

Envoyé en préfecture le 11/07/2019

Reçu en préfecture le 11/07/2019

Affiché le

**SLOW**

ID : 063-256300120-20190704-20190704\_DE01-DE



# PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

## *Bilan de la concertation*



## SOMMAIRE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>LA DEMARCHE</b>	<b>3</b>
<b>1.1.</b>	LES PRINCIPES ET LES PARTIS PRIS DE LA CONCERTATION	<b>3</b>
<b>1.2.</b>	LE DEROULEMENT DE LA DEMARCHE	<b>3</b>
<b>1.3.</b>	MOBILISATION ET PARTICIPANTS	<b>4</b>
<b>1.4.</b>	UNE DEMARCHE EN PLUSIEURS TEMPS	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>LA MISE EN DISCUSSION, UNE DEMARCHE PROGRESSIVE</b>	<b>7</b>
<b>2.1.</b>	IDENTIFIER LES ENJEUX DU FUTUR PDU	<b>7</b>
<b>2.2.</b>	SE PROJETER SUR L'AVENIR DES MOBILITES	<b>8</b>
<b>2.3.</b>	S'ENGAGER	<b>10</b>
<b>2.4.</b>	EVALUER ET ALIMENTER LES SCENARIOS PROPOSES	<b>12</b>
<b>2.5.</b>	PROPOSER ET ECHANGER : LE TEMPS DE LA CONCERTATION EN LIGNE	<b>14</b>
<b>3.</b>	<b>QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DE LA DEMARCHE ?</b>	<b>18</b>
<b>3.1.</b>	URBANISATION, MOBILITES ET IMPACT ENVIRONNEMENTAL	<b>18</b>
<b>3.2.</b>	CIRCULATION, STATIONNEMENT ET PARTAGE DE LA VOIRIE	<b>19</b>
<b>3.3.</b>	TRANSPORTS COLLECTIFS ET INTERMODALITE	<b>23</b>
<b>3.4.</b>	ECO MOBILITE - MODES ACTIFS, MOBILITES PARTAGEES, INCITATION A L'EVOLUTION DES COMPORTEMENTS...	<b>27</b>
<b>4.</b>	<b>LA RESTITUTION DU PDU ET LES REUNIONS PUBLIQUES DANS LES TERRITOIRES</b>	<b>31</b>
<b>3.5.</b>	LA RESTITUTION	<b>31</b>
<b>3.6.</b>	LES REUNIONS PUBLIQUES	<b>31</b>

# 1. INTRODUCTION

**Ce document constitue le bilan de la concertation menée dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise.**

Il permet de synthétiser les avis et contributions des différents publics et a concouru à l'élaboration d'un PDU co-construit avec les habitants, acteurs et usagers du territoire. Il présente également la démarche de concertation : ce qui a présidé à sa mise en place, comment elle s'est déroulée, avec qui, et ce qui va suivre. Il est accompagné d'une synthèse de la démarche, restituant en quelques points saillants les grandes orientations du PDU données par la concertation.

Enfin, l'intégralité des comptes rendus des différentes réunions de concertation, ainsi qu'une revue de presse sont proposés en annexe du présent document.

## 2. LA DEMARCHE

### 1.1. les principes et les partis pris de la concertation

Les partis-pris adoptés pour la démarche de concertation ont été les suivants :

- Exposer clairement les principes du projet et les différents scénarios à l'étude
- Apporter le même niveau d'information à tous les participants au travers de panneaux et plaquettes d'information
- Mobiliser largement toutes les parties prenantes du projet : habitants de l'agglomération, élus, riverains, associations, professionnels du tourisme, chauffeurs de taxis...
- Mettre en place des modalités d'organisation des débats permettant l'échange entre les participants et favorisant des contributions collectives afin de dégager le plus possible l'intérêt général
- Garantir que l'ensemble des contributions feront l'objet d'un traitement et d'une analyse rigoureuse et exhaustive
- S'engager à restituer les conclusions de la concertation et expliquer en quoi les contributions des participants ont été utiles au projet

### 1.2. Le déroulement de la démarche

La révision du Plan de Déplacements Urbains s'inscrit dans une démarche de concertation des acteurs institutionnels, des partenaires et de la population. Deux instances de participation ont été créées :

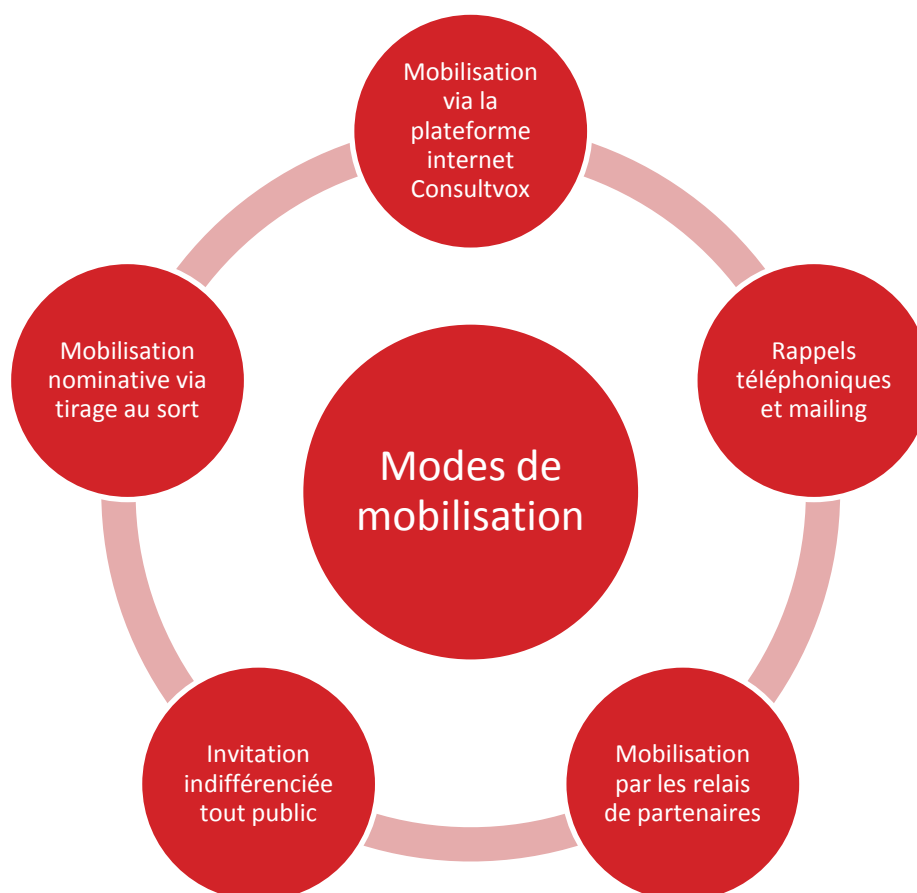
- **Le Comité des Partenaires**, composé d'acteurs institutionnels, se réunit à trois reprises lors de la révision du PDU. Trois réunions ont déjà eu lieu pour avoir une réflexion sur les objectifs et les scénarios, les nourrir et les évaluer, une quatrième réunion, en présence d'un groupe élargi est prévue pour la restitution.
- **Les Séminaires Grand Public** : composés d'habitants du ressort territorial du SMTC-AC, tirés au sort sur listes électorales. Lors de la première réunion du 21 mars 2017, 300 personnes étaient présentes et ont activement participé à cette phase de concertation. La deuxième réunion a permis de tester les engagements des différents participants. 3 réunions publiques sont à suivre pour permettre la restitution publique du PDU.

En parallèle, le suivi des études est assuré par deux instances :

- **Le Comité de pilotage** (élus du SMTC-AC, acteurs institutionnels) a fixé les orientations et validé les travaux effectués.

- **Le Conseil technique** (représentants des services institutionnels) a suivi les travaux techniques du PDU.

### 1.3. Mobilisation et participants

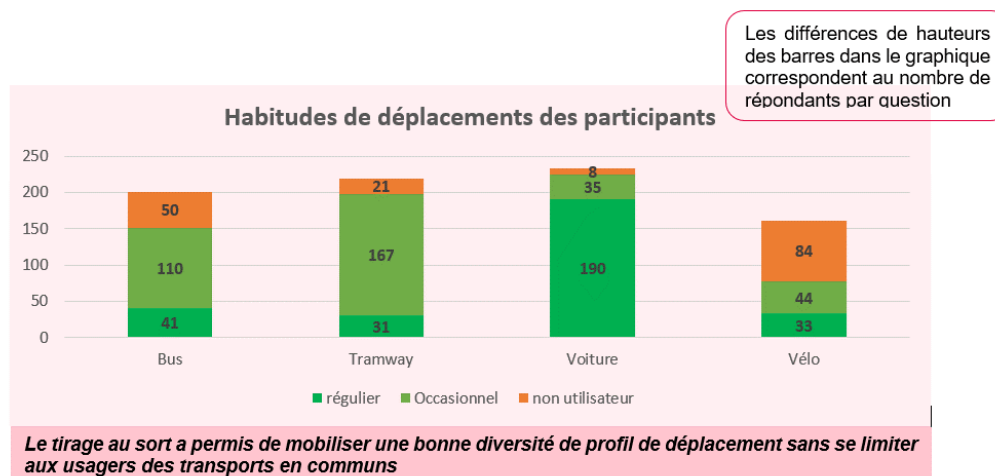
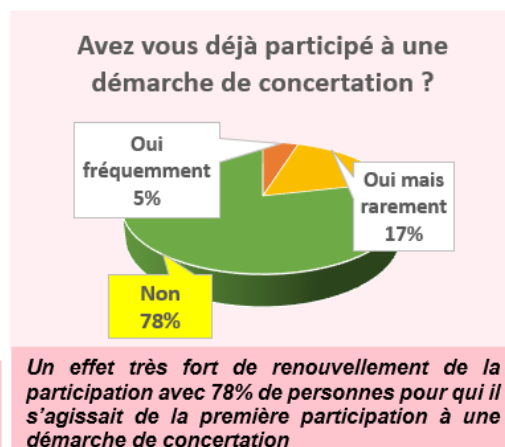
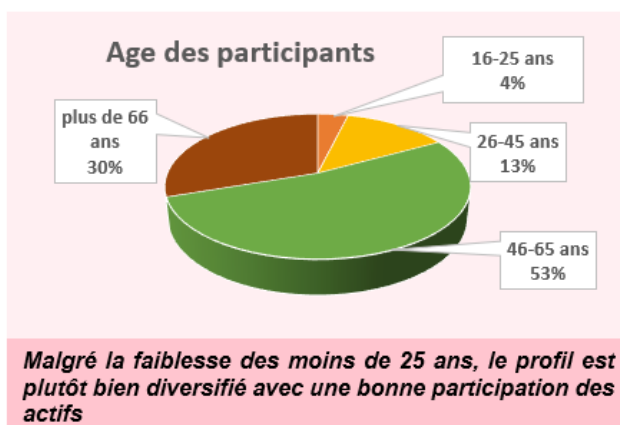


#### 2.1.1 Les séminaires Grand Public

La méthode de mobilisation employée lors du premier séminaire Grand Public a été le tirage au sort sur listes électorales. Il a été convenu de tirer au sort 8280 personnes sur les 23 communes du ressort territorial du SMTC-AC. 22 communes ont réalisé cette opération. Saint-Beauzire ne l'a pas réalisé. **Le nombre total de tirés au sort a donc été de 8160 personnes.** Chaque tiré au sort a reçu une lettre d'invitation signée par son maire, et a été invité à s'inscrire à la réunion.

##### Les participants du premier Séminaire Grand Public en quelques chiffres

- ♦ Environ **300** présents
- ♦ **92,5%** des participants présents ont déclaré avoir été tirés au sort
- ♦ Des participants de **22** communes du ressort territorial du SMTC-AC
- ♦ **42** personnes ont mentionné être membre d'association ou d'instance participative
- ♦ La première démarche de concertation pour **78%** des participants



Lors du deuxième séminaire Grand Public, il a été proposé aux participants du premier séminaire de poursuivre l'expérience. Ils ont été mobilisés à l'aide de mails d'invitation et de relances téléphoniques.

Pour ce **deuxième séminaire du 29 juin 2017** la participation a été nettement moins importante que pour le premier avec environ **50 personnes**.

### 2.1.2 Les Comités des Partenaires

Le principe des Comités de Partenaires est de faire travailler ensemble les professionnels des transports, du tourisme, les élus, les techniciens et spécialistes de la question urbaine, plus simplement tous les **acteurs du territoires concernés par les questions de mobilité et d'urbanisme**.

#### Les participants en quelques chiffres

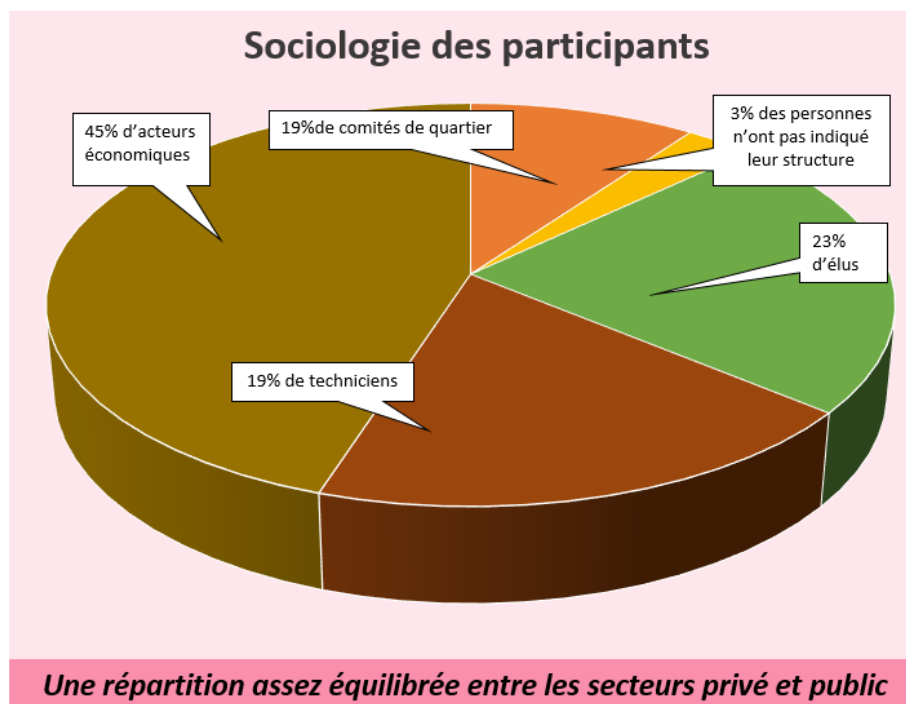
- ♦ Environ **93** participants au premier comité, **50** au second et au troisième
- ♦ **23%** d'élus, **45%** d'acteurs économiques, **19%** de techniciens, **10%** de personnes issues des comités de quartiers.

## 1.4. Une démarche en plusieurs temps

### 2.1.3 La logique de la démarche

Il s'agissait de mettre en place une **démarche progressive**, de la prise de connaissance du sujet à la prise de conscience de son importance, afin de nourrir l'écriture du PDU des contributions de chacun, avant même le passage en réunions publiques.

Cette première phase de débats s'est appuyée sur le premier comité des partenaires (le 15 février 2017 de 18h à 21h), et le premier séminaire grand public (qui s'est déroulé le 21 mars 2017 de 18h à 21h). Cette



première étape de concertation permettait d'analyser les enjeux et problématiques importants à traiter par la suite, afin de resserrer la focale pour les réunions suivantes.

Lors du deuxième comité des partenaires le 4 mai 2017, l'exercice s'est complexifié avec une véritable **réflexion prospective sur l'avenir du PDU**. Les participants ont été amenés à créer leurs propres scénarios prospectifs à l'aide d'une trame spécifique.

Le troisième temps consistait, avec le deuxième et dernier séminaire grand public (29 juin 2017), à **évaluer les engagements personnels, sur le principe du « crash-test »** : « les grandes orientations et les grands objectifs sont les suivants, qu'êtes-vous prêts à faire dans votre vie de tous les jours pour y parvenir ? » Cela permet de confronter les propositions à la réalité, au vécu des participants et de pondérer des propositions qui pourraient être trop « utopiques ».

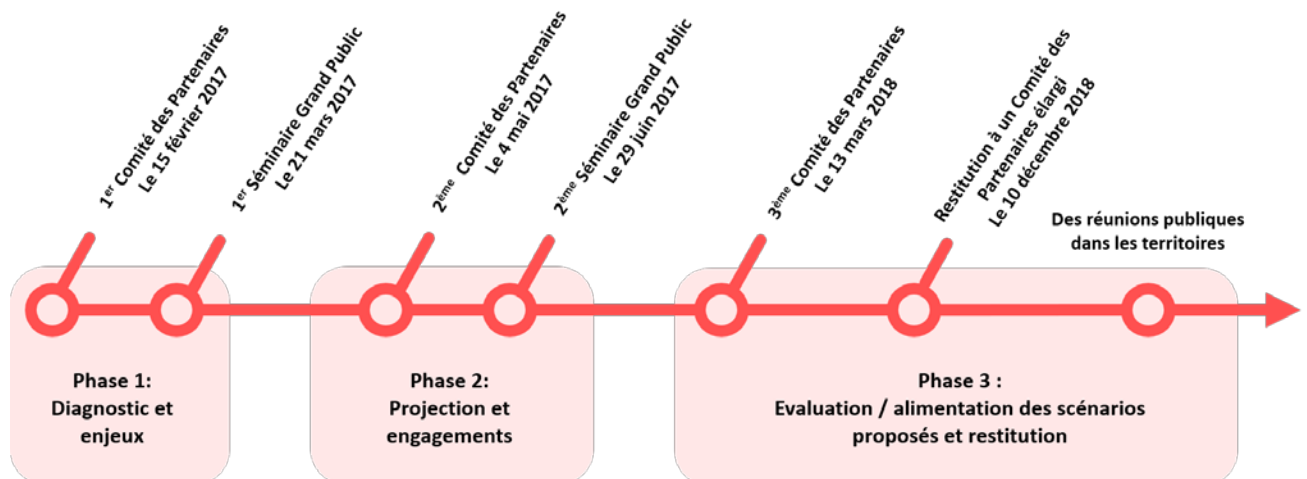
Le quatrième temps de concertation, réservé au comité des partenaires, a été l'occasion pour ces derniers de **réagir aux deux scénarios** proposés par Systra (scénarios issus des axes identifiés précédemment en concertation et lors de réunions internes) et de **les alimenter dans leur déclinaison sectorisée**.

La dernière étape à venir est la **restitution du travail, qui se déroulera lors d'un comité des partenaires puis en réunions publiques**. Durant cette phase l'agence de concertation présentera les

objectifs, les modalités et les grands enseignements de la concertation. Les élus préciseront également les grandes orientations retenues pour le futur PDU et la façon dont Systra s'est inspiré de la concertation pour l'élaborer.

De la prise de conscience aux réunions publiques, il s'agit donc d'une démarche progressive, qui permet de rentrer peu à peu dans le sujet complexe des mobilités, avec toujours l'objectif de nourrir au mieux le PDU et les travaux du SMTC-AC et de ses partenaires.

#### 2.1.4 Le calendrier



## 2. LA MISE EN DISCUSSION, UNE DEMARCHE PROGRESSIVE

Ci-dessous, un retour sur les différents temps de concertation avec les partenaires et le grand public.

### 2.1. Identifier les enjeux du futur PDU

Les participants ont pu identifier les grandes problématiques et donc les enjeux/objectifs du PDU au regard des 4 grandes thématiques préalablement identifiées par le bureau d'étude Systra : « Urbanisation, mobilité et impact environnemental », « Circulation, stationnement et partage de la voirie », « Transport collectif et intermodalité », « Ecomobilité : modes actifs, mobilités partagées, management de la mobilité ».

Les Comptes rendus en annexe pourront donner de plus amples informations sur le déroulé de ces réunions.

#### 2.1.5 Le premier Comité des Partenaires et le premier Séminaire Grand Public

Le premier Comité des Partenaires s'est déroulé le 15 février 2017 et premier Séminaire Grand Public le 21 mars 2017.



L'identification des enjeux est la première étape essentielle pour penser le nouveau PDU. L'objectif est d'identifier les problématiques les plus prégnantes, les besoins en termes de déplacements, en s'appuyant sur l'expertise d'usage. C'est pourquoi le contenu du premier Séminaire Grand Public et du premier Comité des Partenaires étaient similaires.

Pour définir ces enjeux, il a été demandé aux participants de travailler en format cabaret, par **table de 6 à 10 personnes**. Ces groupes ont commencé par **identifier les enjeux qui leur semblaient importants pour le futur PDU**, avant d'aller les afficher et de **donner leur avis sur les idées des autres tables**, en les notant avec des gommettes (rouge : avis défavorable – verte : avis favorable).

Cette technique permet de faire ressortir les **sujets de préoccupations importants** pour les participants, mais également **d'identifier les sujets pouvant faire débat** (la piétonnisation du centre-ville de Clermont-Ferrand par exemple).



**Illustration 1.** Les enjeux identifiés, accrochés au mur et « gommettés »

<p><b>THEME 1 : Urbanisation, mobilité et impact environnemental</b></p> <p>Quels enjeux / quels objectifs pour le PDU ?</p> <div style="border: 1px solid black; height: 150px; margin: 10px 0;"></div> <p><b>THEME 2 : Circulation, stationnement et partage de la voirie</b></p> <p>Quels enjeux / quels objectifs pour le PDU ?</p> <div style="border: 1px solid black; height: 150px; margin: 10px 0;"></div> <p><small>Révision du Plan de Déplacement Urbain de Clermont-Ferrand Comité des partenaires du 15/02/2017</small></p>	<p>Table n° <input type="text"/></p>
---	--------------------------------------

**Illustration 2.** Exemple d'outil de contribution

## 2.2. Se projeter sur l'avenir des mobilités

Ce temps de projection correspond à la définition de scénarios guidés par les participants. Il s'agit d'une entrée plus en profondeur dans le sujet.



## 2.1.6 Le deuxième Comité des Partenaires

Le deuxième comité des partenaires s'est déroulé le 4 mai 2017, de 17h30 à 20h30. L'objectif était de travailler sur les stratégies et scénarios de déplacements possibles à l'horizon 2040. L'idée est de **demander aux participants de se projeter 20 ans plus tard** : Qu'est-ce qui a évolué, qu'est-ce qui est resté identique, comment a bougé le partage modal ? Quels sont les impacts positifs ou négatifs, les difficultés à surmonter pour la mise en place du scénario ?

Pour cela la réunion, toujours en format cabaret, s'est déroulée en trois temps. Tout d'abord un **rapide quizz sur les déplacements** ainsi qu'un travail sur les **indicateurs de changement**, afin de se « préparer l'esprit » à penser prospective, et à rester réaliste vis-à-vis de l'avenir.

**Le troisième temps, le plus important, était dédié aux scénarios.** Chaque table devait en définir le titre, le sous-titre, le contenu (à l'aide de cartes et schémas), y intégrer la part de chaque mode de déplacement dans le partage global, puis évaluer le scénario : ses atouts, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces.

Cela a permis aux participants de **structurer un scénario complet pour les déplacements dans l'agglomération clermontoise**. Les propositions sont restées pour la plupart très « sages », avec néanmoins parfois un peu de fantaisie.

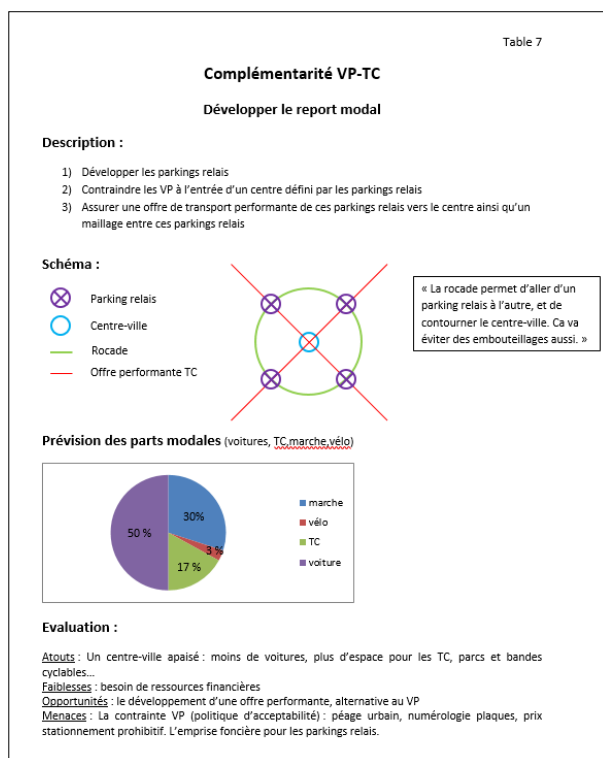
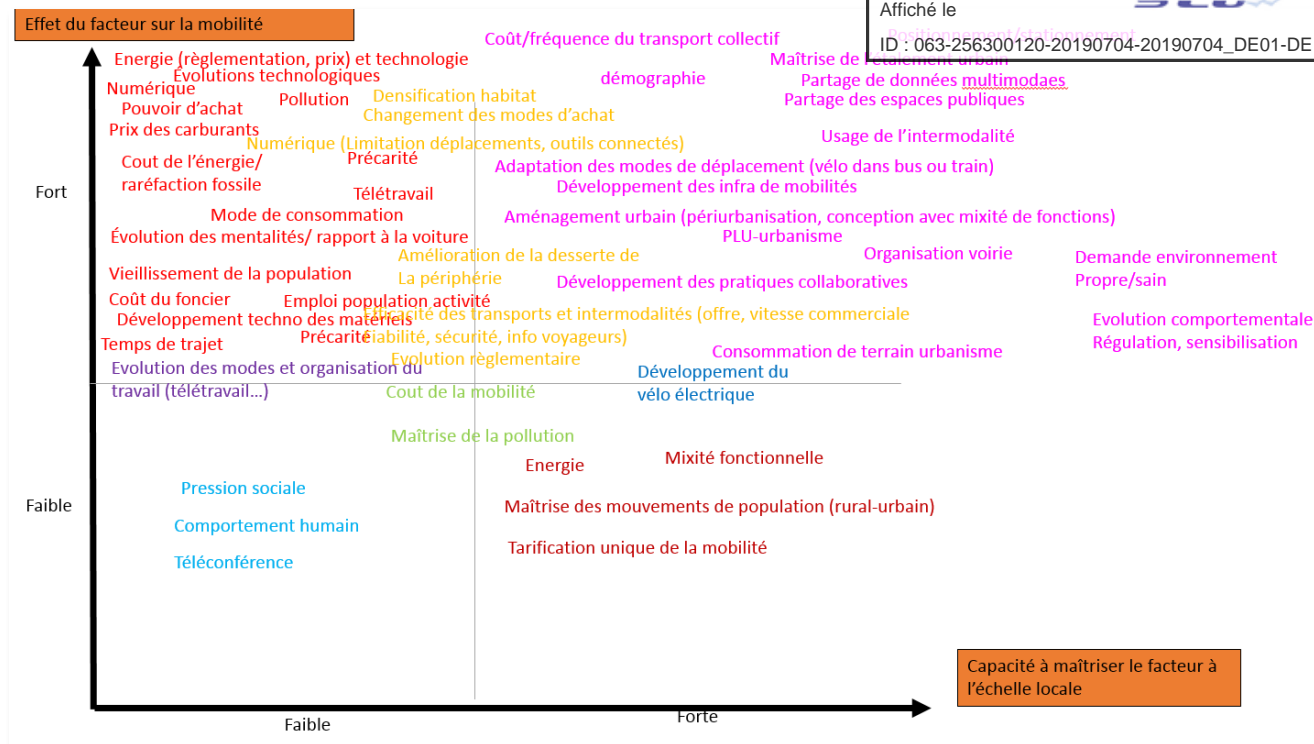


Illustration 3.

Un scénario prospectif et sa présentation par un groupe à tous les participants



**Illustration 4.** Le travail sur les facteurs de changement : ceux-ci ont été classés par les participants selon leur effet sur la mobilité (fort ou faible) et la capacité à les maîtriser à l'échelle locale (a-t-on ou non prise sur ce facteur ?). Les différentes couleurs présentées ici ont pour but d'en faciliter la lecture.

## 2.3. S'engager

Le deuxième Séminaire Grand Public a été l'occasion de se livrer à un « crash-test » auprès des participants : sont-ils prêts à s'engager personnellement pour les objectifs qu'ils ont contribué à mettre en place ? et si oui, à quel prix ?

### 2.1.7 Le deuxième Séminaire Grand Public

Le deuxième séminaire grand public a eu lieu le 29 juin 2017 de 17h30 à 20h30. Le séminaire s'est déroulé en présence du dessinateur de presse Philippe Tastet, qui a croqué les propositions des participants et la méthode de travail.

Les objectifs étaient les suivants : évaluer les bénéfices et les efforts à consentir pour chaque objectif. Connaître le niveau d'engagement personnel des participants concernant ces efforts, 8 objectifs pour le PDU à venir ont été présentés :

- **Des transports collectifs plus attractifs** : Développer la fréquentation des transports collectifs en prenant en compte les contraintes budgétaires
- **Des usagers mieux informés** : Développer les services à l'utilisateur des différents modes de transports, faciliter l'expérience de la mobilité et accompagner les changements de comportement / Transmettre aux enfants/adolescents une culture de la mobilité responsable
- **Une intermodalité renforcée** : Développer l'intermodalité pour permettre de passer plus facilement d'un mode de transport à l'autre au cours d'un trajet
- **Des déplacements plus actifs** : Développer les modes actifs (vélo, marche) et les nouvelles pratiques de mobilité (trottinette, gyropode...)
- **Des véhicules plus partagés** : Faire émerger des usages alternatifs à l'autosolisme : covoiturage, autopartage...
- **Une voiture plus discrète** : Réduire la place de la voiture dans l'espace public (en déplacement et en stationnement) pour un meilleur cadre de vie

**« Je m'engage à favoriser le covoiturage pour permettre la solidarité. »**

- **Des modes qui coexistent mieux** : Améliorer la cohabitation entre tous les modes de transport (marche, vélo, voiture, transport collectif, etc.) et renforcer la sécurité routière
- **De nouveaux modes de déplacement, plus propres et innovants** : Devenir un territoire d'expérimentation de modes innovants et assurer la transition vers des véhicules (voyageurs et marchandises) plus propres et moins bruyants

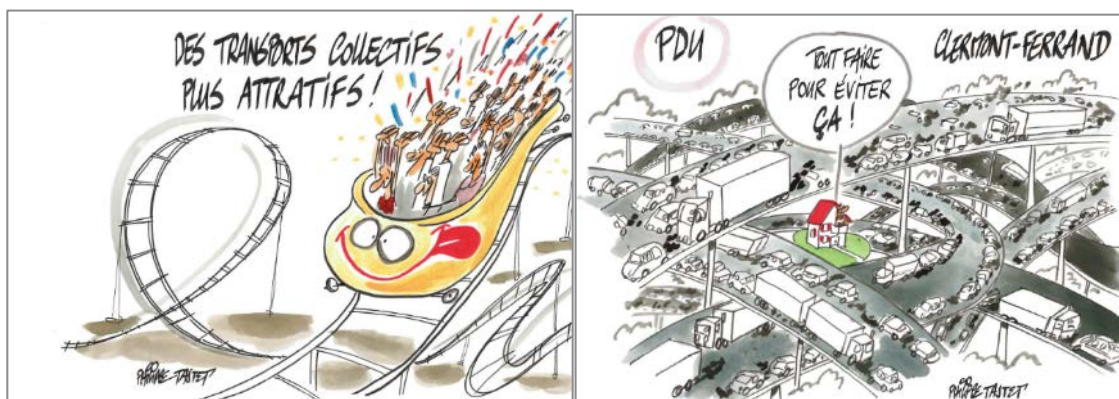
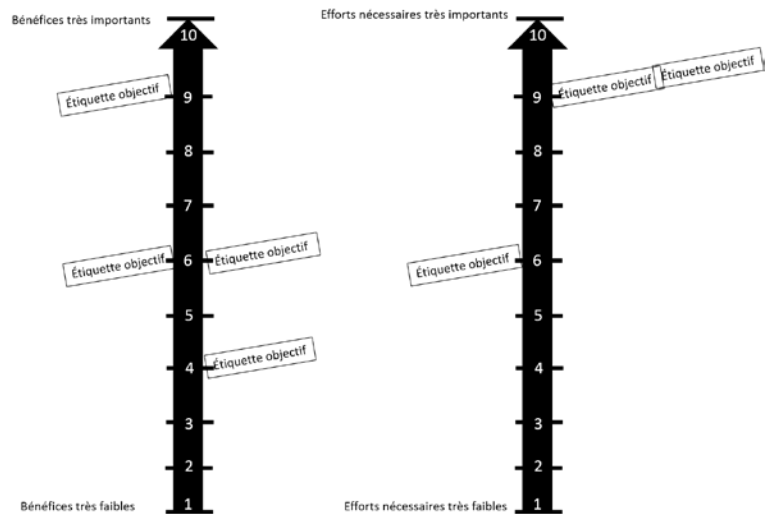
Par table les participants sont allés évaluer à l'aide de deux curseurs (de 1 à 10) au mur les efforts à consentir pour parvenir à la réalisation de chaque objectif, mais également les bénéfices qui pouvaient en résulter.

Chaque table a rempli également une « fiche-objectif » qui permettait d'indiquer les actions concrètes à réaliser pour parvenir à l'objectif, mais également les bénéfices de l'objectif et les efforts que sa réalisation demanderait (pour les pouvoirs publics, les personnes et les acteurs économiques).

Enfin, chaque participant pouvait faire part anonymement de son engagement personnel, à l'aide de « fiches engagement » et d'un questionnaire.

Globalement, les participants se sont engagés à s'investir personnellement, à leur niveau, pour concourir à la réalisation des objectifs, et ont reconnu les contraintes et efforts inhérents à ceux-ci. On constate un taux d'effort plus important dès lors que la voiture et sa réduction sont concernées.

<b>Objectif : « Augmenter le nombre d'occupants des véhicules (réduire la part d'autosolistes) »</b>	
Que faut-il faire concrètement pour parvenir à cet objectif ?	
Notez ici les bénéfices que vous et la population en général pourriez tirer de la réalisation de cet objectif.	Notez ici les efforts à consentir pour permettre la réalisation de cet objectif.  Efforts à fournir par les personnes  Efforts à fournir par les pouvoirs publics  Efforts à fournir par les acteurs privés (entreprises)
Si vous devez évaluer les bénéfices sur une échelle de 1 à 10 (1 étant faibles bénéfices et 10 très forts), quelle note donneriez-vous à cet objectif ?	Si vous devez évaluer les efforts à fournir sur une échelle de 1 à 10 (1 étant faibles efforts et 10 très forts), quelle note donneriez-vous à cet objectif ?



### Exemples d'engagement des participants

- « Je m'engage à prendre mon vélo plus souvent pour aller au travail. »  
 « Je m'engage à respecter l'espace piéton quand je marche et l'espace vélo quand je prends ma bicyclette. »  
 « Je m'engage à organiser ma vie personnelle en fonction des horaires de transports. »

## 2.4. Evaluer et alimenter les scénarios proposés

Ce troisième et dernier comité des partenaires avant la phase de restitution a été l'occasion pour le SMTC AC et Systra de faire évaluer et nourrir par des déclinaisons opérationnelles les deux scénarios proposés : un scénario dit « bâtisseur » l'autre dit « régulateur ».

### 2.1.8 Le troisième Comité des Partenaires

Ce troisième comité a eu lieu le 13 mars 2018 avec pour objectifs permettre aux partenaires de réagir aux scénarios proposés, alimenter les scénarios et leur déclinaison sectorisée grâce aux réactions obtenues et de nourrir les partenaires sur les nouvelles mobilités.

Les scénarios proposés (le « bâtisseur » et le « régulateur ») ont été travaillés en deux séquences :

- **1<sup>er</sup> séquence : Les participants travaillent par table à l'enrichissement** d'un des deux scénarios proposés. Ils échangent leurs réflexions à chaque table et remplissent la partie « actions » de leur scénario à l'aide des informations données: le degré d'ambition de chaque levier d'action et une proposition de situation géographique
- **2<sup>ème</sup> séquence: Evaluation du scénario.** Après avoir enrichi leur scénario, les participants évaluent le scénario global: ses atouts et ses limites. Suite à cela ils notent le scénario de 1 à 5: 1 le scénario ne les a pas convaincu, 5 il les a totalement convaincu
- **Le scénario « bâtisseur » (scénario 1), qui privilégie le développement d'infrastructures, un meilleur partage de l'espace public et de la voirie au profit des modes alternatifs, a recueilli une note globale de 3,4.**

Ses atouts et limites selon les participants :

ATOUTS	LIMITES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement d'un réseau TCSP qui peut être une véritable alternative</li> <li>- TCSP – recombinaison des voies routières</li> <li>- TCSP optimisation du réseau bus (économies)</li> <li>- Efficace</li> <li>- Eprouvé</li> <li>- Impact sur la qualité de vie (santé, environnement, sécurité)</li> <li>- Facteur de développement</li> <li>- Structurant (à condition de retrouver l'adéquation entre infrastructures et services)</li> <li>- Peut permettre un changement de comportements mais ne fonctionne que si l'on met tout en œuvre en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficultés à se passer du modèle « voitures »</li> <li>- Capacité à financer / possibilité de péage urbain?</li> <li>- Crainte de pénaliser le centre ville (résidents / commerçants)</li> <li>- Financier (infrastructures)</li> <li>- Phasage-coordination indispensables</li> <li>- Délais</li> <li>- Homogénéité de l'offre (centralité/périurbain)</li> <li>- Désertification du centre-ville</li> <li>- Rétroplanning (faire les choses dans le bon ordre)</li> <li>- Le coût</li> <li>- L'impopularité (travaux) et les changements des modes de vie et de commerces</li> </ul>

même temps. Attention à la transition qui ne doit pas être brutale. Cela implique des choix financiers!

- Environnement, image, santé

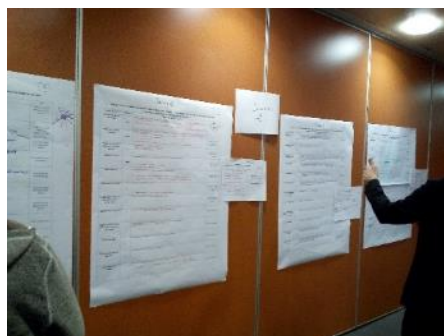
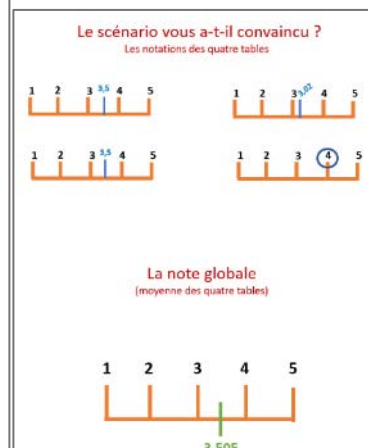
- La nécessité de tout développer en même temps
- Coordination des partenaires

○ **Le scénario « régulateur » (scénario 2), qui se concentre sur le développement des services de mobilité existants et nouveaux avec apaisement du trafic et des vitesses, a recueilli une note globale de 3,5.**

ATOUS	LIMITES
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise de conscience de travailler au niveau ou à l'échelle de l'agglomération métropolitaine</li> <li>- Le plan de circulation est un vrai levier peu coûteux</li> <li>- Peu coûteux car porte sur l'existant (moins d'investissement)</li> <li>- Rapidité de mise en œuvre</li> <li>- Possibilité d'expérimenter</li> <li>- Complémentarité des actions</li> <li>- Facilité de mise en œuvre à coûts maîtrisés</li> <li>- Des retours d'expériences d'autres collectivités en France positifs</li> <li>- Un scénario en phase avec les nouvelles tendances et avec les restrictions budgétaires</li> <li>- Un scénario <u>efficient</u> et <u>responsable</u></li> <li>- Concentration sur quelques leviers</li> <li>- Limitation financière des coûts</li> <li>- Rapidité de mise en œuvre</li> <li>- Evolutif / réversible</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prendre en compte les besoins de déplacements de toutes les composantes de la population (âge, situation familiale, fragilité...)</li> <li>- Acceptabilité sociale (donc volonté politique)</li> <li>- Nécessité de contrebalancer les contraintes avec un niveau de service attractif des autres modes</li> <li>- Du courage politique</li> <li>- Capacité à faire évoluer les habitudes et mentalités des citoyens?</li> <li>- Capacité d'adapter les modes de mobilité alternatifs aux personnes à mobilité réduite</li> <li>- Politiquement compliqué</li> <li>- Echelon communal nécessaire et cohérent</li> <li>- Changement de comportement/mentalité</li> </ul>

Les participants ont jugé positivement ces scénarios, qui ont reçu des notes similaires. L'alimentation des scénarios par les participants a permis au bureau d'étude de les affiner afin de procéder à une phase de tests des scénarios.

L'alimentation du scénario			
Leviers d'action	Ambition	Actions proposées par les participants	Où ?
Partage/apaisement des voies pédestres et zones denses	++++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Importance de maintenir un équilibre de tous les modes et usages. Le service doit suivre.</li> <li>- L'accompagnement est nécessaire</li> <li>- Importance du rétro planning sur les travaux au cœur de la ville</li> <li>- Création d'un piédestal (apaisement des nouvelles infrastructures) pour ceux qui ne vont pas se rebatire sur les P+R (sélection des véhicules?)</li> <li>- 2 objectifs: contraintes pour les voitures (zones réduites, péages) / investissements alternatifs (parkings relais encourageant le report modal)</li> <li>- Rendre le transport alternatif plus rapide, plus confortable et plus pratique que la voiture</li> </ul>	Cœur du ressort territorial (zone denses)
Réseau amont TSCP	++++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prévoir des parcs relais en amont des grands axes de circulation</li> <li>- Aide doit être émise le besoin de convergence? Plutôt un système en réseau</li> <li>- Avant de modifier les lignes, importance de travailler sur le niveau de service, améliorer le service existant</li> <li>- Bus circulaire + gare routière</li> <li>- Devenir « rentable » (temps, confort, gratuité du parc relais)</li> <li>- Travail image, communication sur le bus notamment</li> <li>- Limiter le temps d'attente, temps de déplacement, surcharge</li> </ul>	Cœur du ressort territorial (zone denses)
Stationnement	++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 20% de places réservées aux résidents du centre ville pour éviter de vider le centre ville de Clermont Fd.</li> <li>- Importance d'accéder facilement au centre ville et de le faire vivre</li> <li>- Téléphonique Gare SNCF-gare routière... Pied du Puy de Dôme</li> <li>- Stationnement gratuit le samedi avec ticket justifiant une consommation (achats)</li> <li>- Transfert de l'offre de stationnement vers les P+R</li> <li>- Dans le même timing que la mise en place des TSCP</li> <li>- Augmentation des zones de stationnement payant</li> <li>- Des parcs relais résidents</li> <li>- Capacité d'action des professionnels (artisans)</li> </ul>	Centre de Clermont-Fd et la long des canalisations TSCP
Niveau de service des transports collectifs urbains	+++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Depuis toutes les communes, avoir des points de rabattement sur les lignes structurantes (navettes express)</li> <li>- Assurer un service pour les zones d'activités</li> <li>- Améliorer les services existants</li> <li>- Extension de l'amplitude horaire et de la fréquence, aide au changement</li> </ul>	Cœur du ressort territorial (zone denses)
Tarifification incitative TC	++++	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Interopérabilité importante</li> <li>- Le prix n'est pas le problème, l'attente est plus de passer d'un mode à l'autre de façon fluide: zone Vichy/Issoudun/Thiers / Ponspour avec un billet unique</li> <li>- Focus sur parcs relais/bus/train/voile/vélo facilité et coût</li> <li>- Remboursement du parc mètre si utilisation TC/vélo</li> </ul>	Site métropolitain
Augmentation de l'offre métropolitaine modale et ferroviaire	+	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination entre les intercommunes, un AOT générale y compris ferroviaire</li> <li>- Gare routière et ferroviaire d'agglomération, à valoriser</li> <li>- Navettes express entre les communes</li> <li>- Rabattement intelligent / agences du temps</li> <li>- Valoriser offre de train + gare</li> <li>- Développer le multimodal (train, car, ...)</li> </ul>	Grand Clermont





## 2.5. Proposer et échanger : le temps de la concertation en ligne

La concertation en ligne, à l'aide de la plateforme Consultvox, s'est déroulée du **6 juin au 31 juillet 2018**. Chaque contribution est étudiée et l'ensemble des propositions fait l'objet d'une synthèse disponible sur la plateforme dès le 27 septembre 2017. A ce, la plateforme a recueilli pas moins de 435 contributions, qui peuvent chacune être commentées par les internautes. Il est également possible de voter pour ses contributions/idées favorites.

### La concertation en ligne en quelques chiffres

- ♦ 86 jours de concertation en ligne
- ♦ 12 sujets différents, dont 2 cartes participatives et 10 appels à idées
- ♦ 435 contributions
- ♦ 1358 votes pour les contributions
- ♦ Plus de 3272 lecteurs



Visuel de la plateforme <https://smtc-ac.consultvox.fr/>

La participation en ligne, si elle semble plus faible que ce qui était attendu, est de très bonne qualité : toutes les idées, les arguments des contributeurs y sont finement justifiés et expliqués clairement, parfois à l'aide de visuels. Des constats, des propositions, des exemples de vécus, chacun amène sa pierre à l'édifice. Certains participants sont allés jusqu'à proposer de véritables scénarios pour le futur PDU.



Illustration 1.

Les thèmes les plus souvent abordés par les contributeurs

Les deux cartes participatives ont permis aux participants de cibler de façon précise sur un fond de carte interactif les points de conflits durant leurs déplacements par mode. Ces contributions, nombreuses, permettent de recueillir les commentaires des usagers. Une synthèse en des contributions les plus notées a été produite.

## TOP DES CONTRIBUTIONS CONSULTVOX



t





## TOP DES CONTRIBUTIONS CONSULTVOX



**ANDRIEUX**  
14 juin, 6:54

réserver les trottoirs aux piétons

Commencer par permettre l'utilisation des aménagements existants :

- faire respecter les interdictions de stationnement sur les trottoirs (ex proximité du feu des 4 routes) la obligeant les piétons à emprunter la voie à des endroits dangereux , et gênant la visibilité des sorties de parking.
- faire en sorte que les pistes cyclables soient libres pour les vélos dans la continuité de leur parcours.

4 Avenue du Puy de Dôme, 63100 Clermont-Ferrand, France #AMÉNAGEMENTS MARCHÉ À PIED

6 soutiens

## TOP DES CONTRIBUTIONS CONSULTVOX



**Marfree**  
05 juin, 10:39

Changer la couleur du revêtement du sol de la piste cyclable

Afin de faciliter le partage de l'espace avec les piétons tout au long du Boulevard François Mitterrand et du Boulevard Charles de Gaulle, le revêtement du sol de la piste cyclable pourrait être teinté d'une couleur tranchée par rapport au reste du trottoir, afin d'éviter la circulation de piétons en grand nombre et en groupe sur la piste comme c'est le cas actuellement.

Boulevard François Mitterrand, Clermont-Ferrand, France #AMÉNAGEMENTS VÉLO

6 soutiens

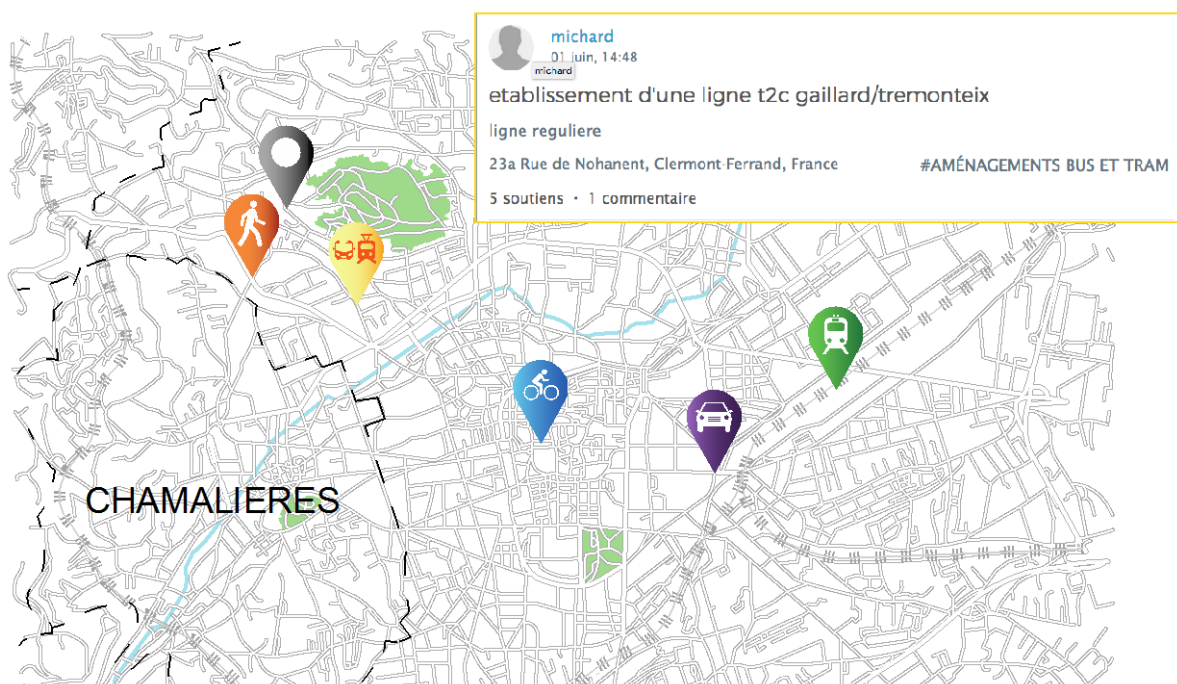
# TOP DES CONTRIBUTIONS CONSULTVOX

Envoyé en préfecture le 11/07/2019

Reçu en préfecture le 11/07/2019

Affiché le

ID : 063-256300120-20190704-20190704\_DE01-DE



Depuis le 2 octobre 2017, une newsletter bimestrielle est désormais en ligne pour informer de l'état d'avancement de la démarche de révision du PDU.



Trois volets principaux, repris lors de chaque newsletter, développent des angles de vue divers et spécifiques sur la mobilité.

- Le premier volet « vis mobile » met en exergue la chaîne de déplacements dans le quotidien d'un habitant de l'agglomération durant une semaine type. Divers profils ont été mis en

avant : étudiant, usagers des transports en commun, usager tout véhicule, usager en situation de handicap..

- La deuxième rubrique comporte l'avis d'un expert, dans les domaines de l'urbanisme, des mobilités à titre d'exemple. Pour la première édition de la newsletter, Thibault Racault du Conseil Architecture Urbanisme Environnement Puy-de-Dôme (CAUE 63) a répondu aux questions de Damien Caillard.
- Le dernier volet retranscrit l'état d'avancement du PDU. Un élu est interviewé pour expliquer l'état d'avancement du PDU et les étapes à venir.

### 3. QUELS ENSEIGNEMENTS TIRER DE LA DEMARCHE ?

Est présentée ici une synthèse des contributions apportées par les différents groupes de travail et les contributeurs de la plateforme Consultvox, les contributions originales étant beaucoup plus riches et variées. **L'ensemble de ces contributions est présenté de façon exhaustive dans les comptes-rendus fournis en annexe.** Il est à noter que ces contributions ne reflètent pas le point de vue de l'ensemble des habitants des 23 communes du ressort territorial du SMTC-AC, mais seulement celui de quelques centaines de personnes ayant contribué selon les différents modes proposés.

Chaque partie thématique est sous-divisée en fonction des rencontres, afin de pouvoir comparer les réactions des différents groupes de travail sur le sujet.

#### 3.1. Urbanisation, mobilités et impact environnemental

##### Les enjeux identifiés pour le futur PDU:

- Densifier et mixer les fonctions
- Piétonniser certains secteurs du centre-ville (quelques rues et/ou temporairement)
- Intégrer les transports dans la planification urbaine
- Organiser le transport de marchandises en ville

Ce thème, qui lie transports et urbanisme, n'a pas toujours été compris, c'est pourquoi certaines des contributions de ce thème ont été « replacées » dans les thèmes leur correspondant mieux.



*Le terme de « fonctions », faisant référence à la mixité fonctionnelle, a souvent été mis en avant par les participants, ainsi que la prise en compte des transports dès le moment où est pensée l'urbanisation future.*



### 3.1.1 La relation transports et équipements

#### ○ Selon les partenaires (enjeux prioritaires)

**Densifier et mixer les fonctions.** (Source de débats, notamment si cela veut dire favoriser encore le centre de Clermont au détriment de la périphérie – cet enjeu est moins disputé si on parle de favoriser « les centres » et notamment les péricentres).

#### ○ Selon le grand public (enjeux prioritaires)

**Favoriser la mixité des fonctions** urbaines et travailler sur l'accessibilité en transports en commun des différents équipements. Des **parkings périphériques** rattachés aux **équipements** pour les salles de spectacles comme le Zénith.

#### ○ Selon les contributeurs internet (constats et propositions)

Revitalisation de certains quartiers de Clermont-Ferrand passant par exemple par sa **piétonisation**. Desservir les **zones commerciales en transports**. **Desservir les établissements scolaires** en transports en commun (horaires adaptés) et en pistes cyclables.

#### ○ Au sein des scénarios prospectifs

**Rapprocher** les zones d'activités des zones d'habitat. Organiser le **transport des marchandises intramuros** avec des points de distribution. Créer des **zones commerces de proximité**.

*« La question de la desserte du Zénith par transports en commun n'est pas envisagée, alors qu'il y a un très grand parking voitures. Le Zénith manque d'accès par les bus et de P+R »*

*Participant séminaire grand public*

### 3.1.2 Le lien transports et urbanisme

#### ○ Selon les partenaires (enjeux prioritaires)

Mettre en cohérence **l'urbanisation avec les transports en commun**, ne pas prévoir de nouveau quartier sans desserte efficace (3 propositions pour un total de 17 avis favorables et 1 dubitatif). Créer une **convergence des documents de planification** (PLUI-H-D, SCOT).

#### ○ Selon le grand public (enjeux prioritaires)

Penser les transports en commun et l'urbanisation en même temps.

#### ○ Selon les contributeurs internet (constats et propositions)

Démarche **AEU** (approche environnementale de l'urbanisme) avec objectifs ambitieux en termes de déplacements. **Urbanisme planifié**. Penser les transports en commun en complément de la voiture.

#### ○ Au sein des scénarios prospectifs

Ne pas urbaniser sans une réflexion préalable **sur la mobilité**.

## 3.2. Circulation, stationnement et partage de la voirie

### Les enjeux identifiés pour le futur PDU :

- Diminuer et sécuriser la circulation dans le centre-ville de Clermont-Ferrand
- Créer plus de sites propres pour les transports en commun
- Réduire la place de la voiture pour permettre d'autres usages
- Sécuriser la circulation des modes doux (cyclistes et piétons) en leur accordant plus de place et en réduisant la vitesse automobile
- Développer les parcs relais et améliorer les existants

- Avoir une réflexion sur le stationnement résidentiel de longue durée



### 3.1.3 Le stationnement

#### ○ Selon les partenaires (enjeux prioritaires)

Des **parcs-relais** placés plus loin du centre et à **proximité des pénétrantes**, avec une **signalisation** sont des actions souvent évoquées. Cela fait écho à d'autres propositions : celle de « faciliter le stationnement en centre-ville pour les salariés », massivement rejetée, et celle de « contraindre le stationnement et la circulation », plutôt approuvée.

#### ○ Selon le grand public (enjeux prioritaires)

L'**augmentation du nombre de parcs relais et des places proposées** est plébiscitée. Avec une attention particulière portée sur la **signalétique**, l'**emplacement** et l'**information** concernant ces parkings. Il est également proposé de développer des **aires de covoiturage** en complément des P+R. La limitation du temps de stationnement en centre-ville a en revanche été majoritairement rejetée, de même que la proposition d'utiliser les emplacements des bus T2C pour le stationnement des usagers durant la journée.

#### ○ Selon les contributeurs internet (constats et propositions)

Il a été proposé de nombreuses fois un **agrandissement des parkings en périphérie**, notamment celui de Margeride, et une amélioration des parcs relais existants (en termes de signalétique, de nombre de places et d'accessibilité depuis les transports en commun). Certains contributeurs soulignent qu'il faut penser au stationnement résidentiel de longue durée pour éviter le stationnement sur voirie. Créer des parcs relais **au niveau des** entrées de ville est revenu assez souvent également. Les contributeurs souhaitent globalement restreindre le stationnement en centre-ville.

#### ○ Au sein des scénarios prospectifs

Les scénarios imaginent des parcs relais placés intelligemment en soulignant toutefois des freins tels que la capacité de financement et délais de réalisation. Ils cherchent à obtenir un **maillage en parcs relais évolutif** et à développer des parcs relais pas seulement autour de Clermont **mais aussi en limite d'autres villes de la métropole**.

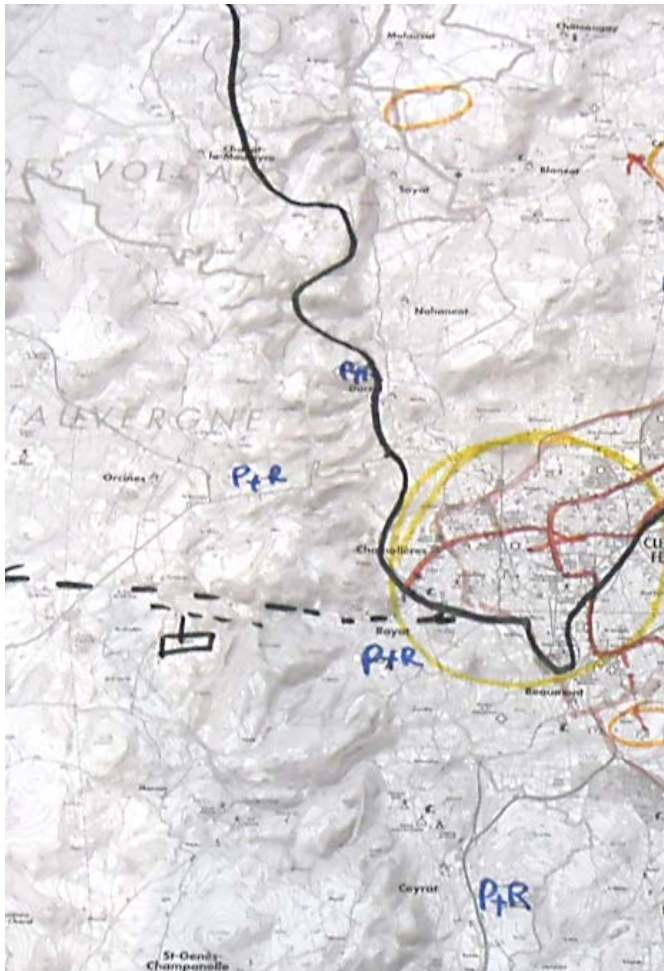


Illustration 2.

Exemple de proposition d'insertion des P+R (atelier scénarisation)

**« On ne peut pas prendre de mesures  
[d'interdiction de la circulation en centre-ville]  
avec un tel partage des avis, il faut un consensus  
pour cela. »**

*Cyril Cineux, Président du Comité de Pilotage du  
PDU, Vice-Président de Clermont Métropole au  
sujet de la piétonisation du centre-ville*

### 3.1.4 La circulation

#### ○ Selon les partenaires (enjeux prioritaires)

L'objectif est de **diminuer le trafic** de véhicules particuliers en **centre-ville**, en favorisant au maximum la **circulation périphérique**, sans pour autant handicaper le transport de marchandises.

#### ○ Selon le grand public (enjeux prioritaires)

L'interdiction de la circulation des voitures en centre-ville de Clermont Ferrand fait fortement débat pour le grand public, globalement opposé à cette mesure. Les arguments avancés viennent principalement des personnes habitant à l'extérieur et dépendant de la voiture, ainsi que la nécessité de pérenniser des commerces diversifiés en centre-ville. Les participants acceptent en revanche largement l'idée de **diminuer la circulation automobile en ville**. La nécessité **d'améliorer le carrefour des Pistes**, considéré comme dangereux, est également soulignée.

#### ○ Selon les contributeurs internet (constats et propositions)

**Sécuriser et réduire la taille de certains carrefours** : « le carrefour des Pistes, celui en sortie de Montferrand et celui à proximité de La Pardieu. » Le contributeur à l'origine de cette contribution fait la proposition suivante (pour plus d'informations, voir annexes) :

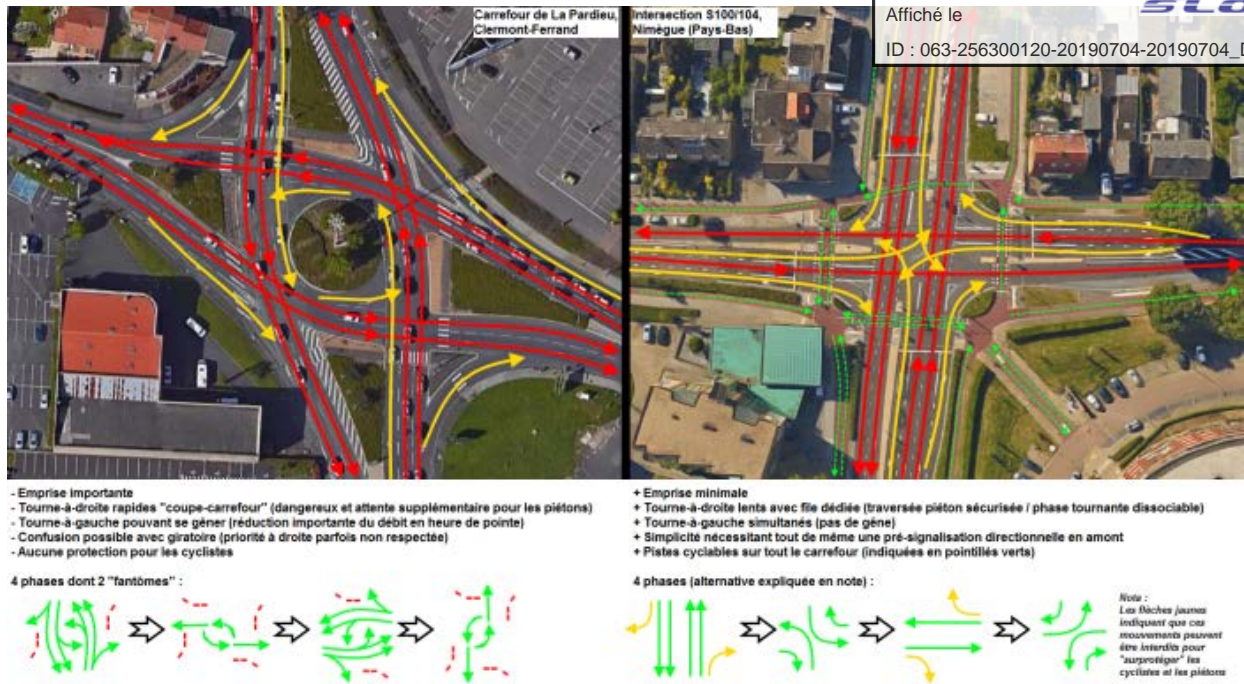


Illustration 3.

Contribution d'un internaute sur le sujet de la sécurisation des carrefours



Il est également proposé de **réduire la vitesse de circulation en ville** au moyen de zones 30, de ralentisseurs et d'aménagement de carrefours à feux.

Concernant la suppression de la voiture en centre-ville, les avis divergent entre la fermeture totale, partielle ou tout simplement impossible du centre, mais la suppression au moins partielle des voitures semble prendre le dessus.

#### ○ **Au sein des scénarios prospectifs**

Un scénario a proposé d'organiser la circulation des transports de marchandises intra-muros en parallèle de la circulation des véhicules dit « de tourisme » afin de créer un **plan de circulation harmonieux au centre-ville**.

Certains scénarios proposent quant à eux des schémas ou indications, afin de créer des infrastructures (carrefours, parcs relais, zones apaisées...) pour apaiser la circulation à Clermont-Ferrand.

#### 3.1.5 **Partage de la voirie : piétons, pistes cyclables, voitures et transports en commun**

##### ○ **Selon les partenaires**

La plupart des participants ont considéré comme enjeu prioritaire le fait de **diminuer la place de la voiture et d'augmenter celle des autres modes** par des sites propres pour les Transports en Commun et des aménagements cyclables.

##### ○ **Selon le grand public**

La principale demande est la **sécurisation des modes doux** (trottoirs, passages piétons, pistes cyclables), en prenant une partie de la voirie destinée aux voitures. Les participants sont également favorables à la **création de sites propres bus**, dans la mesure où ceux-ci sont intelligemment pensés, en desservant les sites majeurs (la gare par exemple). Ils sont unanimes sur la nécessité de sécuriser les pistes cyclables, en les séparant clairement à la fois des voitures (terre-plein) et des piétons, mais aussi en créant des pistes continues (éviter les ruptures). **L'amélioration de la circulation pour les personnes handicapées, ou plus largement à mobilité réduite** est considérée comme devant faire partie des points à traiter.

##### ○ **Selon les contributeurs internet**

**Le partage de la voirie au profit des bus et la création de pistes cyclables** sont des points soulevés en priorité par les contributeurs, qui proposent des cheminements spécifiques permettant de lier marche et vélos et des aménagements pouvant correspondre à leurs besoins.

##### ○ **Au sein des scénarios**

**Optimiser les transports existants**, les rendant plus rapides par la mise en place de plusieurs lignes de TCSP. Les scénarios soulèvent cependant la problématique des territoires ruraux, qui ne sont pas toujours pris en compte lorsque l'on cherche à diminuer le trafic ou la place de la voiture en ville.

### 3.3. **Transports collectifs et intermodalité**

#### Les enjeux identifiés pour le futur PDU :

- **Améliorer la fréquence et l'amplitude horaire des lignes structurantes (bus et trams)**

- Tenter le tram-train ou le train inter-urbain
- Connecter le réseau clermontois au réseau riomois
- Créer un ticket unique (T2C, C.Vélo, réseau de Riom, TER...)
- Structurer les P+R avec les TC
- Travailler sur des horaires cohérents pour l'intermodalité (T2C-TER) et les équipements (scolaires notamment)



### 3.1.6 Fréquence

#### ○ Selon les partenaires

La plupart des participants indiquent la nécessité d'une **fréquence plus importante des bus desservant les arrêts de tram notamment**. Il s'agit pour eux d'un moyen d'améliorer l'attractivité des transports collectifs (vitesse = priorité 1) en passant par la mise en place de sites propres. **Des transports collectifs plus rapides, en site propre, avec une fréquence plus importante.**

#### ○ Selon le grand public

Il est demandé **d'améliorer l'amplitude horaire des bus le soir**, ainsi que les **fréquences des bus et trams aux heures de pointe**. Pour améliorer la fréquence, les participants proposent de réaliser un cadencement à partir des horaires des établissements scolaires et équipements mais aussi de renouveler le matériel roulant.

#### ○ Selon les contributeurs internet

Des lignes de transports en commun plus **efficaces du point de vue du cadencement**, passer à des lignes structurantes plus rapides et mettre le bus C en site propre sur une partie de son trajet, Tenter le tram-train.

*« S'il y a suffisamment de transports en commun en nombre et fréquence, s'ils sont plus pratiques et rapides, vous allez poser votre voiture pour prendre les TC. D'autant plus s'il y a moins de place disponible pour la voiture. »  
Un participant du séminaire sur les engagements*

### 3.1.7 Desserte et accessibilité

#### ○ Selon les Partenaires

Durant le Comité, les partenaires ont proposé de s'appuyer sur la **solidarité territoriale avec la mise en œuvre d'une desserte régulière et efficace des différents villages**. Ils ont par ailleurs abordé la question de l'importance de **l'accessibilité PMR pour tous les modes**.

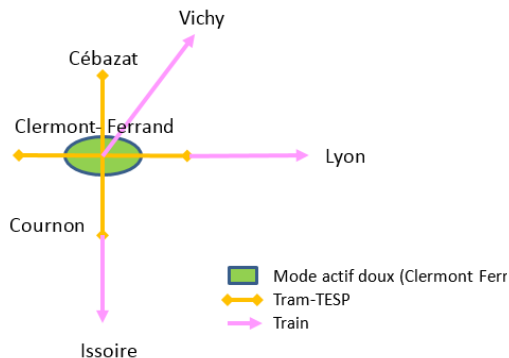
#### ○ Selon le Grand Public

L'amélioration des **dessertes de la gare et de l'aéroport**, mais aussi des **pôles urbains et commerciaux** environnants en améliorant le maillage des zones périurbaines sont les enjeux ressortis à la plupart des tables. Il a également été évoqué plusieurs fois l'idée de développer le tram-train.

### ○ Selon les contributeurs internet

De nombreuses propositions concernant la desserte, avec notamment : des **lignes de bus transversales**, une **interconnexion entre le tram A et le réseau riomois**, une **meilleure desserte de la « grande couronne » de Clermont**.

### ○ Au sein des scénarios prospectifs

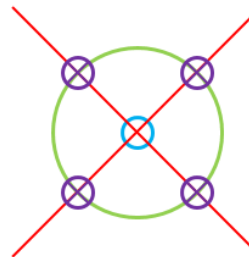


*« On a évoqué l'existence d'un certain nombre de voies ferrées qui à l'heure actuelle nous paraissent mal ou sous utilisées. Je pense à une liaison ferroviaire qui va de Pont-du-Château à Aulnat puis Clermont, c'est un axe qui se densifie. On aimerait que le chemin de fer puisse au moins à ce niveau retrouver une certaine place. »*

*Un participant du comité des partenaires*

#### Schéma :

- Parking relais
- Centre-ville
- Rode
- Offre performante TC



### 3.1.8 Cout des transports

Sur ce sujet, deux idées principales ressortent des différents temps de concertation : la mise en place d'un **Billet unique (tram, TER, C'vélo, bus, ...)** à l'échelle de la **métropole élargie** voire du département et la question de la gratuité des transports en commun. Cette dernière idée est fortement contestée et fait débat pour tous les publics.

### 3.1.9 Intermodalité

#### ○ Selon les Partenaires

Les partenaires se sont accordés sur la nécessité d'**accélérer la diffusion et l'emploi des titres intermodaux**, mais aussi d'améliorer l'**accessibilité pour les PMR** suivant toutes les modalités à disposition (voirie, bus, tram, billetterie, accompagnements, formation des conducteurs, concertation avec les associations).

Quelques-uns soulignent également la nécessité de disposer de **plus de lieux intermodaux** notamment à l'ouest et en créant des nœuds intermodaux.

#### ○ Selon le Grand Public

**Coupler les P+R aux TC**, intégrer les **vélos dans l'intermodalité**, favoriser le **dialogue entre utilisateurs et professionnels des transports**, agir sur les **horaires entre modes** et sur des

**plateformes intermodales**, autant de propositions d'enjeux prioritaires qui ont émergé durant le séminaire.

### ○ Selon les contributeurs internet

Les contributeurs de Consultvox ont fait plusieurs propositions d'amélioration de l'intermodalité : Un **ticket commun T2C et TER**, la **connexion entre horaires** T2C et SNCF, une connexion entre le réseau de transports et les parcs relais plus efficiente par exemple.

### ○ Au sein des scénarios prospectifs

Tandis qu'un scénario propose de penser une **intermodalité basée sur une tarification appropriée et adaptée** (tarification unique), un autre se projette sur la **connectivité de l'ensemble des modes et la multiplication de l'offre** (covoiturage dynamique, navette à trajet dynamique et autonome, voiture/vélo électrique en auto-partage).

### 3.4. Eco mobilité - modes actifs, mobilités partagées, incitation à l'évolution des comportements...

#### Les enjeux identifiés pour le futur PDU :

- Créer des pistes cyclables continues, identifiées et sécurisées, vis-à-vis des piétons et automobilistes
- Mettre en place des parkings vélos sécurisés à certains endroits stratégiques (arrêt Université par exemple)
- Mettre les trottoirs aux normes PMR
- Développer les aires de covoiturage et communiquer sur leur utilisation
- Proposer une application locale de covoiturage quotidien de courtes distances
- Sensibiliser à la mobilité dès le plus jeune âge
- Etablir un plan de sensibilisation collèges et lycées



#### 3.1.10 Cyclistes/vélos

##### ○ Selon les partenaires

De très nombreux participants s'accordent à considérer le **développement des aménagements cyclables** comme un enjeu du futur PDU.

##### ○ Selon le Grand Public

Les participants des séminaires Grand Public se révèlent plus précis dans les enjeux qu'ils définissent pour le futur PDU en termes de déplacements à vélo : Multiplier les pistes cyclables continues et sécurisées, autoriser les vélos dans les TC, cartographier les parkings vélos, augmenter le nombre de stationnements vélos et les sécuriser, optimiser les stations C'velo.

*« Ce qui est vraiment important pour les pistes cyclables, c'est qu'elles soient physiquement séparées de la voirie et des trottoirs, pour la sécurité des piétons, des cyclistes et des automobilistes. »*  
Un participant du séminaire grand public

##### ○ Selon les contributeurs internet

Le sujet des **pistes cyclables** est la principale source de contributions : plus nombreuses, en réseau continu, bien signalées et sécurisées (séparation des voitures, éclairage, passage aux ronds-points...).

**Les stations C'velo** sont, pour leur part, souhaitées mieux réparties, mieux indiquées et plus pratiques, couplées à la mise en place de parkings vélos sécurisés. Le soutien au vélo à assistance électrique a également été évoqué par un contributeur.

### ○ **Au sein des scénarios prospectifs**

Plus de pistes cyclables, cela revient dans la plupart des scénarios présentés. L'un d'entre eux va plus loin en mettant un objectif de « + 1000 km de pistes cyclables » d'ici à 2040. Et tandis que certains font le choix de Favoriser les déplacements alternatifs et non-polluants (tous modes) par rapport à la voiture individuelle, d'autres choisissent la Protection des modes actifs (cyclistes, piétons) par des pistes sécurisées et séparées de la circulation, dans l'objectif d'augmenter la pratique du vélo.

#### 3.1.11 **Piétons**

Sur ce sujet, les différents ateliers de concertation ainsi que les contributeurs en ligne se rejoignent sur les grandes orientations à donner au futur PDU : rendre les trottoirs plus accessibles aux PMR (poussettes, fauteuils roulants, ...), sécuriser les déplacements piétons des enfants et adolescents mais également des piétons en général, grâce à des ralentisseurs, zones partagées, trottoirs adaptés... Il est également question de séparer piétons et cycles afin de garantir la sécurité de chacun.

### 3.1.12 Covoiturage et mobilités partagées

#### ○ Selon les Partenaires

Une grande part des participants propose de favoriser le covoiturage en développant les aires et en menant des **actions de communication**

#### ○ Selon le Grand Public

Les propositions les plus encouragées par les participants au séminaire sont les suivantes : Augmenter le nombre d'aires de covoiturage, **proposer un covoiturage encouragé par les entreprises et établissements scolaires** et développer une application spécifique aux petits **trajets locaux**.

#### ○ Selon les contributeurs internet

Les contributeurs sont peu nombreux à s'être exprimés sur cette question, mais proposent la mise en place de **sites de covoiturage de proximité et de parkings partagés** entre particuliers (pour éviter des parkings vides).

#### ○ Au sein des scénarios prospectifs

L'axe principal de l'un des scénarios proposés était l'usage des modes de transport sans les posséder (auto partage, vélo en libre-service, vélo assistance électrique, covoiturage, véhicules sans chauffeur).

### 3.1.13 *Nouvelles mobilités et apprentissage de la mobilité*

#### ○ Selon les Partenaires

De très nombreux participants demandent à ce que soit mise en place plus **d'information et de communication vers des publics ciblés**, « il faut se concentrer sur les personnes qui auraient éventuellement la possibilité et l'envie de changer leurs habitudes. » La sensibilisation des publics aux modes doux dès l'enfance a également fait l'objet d'une attention toute particulière.

#### ○ Selon le Grand Public

Les participants ont fait quelques propositions concernant principalement les nouvelles mobilités : installer des **bornes de recharge de voitures électriques**, favoriser les véhicules électriques sur les petits trajets (perso, touristiques, pro), mais la proposition de Journées de découverte de la mobilité.

*« Par rapport à une utilisation classique de la voiture, dès que l'on va partager la voiture il va falloir prendre en compte les habitudes et contraintes de l'autre et faire en sorte que chacun trouve un compromis intéressant. Donc [...] on est sur un effort plus important. »*

*Une participante du séminaire sur les engagements*



## ○ Selon les contributeurs internet

Les contributeurs de Consultvox se sont principalement intéressés à **l'apprentissage de la mobilité**, avec des contributions sur l'apprentissage du vélo à l'école ou un travail sur la mobilité avec les collèges et lycées.

## ○ Au sein des scénarios prospectifs

**Les nouveaux services de mobilité** peuvent permettre une agilité dans la mobilité (connaissance rapide et facile de l'offre : physique, numérique, durée du déplacement), constituer un vecteur d'éducation à la mobilité.

Elles sont enfin l'occasion de **penser un nouveau rapport à la voiture et de nouvelles perspectives pour l'économie des transports collectifs** (économie de conduite pour les véhicules autonomes).

## 4. LA RESTITUTION DU PDU ET LES REUNIONS PUBLIQUES DANS LES TERRITOIRES

### 3.5. La restitution

Dernière phase de la concertation pour la révision du PDU, la phase de restitution est sans doute la plus importante. Il s'agit également de la dernière rencontre avant l'ouverture de l'enquête publique.

Pour le Plan de Déplacements Urbains de Clermont Ferrand, elle s'est déroulée le **10 décembre 2018 de 18h à 19h45**, avec un comité des partenaires élargi (invitation aux participants des réunions grand public précédentes) qui a eu la primeur de la restitution. Cette réunion sera complétée par des réunions publiques dans les territoires permettant de mettre en discussion le projet PDU.

Le bureau d'étude Systra ainsi que les élus ont ainsi eu l'occasion de présenter le projet du PDU, de revenir sur la concertation et la façon dont elle est venue nourrir le scénario retenu pour le PDU, ainsi que de répondre aux questions des participants. Les questions des participants ainsi que les réponses qui ont été apportées sont consultables en annexe de ce document.



### 3.6. Les réunions publiques

L'objectif des différentes réunions est d'informer le public sur le scénario retenu pour le PDU, la démarche de concertation et la façon dont les propositions issues de la concertation sont venues nourrir le PDU. Le choix a été fait de réunions itinérantes dans plusieurs secteurs du ressort territorial du SMTAC afin de permettre aux habitants et acteurs les plus éloignés d'accéder à l'information sur le PDU et de pouvoir donner leur avis sur le plan d'actions retenu.

Le déroulé de ces réunions pourrait être similaire à celui utilisé lors de la réunion de restitution : un temps de présentation formelle de la démarche, du scénario retenu, de la concertation et de la façon dont elle est venue nourrir le PDU ; un temps de questions/réponses.

Les remarques et avis formulés lors de cette phase seront recueillis et analysés au même titre que lors des phases précédentes, mais ne pourront modifier le plan d'action du nouveau PDU qu'à la marge.