PDU

PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS

PLAN D'ACTIONS

PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS 4

Une démarche partenariale et concertée pour un PDU partagé 5
Les 5 axes stratégiques du PDU 6
Le scénario retenu constituant le PDU 7

ORIENTATION 1 - ALLER VERS UNE METROPOLE HARMONIEUSE ET PEU ENERGIVORE 10

Action 1-1 Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial 11
Action 1-2 Renforcer l'intégration urbaine et le rôle multimodal des pénétrantes routières 15
Action 1-3 Créer des zones à faible émission 17
Action 1-4 Poursuivre la transition énergétique des parcs 19
Action 1-5 Développer le réseau de bornes de recharges électriques et engager une réflexion sur les autres énergies alternatives (GNV, hydrogène) 21
Action 1-6 Elaborer un schéma de logistique urbaine durable 23

ORIENTATION 2 - OFFRIR UN ESPACE PUBLIC ACCUEILLANT ET FACILITANT POUR LES MODES ACTIFS ... 26

Action 2-1 Améliorer le partage, la sécurité et la qualité de l'espace public 27
Action 2-2 Articuler mobilité et urbanisme le long des lignes fortes et autour des lieux intermodaux et en contractualiser les actions 29
Action 2-3 Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain 31
Action 2-4 Elaborer et mettre en œuvre un plan "piéton" 33
Action 2-5 Développer une stratégie de stationnement (VP et PL) au service du report modal et de l'attractivité des centralités 35

ORIENTATION 3 - TRANSMETTRE ET PROMOUVOIR L'ECO-MOBILITE 38

Action 3-1 Faire des plans de mobilité (PDM) un instrument opérationnel majeur pour la mobilité durable 39
Action 3-2 Initier des programmes d'éducation à la mobilité notamment dans les établissements scolaires 41
Action 3-3 Faciliter et promouvoir l''usage de la voiture partagée (covoiturage et autopartage) 42
Action 3-4 Proposer des terrains d''expérimentation pour la recherche et l''innovation dans le domaine des mobilités durables 44

ORIENTATION 4 - DECLINER L'OFFRE DE MOBILITE SELON LES TERRITOIRES, LES PERSONNES ET LES MODES DE VIE 46

Action 4-1 Restructurer le réseau de transport urbain autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes (aménagement des Lignes B, C et étude ligne D) afin d'améliorer son attractivité 47

Action 4-2 Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires régionales 49

Action 4-3 Réorganiser l'offre interurbaine routière autour de l''offre ferroviaire régionale et de nouveaux axes routiers express vers les pôles de vie 51

Action 4-4 Rendre accessible la chaine de déplacement à l'intérieur du ressort territorial du SMTC-AC 52

ORIENTATION 5 - FLUIDIFIER LA MOBILITE ET PROMOUVOIR LA MULTIMODALITE 54

Action 5-1 Déployer un nouveau système billettique moderne, évolutif et interopérable afin d'élargir l'accessibilité tarifaire 55

Action 5-2 Améliorer et développer l'information multimodale 57

Action 5-3 Faciliter et encourager l''intermodalité, en aménageant des pôles d'échanges et la coordination des horaires 58

ORIENTATION 6 - ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PDU 60

Action 6-1 Mettre en place un comité de suivi et d'évaluation et assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des actions 61

Action 6-2 Prolonger l'association des partenaires et des citoyens pendant la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains 62

PHASAGE DU PLAN D'ACTIONS 64

ÉVALUATION FINANCIÈRE DU PLAN D'ACTIONS DU PDU 66

INDICATEURS DE SUIVI 67

GLOSSAIRE 69

Ce document a été finalisé à la date de septembre 2019, ce n'est pas le document officiel, seul le document officiel fait foi. Présentation des actions au grand public.

PRÉSENTATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

UNE DÉMARCHE PARTENARIALE ET CONCERTÉE POUR UN PDU PARTAGÉ

Initiée en 2014, la révision du PDU a été mise en pause durant la fusion des anciennes régions Auvergne et Rhône-Alpes. Ce report a aussi été l'occasion pour Clermont Communauté et la Ville de Clermont-Ferrand d'organiser les Rencontres Citoyennes de la Mobilité (RCM et démarche Libre comme l'R) qui se sont achevées en juin 2016 et qui ont été l'occasion de recueillir les attentes et propositions de la population (15 débats mobiles, 5 ateliers, plus de 5 000 personnes rencontrées). Une restitution publique des résultats de la concertation a eu lieu le 15 novembre 2016 avec des engagements des parties prenantes consignés dans un manifeste.

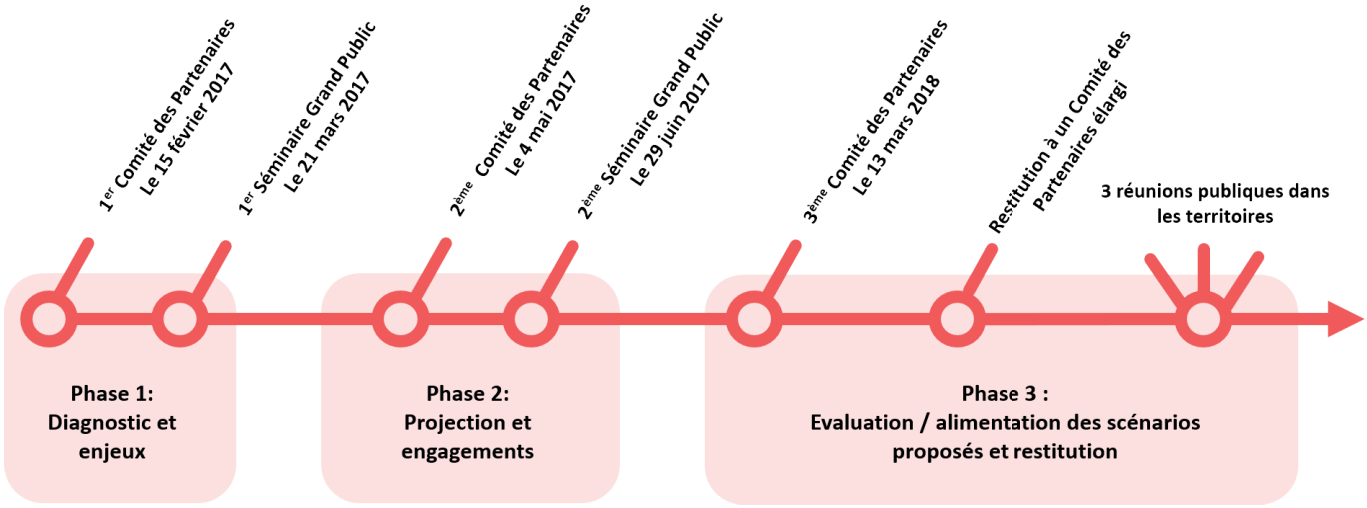
La mobilité est donc au centre des réflexions des acteurs locaux et des attentes de la population : la démarche PDU se devait d'être partenariale et largement concertée dans la continuité des RCM.

La concertation est à la fois un outil d'appropriation des enjeux par la population, un outil de pédagogie et un outil de contribution directement utile à l'élaboration du PDU.

La concertation menée dans le cadre du PDU s'est appuyée sur :

- Une très large mobilisation du grand public d'une part et des partenaires d'autre part au travers de deux instances : les Séminaires Grand Public et Comité des Partenaires.

- La mise en place de « séminaires » participatifs dont la particularité était de :
  - permettre l'accueil d'un grand nombre de participants (jusqu'à 400) ;
  - garantir que chaque participant puisse réellement contribuer au débat ;
  - permettre le croisement des points de vue entre les différentes thématiques de la mobilité pour aller vers l'intérêt général ;
  - ne pas démultiplier les ateliers au risque de démobiliser les participants.



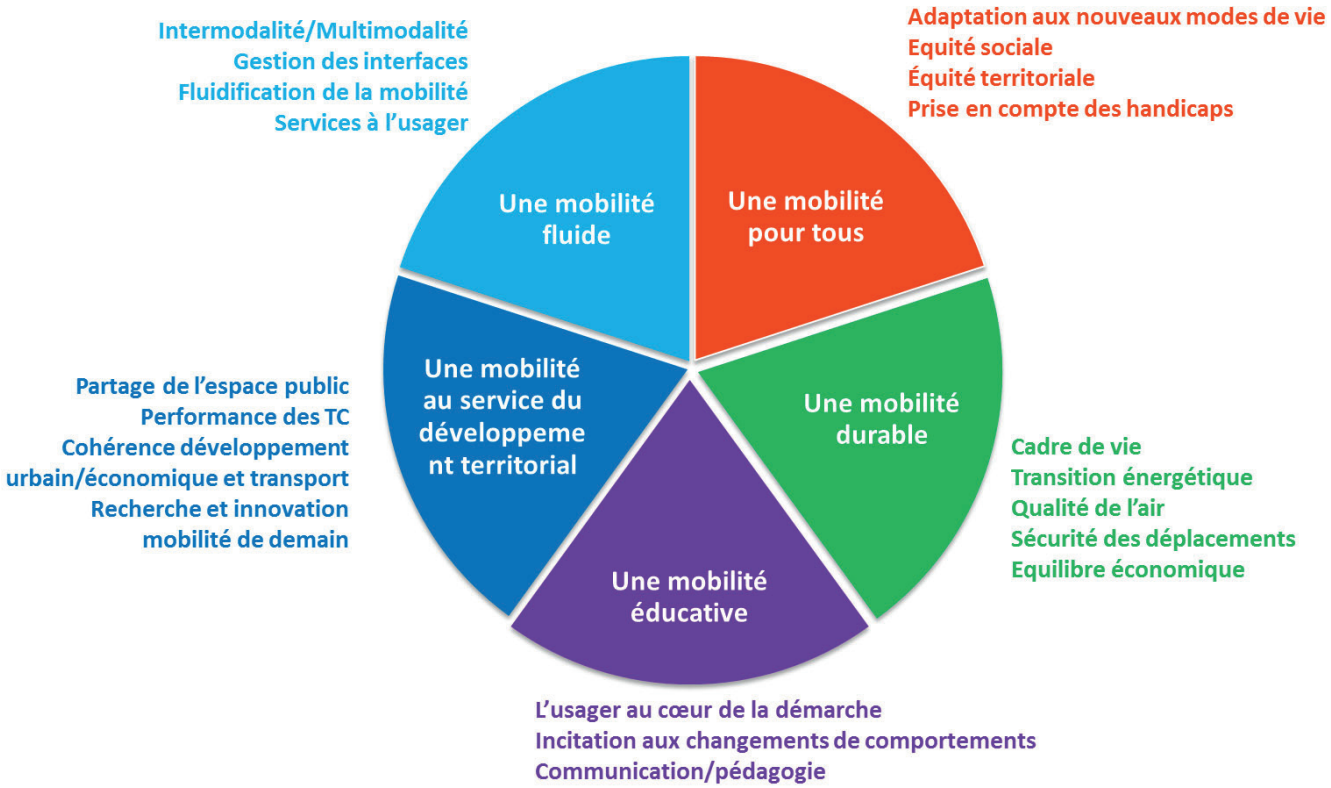
À l'occasion de ces différents évènements, les participants ont été amenés à :

identifier les enjeux du futur PDU ;

- se projeter sur l'avenir des mobilités ;
- s'engager ;
- évaluer et alimenter les scénarios proposés.

LES 5 AXES STRATÉGIQUES DU PDU

Le diagnostic mené en phase 1 des études du PDU a permis de faire ressortir les grands enjeux en matière de mobilité pour l'agglomération clermontoise. Pour répondre à ces enjeux, 5 axes stratégiques ont été retenus pour le PDU :



Ces axes stratégiques ont été traduits en orientations elles-même déclinées en plusieurs actions :

- **Orientation 1**

  Aller vers une Métropole harmonieuse et peu énergivore (mobilité durable)

- **Orientation 2**

  Offrir un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs (mobilité au cœur du développement urbain)

- **Orientation 3**

  Transmettre et promouvoir la mobilité durable (mobilité éducative)

- **Orientation 4**

  Décliner l'offre de mobilité selon les territoires, les personnes et les modes de vie (mobilité pour tous)

- **Orientation 5**

  Fluidifier la mobilité et la multimodalité (mobilité sans couture)

  À ces 5 orientations découlant des axes stratégiques, vient s'ajouter une sixième orientation liée au suivi et à la mise en œuvre de la démarche.

- **Orientation 6**

  Assurer la mise en œuvre et le suivi du PDU.

	AUJOURD'HUI			OBJECTIF 2030	
	RESSORT TERITORRIAL	CLERMONT-FERRAND		RESSORT TERITORRIAL	CLERMONT-FERRAND
	61 %	46 %	↘	50 %	37 %
	30 %	40 %	→	33 %	40 %
	7 %	12 %	↗	12 %	18 %
	2 %	2 %	→	5 %	5 %

Au-delà de ces objectifs, la réduction du trafic routier est recherchée par la diminution des distances parcourues ainsi que l'augmentation de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain (objectif de nombre de voyages/an/habitant fixé entre 160 et 180).

LE SCÉNARIO RETENU CONSTITUANT LE PROJET PDU

Pour atteindre ces résultats, c'est le scénario 2 dit « régulateur » qui a été retenu face à un scénario 1 dit « bâtisseur ». Le projet PDU prévoit ainsi une intervention de la puissance publique majoritairement portée sur le développement des services actuels de mobilité, ainsi que l'encadrement (régulation, incitation, promotion) des nouveaux services de mobilité. Il prévoit d'actionner majoritairement les 4 leviers d'action suivants :

- révision du schéma de voirie ;
- apaisement de l'espace public ;
- apaisement de la circulation automobile ;
- partage de la voirie
- le détail des niveaux d'intervention est décrit dans le tableau ci-dessous.

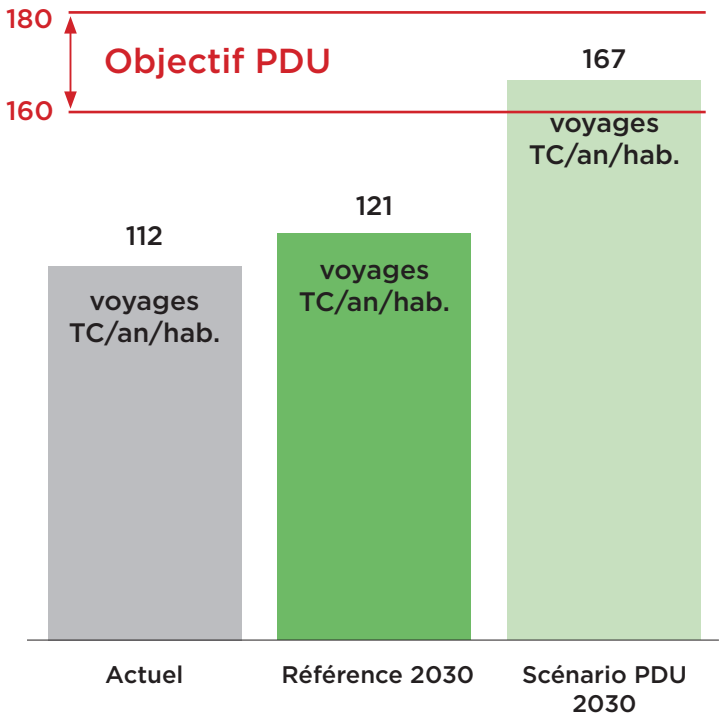
	LEVIERS D'ACTION	PDU
LEVIERS PHARES	Stationnement	+++
	Révision du schéma de voirie	++++
	Partage/apaisement des voirie	+
	Niveau de service des transports en commun	+++
	Réseau armature de transports en commun en site propre	+++
LEVIERS COMPLÉMENTAIRES	Augmentation de l'offre interurbaine	+
	Politique cyclable	+++
	Tarification incitative modes alternatifs	+
	Zone à faible émission	++++
LEVIERS TRANSVERSAUX	Covoiturage	+
	Transition du parc collectif	+++
	Transition du parc automobile	+
	Logistique urbaine durable	++

En terme d'organisation multimodale, le scénario retenu prévoit un travail important sur la maitrise de la place de la voiture dans l'espace public avec la refonte du schéma de voiries, la création de zones à faible émission (ZFE), la mise en œuvre de mesures complémentaires d'apaisement du trafic automobile, etc.

En terme de promotion des modes alternatifs, l'accent est mis sur la restructuration du réseau TC autour de lignes fortes bénéficiant d'aménagement de priorité et d'une croissance importante de l'offre de service (fréquence, amplitude, etc.). En interurbain, l'intervention est ciblée sur la refonte horaire à offre constante pour le ferroviaire et une réorganisation des services routiers autour de liaisons express par autocar ainsi qu'une meilleure articulation avec le ferroviaire et le réseau armature urbain et ses parkings relais (P+R).

EVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

Le PDU prévoit une croissance significative du nombre de montées sur le réseau de transport collectif urbain, qui atteignent l'objectif fixé pour le PDU. Ce résultat est favorisé par la forte hausse du volume de voyageurs prévu dans ce scénario (+60 %), et par les correspondances qui démultiplient le nombre de montées sur les lignes de transport collectif urbain (effet réseau).



Evolution de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain entre 2012 et 2030 (Référence, Projet PDU)

ORIENTATION 1
ALLER VERS UNE METROPOLE HARMONIEUSE ET PEU ENERGIVORE

CONTEXTE, ENJEUX, OBJECTIFS

Dans le cadre de son projet de territoire, Clermont Auvergne Métropole a affirmé son ambition de devenir un territoire de référence en matière de mobilité durable. La politique communautaire vise notamment à réduire les nuisances et les pollutions néfastes à la santé et à l'environnement. Dotée d'un plan Air, Énergie, Climat depuis octobre 2014 et labellisée « Territoire à énergie positive-croissance verte » en 2015, Clermont Auvergne Métropole est un acteur majeur de la transition énergétique à l'échelle du ressort territorial.

En ce qui concerne les actions du PDU, cela consiste à :

- **1-1 Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial.**
- **1-2 Renforcer l'intégration urbaine et le rôle multimodal des voiries pénétrantes.**
- **1-3 Créer des zones à faibles émissions (ZFE).**
- **1-4 Poursuivre la transition énergétique des parcs de véhicules.**
- **1-5 Développer le réseau de bornes de recharges électriques et engager une réflexion sur les énergies alternatives.**
- **1-6 Elaborer un schéma de logistique urbaine.**

ACTION 1-1
RÉVISER LE SCHÉMA DE VOIRIE ET MODÉRER LES VITESSES SUR LE RÉSEAU INTERNE ET D'ÉCHANGE AVEC LA ZONE DENSE DU RESSORT TERRITORIAL

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

La configuration du réseau routier urbain et interurbain témoigne d'un territoire voué à l'usage de la voiture. En lien direct avec l'axe A71/A75 et les branches A710 et A711 qui pénètrent jusque dans Clermont-Ferrand, un réseau maillé de boulevards aux capacités confortables quadrille l'agglomération et conduit les automobilistes jusqu'au centre-ville clermontois. Les aménagements routiers actuels (autoponts, pénétrantes rectilignes, grands ronds-points ou carrefours à feu) sont propices à la vitesse et cristallisent les points noirs d'accidentologie. Les axes les plus fréquentés exposent par ailleurs les populations à des dépassements de seuils de pollution (10 % au PM10, 1 % au NO2).

La diminution du trafic automobile fait partie des objectifs réglementaires du PDU (Article L. 1241-2 du Code des Transports). La révision du schéma de voiries vise donc à réduire la vitesse ainsi que l'espace dédié à la voiture particulière au profit des modes actifs (vélos et piétons), tout en renforçant la sécurité des déplacements. Elle prévoit également une maitrise des déplacements automobiles internes à la zone dense du ressort territorial et en échange avec celle-ci, afin d'encourager l'utilisation des alternatives à la voiture particulière et libérer de l'espace public au profit des autres modes et usages. Cela se concrétisera par la fermeture de voiries, la réduction des capacités routières et la modération des vitesses réglementaires.

Par ailleurs, le public des visiteurs/touristes doit être pris en compte pour l'accessibilité externe à l'agglomération clermontoise, qui ne bénéficie pas d'une connectivité ferroviaire et aérienne optimale.

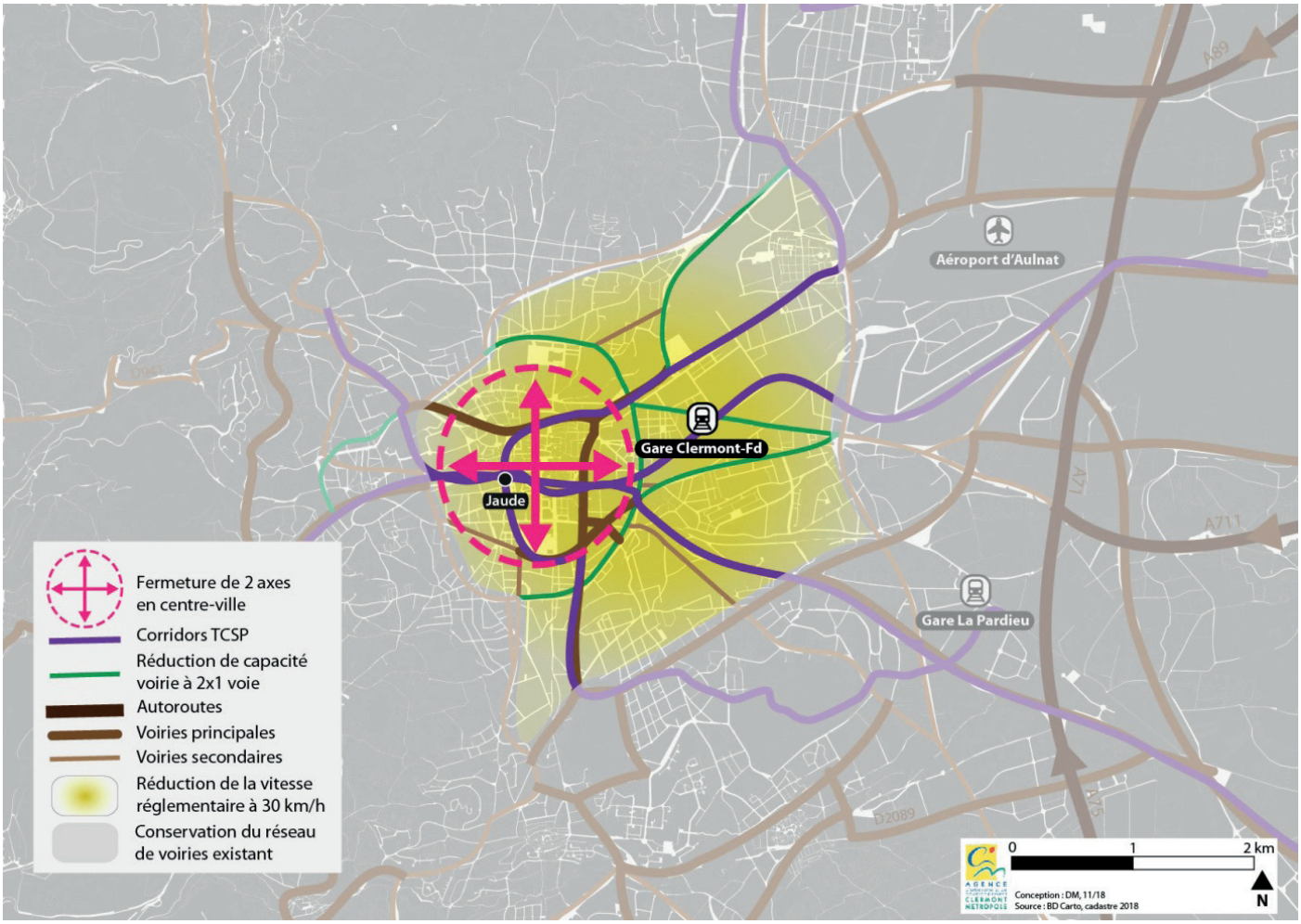
Quelques centres urbains importants sont également à protéger des flux de transit comme ceux de Gerzat ou Cournon-d'Auvergne. Certains projets comme le nouveau franchissement de l'Allier peuvent contribuer à améliorer la qualité de vie et la sécurité des centres-bourgs, en déviant les flux de transit qui y passent et leurs nuisances pour les riverains. Il convient donc de poursuivre l'étude des projets routiers inscrits au Schéma de cohérence territoriale (SCoT) avec l'objectif de ne pas amener de trafic automobile supplémentaire, mais uniquement d'améliorer les conditions de déplacement existantes (15 000 véh./j au Pont de Cournon avec des remontées de file importantes). Cette amélioration des traversées de centre-ville, utilisées faute d'alternative de contournement, permettrait d'apaiser le trafic local et d'affecter davantage la voirie à d'autres modes ou usages.

Pour s'inscrire en cohérence avec le SCoT du Grand Clermont, toute nouvelle infrastructure routière doit prévoir l'interdiction de l'ouverture à l'urbanisation le long de son corridor de façon à maitriser l'étalement urbain et préserver les centres-villes.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- Réaliser une étude d'impact de délégation de la compétence police et circulation et du stationnement à Clermont Auvergne Métropole au service d'un travail de groupes d'élus.
- Etudier la mise en œuvre d'un nouveau schéma de voiries conforme à l'ambition du scénario retenu et répondant aux objectifs de maitriser la place de la voiture en ville (objectif de 50 % de part modale à l'échelle du ressort territorial) :
  - Fermeture de 2 axes de l'hypercentre accueillant le plus de trafic de transit (axes à définir) ;
  - Mise à 2x1 voie de tous les axes structurants du centre-ville ;
  - Baisse des vitesses réglementaires à 30 km/h sur les axes structurants du centre-ville et sur les axes internes à la zone dense (interne aux grands boulevards) du ressort territorial.



Sur la période 2022-2030 :

- Mettre en œuvre le nouveau schéma de voirie : prendre des arrêtés et requalifier des espaces en lien avec les actions connexes sur le réseau de voirie (apaisement, intégration urbaine, etc.).
  - Sur les axes réduits en capacité mais toujours ouverts au trafic routier, utilisation des emprises libérées pour :
    - Elargir des trottoirs, pistes cyclables et/ou aménager de nouveaux couloirs TC ;
    - Aménager des espaces verts (plantations végétales, etc.)
  - Sur les axes fermés au trafic routier, réaffectation complète de certaines voiries au profit :
    - Des modes alternatifs (couloirs TC double sens, piétonisation, aménagements cyclables, covoiturage) ;
    - D'espaces publics.
- Poursuivre les études des maillages routiers complémentaires inscrits au SCoT en vérifiant leur impact positif sur la séparation des flux de transit, et la réduction des émissions dans les centres-villes de la Métropole :
  - Pont sur l'Allier ;
  - Liaison Urbaine Sud-ouest (LUSO) ;
  - Contournement de Gerzat.
- Etudier l'opportunité des autres projets suivants :
  - Entrée de Pont-du-Château ;
  - Echangeur du Puy de Crouël afin de désengorger les voiries des pôles économiques du Brézet et de La Pardieu ;
  - Amélioration des diffuseurs n°2 et 3 sur l'autoroute A75 afin de désengorger le giratoire et faciliter la desserte de la Grande Halle ;
  - Etude de mobilité sur le secteur Est.

Conformément aux préconisations du SCoT, tout projet de Plan local d'urbanisme (PLU) doit prévoir l'interdiction de l'ouverture de l'urbanisation le long de nouvelles infrastructures routières, ceci dans le but de lutter contre l'étalement urbain et de préserver les centres-villes.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : Communes, SMTC-AC, Département du Puy-de-Dôme.

Investissement : 150 K€ d'études ; investissements en matière d'apaisement et de renforcement du caractère urbain et multimodal des voiries prévus à l'action 1.2 ; environ 50 M€ pour le contournement de Pérignat-sur-Allier et Cournon-d'Auvergne (36,5 millions d'euros pour le franchissement de la rivière Allier, chiffrage COG, LUSO, bretelles d'accès).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Evolution du trafic routier (comptages, véh-km)

- 2020-2022 : définition des points de comptage
- 2022 : point zéro
- 2032 : -10 % de trafic au point de comptage (-20 % de véh.km/habitant)

Evolution de la part modale de la voiture à l'échelle du ressort territorial et à l'échelle de Clermont-Ferrand :

2022
60 % Ressort Territorial
45 % Vers Clermont

2032
50 % Ressort Territorial
37 % Vers Clermont

Suivi de l'accidentologie.

Réduction du nombre de jours de dépassement en particules fines sur les 3 capteurs ATMO les plus hauts.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Flux internes et en échange avec la zone dense du ressort territorial.
Flux de transit.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-2, 2-3, 2-5 et 4-1

ACTION 1-2
RENFORCER L'INTÉGRATION URBAINE ET LE RÔLE MULTIMODAL DES PÉNÉTRANTES ROUTIÈRES

CONTEXTE D'APPLICATION

Depuis la prescription d'actions visant à réduire les capacités viaires mentionnées dans le PDU de 2011, un partage de la voirie s'est esquissé notamment avec le prolongement de la ligne A de tramway, la mise en site propre partielle de la ligne B, ou l'extension de quelques aménagements cyclables. Il subsiste néanmoins une marge de progression importante puisqu'à l'heure actuelle, plus de 90 % du réseau de voirie est consacré à la seule voiture.

L'aménagement, l'exploitation et l'usage du réseau viaire doivent évoluer pour participer à l'apaisement et au partage des espaces publics (orientation 2), ainsi que pour encourager les alternatives à la voiture (marche, vélo, transports collectifs, ...) Ainsi les voies pénétrantes rapides qui convergent vers la zone dense doivent conforter leur rôle multimodal en offrant des priorités de circulation aux transports collectifs mais également au covoiturage et au vélo. Elles doivent aussi être mieux intégrées dans la ville par une requalification et une meilleure intégration paysagère.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- Tenir le calendrier de réalisation des voies cyclables principales.

Sur la période 2022-2025 :

- Réaliser les 2 lignes TC à partir d'Aulnat et Cournon-d'Auvergne.
- Réaliser l'étude de requalification de la pénétrante est, y compris la refonte de l'échangeur autoroutier du Puy de Crouël.
- Expérimenter une voie dynamique réservée aux véhicules transportant plusieurs personnes.

Sur la période 2025-2030 :

- Réaliser les connexions cyclables avec les pôles de vie du SCoT.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : 35 à 60 M€ pour les 300 000 m² de voiries à aménager (selon le type d'aménagement retenu), soit celles concernées par une interdiction ou une suppression de voie.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Linéaire de voirie requalifiée.
Réduction de 20 % de l'exposition des population riveraines aux NO2 des voiries pénétrantes.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Flux internes et en échange avec la zone dense du ressort territorial ; transit.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Action 1-1

ACTION 1-3
CRÉER DES ZONES À FAIBLE ÉMISSION (ZFE)

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

Territoire impacté en 2015 pour le NO2 (source : ATMO)

Plus de 10 % de la population du territoire est exposée à des dépassements de seuil d'exposition aux particules fines (PM10), 1 % pour le NO2 .
L'agglomération clermontoise fait partie des 15 territoires qui se sont engagés, par la signature d'une charte avec l'Etat le 8 octobre 2018, à déployer ou à renforcer une première ZFE d'ici fin 2020.

Les zones à faible émission (ZFE) sont des dispositifs destinés à lutter contre la pollution atmosphérique. Inspirées des plus de 200 low emission zones (LEZ) recensées en Europe, leur principe repose sur la restriction d'accès à un secteur préalablement défini pour les véhicules (VL et/ou PL) qui ne répondent pas à certaines normes d'émissions (vignette Crit'Air) ou d'équipement (normes Euro).

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- Etudier les modalités de déploiement progressif du dispositif ZFE et des mesures d'accompagnement (accessibilité, desserte interne, politique de stationnement, etc.).
- Organiser une « journée sans voiture », en définir les modalités et le lieu chaque année afin de permettre aux résidents et visiteurs de se réapproprier l'espace public et expérimenter des piétonisations temporaires de rues ou quartiers à l'occasion d'évènements.

Sur la période 2022-2025 :

- Mettre en œuvre une ZFE, à partir de fin 2020, sur le périmètre de l'hypercentre avec une restriction progressive de circulation des types de véhicules et des mesures d'accompagnements pour les possesseurs des véhicules les plus polluants.
- Dresser un retour d'expérience des effets bénéfiques et des dysfonctionnements.
- Etudier les déploiements d'autres ZFE (Ex : Beaumont, Aubière, Chamalières, Campus...).

Sur la période 2025-2030 :

- Mettre en œuvre les préconisations issues du retour d'expérience et de l'étude de déploiement.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : SMTC-AC et communes concernées, ATMO, ADEME, DREAL.

Investissement : 100 K€ pour les études, 3 M€ pour le déploiement d'une ZFE + coût de fonctionnement.

Aide : Appel à projets ZFE de l'ADEME.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Réduction de 20 % de l'exposition au NOx, et au PM à l'intérieur des ZFE.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Flux internes à la ZFE.

Réduction de la part modale voiture particulière.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Action 1-1

ACTION 1-4
POURSUIVRE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PARCS

CONTEXTE D'APPLICATION

Le parc T2C est déjà constitué pour partie de véhicules « propres » puisqu'il recense : 25 rames électriques du tramway soit 11 % du parc, 18% de la production kilométrique et 50 % de la fréquentation. Un tiers des bus roulent au GNV, l'âge moyen du parc est de 7 ans. Les décrets (n°2017-21 et n°2017-23) portant application de l'article 37 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte concernant les autobus et autocars à faibles émissions imposent aux agglomérations de plus de 250 000 habitants que le programme de renouvellement du parc comporte 50 % à partir du 1er janvier 2020 puis 100 % à partir du 1er janvier 2025, d'autobus et d'autocars à faibles émissions. En outre, les collectivités qui gèrent plus de 20 véhicules doivent établir un programme d'acquisition comprenant au minimum 20 % de véhicules à faibles émissions.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2025 :

- Définir une stratégie de transition des parcs à l'échelle du territoire en associant les partenaires publics mais également privés (taxi, VTC, etc.) qui opèrent des véhicules (VL, VUL, PL, TC) au sein du ressort territorial.
- Définir un programme guide de renouvellement du parc du SMTC-AC, couvrant un cycle de vie des matériels.
- Définir un programme de transition des véhicules de ramassage des déchets.
- Etablir une méthode d'évaluation des émissions par mode, en passagers.km parcourus.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : SMTC-AC.

Investissement : 70 M€ pour la conversion des véhicules gazole du parc actuel SMTC-AC (136 véhicules gazole au 31 décembre 2015).

Aides : programme européen TEN-T destiné à favoriser l'émergence de carburants alternatifs, appel à projet régional GNV, etc.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

2026 : Réduction de 40 % des émissions GES, NOx et PM du parc SMTC-AC rapportées aux passagers.km parcourus.

Réalisation d'un observatoire des émissions par mode, en passagers.km parcourus.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements internes au ressort territorial.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

PCAET, schéma de transition énergétique et écologique, démarche TEPOS.

ACTION 1-5
DÉVELOPPER LE RÉSEAU DE BORNES DE RECHARGES ÉLECTRIQUES ET ENGAGER UNE RÉFLEXION SUR LES AUTRES ÉNERGIES ALTERNATIVES (GNV, HYDROGÈNE)

CONTEXTE D'APPLICATION

Actuellement, sur le territoire, le réseau de bornes de recharges électriques, exclusivement développé à l'initiative du secteur privé se limite à une vingtaine d'emplacements. Il s'agit pour l'essentiel de commerces, concessionnaires ou gestionnaires de parking qui mettent à disposition de leurs clients quelques bornes pendant leurs horaires d'ouverture. D'après l'AVERE (Association pour le développement de la mobilité électrique), le marché du véhicule électrique représente en 2018 environ 1% du parc automobile français.

Pour accélérer et accompagner la transition du parc de véhicules et inciter les ménages à s'équiper en véhicules moins polluants et plus efficients sur le plan énergétique, l'intervention de la puissance publique apparait indispensable pour construire un réseau de bornes de recharge suffisamment maillé. C'est également le cas pour les flottes d'entreprises et notamment pour les livraisons en ville pour lesquelles une réflexion sur l'opportunité du GNV ou de l'hydrogène est engagée.

Des initiatives existent sur le territoire en lien avec le projet régional « Zéro Emission Valley ». Une borne de recharge hydrogène à déjà vu le jour sur le territoire de Clermont Auvergne Métropole (CAM) avec progressivement une cinquantaine de véhicules. La candidature portée par la Région Auvergne-Rhône-Alpes et sélectionnée par l'Europe a été construite en association avec Michelin, Engie et Symbio. Le projet à terme est d'aller vers des stations de recharge multi-énergies (bornes électriques et GNV) qui puissent également accueillir des véhicules lourds.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2020 :

- Finaliser le réseau de bornes électriques après avoir étudié les aspects suivants :
  - Un état des lieux de la mobilité électrique et de son potentiel de déploiement.
  - Un benchmark des stratégies de déploiement d'un réseau d'infrastructure de charge électrique d'autres Métropoles ou de départements :
    - répartition de la compétence ;
    - dimensionnement du nombre de points de recharge ;
    - choix d'implantation (stationnement public/privé), quel maillage ? ;
    - tarification (du stationnement, de l'accès au service, du coût de la charge, support, interopérabilité...).
  - Des scénarii de déploiement différenciés sur la Métropole assortis d'une proposition d'implantation.

Sur la période 2020-2025 :

- Planifier le déploiement des bornes de recharge.
- Déployer les bornes de recharge sur le territoire.

Sur la période 2025-2030 :

- Suivre la réalisation du plan et sa mise à jour.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : SIEG 63, ENEDIS, ADEME, GDRF, Michelin.

Investissement : 100 K€ d'études, (investissement à chiffrer dans le cadre de l'étude selon le montage retenu (10 à 15 K€ la borne).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Suivi des écarts aux programmes de déploiement (calendriers).

Taux d'utilisation des bornes de recharge.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Schéma de transition énergétique et écologique

ACTION 1-6
ELABORER UN SCHÉMA DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

CONTEXTE D'APPLICATION

La logistique urbaine est le plus souvent une problématique de rang secondaire en matière de planification urbaine. Les documents de planification types – SCoT/PDU/PLU intègrent un volet marchandises dont la portée reste parfois limitée. La mise en place d'un schéma de logistique urbaine et plus largement d'un schéma directeur de la logistique sur le ressort territorial permet d'intégrer cette activité dans les politiques publiques de planification et d'accompagner :

- le développement économique du territoire par le biais d'une meilleure prise en compte des attentes et des besoins de la filière transport et logistique et de leur impact sur le fonctionnement du réseau routier (création de zones logistiques, prospective de développement du territoire, création de nouveaux quartiers) ;
- l'amélioration de la gestion du réseau routier (circulation/stationnement) et de l'espace urbain en anticipant les modifications à venir dans l'accessibilité aux hyper centres (ZFE) et concernant les normes environnementales à venir ;
- la transition vers des activités de logistique urbaine plus durables.

L'objectif de ce schéma de logistique urbaine est donc tant opérationnel, en visant à améliorer à court terme et au quotidien la cohérence entre les règles de gestion, les objectifs et les pratiques, que prospectif à moyen/long terme, en intégrant la fonctionnalité d'approvisionnement dans la conception puis la construction des projets urbains.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- **Elaboration d'un schéma directeur** comportant un **plan d'actions** à court/moyen/long termes basé sur des fiches projets détaillées : gouvernance du territoire, modernisation de la réglementation marchandises, développement et adaptation des aires de livraisons aux contraintes rencontrées optimisation du jalonnement PL, développement d'espaces logistiques urbains, mise en place de dispositifs de jalonnement et d'information, planification urbaine et aménagement opérationnel (recommandations pour les aménageurs), promotion du territoire, développement d'une culture interne dans les domaines de la politique d'achat et du suivi pour les prestations portant sur la logistique, stratégies adaptatives pour gérer les impacts des aléas climatiques (pics de pollution, restriction de circulation)...
- **Définition d'actions de court terme** (objectif, programme, partenaires, budget), de leur calendrier de déploiement et des protocoles de suivi associés. Positionnement sur les sujets suivants : dernier kilomètre propre, Centre de Distribution Urbain, développement des livraisons à vélo et aide à l'acquisition de scooters électriques, espace de livraison urbain.

Sur la période 2022-2035 :

- Mise en application du schéma directeur.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : ADEME, Chambre de commerce et d'industrie du Puy-de-Dôme, transporteurs, logisticiens, distributeurs, associations de commerçants, organismes consulaires, promoteurs immobiliers, techniciens municipaux.... et SMTC-AC.

Investissement : 200 K€ en 2019 avec budget de fonctionnement à prévoir de 2020 à 2025 (réunion de suivi annuelle, budgets de réalisation/accompagnement des projets...).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

- Réduction des véhicules.km de livraison sur le périmètre d'application du schéma.
- Taux de conformité des places de stationnement livraison.
- Taux d'usage des aires de livraisons.
- Retour d'expérience qualitatif des acteurs (commerçants, transporteurs...).

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Particuliers (déplacement d'achats), transporteurs, distributeurs, artisans, logisticiens.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-5 et 1-2

ORIENTATION 2
OFFRIR UN ESPACE PUBLIC ACCUEILLANT ET FACILITANT POUR LES MODES ACTIFS

Circulation et stationnement des véhicules, des vélos et des piétons, circulation des transports collectifs, vie sociale, nature en ville... l'espace public revêt de multiples fonctions. Son aménagement constitue un levier d'action transversal pour répondre aux enjeux du PDU (report modal, développement des modes actifs, amélioration de la sécurité et de l'accessibilité). L'aménagement des espaces publics a également un rôle dans l'amélioration de la qualité du cadre de vie ou encore l'attractivité commerciale.

L'amélioration de l'aménagement des espaces publics représente un élément central pour concrétiser les objectifs du PDU en faveur des modes actifs (piétons, cyclistes, nouveaux usages). Elle implique de diffuser des principes d'aménagement prenant en compte les besoins et les difficultés de ces modes de déplacements mais aussi de mettre en place les mesures réglementaires permettant de donner aux piétons et aux cyclistes toute leur place dans la circulation et la vie urbaine.

Intégrer le volet nature dans l'espace public contribue à offrir un cadre harmonieux et durable pour les déplacements du quotidien. Ceci se fera en développant la qualité des aménagements par l'augmentation du nombre ou de la taille d'espaces verts, en créant des zones ombragées afin de renforcer le confort des usagers durant leurs déplacements à pied ou à vélo, et en offrant des zones de fraîcheur pour tous, limitant le nombre d'îlots de chaleur.

Les actions déroulant de cette orientation sont les suivantes :

- **2-1 Améliorer le partage, la sécurité et la qualité de l'espace public.**
- **2-2 Articuler mobilité et urbanisme le long des lignes fortes de TC et autour des lieux intermodaux.**
- **2-3 Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain.**
- **2-4 Elaborer et mettre en œuvre un schéma "piétons".**
- **2-5 Développer une stratégie de stationnement (VP et PL) au service du report modal et de l'attractivité des centralités.**

ACTION 2-1
AMÉLIORER LE PARTAGE, LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

Clermont Auvergne Métropole est, depuis le 1er janvier 2017, pleinement compétente en matière d'aménagement de la voirie et de l'espace public. Cette action doit permettre en premier lieu d'établir des orientations en termes d'amélioration de la qualité et de l'accessibilité de l'espace public, puis de diffuser les grands principes aux acteurs. Elle doit permettre la mise en œuvre progressive d'aménagements adaptés : sécurisation, aménagements en faveur des modes actifs, amélioration du cadre de vie, végétalisation, création de zones de rencontre, piétonisation, etc.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2021 :

- Elaborer un guide d'aménagement de la voirie (intégrant également la place du piéton) disposant de fiches pratiques prescriptives pour l'ensemble des acteurs de la conception à la gestion des espaces publics. Ce guide intègrera deux objectifs transversaux : favoriser la nature en ville et garantir la vitalité commerciale des centralités.
- Etablir un code de la rue.

Exemple de guide à Grenoble

Sur la période 2021-2030 :

- Promouvoir le guide auprès des aménageurs.
- Créer une réunion de retour d'expérience annuelle de mise en œuvre des aménagements.
- Mettre en place un taux **maximal d'occupation de l'espace public par les véhicules automobiles particuliers** pour les projets d'aménagement significatifs ; le reste de l'espace étant réparti entre les mobilités alternatives (transport public, marche, vélo, etc.) et la nature en ville.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Agence d'urbanisme.

Partenaires : SPL/CAUE

Investissement : 50 K€ pour l'élaboration d'un guide ; moyens internes des différentes structures.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Surface d'espace public aménagé dans le respect des prescriptions.

Nombre de projets bénéficiant du taux maximal d'occupation.

Taux de voirie réallouée.

Evolution de l'accidentologie.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements courts et intracommunaux.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-1, 1-3 et 2-5 et PLUi

ACTION 2-2
ARTICULER MOBILITÉ ET URBANISME LE LONG DES LIGNES FORTES ET AUTOUR DES LIEUX INTERMODAUX ET EN CONTRACTUALISER LES ACTIONS

CONTEXTE D'APPLICATION

Chaque mode de transport dispose d'un domaine de pertinence qui lui garantit une bonne efficacité dans un coût maitrisé. En parallèle, le développement urbain doit être coordonné au niveau de l'offre de transport existante ou programmée par le PDU. Les lois SRU puis Grenelle I et II ont doté les acteurs publics d'outils au service de cette coordination, comme la possibilité d'inscrire dans les documents d'urbanisme des exigences de densités minimales des constructions à réaliser dans des « secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés » (article 19, loi Grenelle II).

Certains secteurs le long des corridors TCSP ou autour des gares justifieraient une démarche d'incitation à articuler l'urbanisme avec la desserte en transport public.

Enfin, toute nouvelle infrastructure routière devra respecter les principes de maitrise de l'urbanisation fixés au SCoT du Grand Clermont afin de ne pas favoriser l'étalement urbain.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2020 :

- Elaborer une charte définissant les conditions d'articulation des politiques d'urbanisme et de mobilité visant à promouvoir une intensification urbaine le long des axes lourds de transports collectifs existants ou en projet.
- Intégrer dans le guide la notion de Carte Stratégique Air afin d'identifier les zones prioritaires au regard de la qualité de l'air et prescrire des bonnes pratiques afin d'éviter que la densification urbaine s'accompagne d'une augmentation des populations exposées.

Exemple de chartre « contrat aménagement-transport » en Ile de France

Sur la période 2020-2025 :

- Renforcer progressivement l'urbanisation autour de la desserte existante (réseau TCSP et gares) et constituer dans le PLUi, des orientations d'aménagement et de programmation (**OAP**).
- Contractualiser une « contrepartie territoriale » autour des futurs projets de TCSP sous la forme d'un dispositif conventionnel (type contrat d'axe).

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Agence d'urbanisme.

Partenaires : Grand Clermont, SMTC-AC, Clermont Auvergne Métropole, Communes.

Investissement : uniquement le coûts des ressources techniques mobilisées sur ce sujet ; 50 000 € en études par contrat d'axe.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre de contrats urbanisme/mobilité signés et surface correspondante.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements d'échanges à l'intérieur du Grand Clermont.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

SCoT et PLUi.

ACTION 2-3
METTRE EN ŒUVRE LE SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

CONTEXTE D'APPLICATION

L'étude du schéma cyclable communautaire a été initiée par Clermont Auvergne Métropole en 2016, dans le contexte de sa prise de "compétence voirie", initialement dévolue aux communes. Adopté en avril 2018, il guide la Métropole dans la mise en œuvre de la politique cyclable des 10 prochaines années.

Le diagnostic de l'étude du schéma cyclable de Clermont Métropole fait ressortir un linéaire existant plutôt faible et la présence de nombreuses discontinuités. Ainsi, la Métropole enregistre un linéaire moyen de 0,38 ml/hab, un niveau qui pose des questions de sécurité, compte tenu de la croissance de l'usage de ce mode de déplacement.

Le schéma d'intention du schéma cyclable s'appuie notamment sur :

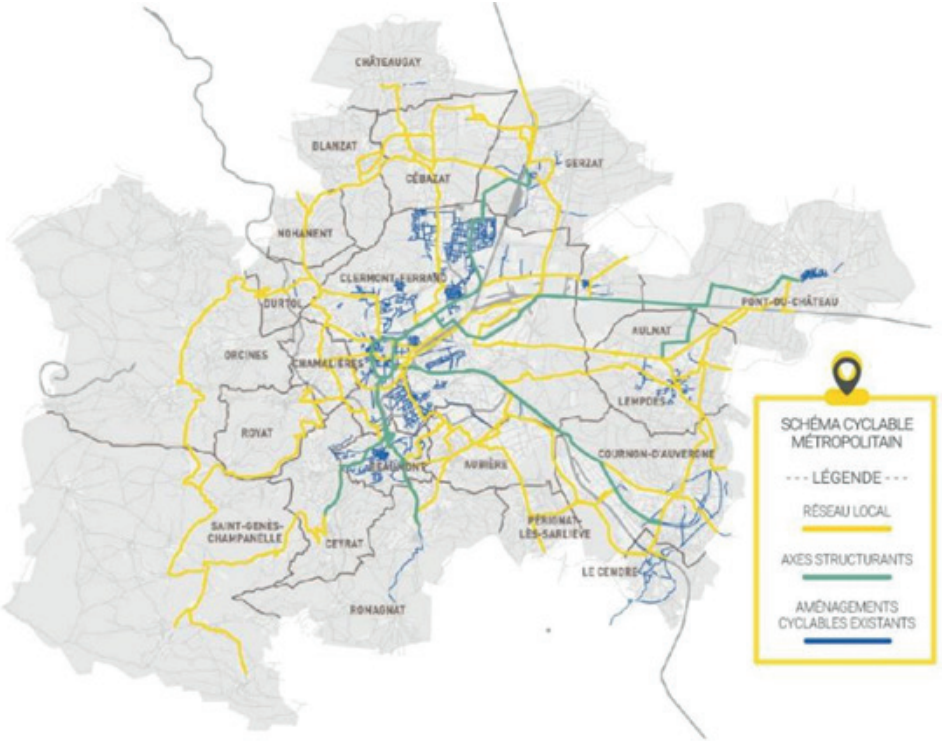
- le développement d'un réseau d'armature structurante et d'un réseau local ;
- la résorption des discontinuités et des dysfonctionnements ;
- la définition de liaisons structurantes hors territoire.

En complément, des réflexions sur une nouvelle liaison modes doux sur l'Allier, le long du Pont SNCF pour relier la Rive Droite à la halte ferroviaire sont en cours. L'articulation entre le projet de voie verte le long de l'Allier portée par le PETR du Grand Clermont et le schéma cyclable métropolitain doit être établie, avec notamment la connexion des axes structurants à cet itinéraire.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2028 :

- Mise en œuvre d'un réseau d'infrastructures cyclables de 365 km composé de linéaires aménagés et hiérarchisés, avec une attention à la résorption des discontinuités actuelles.



- Installation de 5 400 arceaux de stationnement cycle et création d'un jalonnement dédié aux cyclistes. (répartition en ratio/habitant/commune) avec un aménagement a minima devant les bâtiments publics (marie/école...) et prévoyant des garages à vélos sécurisés.

À partir de 2025 :

- Pacification du trafic routier dans les zones résidentielles, par le biais de la généralisation progressive des zones à 30km/h sur la Métropole, faisant du 50km/h une exception réservée aux boulevards et avenues principaux générant des niveaux de trafic importants ainsi qu'aux sites réservés de transports en commun, conformément à l'action 1-1.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : Communes de Clermont Auvergne Métropole, SMTC-AC, Conseil Départemental, milieu associatif, Agence d'Urbanisme.

Investissement : 30,75 M€, dont 3,95 M€ de fonctionnement.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Linéaire d'aménagements réalisés (en km).

Fréquentation (comptages périodiques).

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements quotidiens des résidents de la Métropole, pour se rendre à leur travail ou sur leur lieu d'étude, mais aussi les déplacements de loisir notamment en lien avec la voie verte de l'Allier.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 2-1 et 1-3

ACTION 2-4
ELABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN PLAN PIÉTONS

CONTEXTE D'APPLICATION

Prépondérante pour les très courtes distances (avec une part modale de 80 % pour les déplacements inférieurs à 1 km), la marche à pied n'atteint pas 10 % pour les déplacements de moins de 3 km. Les habitants de Clermont-Ferrand réalisent 41 % de leurs déplacements à pied tandis que les habitants des autres communes du ressort territorial se déplacent moins à pied (21 %). Il existe donc une marge de progression pour cette pratique qui peut être utilisée comme mode principal de déplacement mais également en complément d'autres modes. Des aménagements en faveur des piétons existent (zone piétonne de l'hypercentre, zones apaisées, espaces publics réaménagés à certains endroits, etc.). Toutefois, ils sont concentrés dans l'hypercentre de Clermont-Ferrand dont certains secteurs conservent un caractère très routier peu propice à la marche (absence de traversée sécurisée, vitesse des véhicules, trottoirs étroits etc.).

L'objectif de l'élaboration d'un plan "piétons" est de développer l'usage de la marche au quotidien mais également pour les loisirs et par les visiteurs, et d'en faire un mode de déplacement privilégié pour les déplacements de proximité, ou en combinaison avec un autre mode de déplacement vertueux. Cette politique en faveur de la marche doit s'articuler avec les actions complémentaires de partage de l'espace public ou d'apaisement des voiries.

Le piéton est plus vulnérable que les autres usagers, mais aussi plus sensible à son environnement. Un environnement agréable donne le goût de la promenade et permet de remettre la marche au cœur de la mobilité. Il est par conséquent important d'attacher une attention particulière à ce besoin dans tout aménagement ou réaménagement de voirie ou d'espace public, que ce soit en termes de sécurité, de confort, de qualité. Il convient également de proposer une signalétique simple et intuitive qui réponde aux besoins et logiques des piétons.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2023 :

- Mettre en œuvre des premières actions en faveur des piétons : jalonnement des temps de parcours, etc.

Sur la période 2023-2025 :

- Elaborer un plan « piétons » à l'échelle de la Métropole comprenant :
  - un état des lieux partagé, diagnostic de la « marchabilité ».
  - des plans de préconisations d'aménagement à intégrer dans le plan guide des aménagements (1-2).
  - des plans d'actions : cartographie et jalonnement des itinéraires piétonniers magistraux, promotion de la marche, carte des temps de parcours piétons aux itinéraires sécurisés et aux itinéraires accessibles.

Sur la période 2025-2030 :

- Mise en œuvre des pistes d'action.
- Identifier d'autres communes volontaires pour mettre en place une démarche similaire.

Exemple de carte des temps de parcours piétons pour le centre-ville de Marseille

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Communes intéressées, dont commune de Clermont-Ferrand.

Partenaires : Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : 50 K€ d'études.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Doublement de la part modale marche dans les trajets de 0 à 2 km.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements courte distance inférieurs à 1 à 2 km au sein des centralités.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 2-1 et 1-2

ACTION 2-5 DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE DE STATIONNEMENT AU SERVICE DU REPORT MODAL ET DE L'ATTRACTIVITÉ DES CENTRALITÉS

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

Le stationnement est depuis longtemps considéré comme un des leviers les plus efficaces au service des politiques de déplacements durables.
Le choix du mode de déplacement est largement conditionné par l'offre de stationnement automobile au lieu de destination. Les résultats de l'enquête ménages déplacements montrent que lorsque le stationnement est assuré sur le lieu où ils se rendent, plus de 3/4 des résidents utilisent la voiture, tandis que sans place de stationnement, ils sont moins de 50 %.

L'organisation du stationnement est une compétence partagée entre Clermont Auvergne Métropole et les communes, pour laquelle le PDU doit fixer un cadre global intégrant à la fois l'offre et la réglementation du stationnement public mais également les normes pour le stationnement dans les projets de construction. La stratégie de stationnement doit prendre en compte les besoins actuels et futurs, accompagner les objectifs de report modal vers les alternatives à la voiture, sans occulter les enjeux d'attractivité commerciale, résidentielle et économique des centralités. Elle doit notamment prévoir la réallocation de 20 % de surface de stationnement du ressort territorial à d'autres usages sur les secteurs les mieux desservis par les modes alternatifs, en accentuant la contrainte sur le centre de Clermont-Ferrand et sur les centres bourgs du ressort territorial. Sur les secteurs où la vitalité commerciale et touristique est à soutenir, une optimisation des places de stationnement pour les usages prioritaires doit être programmée : petits achats, livraisons, artisans, besoins ponctuels des touristes, etc. Repporter le stationnement sur voirie vers les parkings en ouvrage et un des éléments de la stratégie de stationnement du PDU. Il faut notamment mettre en place un jalonnement faciliant l'accès aux parkings en ouvrage.

Exemple de communication autour de la place de la voiture en ville à Villeurbanne

Concernant le stationnement poids lourds des différentes réglementations existent au sein des communes du ressort territorial du fait des pouvoirs de police de circulation et de stationnement des maires de ces communes. Ceci nuit à l'homogénéité des opérations de livraison en ville. Les contraintes portant sur le tonnage des véhicules ne sont par ailleurs pas toujours respectées ainsi que celles portant sur les aires de livraison, qui souffrent d'un manque de disponibilité favorisant le développement du stationnement en double file.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2021 :

- Recenser l'offre de stationnement publique et privée sur les principales centralités de la métropole (couvrant au moins 50 % de la population totale + emploi) et proposer une extension de la zone payante.
- Réaliser une étude de stationnement public et privé sur les corridors des lignes B et C, avec un objectif de réduction de 20 % de l'offre en voirie ou/et en augmentation de la tarification.
- Supprimer des places de stationnement sur voirie.
- Renforcer le contrôle afin de permettre une meilleure rotation des véhicules.

Sur la période 2022-2030 :

- À partir de la vision consolidée de l'offre de stationnement, élaborer et mettre en œuvre une stratégie globale de stationnement (VP, PL, touristes, artisans…) avec les attendus suivants :
  - définir le besoin pour l'offre globale de stationnement public (voirie/ouvrage) par secteur en fonction du type de quartier, de la présence de grands équipements, et de la desserte en TC et en tenant compte des projets de réallocation des places du PDU ;
  - identifier l'espace de stationnement à progressivement redistribuer en lien avec l'objectif de réduction globale ;
  - redéfinir une réglementation et la tarification du stationnement (sur voirie en ouvrages) adaptées à la nouvelle allocation des places de stationnement public ;
  - favoriser le stationnement résidents sur voirie uniquement dans les secteurs non pourvus d'offre privée ;
  - favoriser le stationnement des artisans ;
  - jalonner les parcs et jardins les plus attractifs pour les visiteurs ;
  - organiser le stationnement pour les livraisons.
- À partir d'un état des lieux des arrêtés réglementaires municipaux portant sur le stationnement et la circulation des véhicules de transport de marchandises, proposer une réglementation du stationnement poids lourds (PL) homogène à l'échelle du ressort territorial et pour chaque commune :
  - plan de jalonnement PL ;
  - dispositif d'aires de livraison avec mise à gabarit des places ;
  - créneaux horaires de livraison ;
  - proposition de solutions techniques et organisationnelles : prévention, surveillance, sanction.
- Mettre en place des normes maximales de stationnement dans les nouvelles constructions (taux à définir en cohérence avec la charte urbanisme/mobilité : action 2-2) le long des axes TCSP ou autour des gares dans le PLUi.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Agence d'urbanisme.

Partenaires : Communes, SMTC-AC, gestionnaires de parking, bailleurs sociaux, promoteurs immobiliers.

Investissement : 2 M€ pour la stratégie d'extension du stationnement payant et les équipements associés ainsi que quelques aménagements remplaçant du stationnement (banquettes plantées, etc.).

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre de places de stationnement réallouées à d'autres usages.

Mise en place d'un échantillon d'axes et d'aires de livraison sur lequel est opéré un suivi tout au long de l'année (campagnes de comptages).

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements d'échange entre centralités.

Livraison de marchandises en compte propre/compte d'autrui, chauffeurs-livreurs, transporteurs, résidents, commerçants, artisans.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-1, 1-3 et 2-5 et PLUi

ORIENTATION 3
TRANSMETTRE ET PROMOUVOIR L'ECO-MOBILITE

Les habitudes de déplacement se prennent très tôt et les repères se construisent rapidement, d'où l'importance des démarches éducatives visant notamment le jeune public. L'éducation à l'éco-mobilité constitue un élément indispensable à la prise de conscience de l'impact de nos choix de déplacement sur l'environnement et la santé. Par ailleurs, la sensibilisation des enfants peut permettre également d'atteindre les adultes.

Cette orientation vise également à accompagner les changements de comportement de mobilité en vue d'encourager l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière ainsi que la transition du parc automobile vers des véhicules plus propres. Elle est donc transversale aux autres orientations.

En termes d'actions, cela consiste à :

- **3-1 Faire des plans de mobilité un instrument opérationnel pour la mobilité durable.**
- **3-2 Initier des programmes d'éducation à la mobilité notamment dans les établissements scolaires.**
- **3-3 Faciliter et promouvoir l'usage de la voiture partagée (covoiturage et autopartage).**
- **3-4 Proposer des terrains d'expérimentation pour la recherche et l'innovation dans le domaine des mobilités durables.**

ACTION 3-1
FAIRE DES PLANS DE MOBILITÉ (PDM) UN INSTRUMENT OPÉRATIONNEL MAJEUR POUR LA MOBILITÉ DURABLE

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

Fin 2016, 33 entreprises ou administrations ont mis en œuvre un plan de mobilité (PDM) au sein du ressort territorial du SMTC-AC. 36 000 salariés sont concernés, soit 30 % des emplois du ressort territorial. Des efforts sont toutefois à poursuivre en matière de sensibilisation des entreprises aux avantages concrets des PDM.

Depuis le 1er janvier 2018, les plans de mobilité (anciennement PDE) sont devenus obligatoires pour toutes les entreprises de plus de 100 salariés sur un même site à l'intérieur du ressort territorial. Au-delà de l'obligation réglementaire à satisfaire, les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) disposent de solutions pour impulser et accompagner les PDM, un ensemble de services et d'avantages (réductions tarifaires pour les salariés sur les services de mobilité, information mobilité et animation, échanges de bonnes pratiques, accompagnement). Si la loi (la LOM en cours de discussion au moment où nous écrivons) ne donne pas de compétences spécifiques aux AOM en matière de validation et de contrôle des plans de mobilité dont l'élaboration revient aux entreprises, il est possible de proposer une labellisation pour récompenser les PDM les plus vertueux et volontaristes.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2021 :

- Elaborer puis mettre à disposition des outils d'aide à l'élaboration de mise en œuvre et au suivi des PDM.

Sur la période 2019-2030 :

- Poursuivre et renforcer l'accompagnement des entreprises ayant obligation ou souhaitant mettre en place un PDM.
- Mettre en place les plans de mobilité pour les établissements scolaires (cf Loi LOM).
- Assurer un suivi régulier et un bilan de la bonne mise en œuvre des actions.
- Informer les entreprises du territoire et communiquer autour des avantages d'un PDM, y compris pour les entreprises de moins de 100 salariés.
- Développer un label pour récompenser les PDM les plus vertueux et volontaristes.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : ADEME (soutien technique et financier).

Investissement : 1 à 2 ETP dédiés pour l'animation.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Suivi du nombre de salariés concernés par un PDM.

Kilomètres voiture évités grâce à la mise en œuvre des plans (estimation à partir des résultats d'enquête) et impacts sur les émissions de polluants.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Domicile-travail.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Action 3-4

ACTION 3-2
INITIER DES PROGRAMMES D'ÉDUCATION À LA MOBILITÉ NOTAMMENT DANS LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

CONTEXTE D'APPLICATION

Le constat, est celui que, les écoliers sont en cours d'autonomisation et que les habitudes et comportements en matière de déplacement prennent à cet âge. Par ailleurs le territoire enregistre 30 000 déplacements quotidiens domicile-école, pour l'heure majoritairement réalisés en voiture alors que 61 % des élèves résident à moins de 5 km de leur établissement. Le schéma cyclable adopté en 2018 par Clermont Métropole prévoit le déploiement des Plans de Déplacements d'Etablissement Scolaire (PDES) pour encourager à la pratique du vélo et plus largement à l'écomobilité. Outre les élèves concernés, les actions d'éducation à la mobilité visent la diffusion des bonnes pratiques au sein des familles.

Depuis 3 ans, le SMTC-AC intervient auprès de certains organismes dans le cadre du programme d'insertion à l'emploi (PLIE). Une première convention a été signée à l'échelle de Clermont-Ferrand, et a récemment été étendue à Cournon-d'Auvergne. Depuis 2 ans, le SMTC-AC propose également en partenariat avec le CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement) une sensibilisation des élèves de CM1 et CM2. L'objectif de cette action est de généraliser ces programmes à plus grande échelle.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2025 :

- Poursuivre la démarche lancée en 2017 en lien avec le CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement).
- Expérimenter des ateliers en classe de primaire (CM1 et CM2), en lien avec le programme scolaire, en visant l'accompagnement de 5/10 classes par an.
- Initier des expérimentations auprès d'autres types d'établissements scolaires (extension au niveau collège/lycée voire des étudiants).
- Construire un MOOC (formation en ligne ouverte à tous) mobilité avec l'Université Clermont Auvergne.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Inspection académique, CPIE, lieux d'enseignement/T2C/CAM/Mission locale.

Investissement : coût par classe de 2 500 € ; coût global de 350 000 € pour une évolution à 10 classes.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre d'élèves concernés par des programmes d'éducation à la mobilité.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Scolaires et adultes au sein des familles / Flux domicile – études.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Action 3-4

ACTION 3-3
FACILITER ET PROMOUVOIR L'USAGE DE LA VOITURE PARTAGÉE (COVOITURAGE ET AUTOPARTAGE)

CONTEXTE D'APPLICATION

L'EDGT montre que les trajets pendulaires domicile-travail en voiture s'effectuent dans la très grande majorité des cas avec une seule personne à bord (moyenne de 1,03 personne), quelle que soit la distance du déplacement.

Le développement d'usages partagés de la voiture permet de contribuer à la diminution par personne transportée des nuisances liées à ce mode de déplacement. Toutefois, des incitations qu'elles soient financières ou en termes de gains de temps (place de stationnement garantie, voie réservée, etc.) sont fondamentales pour massifier l'usage du covoiturage domicile-travail, l'absence d'une masse critique significative étant aujourd'hui le principal frein à la pratique.
Une opération expérimentale de covoiturage dynamique a été mise en place en 2019 sur la route Rochefort-Montagne/Clermont-Ferrand fin 2018 par le Parc des Volcans d'Auvergne et le SMTC-AC, associées à Covoiturage Auvergne. L'objectif est d'utiliser les places disponibles dans les véhicules très nombreux qui circulent sur la RD 2089. Plusieurs arrêts sont fléchés sur l'itinéraire : Rochefort-Montagne, Massagettes, Nébouzat, Theix, Romagnat, Ceyrat, Beaumont et Clermont les-Salins. Cette opération est une expérimentation qui fera l'objet de nombreuses mesures d'évaluation afin d'ajuster au mieux son fonctionnement aux besoins des utilisateurs.

L'autopartage permet quant à lui de réduire l'occupation de l'espace public par la mutualisation des véhicules et tend à rendre les usagers plus multimodaux. Il peut également permettre de faire baisser l'équipement en voiture des ménages.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2025 :

- Poursuivre la promotion de l'autopartage entre particuliers.
- Inciter les collectivités et les entreprises à mutualiser leurs flottes de véhicules.
- Attirer des initiatives d'autopartage privées en proposant des conditions de stationnement favorables.
- Evaluer l'expérimentation de covoiturage dynamique entre Rochefort-Montagne et Clermont-Ferrand et déployer et éventuellement sur d'autres territoires en fonction du retour d'expérience.
- Suivre la mise en œuvre et évaluer le Schéma Départemental des Aires de Covoiturage du Puy-de-Dôme.

Sur la période 2025-2030 :

- Expérimenter des voies réservées aux covoitureurs pour l'accès au centre de la métropole ou aux grandes zones d'emplois en lien avec le nouveau schéma de voirie.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Clermont Auvergne Métropole.

Partenaires : Région AURA (mov'ici)/SMTC-AC/CDG63.

Investissement : 1 ETP mutualisable avec l'animation des PDM.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Taux d'utilisation des services d'autopartage.

Suivi de la réduction du taux d'équipement des ménages (INSEE) et de l'augmentation du taux d'occupation des véhicules par motif (prochaine EDGT).

Fréquentation des voies réservées.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Déplacements au sein de la zone dense du ressort territorial et échanges avec les territoires voisins.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-1, 2-5 et 3-1

ACTION 3-4
PROPOSER DES TERRAINS D'EXPÉRIMENTATION POUR LA RECHERCHE ET L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DES MOBILITÉS DURABLES

CONTEXTE D'APPLICATION

Le territoire dispose d'atouts spécifiques en termes d'innovation en matière de mobilité : l'entreprise MICHELIN avec sa force de recherche-innovation, engagée sur la production des services de mobilité de demain, le BIVOUAC, figure de proue du collectif clermontois «#Cleantech #Mobility », le LabEx IMobS3 et le pôle de compétitivité VIAMECA. Ces forces en présence donnent l'opportunité d'expérimenter et de disposer de nouveaux services qui simplifient la vie quotidienne et créent des emplois.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2030 :

- Assurer une veille active sur les innovations en France et à l'étranger en matière de nouveaux services de mobilité.
- Initier les initiatives privées sur le territoire.
- Favoriser les expérimentations de nouveaux services et leur déploiement sur le territoire par l'organisation d'évènements et appels à projet comme Auvermoov et dresser un bilan des expérimentations afin d'évaluer l'utilité sociale des services proposés et leur transposabilité à d'autres secteurs.
- Poursuivre les collaborations et synergies avec les projets de recherche et développement des acteurs présents sur le territoire : MICHELIN, BIVOUAC, Labex IMOBS3 et pôle de compétitivité VIAMECA

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Clermont Auvergne Métropole..

Investissement : 200 K€/an pour la nouvelle édition d'Auvermoov ; moyens internes.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre, étendue et durée d'expérimentations menées sur le territoire et leurs bilans de services pérennisés après expérimentations.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Démarche TEPOS.

ORIENTATION 4
DECLINER L'OFFRE DE MOBILITE SELON LES TERRITOIRES, LES PERSONNES ET LES MODES DE VIE

Le SMTC-AC a traité en priorité l'égalité d'accès à l'offre de transports publics, en engageant le projet de tarification solidaire. Concrétisé en juillet 2015, c'est une réussite, avec 7 000 abonnés supplémentaires et 2 millions de voyages de plus sur le réseau. Après la question tarifaire, il s'agit de répondre équitablement aux inégalités nées des situations géographiques et aux situations de handicaps. L'offre de transport est ainsi amenée à se renforcer et se diversifier de façon à offrir une alternative performante à la voiture particulière en termes de prix et de temps de parcours.

En termes d'action, cela consiste à :

- **4-1 Restructurer le réseau de transport urbain autour d'un réseau armature TCSP de 3 puis 4 lignes fortes.**
- **4-2 Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires.**
- **4-3 Réorganiser l'offre interurbaine routière autour du ferroviaire et de 3 nouveaux axes express vers les pôles de vie.**
- **4-4 Rendre accessible la chaine de déplacement à l'intérieur du ressort territorial du SMTC-AC.**

ACTION 4-1
RESTRUCTURER LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN AUTOUR D'UN RÉSEAU ARMATURE TCSP DE 4 LIGNES (AMÉNAGEMENT DES LIGNES B, C ET ÉTUDE LIGNE D) AFIN D'AMÉLIORER SON ATTRACTIVITÉ

ACTION PHARE

CONTEXTE D'APPLICATION

Utilisant l'architecture du réseau routier, essentiellement radiale, l'offre de transport collectif de l'agglomération clermontoise comprend 25 lignes régulières en semaine dont la ligne A de tramway qui a été prolongée au nord jusqu'aux Vergnes en 2013, et les deux lignes à haut niveau de service B et C. Toutefois, ces dernières ne bénéficient pas sur l'ensemble de leurs itinéraires, d'aménagements de voies dédiées et de priorité. Afin de mieux organiser les mobilités sur l'ensemble du territoire, Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC ont acté la mise en œuvre de deux lignes structurantes en site propre à haut niveau de service (B et C) à l'horizon 2025.

La mise en site propre de ces lignes B et C, sur des voies qui leur sont réservées, garantit plusieurs avantages :

- une priorité aux feux et aux carrefours sur les automobiles ;
- une ponctualité améliorée ;
- un cadencement renforcé ;
- des correspondances facilitées ;
- un temps de parcours réduit.

Au-delà des atouts liés à la vitesse, les lignes à haut niveau de service sont attractives par leur niveau de confort et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite avec des stations adaptées.

Conformément aux orientations définies dans le schéma de transition énergétique et écologique, des véhicules à énergie propre équiperont ces deux lignes.

Cette restructuration constitue également une opportunité pour traiter de façon conjointe les questions d'urbanisme et de mobilité, de transformer et requalifier l'espace urbain le long des tracés de ces deux lignes.

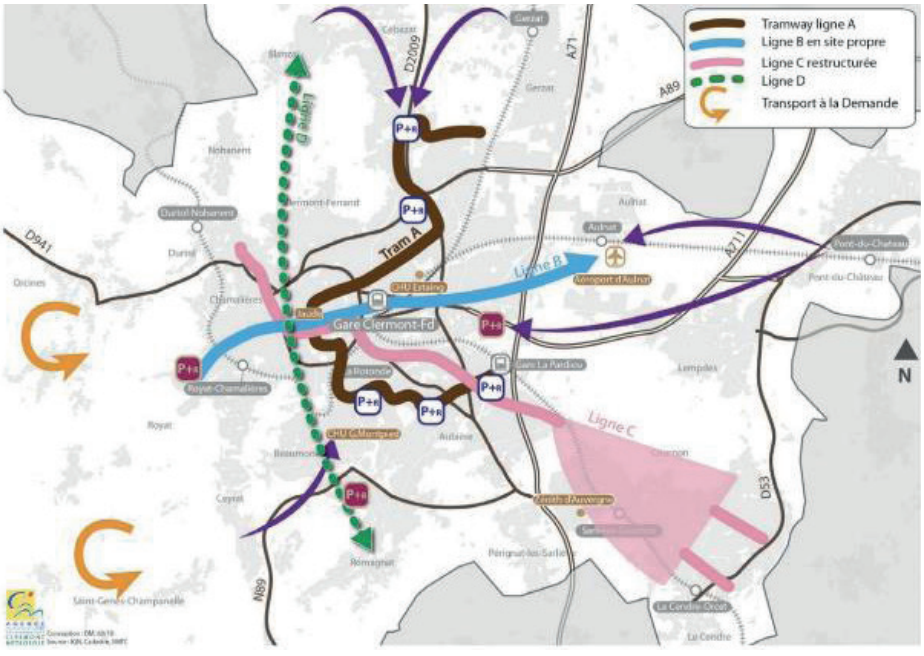


Diagramme simplifié du projet de restructuration du réseau

Enfin pour atteindre les ambitions de report modal de la voiture vers des modes respectueux de l'environnement, il est nécessaire, en complément de la mise en œuvre des deux lignes structurantes, de poursuivre un programme d'amélioration de la compétitivité des temps de parcours de l'ensemble du réseau bus (incluant le transport à la demande).

RÉALISATIONS PRÉVUES

Pour septembre 2025 :

- Mettre en service 2 lignes structurantes à haut niveau de service (B et C) dans les conditions arrêtées le 05/07/2018.
- Restructurer le réseau T2C autour des 3 lignes fortes et injecter des kilomètres supplémentaires sur les lignes principales.
- Etudier l'opportunité et la faisabilité d'une quatrième ligne de Transports collectifs en site propre - TCSP (ligne D).

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : T2C, Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : 240 M€ pour les lignes B et C.

Fonctionnement : +9 M€ par an.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre de kilomètres de lignes structurantes TC.

Fréquentation du réseau T2C, dont les lignes B et C.

Temps de parcours entre les centres-villes de chaque commune.

Etude des reports de trafics et évaluation de l'impact de la mise en place de ces lignes.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Echanges entre l'extérieur et Clermont-Ferrand, flux internes au ressort territorial.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 1-2, 4-4 et 5-3

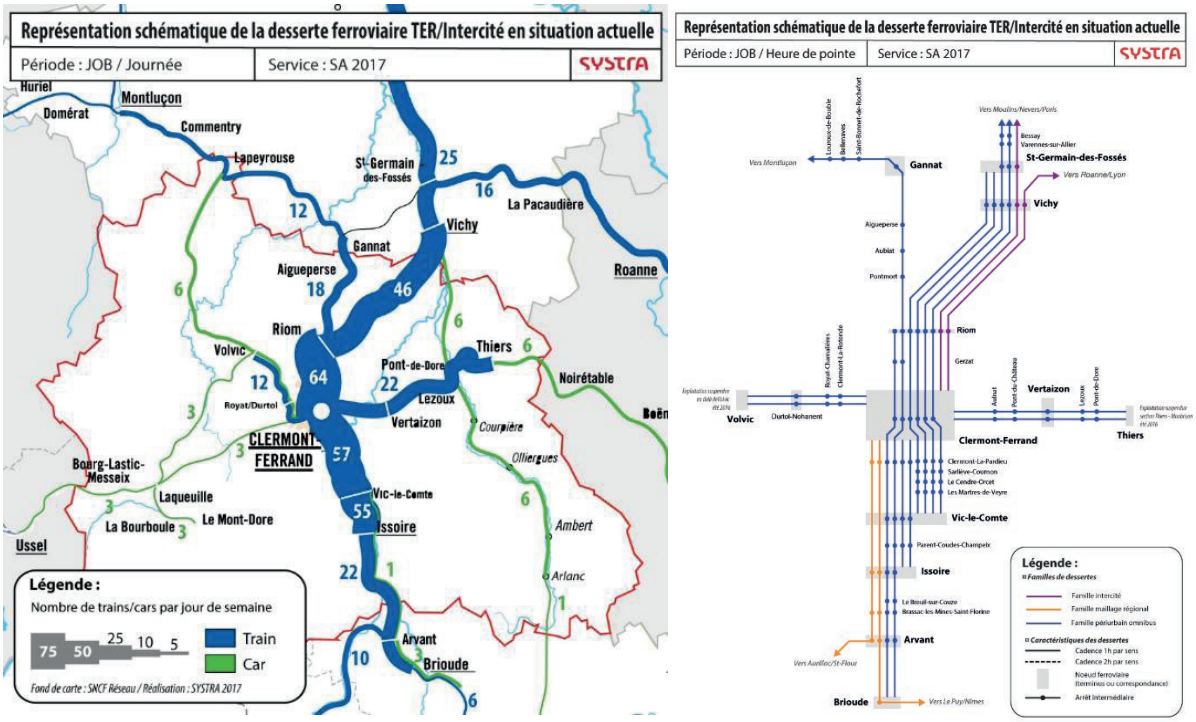
ACTION 4-2
FIABILISER ET OPTIMISER LES GRILLES HORAIRES DES DESSERTES FERROVIAIRES RÉGIONALES

CONTEXTE D'APPLICATION

"L'étoile ferroviaire" clermontoise présente une hétérogénéité de ses quatre branches, illustrée par des modes d'exploitation, un nombre de voies et des vitesses maximales différentes. Néanmoins trois axes performants présentant comme caractéristique une vitesse maximale supérieure à 120 km/h et un mode d'exploitation efficace :

- Vic-le-Comte - Clermont-Ferrand ;
- Clermont-Ferrand – Riom – Vichy/Gannat ;
- Clermont-Ferrand – Thiers (bien que contraint en capacité par sa voie unique).

Malgré le Plan Rail Auvergne 2009-2013, une dégradation de l'offre est constatée depuis 2015. Plusieurs études ont montré que le potentiel de développement du ferroviaire sur le territoire reste modeste au regard des montants à investir. Il existe en revanche un enjeu de pérennisation et d'optimisation de l'existant, notamment sur l'axe Nord–Sud qui recense tout de même une cinquantaine de missions quotidiennes entre Vichy et Issoire.



Desserte TER/Intercités 2017 sur l'étoile ferroviaire clermontoise, source : Région AURA

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- Engager une étude d'optimisation de la grille à l'échelle du bassin de vie (pôle métropolitain).

Sur la période 2022-2025 :

- Mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'offre de services (positionnement horaire, lisibilité de la grille, premier et dernier train, etc.) : nouvelle grille horaire pour l'année 2022.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Région AURA.

Partenaires : SNCF Mobilité, SMTC-AC.

Investissement : 100 K€ d'études, objectifs d'optimisation à coûts constants.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Amélioration de la régularité et du taux de réalisation de l'offre ferroviaire.

Suivi de la fréquentation des gares du ressort territorial.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Echanges avec le ressort territorial depuis les territoires voisins.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

SRADDETT

ACTION 4-3
RÉORGANISER L'OFFRE INTERURBAINE ROUTIÈRE AUTOUR DE L'OFFRE FERROVIAIRE RÉGIONALE ET DE NOUVEAUX AXES ROUTIERS EXPRESS VERS LES PÔLES DE VIE

CONTEXTE D'APPLICATION

Le réseau interurbain routier des réseaux autocar TER et Transdôme irrigue le ressort territorial. Le SCoT du Grand Clermont prévoit notamment d'améliorer la part des transports collectifs en positionnant des pôles d'échanges intermodaux au sein des pôles de vie, en transformant les gares en véritables pôles intermodaux et en proposant un service cadencé d'autocars express permettant un accès rapide au cœur métropolitain pour les autres pôles de vie.

Pour garantir la compétitivité des services routiers express, le rabattement sur le réseau structurant au niveau des portes d'entrée couplé à des mesures de restriction (circulation/stationnement) pour diminuer la compétitivité de la voiture au sein de la zone dense sera privilégié.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2021 :

- Définir de façon partenariale les principes de réorganisation des réseaux TER et Transdôme.

Sur la période 2021-2030 :

- Mettre en œuvre les mesures de réorganisation et au moins une ligne express entre chaque EPCI du Grand Clermont qui le souhaite, et Clermont Auvergne Métropole.
- Déplacement de la gare routière de Clermont-Ferrand.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : Région.

Partenaires : Département et SMTC-AC, autocaristes/SNCF.

Investissement : 300 à 350 K€ annuel/lignes (8 AR JOB) pour les cars express et réorganisation à coût constant.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Fréquentation des réseaux interurbains routiers recomposés.

Evolution du niveau de services des liaisons routières.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Echanges avec le ressort territorial depuis l'extérieur.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

SRADDETT

ACTION 4-4
RENDRE ACCESSIBLE LA CHAINE DE DÉPLACEMENT À L'INTÉRIEUR DU RESSORT TERRITORIAL DU SMTC-AC

CONTEXTE D'APPLICATION

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité sont soumises à des obligations en matière d'accessibilité de leur réseau de transport. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau de transports collectifs sur le ressort territorial est dans l'ensemble satisfaisante puisque 80 % des usagers du réseau de transport urbain clermontois circulent sur des lignes accessibles et/ou transitent via des points d'arrêt accessibles. Le SMTC-AC et les autres autorités organisatrices de la mobilité sur le territoire doivent œuvrer pour rendre accessibles les derniers arrêts et lignes prioritaires fixés par le schéma directeur d'accessibilité (SDA) ainsi que les véhicules au gré des renouvellements. Le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmé (SDA-Ad'AP) du SMTC-AC a engagé deux principales actions :

- la mise aux normes des points d'arrêt prioritaires identifiés auparavant sur la période 2017–2019 ;
- le renouvellement du parc de véhicules, qui sera à 90 % accessible à l'horizon 2020, sur la période 2017–2020.

Si les actions en faveur de la mise en accessibilité des réseaux urbains apparaissent bien engagés, côté accessibilité de la voirie, seuls 5 PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) ont été réalisés par les communes du ressort territorial. D'autre part, les autres réseaux (TER et Transdôme) bénéficient de SDA ou Ad'AP mais de nombreux arrêts demeurent non accessibles. Outre la gare de Clermont-Ferrand, aucune gare du ressort territorial n'est considérée comme prioritaire en termes de mise en accessibilité dans le SDA Auvergne de 2015.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2025 :

- Mettre en œuvre les mesures ou études programmées dans les SD'AP du SMTC-AC et de la Région Auvergne.
- Elaborer les PAVE manquants et les mettre en œuvre pour garantir une accessibilité de la chaîne de déplacements.
- Réaliser une étude des écarts de mobilité entre catégorie de personnes en fonction de leur handicap.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : SNCF Réseau, T2C/Région, Gare & Connexions, Communes, Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : 1 M€ pour la mise aux normes des arrêts prioritaires, 22,8 M€ pour le renouvellement du parc de véhicules T2C.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Pourcentage des arrêts, stations, gares et matériel roulant accessibles.

Analyse des écarts de mobilité entre catégories de personnes en fonction de leur handicap permanent ou temporaire.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

ORIENTATION 5
FLUIDIFIER LA MOBILITE ET PROMOUVOIR LA MULTIMODALITE

L'offre et les pratiques de mobilité évoluent. Habitants et visiteurs ont désormais accès à une multitude de services de transport formant un bouquet de services : tramway, bus, covoiturage, autopartage, vélo en libre-service, marche, etc. Autant de modes qui peuvent être combinés dans un déplacement.

L'orientation 5 renvoie à la notion de mobilité « sans couture » et vise à répondre aux objectifs de simplification du vécu des habitants en matière de mobilité quotidienne : faciliter le passage d'un mode à l'autre lors d'un même déplacement (intermodalité), ou permettre de choisir aisément un mode différent en fonction du type de déplacement, des moments de la journée, de la semaine ou des contraintes qui peuvent se présenter (multimodalité). Fluidifier la mobilité implique enfin de réinterroger les modes de conception de l'espace public ainsi que de repenser la coordination et l'intégration des differents intervenants publics offrant une meilleure lisibilité et appropriation des solutions qui composent le « bouquet de service » de mobilité.

Fluidifier les mobilités internes fait également partie des actions mises en œvre par le pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne afin de rendre plus aisés les déplacements quotidiens, les échanges, ou encore l'activité économique.

En termes d'actions du PDU, cela consiste à :

- **5-1 Déployer un nouveau système billettique moderne, évolutif et interopérable.**
- **5-2 Développer l'information multimodale.**
- **5-3 Faciliter les correspondances entre les lignes de transports collectifs, en aménageant des pôles d'échanges et en coordonnant les horaires.**

ACTION 5-1
DÉPLOYER UN NOUVEAU SYSTÈME BILLETTIQUE MODERNE, ÉVOLUTIF ET INTEROPÉRABLE AFIN D'ÉLARGIR L'ACCESSIBILITÉ TARIFAIRE

CONTEXTE D'APPLICATION

À l'échelle de l'ex-Région Auvergne, une étude sur la tarification multimodale et la billettique interopérable dans les transports en commun révélait un potentiel de 1,4 millions de voyages multimodaux/an dans les transports publics, ce qui représente toutefois en valeur relative moins de 4 % des voyages commerciaux (contre 2 % actuellement) et 5 000 à 6 000 voyages quotidiens. À l'heure actuelle, les déplacements multimodaux sont marginaux (moins d'1 % des déplacements) notamment du fait de l'absence d'interopérabilité billettique. L'EDGT 2012 à montée que, environ 85 % des habitants du territoire se déclarent favorables à l'instauration d'un titre de transport unique pour pouvoir utiliser le train, le car, le tramway ou les bus.

Le SMTC-AC, souhaite simplifier l'expérience voyageur sur le territoire métropolitain et de ce fait, et en coordination avec la Région, intègre l'interfaçage entre son futur système billettique et la centrale régionale OùRA ! La future carte de transport pourra être porteuse d'un ensemble d'applications, permettant l'accès à toute une série de services dont :

- les services de transport orbains, interurbains et régionaux ;
- les parkings relais (P+R) automatisés ;
- la future Vélo Box ;
- le service C.vélo ;
- les services universitaires, la piscine, la bibliothèque, déchèterie, etc...
- ses packs tourisme ;
- etc.

Par ailleurs une étude sur l'impact de la mise en gratuité du réseau de transport collectif urbain a été réalisée sous maitrise d'ouvrage Clermont Auvergne Métropole.

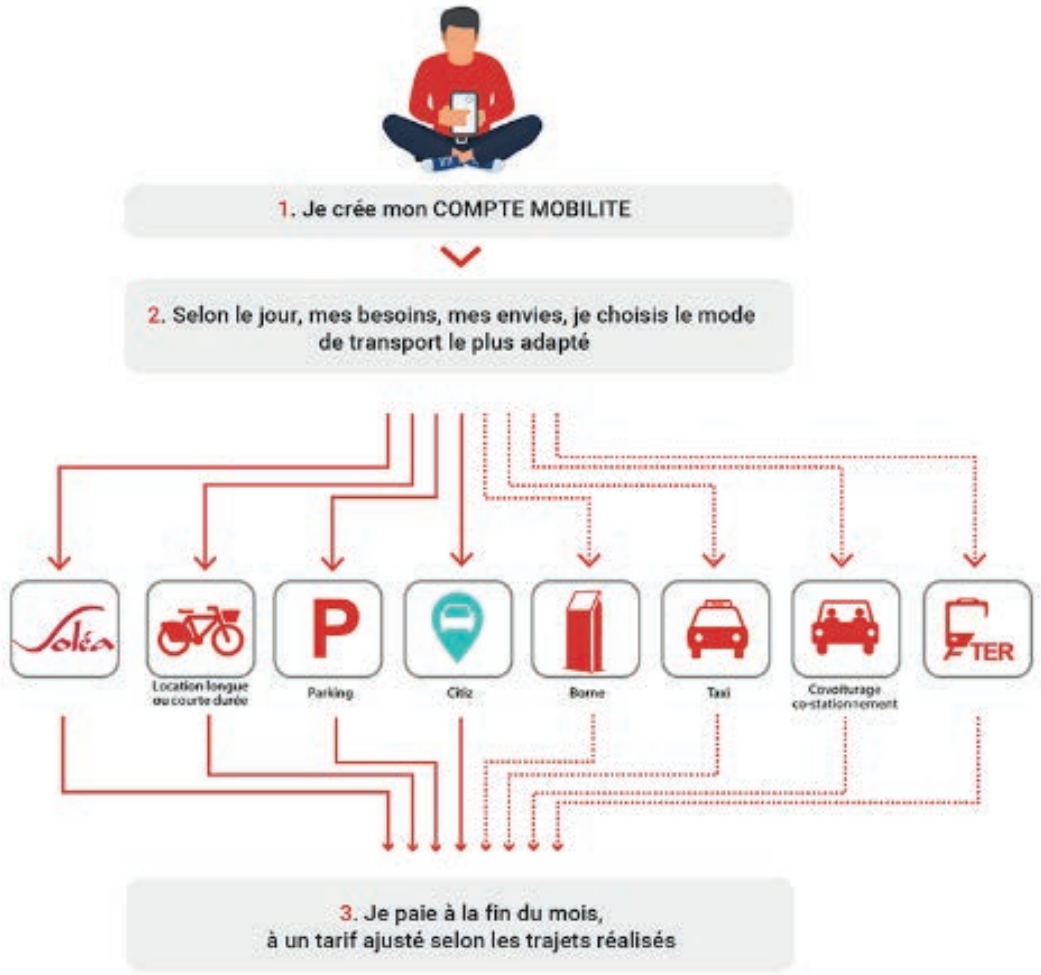
RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2022 :

- Déployer le système billettique sur le réseau T2C et les autres services (abonnement C.vélo, etc.).

Sur la période 2020-2025 :

- Proposer des tarifications multimodales pour l'ensemble des réseaux partenaires en interface avec le réseau T2C.
- Etudier et mettre en œuvre un compte mobilité ou un pass mobilité.



Exemple du compte mobilité de Mulhouse

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Région, T2C / exploitants / Pôle Métropolitain.

Investissement : 6 M€.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Pourcentage de déplacements multimodaux.

Pourcentage de lignes équipées de la nouvelle billettique.

Nombre de tarifs multimodaux.

Nombre de services multimodaux hébergés sur le support.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Action 5-3 et SRADDETT

ACTION 5-2
AMÉLIORER ET DÉVELOPPER L'INFORMATION MULTIMODALE

CONTEXTE D'APPLICATION

Pour inciter à des comportements de mobilité plus durables, l'information à destination des habitants et visiteurs doit être claire, fiable, multimodale et homogène à l'échelle du ressort territorial. Elle doit veiller à placer l'usager au cœur du dispositif, en tenant compte de la diversité des profils et des besoins afin de favoriser la compréhension de l'offre.

L'information doit être restituée sur divers supports, numériques mais également papiers, et être accessible à tous (personnes en situation de handicap, non-résidents de l'agglomération, visiteurs étrangers, etc.). La qualité et la complétude des informations doivent être garanties par la coopération des acteurs publics comme privés.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2010-2025 :

- Améliorer l'accessibilité de l'information et de la communication numérique et traditionnelle.
- Réaliser le programme de gestion de données.
- Ouvrir les données en "open data" de façon à favoriser les initiatives privées.
- Développer les fonctionnalités de l'application T2C.
- Intégrer les émissions polluantes comme critère de choix de trajet au sein des évolutions de fonctionnalités de l'application T2C.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : T2C, Cvélo et autres opérateurs de transport du territoire (SNCF Mobilité, Transdôme, etc.)/ Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : 1 M€ pour les développements.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre d'utilisateurs de l'application T2C + autres services.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 5-1 et 5-3, SRADDETT.

ACTION 5-3
FACILITER ET ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ, EN AMÉNAGEANT DES PÔLES D'ÉCHANGES ET LA COORDINATION DES HORAIRES

CONTEXTE D'APPLICATION

À l'heure actuelle deux lieux d'intermodalité entre transports collectifs urbains et interurbains coexistent à Clermont-Ferrand :

- la gare routière, place des Salins, qui accueille l'ensemble des cars Transdôme (terminus) et les Services Librement Organisés (SLO).
- le pôle d'échange intermodal de la gare centrale, accueillant trains TER et Intercités, cars TER et certains cars Transdôme, bus T2C.

Faciliter les correspondances constitue un enjeu important pour encourager les pratiques intermodales, fluidifier les déplacements des habitants et visiteurs, limiter les distances parcourues en voiture individuelle et générer un report vers les transports collectifs. Les correspondances trop nombreuses sur un parcours de mobilité peuvent constituer un frein à l'usage des transports collectifs. C'est pourquoi, il convient de faciliter ces correspondances par la mise en œuvre d'aménagements qualitatifs permettant de passer d'un mode à l'autre et de garantir une meilleure coordination horaire entre les services.

Concernant le rabattement en voiture particulière, le territoire recense :

- 5 parkings relais de 1ère couronne connectés au réseau T2C , offrant une capacité totale d'environ 1 380 places mais seuls 2 disposent d'un jalonnement et d'un contrôle d'accès.
- 6 parkings relais de 2nde couronne connectés au réseau ferroviaire.

L'aménagement de P+R doit permettre aux automobilistes de se rabattre sur les transports collectifs structurants (ferroviaire ou urbain) en amont des secteurs congestionnés et de la zone dense. Il convient par ailleurs d'inciter les usagers à des pratiques de rabattement plus vertueuses en offrant des services de stationnement dédiés (consigne vélo, emplacement covoitureur, etc.).

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2020-2022 :

- Identifier plusieurs nœuds de correspondance stratégiques et programmer leur création ou réaménagement, notamment en lien avec la restructuration du réseau de transport collectif urbain ou ferroviaire.
- Construire une doctrine sur la place des services librement organisés (SLO) au sein du ressort territorial.
- Aménager le pôle d'échanges de la commune du Cendre.
- Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur des parcs relais et une stratégie de rabattement en lien avec le projet de réorganisation des transports collectifs urbains et le nouveau schéma viaire.

Sur la période 2022-2030 :

- Renforcer l'intermodalité avec le vélo, en premier ou dernier mode de la chaîne de déplacement.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Région, Clermont Auvergne Métropole, communes, SNCF.

Investissement : 100 K€ pour le schéma directeur des parcs relais, 4,7 M€ pour l'aménagement multimodal de la gare TER du Cendre.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Capacité des P+R.

Fréquentation des P+R.

Augmentation du taux de correspondance entre vélo et autres modes.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Echanges avec Clermont-Ferrand depuis l'extérieur, échanges avec le ressort territorial depuis l'extérieur.

LIEN AVEC LES AUTRES ACTIONS ET DOCUMENTS DE PLANIFICATION

Actions 4-1 et 5-1, SRADDETT, Schéma Départemental des Aires de Covoiturage.

ORIENTATION 6
ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI DU PDU

Le succès de la démarche PDU est soumis à l'appropriation par l'ensemble des acteurs des enjeux et des missions portés par le document. L'élaboration du document a reposé sur un important dispositif de concertation du grand public et des partenaires, qu'il convient de faire perdurer sur la période d'application et de mise en œuvre.

Par conséquent, deux actions sont dédiées au suivi et à la mise en œuvre des prescriptions du document :

- **6-1 Mettre en place un comité de suivi et d'évaluation et assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des actions.**
- **6-2 Prolonger l'association des citoyens pendant la mise en œuvre du PDU.**

ACTION 6-1
METTRE EN PLACE UN COMITÉ DE SUIVI ET D'ÉVALUATION ET ASSURER UN SUIVI RÉGULIER DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS

CONTEXTE D'APPLICATION

Le bilan de la mise en œuvre du PDU 2011 a permis de mettre en exergue le caractère indispensable du comité de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre des actions. En effet, le manque d'appropriation des objectifs et des actions par les acteurs maîtres d'ouvrage autres que le SMTC-AC, la rareté des indicateurs et le manque de suivi ont conduit à une réalisation partielle du plan d'actions et à de nombreuses réflexions menées sans lien avec le projet PDU.

Le PDU doit réglementairement faire l'objet d'une évaluation tous les 5 ans. Pour pallier aux carences du précédent PDU, il a été convenu d'assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des actions et de conduire un programme d'élaboration et mesure de leurs effets par l'intermédiaire d'un comité de suivi partenarial. Ce suivi s'appuiera aussi, sur l'observatoire des mobilités piloté par l'agence d'urbanisme.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2030 :

- Affiner les coûts de fonctionnement des actions.
- Faire vivre le modèle multimodal de trafic.
- Construire et réaliser un programme d'évaluation par thème ou grande orientation.
- Assurer le suivi des indicateurs du PDU :
  - Construire et mettre en œuvre le programme des macro-indicateurs
    - Part modale par distance parcourue
    - Part modale valide/PMR
  - Emissions totales NOX, PM10 et GES sur le périmètre du ressort territorial.
  - Population exposée aux dépassements de valeur limite.
  - Lien urbanisme/transport.
- Mise en œuvre d'une nouvelle EDGT en 2022/2023.
- Assurer une communication sur l'état d'avancement des réflexions concernant les projets routiers et les mesures court terme (avant restructuration) d'amélioration du réseau de transport en commun auprès des parties prenantes concernées.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Agence d'Urbanisme, Clermont Auvergne Métropole.

Investissement : moyen interne des différentes entités et accompagnement AMO, 0,6 M€ pour l'EMD.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre de réunions du comité de suivi.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Connaissance des enjeux de développement durable pour le secteur de la mobilité.

Emploi + population desservis par un mode organisé.

Temps d'accès aux services.

ACTION 6-2
PROLONGER L'ASSOCIATION DES PARTENAIRES ET DES CITOYENS PENDANT LA MISE EN ŒUVRE DU PDU

CONTEXTE D'APPLICATION

Pour élaborer le PDU, un travail de consultation des parties prenantes aux questions de mobilité et du grand public a été mené afin d'alimenter le diagnostic, d'identifier les grands enjeux de mobilité et les principaux leviers d'action. Ces travaux ont utilement alimenté la construction du projet PDU. L'atteinte des objectifs du PDU repose en grande partie sur la bonne réalisation des actions de la part des partenaires du SMTC-AC ainsi que sur l'évolution des comportements individuels. Il apparait à ce titre opportun de poursuivre le dialogue avec les partenaires comme avec les habitants et usagers durant la mise en œuvre ainsi que pour les étapes de suivi-évaluation du PDU.

RÉALISATIONS PRÉVUES

Sur la période 2019-2030 :

- Poursuivre et entretenir l'appropriation du PDU et l'acculturation à ses enjeux par les partenaires et le grand public.
- Réunion bi-annuelle grand public.
- Offrir un rôle aux habitants et usagers dans la construction de certaines actions.

MAÎTRISE D'OUVRAGE, COÛT ET FINANCEMENT PRÉVISIONNEL DES RÉALISATIONS

Pilote : SMTC-AC.

Partenaires : Clermont Auvergne Métropole et tous les autres porteurs d'actions.

Investissement : moyens internes des différentes entités + coût des réunions de concertation.

INDICATEURS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

Nombre de réunions de concertation impliquant habitants et usagers du territoire.

TYPES DE FLUX ET DE PUBLICS CIBLÉS

Tous.

PHASAGE DU PLAN D'ACTIONS

Le logigramme en page suivante présente le phasage du plan d'actions du PDU avec les différents jalons d'études, de mise en œuvre et de suivi.

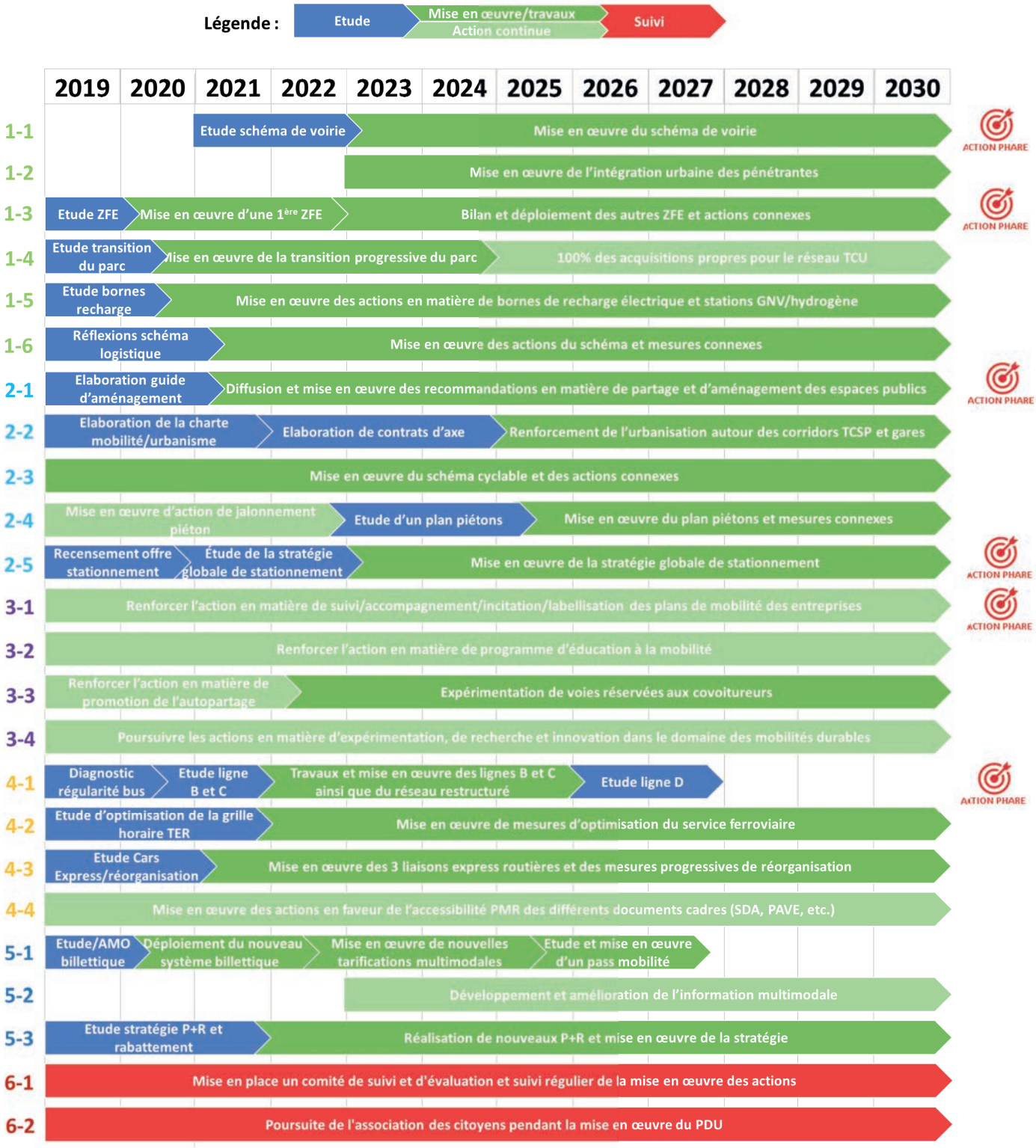
Plusieurs dates charnières sont à noter pour la mise en œuvre du projet :

- **2020** : Mise en œuvre de la première ZFE, du nouveau système billettique.
- **2021** : Premières actions du schéma logistique, mise en place des cars express.
- **2022** : Début des travaux des lignes B et C, nouvelle grille horaire TER.
- **2023-2024** : Mise en œuvre des restructurations de voirie (partage) et nouveau schéma de voiries, mise en place de nouveaux lieux intermodaux.
- **2025** : Mise en service du nouveau réseau de transport urbain restructuré.
- **2025-2026** : Mise en place du plan "piétons".

Sont donc mis en cohérence avec ces dates de réalisation les jalons suivants qui sont interdépendants avec la connaissance de la consistance du futur réseau TC et du périmètre de la ZFE :

- nouveau schéma de voiries ;
- intégration urbaine des pénétrantes routières ;
- stratégie globale de stationnement ;
- toutes les mesures connexes aux Transports en Commun en Site Propre (TCSP) : P+R, stratégie de rabattement, réorganisation des transports interurbains, etc.

Les actions relatives à la transition du parc ou aux managements de la mobilité peuvent quant à elles suivre leur propre calendrier.


Légende :
Etude
Mise en œuvre/travaux
Action continue
Suivi
2019
2020
2021
2022
2023
2024
2025
2026
2027
2028
2029
2030
1-1
Etude schéma de voirie
Mise en œuvre du schéma de voirie
ACTION PHARE
1-2
Mise en œuvre de l'intégration urbaine des pénétrantes
1-3
Etude ZFE
Mise en œuvre d'une 1ère ZFE
Bilan et déploiement des autres ZFE et actions connexes
ACTION PHARE
1-4
Etude transition du parc
Mise en œuvre de la transition progressive du parc
100% des acquisitions propres pour le réseau TCU
1-5
Etude bornes recharge
Mise en œuvre des actions en matière de bornes de recharge électrique et stations GNV/hydrogène
1-6
Réflexions schéma logistique
Mise en œuvre des actions du schéma et mesures connexes
2-1
Elaboration guide d'aménagement
Diffusion et mise en œuvre des recommandations en matière de partage et d'aménagement des espaces publics
ACTION PHARE
2-2
Elaboration de la charte mobilité/urbanisme
Elaboration de contrats d'axe
Renforcement de l'urbanisation autour des corridors TCSP et gares
2-3
Mise en œuvre du schéma cyclable et des actions connexes
2-4
Mise en œuvre d'action de jalonnement piéton
Etude d'un plan piétons
Mise en œuvre du plan piétons et mesures connexes
2-5
Recensement offre stationnement
Étude de la stratégie globale de stationnement
Mise en œuvre de la stratégie globale de stationnement
ACTION PHARE
3-1
Renforcer l'action en matière de suivi/accompagnement/incitation/labellisation des plans de mobilité des entreprises
ACTION PHARE
3-2
Renforcer l'action en matière de programme d'éducation à la mobilité
3-3
Renforcer l'action en matière de promotion de l'autopartage
Expérimentation de voies réservées aux covoitureurs
3-4
Poursuivre les actions en matière d'expérimentation, de recherche et innovation dans le domaine des mobilités durables
4-1
Diagnostic régularité bus
Etude ligne B et C
Travaux et mise en œuvre des lignes B et C ainsi que du réseau restructuré
Etude ligne D
ACTION PHARE
4-2
Etude d'optimisation de la grille horaire TER
Mise en œuvre de mesures d'optimisation du service ferroviaire
4-3
Etude Cars Express/réorganisation
Mise en œuvre des 3 liaisons express routières et des mesures progressives de réorganisation
4-4
Mise en œuvre des actions en faveur de l'accessibilité PMR des différents documents cadres (SDA, PAVE, etc.)
5-1
Etude/AMO billettique
Déploiement du nouveau système billettique
Mise en œuvre de nouvelles tarifications multimodales
Etude et mise en œuvre d'un pass mobilité
5-2
Développement et amélioration de l'information multimodale
5-3
Etude stratégie P+R et rabattement
Réalisation de nouveaux P+R et mise en œuvre de la stratégie
6-1
Mise en place un comité de suivi et d'évaluation et suivi régulier de la mise en œuvre des actions
6-2
Poursuite de l'association des citoyens pendant la mise en œuvre du PDU

ÉVALUATION FINANCIÈRE DU PLAN D'ACTIONS DU PDU

Le plan d'actions du PDU nécessite une enveloppe globale de près de 400 M€ sur 11 ans soit environ 34 M€/an répartie entre acteurs comme suit (en millions d'euros) :

ACTEURS	MONTANTS INVESTISSEMENT	MONTANTS ETUDES
CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE	83,3	0,8
REGION		0,1
SMTC-AC	293,3	0,7
SM SCOT		0,1
TOTAL GÉNÉRAL	376,6	1,7

Parmi les opérations les plus importantes en investissement, figurent notamment :

- ++++240 M€ pour la mise en œuvre des lignes B et C ;
- 40 M€ pour l'intégration urbaine et le renforcement du caractère multimodal des pénétrantes ;
- 70 M€ pour la transition du parc T2C ;
- 31 M€ pour le schéma cyclable ;

INDICATEURS DE SUIVI

Une cinquantaine d'indicateurs de suivi permettront de suivre la bonne mise en œuvre du projet PDU et de son plan d'action. Parmi eux, on peut distinguer par orientations :

ORIENTATION 1 ALLER VERS UNE MÉTROPOLE HARMONIEUSE ET PEU ÉNERGIVORE	Evolution du trafic routier
	Evolution de la part modale de la voiture à l'échelle du ressort territorial et à l'échelle de Clermont-Ferrand
	Suivi de l'accidentologie
	Calculs des gains d'émissions NOx et PM
	Linéaire de voirie requalifiée
	Evaluation de l'impact de la requalification des pénétrantes sur l'exposition des population riveraines aux NO2
	Réponse à l'AaP de l'ADEME « zones à faibles émissions »
	Evaluation des émissions GES, NOx et PM du parc SMTC-AC rapportées aux kilomètres parcourus
	Evaluation des émissions des parcs des autres acteurs publics
	Nombre de bornes de recharge sur le territoire
	Pourcentage des véhicules électriques et hybrides rechargeables utilisant les bornes publiques mises en place
	Surfaces de livraisons
	Comptage des camions
	Mise à gabarit des places de livraison
	Mesure du taux d'usage des aires de livraisons
	Retour d'expérience qualitatif des acteurs (commerçants, transporteurs..)
ORIENTATION 2 OFFRIR UN ESPACE PUBLIC ACCUEILLANT ET FACILITANT POUR LES MODES ACTIFS	Surface d'espace public aménagé dans le respect des prescriptions
	Nombre de contrats urbanisme/mobilité signés représentant quelle surface
	Nombre de projets bénéficiant du taux maximal d'occupation à 50 %.
	Montant des investissements réalisés pour le réseau cyclable (en €)
	Linéaire d'aménagements cyclables réalisés (en km)
	Fréquentation du réseau cyclable (comptages périodiques)
	Evolution de la pratique de la marche (comptage) et de sa part modale (EDGT)
	Nombre de kilomètres réalisés/an/habitant à pied
	Nombre de places de stationnement réallouées à d'autres usages
	Taux de rotation sur les aires de livraison

ORIENTATION 3 TRANSMETTRE ET PROMOUVOIR LA MOBILITÉ DURABLE	Suivi du nombre de salariés concernés par un PDE
	Kilomètres voiture évités grâce à la mise en œuvre des PDM et impacts sur les émissions de polluants
	Nombre d'élèves concernés par des programmes d'éducation à la mobilité
	Pourcentage d'utilisation des services d'autopartage
	Suivi de la réduction taux d'équipement des ménages et du taux d'occupation des véhicules par motif
	Fréquentation des voies réservées
	Nombre d'expérimentations menées sur le territoire
	Nombre de services pérennisés après l'expérimentation
ORIENTATION 4 DÉCLINER L'OFFRE DE MOBILITÉ SELON LES TERRITOIRES, LES PERSONNES ET LES MODES DE VIE	Kilomètres de lignes structurantes TC
	Fréquentation du réseau T2C et particulièrement B et C
	Gain de temps de parcours par ligne
	Etude des reports de trafics et évaluation de l'impact de la mise en place de ces lignes
	Amélioration de la régularité et du taux de réalisation de l'offre ferroviaire
	Fréquentation des réseaux interurbain
	Evolution du nombre de courses en train ou bus express
	Pourcentage des arrêts, stations, gares et matériel roulant accessibles PMR
	Taux de véhicules accessibles aux PMR
ORIENTATION 5 FLUIDIFIER LA MOBILITÉ ET LA MULTIMODALITÉ	Pourcentage de déplacements multimodaux
	Pourcentage de lignes équipées de la nouvelle billettique
	Nombre de tarifs multimodaux
	Nombre de services sur la carte
	Nombre d'utilisateurs de l'application T2C + autres services
	Nombre de pôles d'échanges aménagés ou réaménagés
	Nombre de P+R aménagés
	Suivi de la fréquentation des P+R et enquête sur les pratiques de mobilité

Des indicateurs spécifiques liés à l'impact environnemental sont détaillés dans l'annexe évaluation environnementale.

SIGLES ET ABRÉVIATIONS

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ATMO	Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAUE	Conseil architecture urbanisme environnement
CDU	Centre de distribution urbain
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CIAPH	Commission Intercommunale d'Accessibilité aux Personnes Handicapées
CO	Monoxyde de Carbone
COG	Contournement Ouest Gerzat
COV	Composés Organiques Volatiles
CVO	Centre de Valorisation Organique
CVE	Centre de Valorisation Energétique
DAP	« delivered at place » rendu au lieu de destination
DEM	Diagnostic Environnemental de la Mobilité
DIVAT	Disques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
EDGT	Enquête Déplacement Grand Territoire
EMD	Enquête Ménage Déplacements
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ERP	Etablissement Recevant du Public
GES	Gaz à Effet de Serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
LUSO	Liaison urbaine Sud Ouest
M€	Million d'Euros
NOX	Oxydes d'Azote
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDA	Plan de Déplacements d'Administrations
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprises
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PDU	Plan de Déplacements Urbains

PL	Poids Lourd
PLH	Programme Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PM	Particules totales en suspension
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PTU	Périmètre des Transports Urbains
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
SDDU	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
SDUC	Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SPL	Société publique locale
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRI	Schéma régional d'intermodalité
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TCU	Transport collectif urbain
TEPOS	Territoire à énergie positive
TER	Train Express Régional
VAE	Vélo à assistance électrique
VAL	Véhicule Automatique Léger (métro automatique)
VL	Véhicule léger
VLD	Vélo location longue durée
VLS	Vélo en Libre Service
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZCR	Zone à circulation restreinte
ZTL	Zone à trafic limité

GLOSSAIRE

- **MOBILITÉ** :

  Se déplacer dans un territoire grâce des modes de déplacement divers, dans le but de se rendre d'un point d'origine à un point de destination. La mobilité est un droit pour tous, elle doit prendre en compte les questions d'équité sociale et territoriale afin que chacun puisse se déplacer au mieux dans le ressort territorial.

- **INTERMODALITÉ** :

  Coordination des modes de transport sur un territoire pour accroître leur performance d'un point de vue global et ainsi faciliter leur utilisation.

- **MULTIMODALITÉ** :

  Possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur un même trajet. L'usager, selon le jour, l'heure ou le motif de son déplacement va préférer un mode à un autre afin d'optimiser au mieux son trajet.

- **MODES ACTIFS** :

  Ce terme regroupe la marche et l'utilisation du vélo pour se déplacer

- **PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC** :

  Permettre à chaque mode de déplacement de trouver une place équitable dans la ville. Equilibrer la place de chaque mode de déplacement.

- **LOGISTIQUE URBAINE** :

  Ensemble de la démarche nécessaire aux flux d'échanges, de la conception et de la préparation des biens sur les lieux de production jusqu'à leur livraison sur les lieux de consommation. Parcours de la marchandise de son lieu de production à son lieu de livraison.

- **DERNIER KILOMÈTRE** :

  Expression qui désigne tous les acteurs et opérations mis en place dans la chaîne de distribution finale des biens ou services.

- **LIGNES FORTES** :

  Lignes structurantes d'un réseau de transport en commun urbain

- **ECO-MOBILITÉ** :

  Politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie

AUTOPARTAGE :

Mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

SITE PROPRE :

Transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est exclusivement réservé. Les autres modes de transport n'ont pas accès à cette voie.

RESSORT TERRITORIAL :

Périmètre d'action du SMTC-AC.

BENCHMARK :

Étude comparative

PRÉSENTATION DES ACTEURS

SMTC-AC

Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), le SMTC-AC organise, gère et finance le réseau de transports, tous modes confondus, sur le Ressort territorial de l'agglomération clermontoise. Il est maître d'ouvrage du Plan de Déplacements Urbains.

Les missions du SMTC-AC :

- il institue et organise les services de transports publics
- il fait exécuter ces services :
  - pour la majorité du volume, en régie, par l'établissement public industriel et commercial T2C
  - par convention (délégation de service public), à des entreprises privées

Le SMTC-AC entend répondre de manière efficace et pertinente aux besoins actuels en terme de déplacement, de préparer la réponse aux besoins futurs et de contribuer à l'essor des transports collectifs et de la mobilité durable.

CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

La métropole, composée de 21 communes, a pour compétences intégrées dans le PDU :

- le développement économique
- l'aménagement de l'espace communautaire
- le développement durable
- l'habitat
- la politique de la ville
- la voirie
- l'urbanisme et l'aménagement

La compétence transports a été déléguée au SMTC-AC.

CONSEIL DEPARTEMENTAL

Le Département est chargé de l'amélioration, de la sauvegarde et de l'entretien d'un réseau de 7 000 km de routes départementales (dont 2 000 km situés à plus de 800 mètres d'altitude), soit le 3ème plus long de France.
Il veille à le maintenir praticable toute l'année et notamment en hiver avec le dispositif de viabilité hivernale.

Le Département gère également les transports scolaires et les 65 lignes régulières Transdôme desservant l'ensemble du territoire.

Le transport à la demande « Bus des Montagnes » permet quant à lui d'assurer un transport de proximité dans les zones rurales.

REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

La région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Avec l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports.

Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route. La région posséde la compétence ferroviaire et la compétence des transports interurbains.

L'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

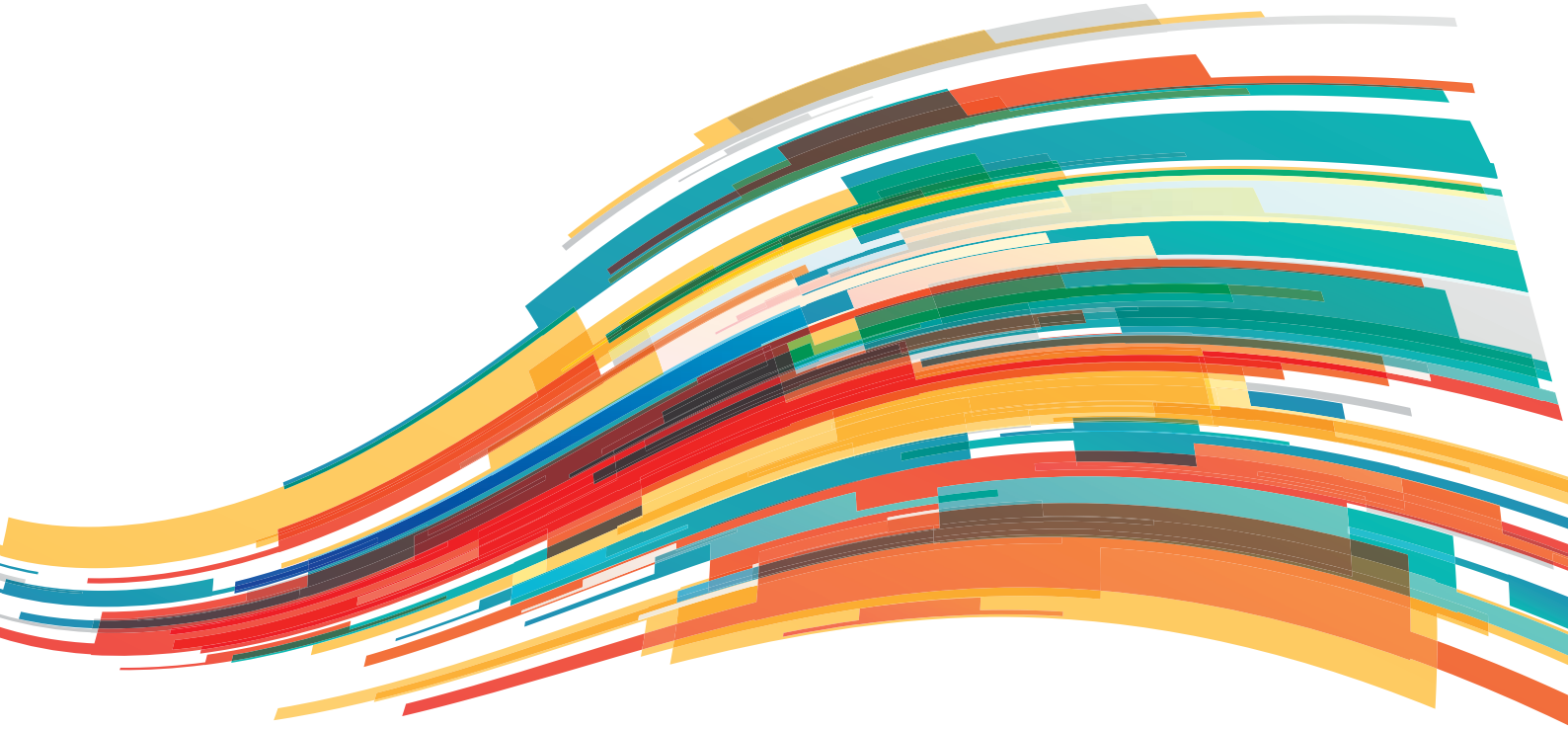
AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT, CLERMONT METROPOLE

L'agence d'urbanisme a un rôle, durant le PDU, d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

Les missions de l'agence d'urbanisme sont d'assurer le suivi et l'évolution du territoire, de participer à la définition des politiques publiques d'aménagement et de développement, accompagner le SMTC-AC dans la démarche de révision du PDU.

PDU

PLAN DE
DÉPLACEMENTS
URBAINS



★ ★ ★

PLUS D'INFORMATIONS SUR

www.clermontmetropole.eu

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

palabreo
L'AGENCE DE CONCERTATION

SYSTRA

Com on Mars - comonmars@gmail.com - Crédit photos : Shutterstock - 08/2019.