait devenir un **territoire pilote** pour l'expérimentation de ces solutions.

Et bien sûr, il convient de poursuivre le développement des biocarburants.

5.7. Autres

- My Easy Way - Services de mobilités aux handicapés
- 1 km à pied (Laure Wagner)
- TAD Totoom
- Cezigue
- Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne
- Nouveau Gergovie
- …

Chapitre 6 : Des réseaux intégrés et multimodaux

6.1. Les Services Express Régionaux Métropolitains (SERM)

Les SERM clermontois et stéphanois pourraient être le fer de lance d'un renouveau des mobilités rail/route sur une large part du Massif central.

Le **SERM clermontois** couvrirait près de **700 000 habitants**, tandis que le **SERM stéphanois** toucherait **500 000 personnes**. Leur développement s'appuie sur l'amélioration du service, la synchronisation des horaires et la qualité de l'intermodalité.

Ces projets rail/route visent à réduire la part modale de la voiture, tout en renforçant les liens entre métropoles, villes moyennes et territoires périurbains. Ils constituent également des outils de planification territoriale, en structurant l'habitat et l'emploi autour de **nœuds de mobilité**.

Si les projets Massif central étaient acceptés, la question du financement exigerait une coordination rapide et particulièrement efficace.

Le SERM : un Service de transport …

…FIABLE ET DE QUALITÉ
« DES TRAINS À L'HEURE ! »

La ROBUSTESSE D'EXPLOITATION comme PRIORITE assurée par
- Des études d'exploitation amont ▯ Fiabiliser
- Une trajectoire par paliers stabilisée ▯ Anticiper & planifier
- Une maîtrise des interfaces avec le réseau exploité ▯ Sécuriser

…SUR-MESURE,
PROGRESSIF & JUSTEMENT DIMENSIONNÉ

- Un développement progressif de l'offre de transport
- Qui capitalise d'abord sur les infrastructures existantes
- Adapté aux enjeux du territoire (études prospectives, de trafic, climat, …)

…MULTIMODAL
DES TRAJETS SIMPLIFIÉS DE BOUT EN BOUT

- La gare comme lieu d'information et de connexions
- Des services du quotidien en gare
- Des horaires et les correspondances coordonnées entre modes
- Une tarification intégrée

DES PROJETS PARTENARIAUX & DE TERRITOIRES : UNE COORDINATION INDISPENSABLE ENTRE ACTEURS & UN DIALOGUE CONTINU
Aujourd'hui dans les équipes de préfiguration, Demain par le biais des structures locales de coordination

6.2.

PRINCIPE DE DEPLOIEMENT D'UN SERM

1 Coup d'envoi & labellisation — 2 La qualité de service : préalable au SERM — 3 Répartir la capacité → « RER Niv. 1 » — 4 Augmenter la capacité ⋯→ Un service fiable & robuste

Articulation avec les PEE et PER

Des trains + ponctuels

+ de trains : une période creuse attractive

+ de trains : des missions lisibles et omnibus & de nouveaux points d'arrêts

OFFRE CIBLE SERM :
- Des trains cadencés à la ½ h ou au ¼ h en pointe
- ↗ amplitude horaire
- un maillage renforcé

Développement de l'intermodalité, de l'accessibilité et des services du quotidien - une tarification incitative →

Développement des autres modes de transports (bus, cars, vélo, covoiturage, …) →

Étude : articulation avec le schéma directeur d'une étoile ferroviaire →

Volet mobilités CPER 2023-2027 COFI préfiguration — 2023

2024 — Amélioration du service assurée par la régénération de l'infrastructure (hors SERM)

2027 — Développement de l'offre à infrastructure constante
Par ex : Aménagements gares
Adaptation de fenêtre de surveillance
Ouverture à la concurrence

CT — Modernisation & Développement Nouvelles infrastructures
Par ex : CCR, télésurveillance du réseau,
Doublement de voies
Traitement des passages à niveaux,
Points d'évitements
Aménagements gares
Réouverture & créations de haltes

MT

LT

Schéma de transport du SERM de Clermont-Auvergne



Des objectifs partagés pour construire un projet commun d'ici décembre 2025

Elargir, cadencer et rendre plus lisible **l'offre ferroviaire, colonne vertébrale** du SERM

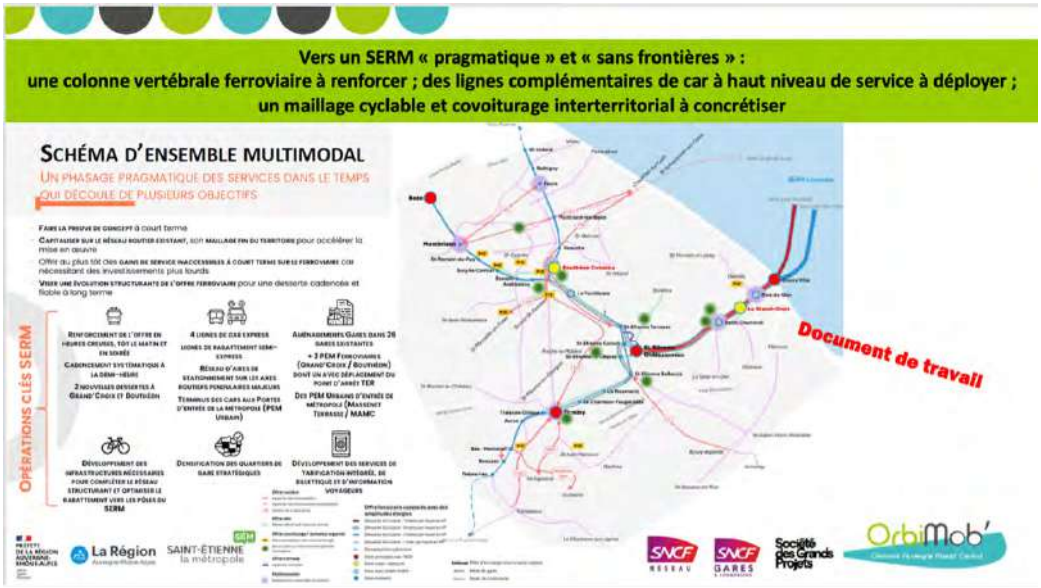
Développer en **complémentarité une offre routière express**

Renforcer les **mobilités actives**

Phaser le renforcement de l'offre de services pour une offre améliorée dès le premier horizon

Renforcer **l'intégration tarifaire,** développer une **billettique commune et une information voyageur** cohérente

*Schéma d'offre final soumis à un COPIL de validation en décembre 2025



Intermodalité pour une logistique territoriale durable

À l'initiative de la Clermont School of Business et d'OrbiMob', la **Coalition pour une Logistique Durable** du Massif central réunit les acteurs publics, privés et académiques autour d'une ambition commune, en plus de la décarbonation : mutualiser les ressources et développer des **hubs logistiques interconnectés**. Cette approche collaborative permettra de réduire les coûts, d'optimiser les flux et de renforcer la compétitivité des entreprises régionales.

6.3. Réseaux de mobilités actives (marche, vélo)

Le développement des **mobilités actives** doit devenir une composante essentielle des politiques publiques du Massif central. L'ambition : faire du Massif central un **territoire du bien-être en mouvement**, où la marche, le vélo et la mobilité douce ne sont plus des alternatives marginales mais des modes centraux du quotidien.

Un **programme interrégional** est en cours de conception, associant l'**ONAPS, Zenride et la Clermont School of Business,** pour promouvoir l'activité physique et lutter contre la sédentarité. Ceci passe par des réseaux, entretenus et interconnectés, de circuits piétonniers et de voies cyclables sur de longues distances.

6.4. Plateformes intégrées d'information mobilités

L'intégration numérique des offres de transport constitue un enjeu décisif. L'application **« Mobilité en Velay »**, présentée par **Iris Interactive**, illustre cette approche : elle regroupe transports en commun, covoiturage, vélo et transport à la demande dans une interface unique.

Une **plateforme de mobilité intégrée à l'échelle du Massif central** est envisagée à moyen terme. Elle offrirait un **guichet unique numérique**, simplifiant la planification et le paiement des trajets multimodaux.
Pour être efficace, l'intégration des offres publiques et privées est essentielle.

Dans cette perspective, le projet LEADER mené avec l'Agence d'attractivité de la Haute-Loire intègre une réflexion spécifique sur le développement de solutions de type Mobility as a Service (MaaS) à des fins touristiques. Ce travail prévoit notamment la réalisation d'un état des lieux des dispositifs existants et des projets en cours, afin de favoriser leur mise en cohérence, leur interopérabilité et le développement d'une offre lisible et intégrée à l'échelle du Massif central.

6.5. Maintenance des réseaux

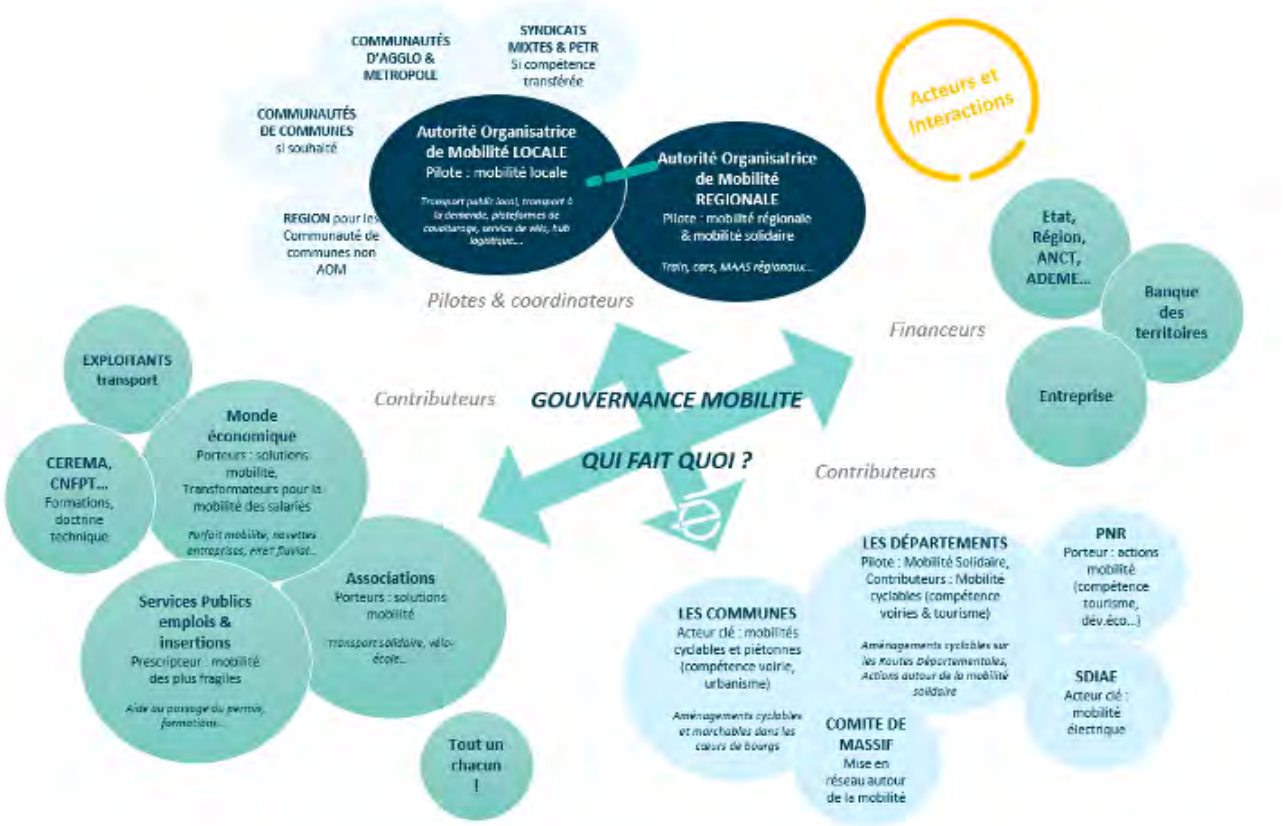
La durabilité des infrastructures ferroviaires et routières dépend autant de leur construction que de leur **entretien régulier**. Ce document recommande la mise en place d'un **plan de maintenance coordonné** entre les collectivités, les gestionnaires d'infrastructures et les opérateurs.

L'entretien préventif, la modernisation énergétique des stations et la gestion intelligente des réseaux permettront d'assurer la fiabilité à long terme des systèmes de mobilité.

6.6. Développement des TUS

Sujet à creuser

Chapitre 7 : Gouvernance, financement et rayonnement international



7.1. Une gouvernance collaborative et efficace

OrbiMob' agit aujourd'hui comme un **catalyseur** d'initiatives et de synergies entre collectivités, entreprises, universités et citoyens. Un exemple très clair est celui de la rédaction de l'étude SERM réalisée à l'été 2024 et qui a largement aidé à relancer un projet quelque peu endormi. Ce rôle de catalyseur doit s'enrichir et s'officialiser dans le cadre d'une coopération formelle entre acteurs publics et société civile.

Une telle gouvernance collaborative repose sur la co-construction, l'échange et la transparence. Le **réseau d'accompagnement des AOMs du Massif central (à coconstruire avec le GART ?)**, à lancer en 2026/2027, en serai une application concrète, favorisant la montée en compétence et la cohérence des politiques de mobilité.

7.2. Stratégies de financement innovantes

L'avenir des mobilités durables passe par des financements hybrides.

Outre les fonds publics (État, Région, Europe), et la contribution des particuliers (achat de voitures, …) le document d'orientation doit encourager le recours à des **partenariats public-privé**, au **mécénat d'entreprise** et à la **finance à impact territorial**. L'appel à des fonds internationaux est aussi à mieux structurer.

L'outil développé par **Amine Loutia/Clermont School of Business** permettra d'évaluer les projets de mobilité selon quatre critères : **régulation, performance financière, faisabilité technique, et impact écologique et social**. Cet outil aidera à orienter les financements vers les projets les plus vertueux et durables.

7.3. Le Massif central sur la scène internationale

Le Massif central n'est pas un territoire isolé : il peut légitimement aspirer à devenir un **acteur international des mobilités territoriales durables**.

Le **Sommet des Mobilités Territoriales Durables (SMTD)**, désormais rendez-vous annuel, servira de plateforme d'échanges avec des réseaux tels que **SLoCaT (Sustainable low carbon transport), TDA (transport decarbonization alliance), AIE et FIT**. Le **3e SMTD international**, prévu les **22 et 23 septembre 2026**, marquera le lancement d'une **opération mondiale** dans le cadre de la **première année de la décennie onusienne des transports durables (2026–2035)**.

Des collaborations sur les divers continents permettront d'exporter les modèles développés dans le Massif central et de renforcer le rayonnement du territoire.

Chapitre 8 : Éducation, recherche et développement des compétences

Le développement des compétences constitue un levier structurant de transformation des mobilités territoriales durables. Il ne s'agit plus uniquement de former à des métiers existants, mais d'anticiper, d'accompagner et d'accélérer les mutations des compétences liées aux transitions écologique, numérique et organisationnelle des systèmes de mobilité.

8.1. Le Campus des Métiers et des Qualifications « Logistique et Transport – Solutions Connectées et Durables »

Dans ce cadre, le Campus des Métiers et des Qualifications Logiques et Transport – Solutions Connectées et Durables joue un rôle d'ensemblier territorial, en lien avec les acteurs académiques, économiques et institutionnels, pour structurer une offre de formation adaptées aux besoins du Massif central.

Le CMQ Logistique et Transport – Solutions Connectées et Durables constitue un outil structurant pour anticiper les besoins en compétences, développer des parcours du CAP au Bac +5 et favoriser l'hybridation en logistique, mobilités, énergie et numérique.

8.2. L'Académie interdisciplinaire des mobilités

Accepté en juin 2023 dans le cadre des investissements d'avenir France 2030 le projet « OrbiMob' Académie » est porté par l'INP sous l'égide de l'**Université Clermont Auvergne** et implique 5 établissements académiques (Clermont School of Business, Hall 32…).

Cette Académie aura pour mission de former les **décideurs, ingénieurs et chercheurs** aux enjeux systémiques de la mobilité durable. Les formations seront diffusées **en français et en anglais**, pour favoriser le rayonnement européen et international, sur la base ci-dessous.



8.3. Formations initiales et continues - sensibilisation des acteurs

La dynamique de formation repose sur l'offre de **projets conçus en particulier par** :

- **Université Clermont Auvergne** (dont le projet Artemis) et **Clermont School of Business**,
- **Projet d'école d'ingénieurs Écomob** (ouverture prévue en septembre 2027),
- **Campus des Métiers et des Qualifications Logistique et Transport**,
- **Programme Advenir Formation**, visant 1 500 étudiants formés d'ici 2027.

Ces dispositifs répondront à la demande croissante de profils techniques et managériaux capables de conduire la transition.

Pour répondre aux tensions de recrutement, des actions doivent être mises en œuvre pour renforcer l'attractivité des métiers : sensibilisation, promotion, égalité et parcours immersifs.

Les transformations des mobilités impliquent l'émergence de compétences critiques : exploitation des véhicules décarbonés, gestion de flottes connectées, IA et data, logistique durables, MaaS, infrastructures énergétiques et cybersécurité.

Cette transformation repose également sur la montée en compétence des décideurs publics et privés autour des enjeux réglementaires, économiques, d'innovation et planification.

L'ouverture européenne et internationale permet le partage de bonnes pratiques, la co-construction de formations et l'alignement avec les standards européens.

8.4. Recherche appliquée et expérimentation

Les projets de recherche appliquée constituent la base scientifique de la stratégie. Le programme **Paléobus**, les travaux de **R&D sur les véhicules intelligents**, ou les **projets FNADT** d'évaluation de politiques publiques, traduisent la volonté d'articuler **connaissance, expérimentation et réplicabilité**.

Le Massif central a vocation à devenir un territoire apprenant, où formation, expérimentation et innovation sont articulées pour permettre l'acquisition de compétences en conditions réelles.

Une plus grande collaboration entre entreprises et pôles académiques est nécessaire.

Le Massif central pourrait alors devenir ainsi un territoire de recherche-action, où les résultats scientifiques nourrissent directement les politiques publiques.

Le développement des compétences constitue un levier stratégique majeur pour faire du Massif central un territoire d'excellence en matière de mobilités durables.

PARTIE III

Esquisse de feuille de route résumée – 2026/2030

Cette esquisse résume la traduction opérationnelle de la vision « Massif central Mobilités 2026–2030 » portée par OrbiMob'. Elle s'appuie sur les travaux menés dans le cadre d'OrbiMob', du Comité de Massif et des partenaires publics et privés. Son objectif est double : **structurer la mise en œuvre des actions à court et moyen terme, et préparer la montée en puissance des solutions à long terme**, dans une logique de cohérence et de continuité.

La période 2026–2030 sera celle de la **mise en mouvement**, du **test des solutions** et de la **structuration des réseaux** à l'échelle du Massif central. Elle repose sur trois étapes successives :

1. **lancer et consolider** les projets structurants (2026–2027),
2. **déployer et coordonner** les dispositifs interrégionaux (2027–2028),
3. **évaluer et capitaliser** les innovations pour diffusion à grande échelle (à partir de 2028).

Chapitre 9 : Actions prioritaires et projets structurants

9.1. Actions à court terme (2026–2027)

Les années 2026–2027 marquent l'entrée dans la phase opérationnelle de ce travail.
L'objectif est d'amorcer les dynamiques structurantes, de renforcer les coopérations territoriales, de démontrer la faisabilité des solutions expérimentées, et de montrer aux citoyens que les choses bougent

Parmi les **actions clés** à très court terme que l'on doit exploiter :

- **Lancement officiel de la Coalition pour une Logistique Durable** (janvier 2026). Cette coalition sera le cadre d'expérimentations pilotes sur la formation des PMEs aux grands sujets de la logistique : mutualisation des hubs logistiques, la décarbonation du dernier kilomètre, économie circulaire… Leaders : la Clermont School of Business et OrbiMob'.

- **Participation à la Clermont Innovation Week** (Avril 2026), en coordination avec l'UCA et l'Académie des Mobilités.

- **Utilisation de ce support de réflexion** (Mai 2026) **pour permettre à la commission de rédiger un document d'orientation des mobilité territoriales durables pour le Massif central**.

- **Organisation du Rallye Électrique FIA** (Juin 2026). Au-delà de la compétition, cette manifestation sera utilisée pour sensibiliser le grand public et promouvoir les technologies électriques (batteries et hydrogène). Leader : D2M Mobilités, Advenir et Enedis.

- **Organisation du 3e Sommet des Mobilités Territoriales Durables** (22 et 23 septembre 2026). Cet événement marquera l'entrée du Massif central dans une dynamique internationale, avec la présentation de plans de mobilité territoriale durable transposables à d'autres pays. Leaders : OrbiMob', Clermont Auvergne Métropole, Ville de Clermont-Ferrand, Région Auvergne-Rhône-Alpes… et partenaires.

- **Bilan des anciennes expérimentations et lancement des nouvelles** (cf. : ANCT).

- **Lancement du réseau d'accompagnement des AOMs du Massif central** ().

- Ce réseau facilitera la mutualisation d'expertise, la montée en compétence et l'appui méthodologique des AOM locales. **Initiatives de rapprochement vers institutions internationales** : FIT, TDA, AIE... Participation au forum de Leipzig. Leaders : OrbiMob', Commissariat du Massif central (en particulier pour le FIT), DGITM.

- **Proposition de gouvernance publique/privée pour faire vivre le document d'orientation**. Leaders : commission mobilités – transports, en fonction des choix de la commission transport et mobilité aidée par OrbiMob' et Commissariat du Massif central.

- **Élaboration des modalités de réussite des plans d'innovation**.

- **Mobilisation des entreprises** : un chantier majeur.

Ces premières réalisations visent à ancrer le projet dans le réel, démontrer sa faisabilité et créer un effet d'entraînement auprès des acteurs régionaux et nationaux.

9.2. Actions à court/moyen terme (2027–2028)

La période 2027–2028 correspond à la **phase de structuration** : les dispositifs initiés entrent dans leur phase de croisière, les partenariats s'élargissent et les outils de coordination interrégionale se mettent en place.

Les **projets structurants** à cet horizon comprennent :

- **Développement de l'Académie Interdisciplinaire des Mobilités** (UCA – CSB – OrbiMob' – 2027). Cette académie deviendra le centre de formation et de recherche de référence pour les décideurs, ingénieurs et acteurs de terrain.

- **Poursuite du projet de Charade** (Région Auvergne–Rhône-Alpes – Département 63 – OrbiMob' – 2027). L'objectif : en faire un site pilote d'innovation appliquée, associant entreprises, laboratoires et start-ups.

- **Mise en place du système d'information multimodal du Massif central (SIMMC)**, Ce système intégrera les données de transport, d'énergie et de logistique pour une planification intelligente à l'échelle du territoire.

- **Ouverture de l'École d'Ingénieurs Écomob** (septembre 2027, INP/UCA), formant les futurs « ingénieurs de la transition écologique » avec une approche systémique.

- **Bilan/optimisation du projet Inspire à Clermont-Ferrand (2027)** : intégration des idées issues des campagnes municipales sur le réseau multimodal métropolitain et amélioration de l'intermodalité dans le cadre du projet de SERM clermontois. En particulier, avec une meilleure prise en compte du potentiel de gares existante dans la ville ou en périphérie (telles, par exemple, celles de La Rotonde, de Chamalières-Royat, de Durtol, de Gerzat, d'Aulnat, de Pont-du-Château ou encore de Cournon-d'Auvergne…) et par la réalisation effective de nouvelles haltes ferroviaires, projetées de longue date, comme celle, par exemple, des Hauts-de-Chamalières.

- Mise en place d'écosystèmes d'innovation.

Ces projets consolident la vision du Massif central comme **territoire apprenant et innovant**, où les politiques publiques, la recherche et l'entreprise avancent ensemble.

9.3. Vision à moyen terme (au-delà de 2028)

À partir de 2028, le Massif central entre dans une phase de **maturité stratégique**.
Les expérimentations menées précédemment doivent alors être **évaluées, adaptées et déployées à grande échelle**.

Les priorités à long terme incluent :

- la **mise en œuvre des SERM** et des plateformes multimodales intégrées,
- le **déploiement massif de bornes de recharge et d'initiatives de carburants alternatifs**,
- la **mutualisation interrégionale de la logistique durable**,
- la **réplicabilité** internationale des solutions testées,
- le lancement concret d'initiatives CCUS.

Le Massif central doit ainsi s'imposer comme un **hub européen de la mobilité territoriale durable**, capable d'exporter son savoir-faire vers d'autres territoires de montagne et de moyenne densité, en France et à l'étranger.



Chapitre 10 : Suivi et évaluation de la stratégie

10.1. Indicateurs de performance

Pour garantir la cohérence et la transparence de la stratégie, un système d'indicateurs est à définir autour de quatre grandes dimensions :

1. **Environnementale** : réduction des émissions de CO_2, amélioration de la qualité de l'air.
2. **Sociale** : accessibilité des services de mobilité, inclusion des publics fragiles, effets sur la santé.
3. **Économique** : attractivité territoriale, création d'emplois, investissements publics et privés, développement des énergies renouvelables et de programmes CCUS.
4. **Technologique** : diffusion de l'innovation, développement des infrastructures intelligentes, adoption du numérique.

L'**Observatoire Régional AuRA de la Logistique, des Transports et de la Connectivité**, lancé mi-2027 sera chargé du suivi de ces indicateurs. Il publiera chaque année un rapport de synthèse. D'autres laboratoires seront à créer.

10.2. Mécanismes de suivi

La gouvernance du suivi reposera sur trois outils complémentaires :

- des **rapports annuels** produits dans le cadre du **SMTD**,
- des **comités de pilotage multi-acteurs** associant collectivités, entreprises, chercheurs et citoyens,
- et un **tableau de bord numérique partagé**, accessible en ligne, permettant de visualiser en temps réel les avancées et les indicateurs clés.

Ces dispositifs assureront la transparence, la coordination et la réactivité nécessaires à la réussite de la stratégie.

10.3. Adaptabilité et réplicabilité

Le futur document d'orientation ne sera pas un document figé : il se veut **évolutif et réplicable**. Les expériences menées dans le Massif central ont vocation à être **partagées** avec d'autres territoires, en France et à l'international. Des **ateliers de capitalisation** seront organisés après chaque édition du SMTD, afin d'analyser les résultats, d'ajuster les actions et d'enrichir la stratégie collective. La méthode prônée par OrbiMob' — co-construction, expérimentation, transfert — constitue en elle-même un modèle reproductible, adaptable à tout territoire désireux d'allier durabilité, inclusion et innovation.

CONCLUSION GÉNÉRALE

Le Massif central, un modèle pour l'avenir des mobilités ?
L'ambition d'OrbiMob' est de « *positionner Clermont-Ferrand et le Massif central comme un épicentre de réflexion sur la mobilité territoriale et un territoire leader dans sa capacité à expérimenter puis passer rapidement à l'échelle*. ». Ce document montre que cette ambition n'est pas utopique : elle repose sur des initiatives concrètes, des acteurs engagés et une vision partagée.

En combinant **innovation technologique**, **inclusion sociale** et **préservation environnementale**, le Massif central veut démontrer qu'il est possible d'inventer un modèle de mobilité équilibré, exportable et humain. L'avenir des mobilités se jouera dans les territoires capables de faire dialoguer les échelles, d'articuler la recherche et la vie quotidienne, et de transformer les contraintes géographiques en opportunités d'innovation.

Le Massif central s'affirme aujourd'hui comme l'un de ces territoires pionniers. Un **laboratoire mondial des mobilités de demain**, au service des habitants, des entreprises et de la planète.