

SUIVI DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise

POINT D'ÉTAPE 2022



SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise - BILAN 2022

Ce bilan est le fruit du travail collectif des partenaires du PDU :



Sauf mention contraire, toutes les figures, photos et chiffres ont pour origine, auteur, ou source le SMTCA.

ÉDITO

En 2022, le SMTC-AC publiait le premier point d'étape de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU).

La hausse des prix de l'énergie, les modifications brutales des flux logistiques mondiaux et l'inflation affectent durement les ménages et les entreprises de notre métropole. De plus, la nécessaire transition écologique bouleverse l'ordre mondial et notre société. Nous devons tenir le cap de cette transition, notamment en matière de mobilités, tout en restant fidèles à notre politique de justice sociale et de solidarité entre les ménages et entre les territoires.

Le secteur des transports reste le premier émetteur de gaz à effet de serre en France (30 % des émissions devant l'agriculture et l'industrie, respectivement à 19,5 % et 18,5 %) comme dans la métropole clermontoise (32,5 % des émissions). Il est aussi le seul domaine à ne pas avoir vu ses émissions diminuer au cours de la dernière décennie, à l'exception des deux années de crise Covid (2020-2021).

Le chantier de transition énergétique et de décarbonation porté par le projet InspiRe est donc essentiel. En ce sens, l'année 2022 a permis la finalisation des études pour la construction du nouveau réseau de bus de l'agglomération, le déploiement d'une nouvelle billettique, la construction d'un nouveau schéma de circulation, l'élaboration d'une stratégie en faveur du covoiturage, la définition d'une zone à faibles émissions (ZFE) et du calendrier de déploiement associé, l'implantation

d'un réseau public de bornes de recharge pour véhicules électriques, la relance de la dynamique pour une logistique urbaine durable, etc.

Alors que la construction et la mise en œuvre des projets se poursuit en 2023, ce sont toutes ces avancées, participant du même processus de transition de notre métropole, que nous vous invitons à découvrir au travers de ce second point d'étape de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains.



François RAGE
Président du
SMTC-AC



Cyril CINEUX
3^e Vice-Président
du SMTC-AC en
charge du Plan
de Déplacements
Urbains



SOMMAIRE

Édito	3
Sommaire	4
Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise	6
Un programme d'actions sur 10 ans visant une transformation du visage de la Métropole	6
Le point d'étape 2022	8
Comment est construit ce bilan ?	8
Contenu du bilan	8
Partie 1 : quelques constats nouveaux en 2022	9
Un coût de l'énergie hautement instable dans un contexte d'inflation	9
La réduction de l'étalement urbain marque-t-elle le pas ?	9
Fréquentation du réseau de transport collectif urbain : retour à une situation presque normale	10
Le vélo : un écosystème en pleine effervescence	11
L'exposition des populations au bruit routier maintenant connue grâce à une nouvelle carte du bruit stratégique	12
Partie 2 : le suivi des actions.....	14
Le baromètre du PDU	14
Les fiches d'évaluation des actions	14
ORIENTATION 1 - ALLER VERS UNE MÉTROPOLE HARMONIEUSE ET PEU ÉNERGIVORE	
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	16
Action 1-3 : Créer des zones à faibles émissions	20
Action 1-4 : Poursuivre la transition énergétique des parcs	24
Action 1-5 : Développer le réseau de bornes de recharges électriques et engager une réflexion sur les autres énergies alternatives	28
Action 1-6 : Élaborer un schéma de logistique urbaine durable	32
ORIENTATION 2 - OFFRIR UN ESPACE PUBLIC ACCUEILLANT ET FACILITANT POUR LES MODES ACTIFS	
Action 2-3 : Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain	36
Action 2-4 : Élaborer et mettre en œuvre un plan piéton	40
Action 2-5 : Développer une stratégie de stationnement au service du report modal et de l'attractivité des centralités	44

Action 3-1 : Faire des plans de mobilité employeurs(PdME) un instrument opérationnel majeur pour la mobilité durable.....	48
Action 3-2 : Initier des programmes d'éducation à la mobilité notamment dans les établissements scolaires.....	52
Action 3-3 : Faciliter et promouvoir l'usage de la voiture partagée (covoiturage et autopartage)	56
ORIENTATION 4 - DÉCLINER L'OFFRE DE MOBILITÉ SELON LES TERRITOIRES, LES PERSONNES ET LES MODES DE VIE	
Action 4-1 : Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes	60
Action 4-2 : Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires	66
ORIENTATION 5 - FLUIDIFIER LA MOBILITÉ ET LA MULTIMODALITÉ	
Action 5-1 : Déployer un nouveau système billettique moderne, évolutif et interopérable.....	70
Action 5-3 : Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et en coordonnant les horaires.....	74
ORIENTATION 6 - ASSURER LA MISE EN ŒUVRE ET LE SUIVI 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.....	80
Appendice	84
Un Plan de Déplacements Urbains : qu'est-ce que c'est ?	84

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise (PDU)

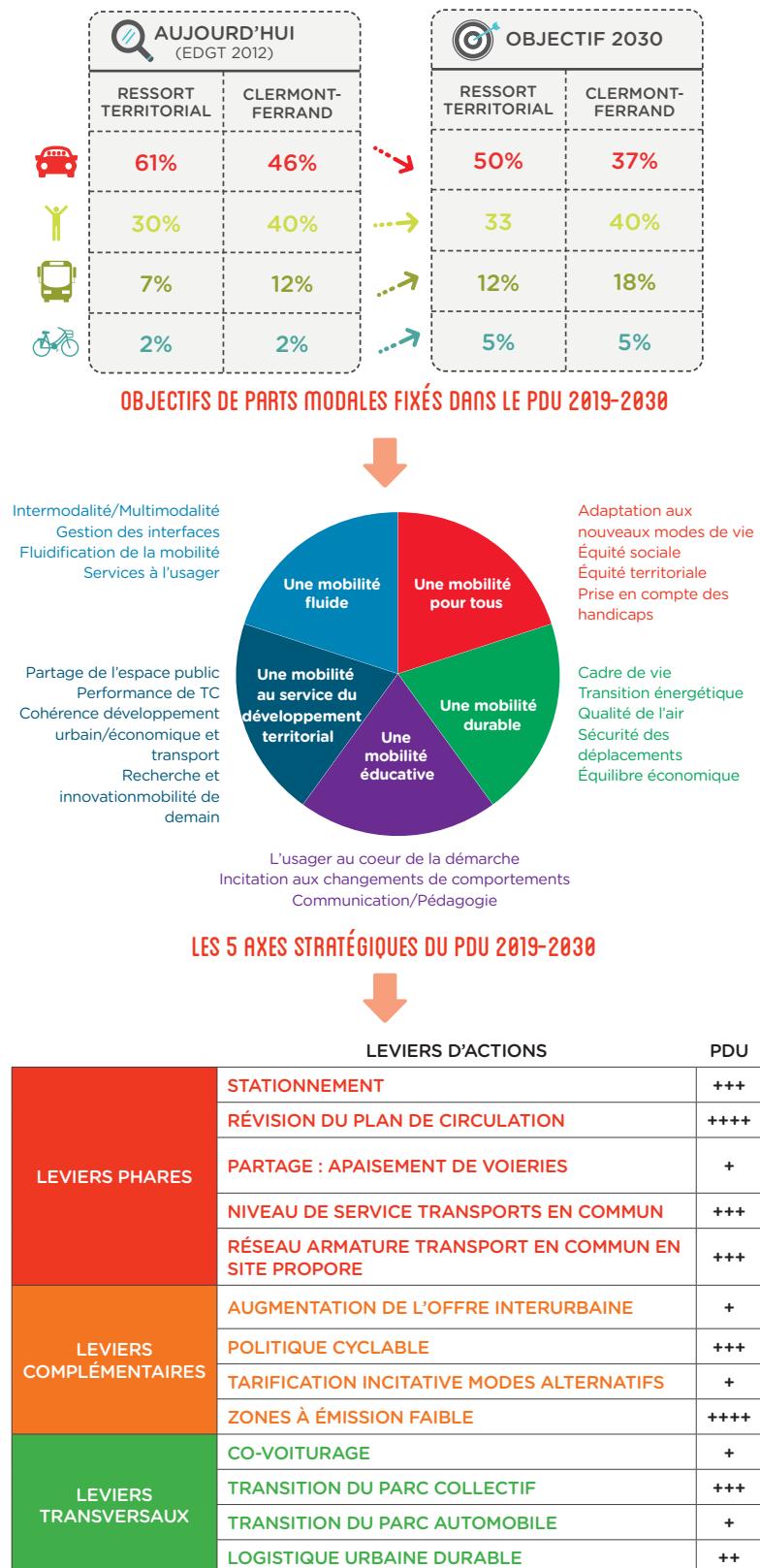
UN PROGRAMME D'ACTIONS SUR 10 ANS VISANT UNE TRANSFORMATION DU VISAGE DE LA MÉTROPOLE

Redonner à chaque mode de déplacement la juste place qui lui revient, tel est l'objectif prioritaire fixé par le PDU. Plus précisément, en rapport avec une pratique actuelle encore élevée de l'autosolisme, le PDU définit des objectifs de progrès ambitieux : réduire de 11 points la part des déplacements effectués en voiture sur le ressort territorial (-9 points dans la ville centre), et à l'inverse faire nettement progresser la part des transports en commun (+5 à 6 points), du vélo (+3 points) et de la marche à pied (+3 points à l'échelle du territoire).

Exprimé autrement, il s'agit de réduire de 20 % les distances parcourues en véhicules motorisés en 2030 par rapport à la situation de 2012 (soit -1,1 millions de véhicules.km), et de passer de 112 voyages en transport en commun par an et par habitant en 2012 à 160-180 en 2030 (soit +60 %).

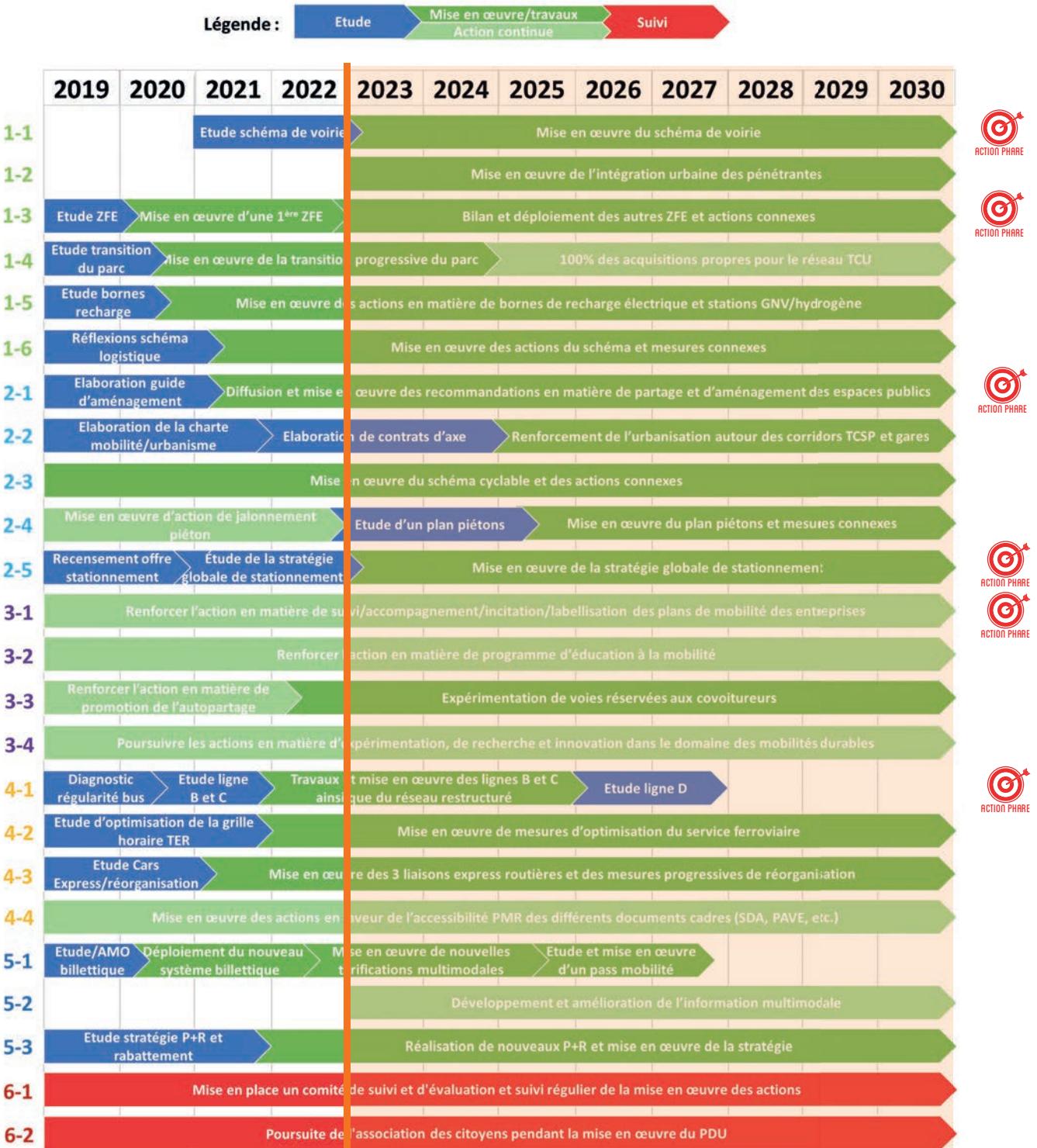
Pour y parvenir, 5 axes stratégiques ont été dégagés. En écho à ces 5 axes, le plan d'actions est structuré en 5 orientations (+1 orientation transversale liée au suivi) :

- Orientation 1 - Aller vers une Métropole harmonieuse et peu énergivore.
- Orientation 2 - Offrir un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs
- Orientation 3 - Transmettre et promouvoir la mobilité durable.
- Orientation 4 - Décliner l'offre de mobilité selon les territoires, les personnes et les modes de vie.
- Orientation 5 - Fluidifier la mobilité et la multimodalité.
- Orientation 6 - Assurer la mise en œuvre et le suivi du PDU.



SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise - BILAN 2022

Le plan d'actions est composé de **24 actions** programmées dans un calendrier courant jusqu'en 2030. Le schéma suivant résume l'ensemble de ces actions et leur **calendrier prévisionnel tel que défini en 2019**.



CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES 24 ACTIONS DU PDU 2019 - 2030

L'établissement du bilan est le moment privilégié pour évaluer l'avancée réelle des différentes actions, et mesurer, le cas échéant, l'écart avec le déroulement du programme tel qu'il était envisagé au départ.

LE POINT D'ÉTAPE 2022

COMMENT EST CONSTRUIT CE BILAN ?

Le point d'étape annuel du PDU est construit collectivement grâce à un groupe, appelé cellule technique de suivi du PDU, constitué des principaux acteurs administratifs impliqués dans sa mise en œuvre : Clermont Auvergne Métropole, Ville de Clermont-Ferrand, Agence d'Urbanisme, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Département du Puy-de-Dôme, Direction Départementale des Territoires du Puy-de-Dôme et SMTC-AC. Il fournit des informations précises sur les différentes actions du programme, depuis l'approbation en 2019 jusqu'à fin 2022, et évalue si elles suivent toujours la direction prévue initialement ou bien s'il est nécessaire d'apporter des inflexions aux dispositions de départ.

Pour cette seconde édition, les informations concernant les 7 actions présentées en détail l'an dernier ont été mises à jour, et d'autre part, 9 autres actions font à leur tour l'objet d'une évaluation détaillée. L'an prochain, ces 16 fiches seront actualisées et de nouvelles actions viendront s'ajouter à cet ensemble. L'objectif : disposer en 2025 d'un bilan complet traitant la totalité du programme d'actions.

CONTENU DU BILAN

En 2021, un peu plus de 2 ans après l'approbation du PDU, il avait été nécessaire de rappeler en détail les éléments de contexte territorial et les dynamiques en cours de façon à décrire le paysage au sein duquel les collectivités œuvrent à la mise en place de leur politique de mobilité. Ces éléments n'ayant pas fondamentalement évolué depuis, le choix a été fait pour cette édition 2022 de proposer un document plus synthétique concentré pour l'essentiel sur la présentation des réalisations depuis l'approbation du PDU et jusqu'à la fin de l'année 2022.

La première partie de ce document présente toutefois un rapide focus sur quelques éléments nouveaux de contexte et pour un panorama plus complet, le lecteur est invité à se référer au point d'étape 2021.

Ce document est ainsi structuré en deux parties distinctes :

- Un focus sur quelques faits marquants de l'année 2022 dans le paysage des mobilités ;
- Le suivi des actions du PDU sous la forme d'un « baromètre » pour découvrir en un coup d'œil l'état d'avancement des différentes actions du plan, et de fiches d'évaluation détaillées pour entrer dans le détail de ce qui a été fait pour chacune entre 2019 et fin 2022.

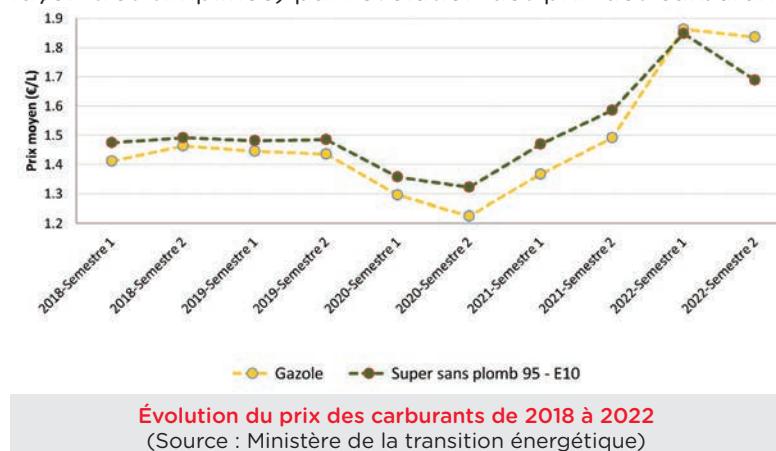
PARTIE 1 : QUELQUES CONSTATS NOUVEAUX EN 2022

Le Plan de Déplacements Urbains comprend un dispositif de suivi portant notamment sur **les tendances d'évolution en matière de mobilités et sur le contexte territorial expliquant ou contribuant à expliquer ces évolutions**. Dans le point d'étape 2021, ces éléments ont été présentés en détail et le lecteur est invité à s'y référer dans la mesure où l'essentiel de ce qui y avait été décrit demeure pleinement d'actualité.

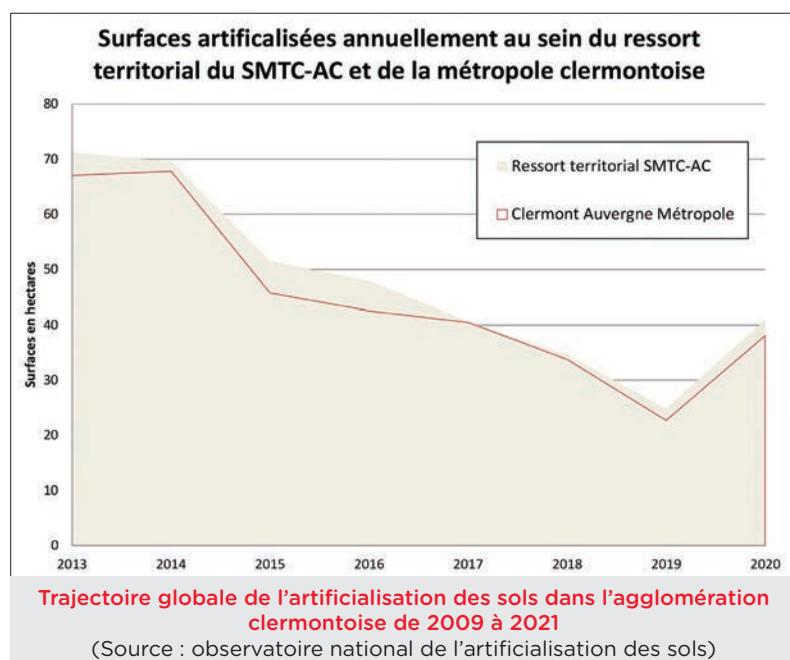
Le chapitre qui suit présente néanmoins quelques faits nouveaux marquants qui méritent d'être signalés dans la mesure où ils complètent les constats dressés fin 2021 ou bien au contraire marquent des évolutions singulières.

UN COÛT DE L'ÉNERGIE HAUTEMENT INSTABLE DANS UN CONTEXTE D'INFLATION

L'évolution du coût de l'usage de la voiture est généralement perçue par les ménages principalement (et de façon très simplifiée) par l'évolution des prix des carburants.



Au-delà des prix des carburants et du bond des prix de vente (+30 % entre 2021 et fin 2022 pour les véhicules d'occasion) qui ont des répercussions directes sur le coût de la mobilité, l'ensemble des prix à la consommation a basculé nettement dans une situation d'inflation en 2022 (5,5 % en 2022, soit 3,6 points de plus qu'en 2021), une situation propice au risque d'augmentation de la précarité, notamment en matière de mobilités.



Après un épisode de baisse enregistré au cours de l'année 2020, les prix à la pompe sont repartis fortement à la hausse en 2021 et davantage encore au premier semestre 2022. Sur 1 an et demi, la hausse a représenté jusqu'à **+52 % pour le diesel et +40 % pour l'essence**. Sur la fin d'année, les prix à la pompe ont légèrement décrû, contenus par les remises gouvernementales mises en place à partir d'avril et surtout par un cours du pétrole brut en baisse de 35 % entre juin et décembre.

LA RÉDUCTION DE L'ÉTALEMENT URBAIN MARQUE-T-ELLE LE PAS ?

Inscrit dans la loi climat et résilience d'août 2021, l'objectif de lutte contre l'étalement urbain et contre l'artificialisation des sols est aujourd'hui en passe d'être intégré comme l'élément clé de voute du changement à conduire en matière d'urbanisme. À cet égard, le futur Plan Local d'Urbanisme métropolitain s'annonce comme décisif, et affiche, au stade du Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) débattu fin 2021, **l'objectif de diviser par deux le rythme d'artificialisation d'ici à 2030** dans une perspective de zéro artificialisation nette en 2050.

Le rythme d'artificialisation est donc un indicateur à suivre avec attention.

L'an dernier, le point d'étape relevait la baisse continue de ce rythme sur la période 2013-2019. Les données publiées en 2022 par l'observatoire national de l'artificialisation (c'est-à-dire les surfaces artificialisées jusqu'à fin 2020), montrent un rebond important de l'artificialisation au cours de l'année 2020 au sein de l'agglomération clermontoise.

Cette donnée ne doit pas conduire hâtivement à la conclusion que les efforts sont insuffisants en matière de limitation de l'étalement urbain, car la production de programmes immobiliers est nécessairement marquée par des à-coups. En revanche, cela prouve que la vigilance en matière de sobriété foncière doit se poursuivre et s'accroître, car l'étalement urbain a été le principal responsable de l'accroissement des distances parcourues ces 50 dernières années.

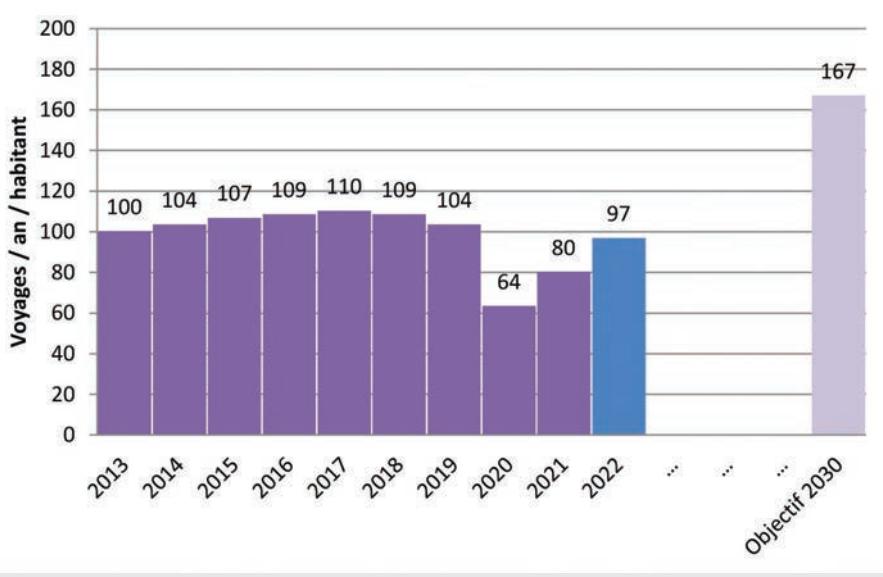
FRÉQUENTATION DU RÉSEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN : RETOUR À UNE SITUATION PRESQUE NORMALE

Le nombre de voyages effectués en transports collectifs urbain est suivi annuellement par T2C, l'exploitant du réseau. Il est ainsi possible de suivre finement l'évolution de la fréquentation des bus et tramways urbains.

En progression jusqu'en 2017, cette fréquentation a connu des baisses significatives successives avec les épisodes sociaux (« gilets jaunes » fin 2018 et début 2019 et grèves contre la réforme des retraites fin 2019).

En 2020, la fréquentation s'est effondrée (-42 % par rapport au niveau de 2017), comme partout ailleurs en France, en raison de la crise sanitaire de la Covid19 et des différents confinements, pendant lesquels l'offre de transport a également été nettement réduite.

En 2021 et 2022, la fréquentation est en phase de rétablissement, sans pour autant retrouver les niveaux connus pendant la fin des années 2010.



Clermont-Ferrand se trouve dans une situation assez comparable à celle des autres métropoles de ce point de vue, mais l'objectif 2030 de 167 voyages par an et par habitant paraît encore loin. Au-delà de l'effet des crises sociales et sanitaires des dernières années, il reste logique à ce stade de ne pas voir progresser significativement les indicateurs dans la mesure où les actions d'amélioration de l'offre de transport prévues dans le PDU ne sont pas encore entrées en phase opérationnelle. Les travaux des lignes B et C doivent démarrer en 2023 et le nouveau réseau, entièrement restructuré autour des 3 lignes fortes (ligne de tram A et lignes de bus à haut niveau de service B et C) ne sera opérationnel que fin 2025. C'est à l'horizon de 2026-2027 que devra avoir lieu l'effet de rupture.

Depuis le 4 décembre 2021, le SMTCA-AC expérimente la gratuité des transports en commun le wee-kend : les bus et tramway du réseau sont en libre accès du premier service du samedi au dernier service du dimanche. La gratuité des deux parkings-relais est également mise en œuvre les samedis et dimanche.

Les premiers retours qualitatifs issus d'observations de terrain réalisées par T2C notent une plus forte présence de familles et un retour d'opinion positif. Il n'a pas été constaté d'augmentation des incivilités ou des dégradations mais des surcharges ponctuelles ont été observées.

Dans le cadre de cette expérimentation, plusieurs dispositifs d'évaluation ont été déployés en 2022. L'ensemble de ces études devra permettre de qualifier l'impact de la gratuité sur différentes dimensions (changement de comportement vis-à-vis des transports, impact environnemental, impact social, effet sur les commerces).

LE VÉLO : UN ÉCOSYSTÈME EN PLEINE EFFERVESCE

L'image du vélo s'est considérablement transformée ces dernières années en France. Désormais considéré par tous comme une solution de mobilité crédible pour les déplacements du quotidien, de courte et de moyenne distance grâce à l'essor de l'assistance électrique, le vélo incarne une alternative permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements, mais aussi d'améliorer la santé de la population de par l'effet positif du vélo en matière de lutte contre la sédentarité et de baisse de la pollution atmosphérique.

En 2021, l'Union Sport & Cycles a montré qu'avec 2,7 millions de cycles neufs, **le vélo s'avère être le moyen de transport le plus vendu en France**, nettement devant l'automobile (1,65 millions). La croissance de ce marché est notamment tractée par le Vélo à Assistance Electrique (VAE), dont les ventes ont progressé de +28 % en 2021 par rapport à l'année précédente.



accomplice restent immenses pour espérer atteindre l'objectif national de 9 % des trajets en 2024, fixé par le « plan vélo », adopté par l'État en 2018.

L'agglomération de Clermont-Ferrand connaît elle aussi cette dynamique et la hausse de la fréquentation cyclable accompagne et encourage les importants efforts de développement faits par les collectivités en matière de réseau cyclable et de stationnement sécurisé ou de services de location courte ou longue durée (cf. fiche action 2-3 Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain).

La refonte du dispositif de suivi de la fréquentation cyclable à Clermont-Ferrand est actuellement à l'étude pour en améliorer la pertinence. Cependant, le suivi de l'usage des vélos en libre-service « C.vélo » proposés depuis 2013 par le SMTC-AC fournit un bon aperçu de la tendance.

L'année 2020 et ses confinements avaient stoppé l'élan enregistré en 2019 (nombre de trajets multiplié par 2 par rapport à l'année 2018), coïncidant avec la prise en charge du coût de l'abonnement annuel par Clermont Auvergne Métropole. Mais le recul s'est révélé assez limité (-23 % de trajets en 2020) et surtout, de courte durée, puisque la fréquentation



Chiffres clés de l'observatoire du cycle en 2021
(Source : Union Sport et Cycle – avril 2022)

D'après l'association « Vélo et Territoires », qui observe au niveau national les tendances grâce à sa Plateforme Nationale des Fréquentations (PNF), l'usage du vélo connaît une croissance soutenue depuis 2017, croissance qui s'est même accélérée en 2020 et 2021. **Fin 2021, l'association estimait la progression à +18 % par rapport à 2019 et +26 % par rapport à 2017**, chiffres très majoritairement fondés sur la pratique urbaine utilitaire.

Malgré cela la pratique en France reste en retard par rapport à d'autres pays européens : toujours selon les calculs de l'association Vélo & territoires fin 2021, **3 à 4 % des trajets en France étaient effectués à vélo**, soit un peu moins qu'en Italie, deux fois moins qu'en Allemagne ou en Belgique, et six fois moins qu'aux Pays-Bas. **Le potentiel de développement est donc indéniable** mais les efforts à

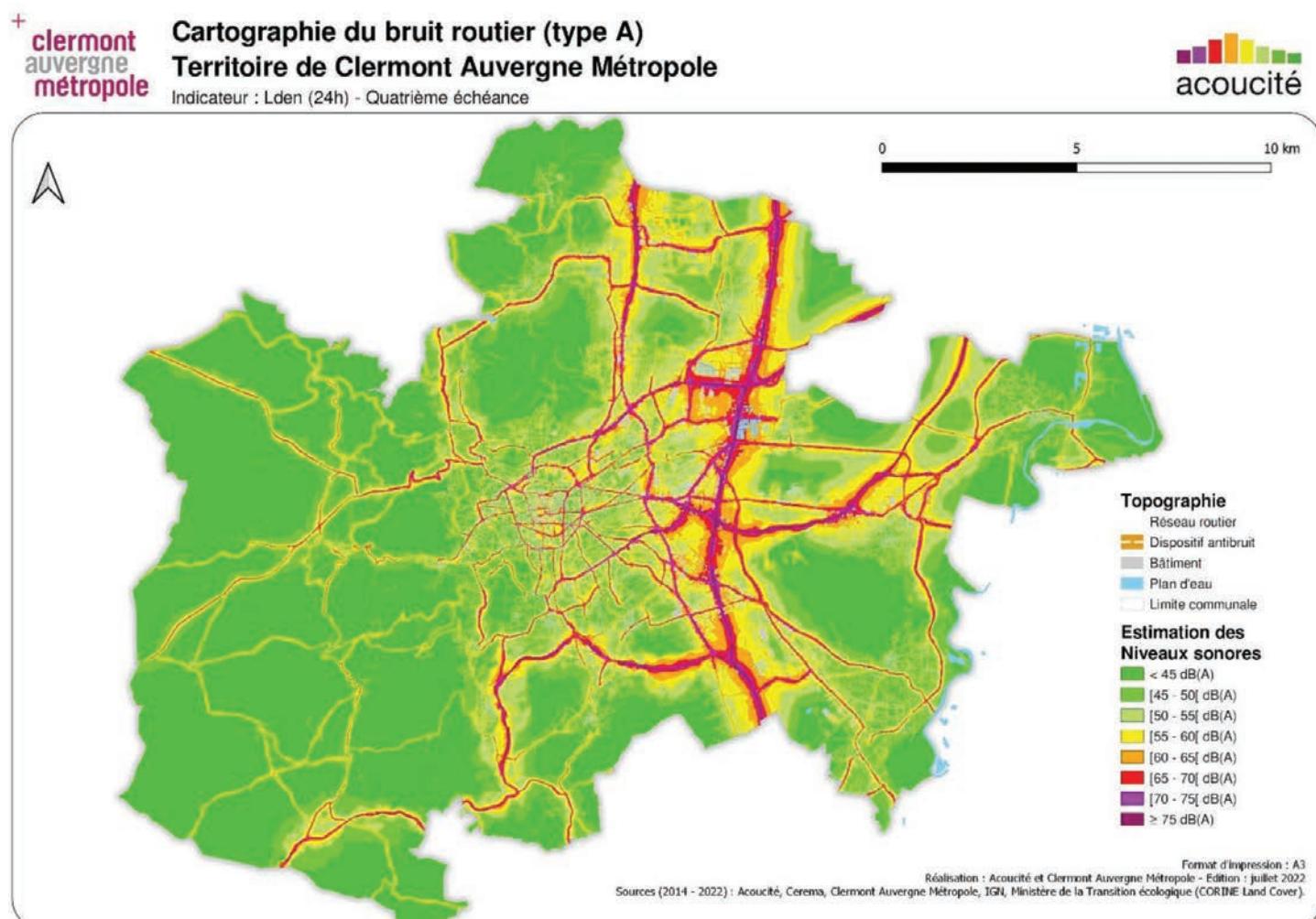


s'est rétablie dès 2021, et ce malgré un troisième confinement. En 2022, le cap du million d'utilisation a été franchi, chiffre en hausse de 42 % par rapport à 2021, témoignant non seulement de la conformité à la dynamique positive du vélo sur le plan national, mais aussi plus localement au succès de la modernisation du système (remplacement de l'ensemble des stations et des vélos) intervenu début septembre 2021.

L'année 2023 verra naître plusieurs nouveaux aménagements cyclables structurants, particulièrement attendus dans ce contexte, tant à Clermont-Ferrand que dans les autres communes de la métropole (cf. fiche action 2-3 Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain), donnant ainsi un maximum de chances à la poursuite de cette dynamique positive.

L'EXPOSITION DES POPULATIONS AU BRUIT ROUTIER MAINTENANT CONNUE GRÂCE À UNE NOUVELLE CARTE DU BRUIT STRATÉGIQUE

Conformément à la réglementation européenne, la Métropole a engagé en 2021 la réalisation d'une 4^e génération de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS). Par rapport aux précédentes, ces cartes suivent une nouvelle méthodologie harmonisée, laquelle prend mieux en compte certaines sources de bruit (deux-roues motorisés, véhicules utilitaires, véhicules électriques, trains), mais surtout introduit l'obligation d'évaluer les impacts du bruit des transports sur la santé et créé une valeur limite de 50 dB(A) pour les aéroports.



Carte du bruit routier (Source : Clermont Auvergne Métropole)

SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE - BILAN 2022

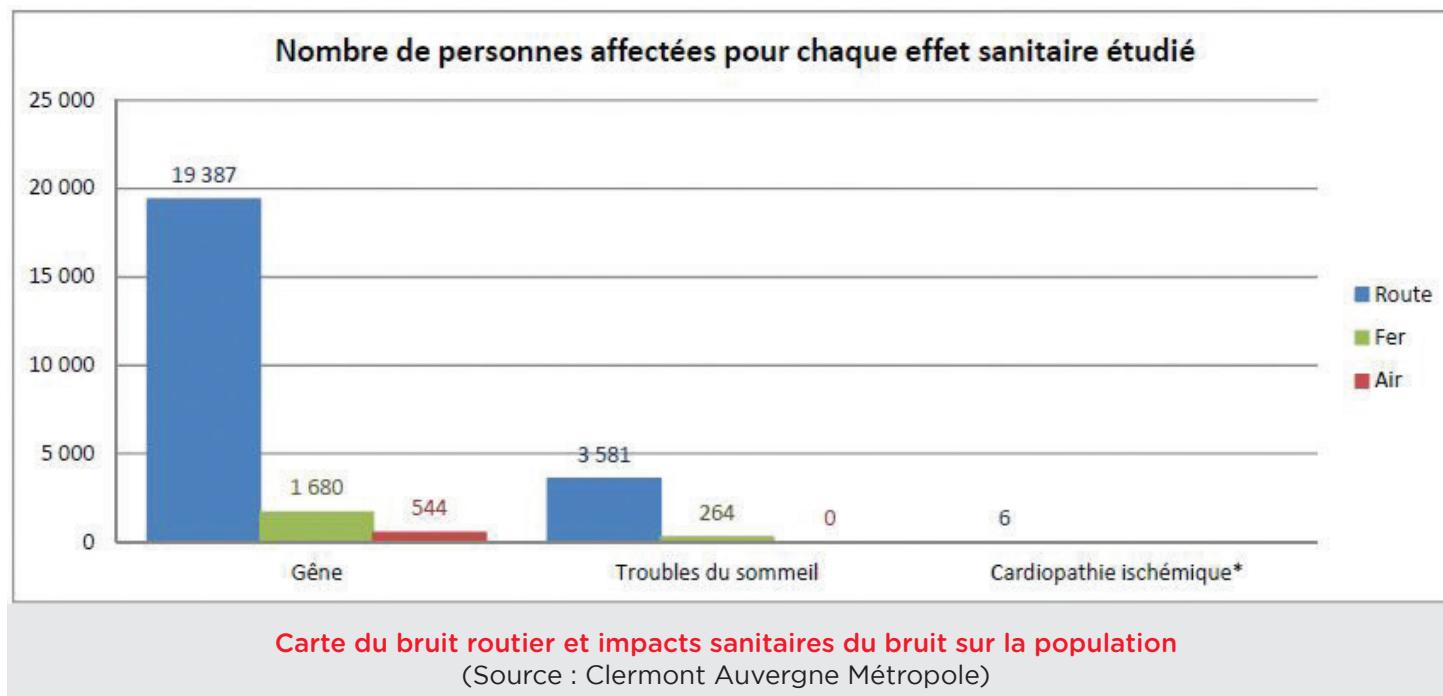
Ce travail, achevé en juin 2022, révèle que le bruit routier est la source ayant le plus d'impact en termes d'exposition de la population et des établissements sensibles (enseignement, santé). Quelques 9 350 habitants de la métropole (3,2 % de la population, répartis sur l'ensemble des communes exceptées Blanzat et Pérignat-lès-Sarliève) sont aujourd'hui encore exposés à des niveaux sonores, directement imputables au trafic routier, dépassant le seuil réglementaire fixé à 68 dB(A).

La carte correspondante permet d'identifier les zones les plus exposées et l'effet majeur induit par les axes à fort trafic lorsque ceux-ci traversent des zones habitées parfois densément peuplées.

Constat plus positif, la nuit, la population est beaucoup moins impactée : un peu plus de 500 personnes seulement sont exposées à des niveaux supérieurs ou égaux à la valeur limite attribuée en période nocturne de 62 dB(A).

La carte de bruit stratégique caractérise également les effets du bruit, notamment routier, sur la santé de la population.

Au-delà de l'aspect pollution atmosphérique, l'ambition de réduire l'ampleur du trafic automobile présente donc un autre intérêt vis-à-vis de la santé de la population via la réduction des nuisances sonores. La prochaine carte de bruit stratégique, qui doit être produite en 2027, sera l'occasion de constater si les actions du PDU mises en œuvre entre temps ont apporté des améliorations sur ce front.



PARTIE 2 : LE SUIVI DES ACTIONS

LE BAROMETRE DU PDU

		Actions évaluées (fiches en pages suivantes)		non démarré en cours opérationnel/terminé		annulé en retard		calendrier revu dans les temps
--	--	---	--	---	--	---------------------	--	-----------------------------------

Actions		Avancement	Pilote(s)
Orientation 1 - Aller vers une Métropole harmonieuse et peu énergivore			
	1-1	Réviser 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 pénétrantes	
	1-3	Création de ZFE	
	1-4	Poursuivre la transition énergétique des parcs	
	1-5	Développer le réseau de bornes électriques et engager une réflexion sur les autres énergies alternatives	
	1-6	Elaborer un schéma de logistique urbaine durable	
Orientation 2 - Offrir un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs			
	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 et des lieux intermodaux	
	2-3	Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain	
	2-4	Elaborer et mettre en œuvre un plan piéton	
	2-5	Développer une stratégie de stationnement au service d'un report modal et de l'attractivité des centralités	
Orientation 3 - Transmettre et promouvoir la mobilité durable			
	3-1	Faire des plans de mobilité un instrument majeur de 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	
	3-4	Proposer des terrains d'expérimentation pour la recherche et l'innovation	
Orientation 4 - Décliner l'offre de mobilité selon les territoires, les personnes et les modes de vie			
	4-1	Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes	
	4-2	Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires régionales	
	4-3	Réorganiser l'offre interurbaine routière autour de l'offre ferroviaire régionale et de nouveaux axes routiers express vers les pôles de vie	
	4-4	Rendre accessible la chaîne de déplacement à l'intérieur du ressort territorial	
Orientation 5 - Fluidifier la mobilité et la multimodalité			
	5-1	Déployer un nouveau système billettique moderne, évolutif et interopérable	
	5-2	Améliorer et développer l'information multimodale	
	5-3	Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et la coordination des horaires	
Orientation 6 - Assurer la mise en œuvre et le suivi du PDU			
	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 partenaires et des citoyens pendant la mise en œuvre du PDU	

LES FICHES D'ÉVALUATION DES ACTIONS

Le suivi/évaluation des actions prend la forme d'une fiche par action :

Partenaires impliqués.

Numéro et nom de l'action.

Résumé de l'action telle que prévue dans le PDU.

Respect du calendrier prévu (vert = dans les temps, orange = calendrier revu, rouge = en retard).

Résumé des étapes marquantes, principaux résultats. Un code couleur synthétise l'état d'avancement pour une lecture en un coup d'œil.

Évaluation qualitative : cette partie détaille, précise et explique les principaux constats listés dans le tableau qui précède.

POUR LA SUITE...

- Ouverture de la boutique en ligne sur le site T2C mi 2023 : achat carte Oùra, rechargeement carte Oùra et paiement des amendes.
- Étude de la mise en place d'un système de fidélisation pour des usagers détenteurs d'un abonnement (Oùra ou Mede Pass encore valide). Il pourrait s'agir de permettre de convertir des validations billettiques en avantages de manière à récompenser les pratiques régulières de mobilité durable.
- Moderisation des outils mobiles : la future application de mobilité permettra notamment la recherche de titres multimodaux et effectuer les achats correspondants (titres de transports, location C'vèle, ...)
- Poursuite des développements de services en ligne, en intégrant notamment les parcours accessibles PMR dans la cartographie, ou bien le calcul des émissions de CO₂, voire des émissions polluantes (oxydes d'azote, particules fines) selon les modes de transport.
- Entrée en vigueur de la nouvelle gamme tarifaire et poursuite du travail en vue d'un conventionnement permettant de créer des nouveaux titres intermodaux.

Évaluation qualitative : cette partie détaille, précise et explique les principaux constats listés dans le tableau qui précède.

Éléments financiers : coûts, dépenses réalisées.

Indicateurs de suivi ou de résultat.

Les 7 fiches élaborées dans le point d'étape 2021 ont été reprises et actualisées. À celles-ci s'ajoutent 9 nouvelles fiches élaborées à l'issue de l'année 2022 et portant sur d'autres actions, ce qui permet aujourd'hui de disposer d'éléments de bilan et d'évaluation sur les deux tiers du programme.

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

Partant d'un réseau de voirie à caractère très routier et propice à la vitesse, le PDU prévoit une révision du schéma de voirie orientée vers une réduction du trafic automobile et la baisse de la vitesse de circulation, de façon à faire de la place pour les autres modes de déplacement (transports en commun, marche à pied, vélo) et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes. La recherche d'un équilibre territorial est nécessaire de façon à permettre le contournement de la zone dense et apaiser les centres urbains, ce qui suppose d'étudier les effets possibles de certains projets routiers inscrits au SCOT. Après une phase d'étude, ces mesures doivent être mises en œuvre entre 2022 et 2030.

SUIVI DES RÉALISATIONS

Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
● non démarré ● en cours ● opérationnel/terminé		
a Étudier les implications d'une délégation de la compétence police et circulation et du stationnement à Clermont Auvergne Métropole au service des groupes de travail d'élus	≤ 2022	Étude d'impact finalement non lancée. Compétences police de circulation et de stationnement conservées au niveau communal.
b Étudier la mise en œuvre d'un nouveau schéma de voirie répondant aux objectifs de maîtriser la place de la voiture en ville	≤ 2022	2020-2022 : élaboration d'une stratégie du schéma de circulation métropolitain. Schéma cible validé en mai 2022. Principe de mise en œuvre (par opportunités selon les projets d'aménagements) à valider début 2023. Étude des contournements potentiels et des plans de circulation des « quartiers » à conduire par les communes par la suite.
c Mettre en œuvre le nouveau schéma de circulation	2022-2030	2021 : en anticipation du schéma de voirie, la ville de Clermont-Ferrand est devenue ville à 30 km/h (à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50). 2023-2027 : mise en œuvre du schéma de circulation, selon les opportunités des autres projets d'aménagement sur la métropole.
d Poursuivre les études des maillages routiers complémentaires inscrits au SCOT	2022-2030	2020 : abandon du projet de 2 ^d pont sur l'Allier à Cournon-d'Auvergne annoncé par le Président du Département du Puy-de-Dôme 2022 : lancement d'une étude d'opportunité globale pour les mobilités pour la desserte nord-est de l'agglomération (Ladoux-Montels-Gerzat-Les Vergnes)
e Étudier l'opportunité des autres projets	2022-2030	2021 : étude du Département sur les effets potentiels d'un nouveau semi-diffuseur au niveau du raccordement A711-A89 avant la barrière de péage des Martres d'Artière. 2021 : étude d'aménagement du rond-point de Pérignat (réalisation APRR) 2022 : démarrage d'une étude d'opportunité concernant le demi-échangeur du Puy de Crouel (confiée à APRR)

ÉVALUATION/CONSTATS

Un schéma de circulation pour la métropole clermontoise

Les compétences de police de la circulation et stationnement sont à ce jour restées au niveau communal, toutefois, Clermont Auvergne Métropole a lancé au printemps 2020 une étude stratégique comprenant la révision du schéma de voirie, la définition d'un schéma global de circulation et d'une stratégie de stationnement. Étant donné l'avancement en parallèle du projet InspiRe (cf. fiche action 4-1 *Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*), cette étude devait également prendre en compte les incidences et les nécessités liées à la création de deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Le groupement retenu (EXPLAIN pour le volet circulation, et SARECO pour le volet stationnement) a produit un diagnostic au 1^{er} semestre 2021. Les constats, fragilisés en raison de la crise COVID et des profondes modifications de comportements qui l'ont accompagnée, ont du être confortés par des investigations complémentaires. La phase de définition des enjeux a néanmoins pu être lancée en juin 2021, suivie début 2022 de la définition de scénarios. La démarche a abouti à la validation en mai 2022 d'un schéma de circulation multimodal cible.

La stratégie retenue se base sur les principes suivants :

- la conservation d'axes structurants du cœur de la métropole sur lesquels les voitures sont dirigées vers les parkings en ouvrage et les parkings relais ;
- a contrario, la traversée en voiture du centre métropolitain et le transit à travers certains quartiers seront rendus plus difficiles voire impossibles, de façon à restituer des quartiers apaisés, toujours accessibles aux riverains (trafic local) ou aux livreurs et usagers des parkings (trafic de destination). Ceci sera rendu possible par un système de circulation en « boucles » et par l'intégration des modes alternatifs (modes actifs, transports en commun) qui bénéficieront, eux, de la possibilité de transiter d'un quartier à un autre par un chemin direct et sécurisé.

Socle de la démarche d'étude, les orientations inscrites dans le PDU

sont respectées dans l'ensemble puisque le schéma prévoit :

- la fermeture au transit de 2 axes de l'hyper-centre accueillant le plus de trafic : l'axe avenue Blatin
- Boulevard Carnot deviendra une Zone à Trafic Limité (ZTL) réservée aux transports en commun au sein de laquelle seuls les ayants-droits auront également l'autorisation de circuler ; la place Delille sera réaménagée en interdisant le transit Nord-Sud (sauf bus et modes actifs).
- la mise à deux fois une voie de tous les axes structurants du centre-ville.

Après un débat quant aux modalités d'application, il a été choisi de mettre en œuvre le schéma de circulation multimodal au gré des opportunités des projets d'aménagements qui seront réalisés sur la période 2023-2027 et selon la volonté des communes (demeurées compétentes en matière de police de la circulation). Ce principe doit être décliné en phasage, dont la validation doit intervenir en janvier 2023. Il est d'ores et déjà à noter des évolutions du schéma cible pour permettre l'intégration d'aménagements souhaités pour le futur réseau de bus 2025 (cf. fiche 4-1 *Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*). Par exemple l'intégration d'un couloir bus sur la rue Anatole France ne permettra pas la mise à double sens de cet axe prévue dans le schéma cible. Pour autant, l'espace sera restitué à un usage alternatif à la voiture individuelle ce qui ne dénature pas la philosophie d'ensemble.

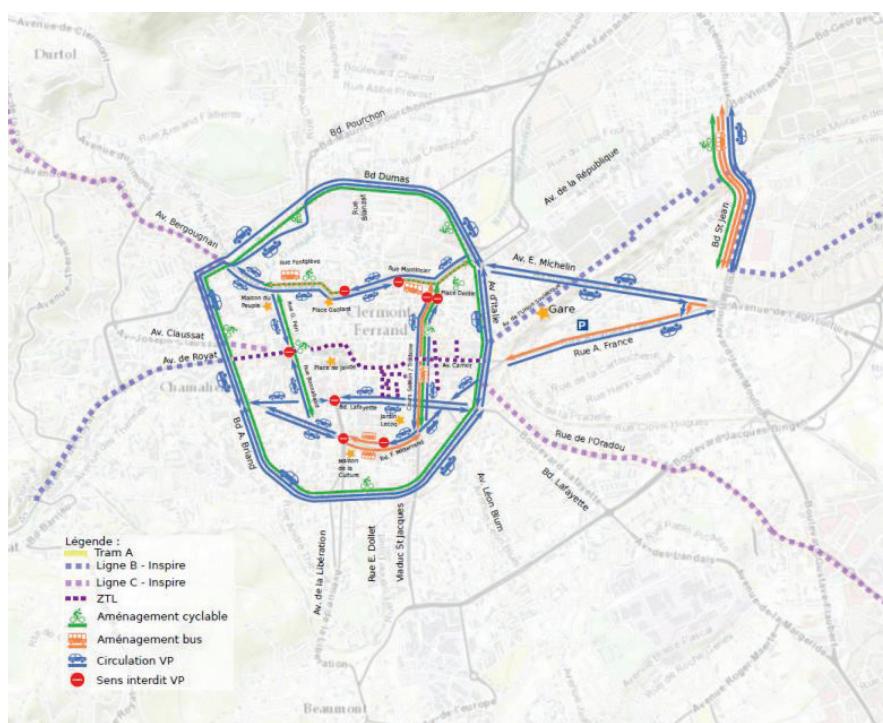


Schéma de circulation multimodal cible
(source : Clermont Auvergne Métropole – février 2023)

À ce jour cependant, la stratégie ne trouve une déclinaison opérationnelle que sur la ville de Clermont-Ferrand via le schéma de circulation cible. Chaque commune a donc la responsabilité de prendre le relai en étudiant son plan de circulation et en choisissant d'appliquer ou non le concept de « quartiers apaisés » à son territoire. Les communes ont à définir les modalités d'application au travers de plans de circulations locaux, ainsi que les formes éventuelles de la concertation associée. Sur ces phases, l'intervention de la Métropole (et du prestataire intervenu pour la définition de la stratégie) n'est aujourd'hui plus envisagée.

De son côté, sans attendre le nouveau plan de circulation, le Maire de Clermont-Ferrand a instauré le 1^{er} décembre 2021 une baisse des vitesses autorisées grâce à la généralisation de la limitation

à 30 km/h dans toute la ville à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50. Dans le secteur Est de la ville, la 1^{ère} réalisation visible liée au nouveau plan de circulation devrait être la mise à deux fois une voie en 2023 des avenues d'Italie et Edouard Michelin, et de la rue Anatole France.

Des projets routiers dont les objectifs sont ré-interrogés

Le plan d'actions du PDU avait posé le principe de poursuivre les études concernant certains projets d'aménagements routiers inscrits au SCOT et relativement anciens pour certains, de façon à statuer sur la pertinence dans le contexte d'aujourd'hui.

Liaison Urbaine Sud-Ouest (LUSO)	Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage lancée en 2016 (réflexion en phase amont) a conclu à l'absence d'intérêt d'une liaison limitée au tronçon Place Henri Dunant - Beaumont, et a contrario, à un fort enjeu de conservation de la trame verte de ce secteur. Pas de nouveaux développements depuis.
Déviation de Gerzat	Ré-étudiée sous la forme d'une étude d'opportunité globale de la desserte nord-est de l'agglomération (Ladoux - Montels - Gerzat - Les Vergnes), toutes formes de mobilités incluses qui doit aboutir en 2023 à un plan guide additionné de fiches actions. À ce stade, les phases enjeux, attentes ont été réalisées et des pistes d'action ont été esquissées en lien avec les élus et acteurs concernés. Le travail doit se poursuivre par la définition et la validation d'une stratégie.
Second pont sur l'Allier à Cournon-d'Auvergne	Depuis l'annonce d'abandon du projet faite par le Président du Département du Puy-de-Dôme le 1 ^{er} décembre 2020, le département étudie d'autres solutions visant à contribuer au report modal et au développement de solutions alternatives de mobilités pour le territoire du billomois en particulier. <ul style="list-style-type: none"> La possibilité de créer un accès à l'A711 en direction de Clermont-Ferrand depuis le nord de Pont-du-Château via la D6 (donc directement en zone gratuite) a été étudiée en 2021. La modélisation des effets sur le trafic effectuée grâce au modèle multimodal de trafic du SMTC-AC a mis en évidence l'absence d'effet positif tant vis-à-vis de la saturation routière du Pont de Cournon qu'en matière de report modal. Cet aménagement ne bénéficierait réellement qu'aux habitants du secteur nord de Pont-du-Château, et plus marginalement aux pendulaires provenant des communes du val d'Allier situées plus au nord (Les Martres d'Artière, Jozé, Maringues...), inscrits dans des modes de déplacements motorisés et largement autosolistes. Fin 2022, le Département a annoncé le démarrage d'une étude de faisabilité d'un transport entre Billom et Vertaizon (en rabattement vers la gare SNCF en particulier). Cette étude, d'une durée de 6 mois, doit conduire à définir les besoins en déplacements du territoire, élaborer différents scénarii possibles pour une ligne de transport, et étudier l'opportunité de la création d'un tiers-lieu en gare de Vertaizon.

D'autres projets routiers, non inscrits au SCOT, devaient également faire l'objet d'une analyse de leur opportunité.

Liens entre autoroute A71-A75 et pénétrantes de la métropole	<ul style="list-style-type: none"> APRR a achevé en septembre 2021 une étude sur l'aménagement du giratoire de Pérignat-les-Sarliève proposant un scénario d'aménagement à moindre coût permettant de résoudre les problèmes de congestions et de sécurité pressentis à moyen terme, notamment les risques de remontées de files sur l'A75 au niveau du diffuseur n°2. Une étude pré-opérationnelle concernant l'accès à la Grande Halle est en cours (co-maîtrise d'ouvrage Région/Clermont Auvergne Métropole) et porte sur les accès routiers, le stationnement, et l'interconnexion avec la future ligne de bus à haut niveau de service autour de cet équipement majeur.
---	---

POUR LA SUITE...

- Exploiter les premières opportunités d'aménagements pour commencer à mettre en œuvre le schéma cible de circulation à Clermont-Ferrand :** le démarrage de chantiers d'aménagement d'espaces publics, pour le schéma directeur cyclable, pour la restructuration du réseau de bus et la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service (projet InspiRe) vont permettre d'appliquer dès 2023 certaines modifications du schéma de circulation cible prévues dans la stratégie :
 - o avenue d'Italie, boulevards sud, avenue Edouard Michelin (pour partie), boulevard Lafayette : mise à double-sens avec création d'une piste cyclable bidirectionnelle ;
 - o Traversée Est-Ouest de la rue Blatin jusqu'à l'avenue Carnot : mise en place de la circulation réservée aux ayants-droits dans le cadre du chantier des lignes de bus à haut niveau de service ;
 - o Boulevard François Mitterrand : fermeture à la circulation de transit (voie réservée bus) ;
 - o Cours Sablon et boulevard Trudaine : intégration de couloirs bus bidirectionnels.
 La deuxième vague d'opportunités couvrira la période fin 2023 à fin 2025. Elle devrait concerter la place Delille (pour apaiser l'axe nord-sud Trudaine-Sablon), la rue Lafayette (poursuite de la mise à double sens), et le boulevard Ambroise Brugière (intégration de sites propres bus et de pistes cyclables bidirectionnelles).
- Encourager les études de circulation sur les autres communes :** plusieurs communes ont annoncé le lancement d'études de leur plan de circulation (Royat, Cournon-d'Auvergne), ou bien sont engagées dans des réflexions sur ce sujet via des opérations particulières (Coeur de Ville à Beaumont) qui pourront étudier la pertinence d'intégrer les concepts de quartiers apaisés et les méthodes de type boucles de circulation qui favorisent les modes alternatifs à la voiture.
- Achever la tranche ferme de l'étude de la desserte nord-est (Gerzat) et aboutir à un plan d'action partagé et porté par les acteurs concernés :** la finalisation de la phase 1 de l'étude et les arbitrages en vue de la définition de la stratégie retenue sont prévus en 2023.
- Statuer sur les aménagements proposés au rond-point de Pérignat-Lès-Sarlièves :** une partie des travaux proposés à l'issue de l'étude faite par APRR doit être réalisée dès 2023 par le Département mais le restant de l'aménagement reste en discussion et nécessite un accord sur le devenir du foncier entre les partenaires.
- Réaliser l'étude de l'échangeur de Crouël :** à l'heure actuelle, cet échangeur est incomplet et ne permet pas, par exemple, d'accéder à un futur parking relai envisagé sur le site du centre routier du Brézet pour les usagers de l'A75 dans le sens Paris -> Clermont. Une convention entre la Métropole et APRR doit être établie pour permettre le lancement d'une étude de faisabilité. La question du devenir du foncier entre l'État et la collectivité doit être réglée pour y parvenir.



COÛTS

+ clermont
auvergne
métropole

275 000 € d'études pour la stratégie de circulation/stationnement (étude conjointe avec celle de l'action 2-5)



INDICATEURS

Longueur (en kilomètres) des voies classées en zone 30 au sein de la ville de Clermont-Ferrand

	Kilomètres de voirie limités à 30 km/h	Part correspondante dans l'ensemble de la voirie
Jusqu'au 30-11-21	85 km	20 %
Depuis le 01-01-21 (passage en « ville à 30 km/h »)	345 km	80 %

ACTION 1-3 CRÉER DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

Courantes ailleurs en Europe, mais encore peu répandues en France, les Zones à Faibles Emissions mobilité (ZFE-m) sont des dispositifs destinés à lutter contre la pollution atmosphérique en restreignant l'accès aux véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre. L'agglomération clermontoise fait partie des 15 territoires qui se sont engagés, par la signature d'une charte avec l'Etat en 2018, à déployer une première ZFE-m sur leur territoire. Au-delà de la préparation, la mise en place puis l'évaluation d'une première ZFE-m dans l'agglomération, cette action comprend un travail pédagogique sur le thème des bénéfices d'une ville moins contrainte par la voiture, au travers de l'organisation de journées sans voiture.

SUIVI DES RÉALISATIONS



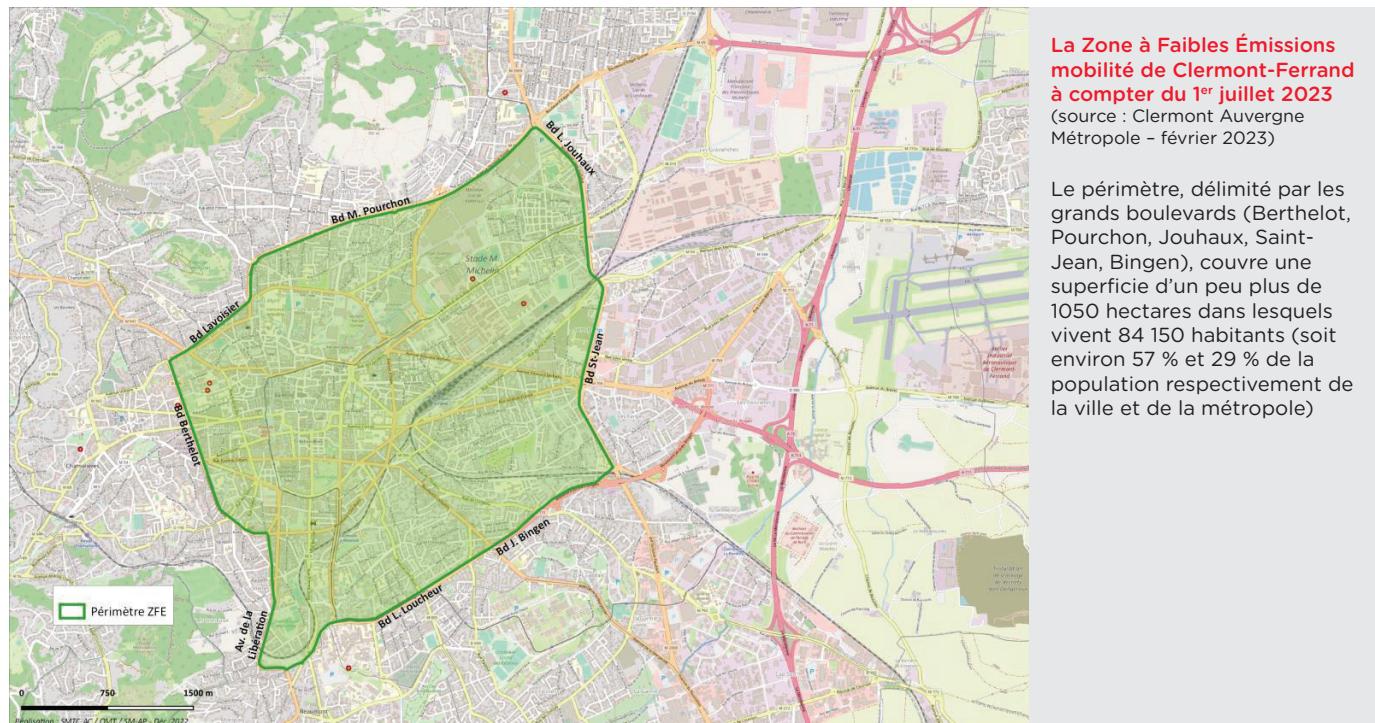
	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a 	≤ 2020	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : démarrage de l'étude de faisabilité sous maîtrise d'ouvrage Clermont Auvergne Métropole - 2021 : loi climat et résilience, introduisant une obligation de ZFE-m sur l'agglomération avant le 1^{er} janvier 2025 couvrant 50 % de la population de la métropole. - 2022 : finalisation de l'étude de faisabilité, puis adoption d'un scénario de déploiement progressif entre 2023 et 2027 par délibération du 30 septembre 2022.
b 	≤ 2020	<ul style="list-style-type: none"> - 2020-2021 : premières éditions de « Libre comme l'R », une journée sans voiture dans l'hyper-centre de Clermont-Ferrand, un dimanche du mois de septembre. - 2022 : la journée sans voiture a lieu pour la première fois un samedi. Évènement renommé « J'inspire à Clermont ». - 2022 : expérimentation de deux « rues scolaires » depuis le 14 novembre 2022 (écoles maternelles E. Herriot et A. Briand).
c 	2020-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2018 : engagement de principe de créer une ZFE à Clermont-Ferrand signé par le Maire, Olivier Bianchi. - 2022 : adoption en conseil métropolitain d'un scénario de déploiement (septembre), prévoyant l'entrée en vigueur d'une ZFE-m au 1^{er} juillet 2023 (interdiction uniquement des poids lourds et des véhicules utilitaires légers « NC » selon la nomenclature Crit'Air).
d 	2020-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : réalisation d'une première modélisation des effets de la ZFE par ATMO et le CEREMA (évaluation ex-ante) - 2022 : reprise de l'évaluation pour tenir compte des évolutions du scénario de déploiement
e 	2020-2025	
f 	2020-2030	

ÉVALUATION/CONSTATS

Dernière ligne droite pour le projet de Zone à Faibles Emissions mobilité à Clermont-Ferrand

En 2018, le Maire de Clermont-Ferrand et Président de la Métropole, Olivier Bianchi, prend l'engagement de principe de créer une ZFE-m à Clermont-Ferrand. L'étude de faisabilité est lancée en 2020 sous la maîtrise d'ouvrage de Clermont Auvergne Métropole. Sa réalisation incombe à ATMO Auvergne Rhône-Alpes assisté du CEREMA.

Le calendrier initialement prévu (création de la ZFE-m fin 2021-début 2022) a été bousculé par



Le dispositif sera progressif : à son entrée en vigueur, seuls les poids lourds (PL) et véhicules utilitaires légers (VUL) qui relèvent de la catégorie « non classé » (NC) seront interdits de circulation dans le périmètre. En 2027, les PL et VUL dotés des vignettes Crit'Air 5 et 4 rejoindront la liste des véhicules bannis de la zone. À ce stade, il n'est pas envisagé d'inclure les véhicules légers des particuliers dans les restrictions.

Si le périmètre initial ne comprend qu'une partie de la ville de Clermont-Ferrand, les dispositions de la Loi Climat et Résilience de 2021 imposeront une extension de la zone, au plus tard le 1^{er} janvier 2025, à des territoires contigus de façon à couvrir, sans discontinuité, au moins 50 % de la population de la Métropole. Des échanges avec les autres communes de la Métropole susceptibles d'intégrer la ZFE-m sont donc à mener.

la préparation puis l'adoption de la Loi Climat et Résilience, venue mi-2021 modifier le dispositif juridique existant en étendant l'obligation de création de ZFE-m à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, concernées ou non par un dépassement des seuils réglementaires en matière de qualité de l'air, et en imposant que ces ZFE-m couvrent au moins 50 % de la population de ces agglomérations.

Après une phase d'ajustement de la stratégie de déploiement, le conseil métropolitain a adopté le 30 septembre 2022 une délibération-cadre posant les grands principes de la future ZFE-m Clermontoise.

Pour accompagner le déploiement du dispositif, Clermont Auvergne Métropole lancera, début 2023, une concertation volontaire avec les acteurs économiques (CCI, CMA). Elle sera complétée par une phase de consultation, réglementaire cette fois, pour recueillir l'avis des Personnes Publiques Associées avant la fin du premier semestre 2023.

Un dispositif de contrôle est nécessaire pour faire respecter les conditions de circulation dans la ZFE-m. Il sera conduit dans une optique de pédagogie dans un premier temps. Par la suite, les forces de l'ordre seront amenées à sanctionner les infractions par des contraventions de troisième classe pour les VUL ou de quatrième classe pour les PL.

Les effets attendus de la ZFE ont été modélisés par ATMO Auvergne Rhône Alpes. Schématiquement, les bénéfices en termes de qualité de l'air sont proportionnels à la taille de la zone et aux catégories de véhicules interdits. Si le trafic au sein de la ZFE-m qui entrera en vigueur en juillet 2023 compte pour environ 10 % des kilomètres parcourus sur la métropole (tous véhicules confondus), l'interdiction étant limitée aux PL et VUL soit une faible fraction du parc automobile roulant, les gains d'émissions attendus à horizon 2026 sont très faibles (baisse des émissions de l'ordre de 1 % pour les oxydes d'azote comme pour les particules fines). Cette estimation ex-ante devra être confortée par l'évaluation réglementaire et sanitaire des effets de la ZFE-m au bout de 3 ans.

À Clermont-Ferrand, faire l'expérience d'un espace public sans voiture : « Journée sans voiture » et « Rues scolaires »

Dispositif de sensibilisation et de démonstration, les opérations journées sans voiture ont lieu une fois par an à Clermont-Ferrand depuis 2020. Après deux années (2020 et 2021) au cours desquelles la manifestation s'est tenue un dimanche du mois septembre, la ville de Clermont-Ferrand a pour la première fois testé l'expérience un jour ouvré, le samedi 29 octobre 2022. Connue en 2020-2021 sous l'appellation « Libre comme l'R », l'opération a été renommée « j'inspire à Clermont » en 2022 et s'est tenue sur un périmètre plus étendu. Sa programmation évènementielle a été également nettement enrichie.

Plus récemment, la ville a également lancé une expérimentation du dispositif « Rues scolaires » qui consiste à fermer à la circulation automobile certaines voies à proximité des écoles à des horaires coïncidant avec les entrées et sorties des élèves (*cf. fiche action 2-4 Elaborer et mettre en œuvre un plan piéton*).

POUR LA SUITE...

- Déployer la ZFE** : mener la concertation prévue 2023, puis à partir de juillet 2023, mettre en place les interdictions prévues pour les Véhicules Utilitaires Légers (VUL) et les Poids Lourds (PL) « non classés » au sein d'un premier périmètre de ZFE.
- Installer une gouvernance élargie dans la perspective de l'élargissement du périmètre de la ZFE à horizon 2025** : les discussions à mener devront prendre en compte le fait que le périmètre de la ZFE doit être d'un seul tenant et qu'il est souhaitable de prévoir des axes de contournement. Les incidences du nouveau plan de circulation entreront également en ligne de compte (*cf. action 1-1 du PDU*). La modélisation des effets prévisibles sera à revoir en conséquence.
- Assurer une veille juridique permettant d'anticiper les modifications réglementaires** : l'Union Européenne prévoit d'abaisser ses seuils limites d'exposition pour les oxydes d'azote et les particules fines, ce qui entraînera le passage en contentieux air de la Métropole de Clermont-Ferrand. Cette situation pourrait remettre en cause à terme le calendrier de déploiement et les catégories de véhicules concernées par la ZFE (notamment les VL).
- Organiser des journées sans voiture plus régulières et décentralisées**, utilisées en accompagnement des projets de requalification des espaces publics.



COÛTS

+
clermont
auvergne
métropole

90 000 € d'études pour la création de la ZFE

INDICATEURS

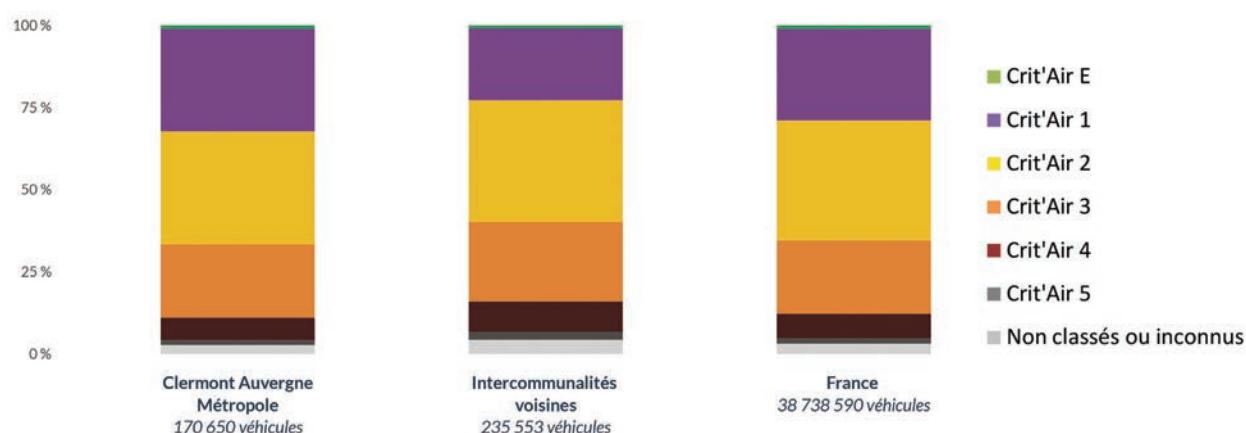
Évolution de la taille de la ZFE / « population couverte »

À partir de juillet 2023	
Taille de la ZFE (en hectares)	1068
Nombre de communes concernées	1
Part de la population métropolitaine résidant à l'intérieur	29 %
Catégories de véhicules interdites	Poids lourds (PL) : non classés (NC) Véhicules Utilitaires Légers (VUL) : non classés (NC)

Évolution de la composition du parc roulant dans le territoire métropolitain

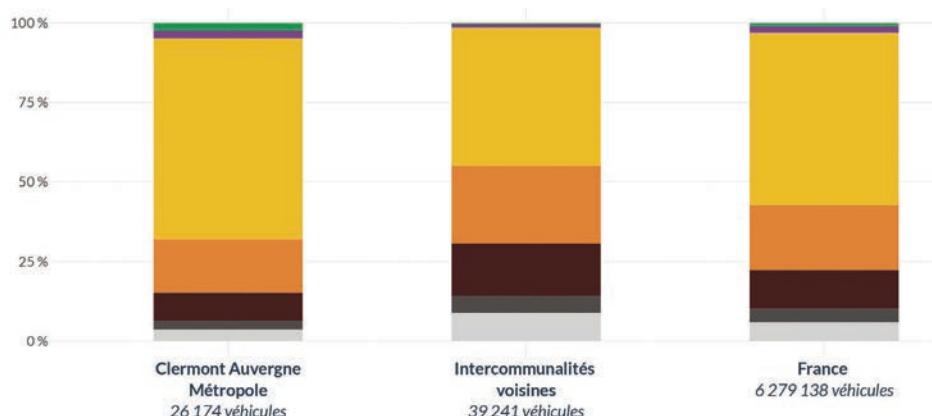
Véhicules particuliers par vignette Crit'Air

ZFE à venir



Véhicules utilitaires légers par vignette Crit'Air

ZFE à venir



Les intercommunalités voisines sont celles situées à moins de 20 kilomètres de l'EPCI sélectionné [❶](#)

Source : RSVERO, 2022, SDES

Orientation 1 - Aller vers une métropole harmonieuse et peu énergivore

Dans le cadre du dispositif d'évaluation de la ZFE, une étude des plaques minéralogique sera réalisée tous les 3 ans pour suivre l'évolution du parc automobile circulant dans la ZFE. Des données collectées au niveau national permettent d'ores et déjà d'avoir une estimation de la répartition locale du parc roulant pour chaque catégorie de vignette Crit'Air pour les véhicules des particuliers (VP) et les véhicules utilitaires légers (VUL). Tant pour les utilitaires que pour les véhicules particuliers, le parc roulant de la Métropole se révèle globalement un peu mieux classé que la moyenne nationale.

ACTION 1-4 POURSUIVRE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DES PARCS

Fortement liée à l'action 1.3, qui prévoit quant à elle, la mise en place de restrictions progressives de circulation pour les véhicules les plus polluants dans certains secteurs à définir (Zones de Faibles Emissions), cette action du PDU encourage le renouvellement des flottes de véhicules détenues par les collectivités et les opérateurs de transport public et privés afin que celles-ci migrent plus rapidement vers des énergies moins polluantes et décarbonnées. En 2019, à l'approbation du PDU, la conversion du parc de véhicules des transports urbains (SMTC-AC) était déjà amorcée au travers de la création dès 2006 de la ligne de tramway (électrique), puis de l'incorporation dans le parc de bus de véhicules roulant au Gaz Naturel pour Véhicules (en 2019, ils représentaient déjà 1/3 du parc).

La loi de transition énergétique pour la croissance verte et ses décrets d'application imposent une accélération du verdissement des flottes (100 % d'achat de véhicules propres dès 2025 pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants). Dans le même temps, les décrets d'application ont précisé la nomenclature des motorisations considérées comme « à faibles émissions ». Le GNV, en particulier, n'est considéré comme « propre » que si l'approvisionnement est garanti en « bio-GNV » via des certificats d'origine.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a 	≤ 2025	<p>Parc de Clermont Auvergne Métropole :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2020 : acquisition de 2 véhicules techniques polyvalents électriques (type « Goupil ») - 2020 : pour les véhicules légers, nouveau marché (en LLD) mis en place avec 24 voitures électriques et 1 véhicule hydrogène (sur 119 voitures). - 2021 : à l'automne, lancement d'une étude de « verdissement » pour les véhicules techniques. - 2022 : lancement d'une expérimentation des carburants alternatifs à faibles émissions (carburant B100) pour quelques véhicules du parc technique <p>Parc de la Région Auvergne Rhône Alpes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2020 : adoption d'une feuille de route « hydrogène » ; introduction d'un principe d'inclusion systématique d'une variante énergies alternatives (et exclusion des diesel Euro5) pour les nouveaux marchés « cars Région ». - 2021 : la Région est retenue dans le cadre de l'expérimentation nationale des trains bi-mode (électrique/hydrogène) pour 3 trains à partir de 2026 sur l'étoile ferroviaire clermontoise. - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * depuis le printemps, 1 véhicule parmi les 4 utilisés pour exploiter la ligne P33 « Saint-Saturnin - Le Crest - Clermont-Ferrand » fonctionne au GNV et assure 22 % des km de la ligne * la Région est lauréate de l'appel à projet de ZEV 2 de l'ADEME pour un projet d'acquisition de 50 cars fonctionnant à l'hydrogène. * Commande de véhicules 100 % électriques pour compléter la flotte de véhicules de service sur le site de Clermont-Ferrand.
b 	≤ 2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : réception des derniers véhicules diesel. Fin des achats d'autobus diesel. - 2020-2021 : acquisition de 26 bus standard GNV - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * marché d'acquisition d'une flotte de 40 autobus articulés électriques et de 14 stations de recharge dans le cadre du projet InspiRe (livraison en 2025) ; * nouveau marché d'approvisionnement carburant de T2C : impose 20 % en GNV garanti renouvelable depuis juillet (certificats de provenance), conformément à la réglementation actuelle.
c 	≤ 2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : acquisition d'une première benne à ordures ménagères GNV par Clermont Auvergne Métropole (sur un total de 23 bennes appartenant à la Métropole). Programme de transition de la flotte en cours de définition dans le cadre de l'étude de verdissement de la flotte technique (cf. a. ci-dessus)
d 	≤ 2025	

ÉVALUATION/CONSTATS

L'ouverture en avril 2021 d'une station GNV au Puy Long, construite sous l'impulsion de Clermont Auvergne Métropole (la Métropole a notamment mis à disposition le foncier et activé le dispositif d'aide GNVolontair proposé par l'ADEME, la Région et GrDF) et d'une station hydrogène aux Gravanches dans le cadre du projet « Zéro Emission Valley » a lancé une dynamique de transition des parcs au sein d'un certain nombre de transporteurs publics et privés. Le SMTCA dispose par ailleurs de sa propre station GNV sur le site de son dépôt de bus de La Pardieu.

Depuis 2020, le renouvellement des marchés publics de transports interurbains (lignes régulières) régionaux intègre obligatoirement la possibilité pour les candidats de présenter une variante GNV. Cette clause est activée dans chaque nouveau marché depuis 2021 pour les lignes « Car Région » circulant dans le Puy-de-Dôme. Première ligne à bénéficier de cette clause suite à un marché lancé en 2021, la ligne P33 « Saint-Saturnin - Le Crest - Clermont-Ferrand » voit circuler, depuis le printemps 2022, 1 véhicule fonctionnant au GNV (sur 4 autocars nécessaires au total à l'exploitation de la ligne). Cet autocar motorisé au GNV est utilisé 175j/an et réalise 1 aller et 2 retours quotidiens, représentant 22 % des kilomètres de la ligne. La Région continue à ouvrir systématiquement les nouveaux marchés aux motorisations alternatives sans toutefois imposer le changement d'énergie aux candidats : un bonus important est accordé pour les offres comprenant une variante GNV avec un approvisionnement 100 % renouvelable garanti (« bio-GNV »). Malgré cela, les marchés ouverts en 2022 dans le cadre de la reprise des lignes TER autocar dans le système « Car Région » n'ont pas permis de retenir des offres contenant des motorisations alternatives au diesel, en raison de la hausse très importante des prix d'usage du GNV en 2022 (+0,50 €/km).

Par ailleurs, la Région Auvergne Rhône-Alpes a voté en juillet 2020 une feuille de route "hydrogène" comportant le déploiement de transports régionaux fonctionnant à l'hydrogène entre 2023 et 2026, dont plusieurs devraient s'avitailler dans les stations de Clermont-Ferrand (3 trains, ainsi que des autocars et des minicars). À terme, plusieurs lignes interurbaines TER et Car Région seront ainsi motorisées hydrogène, avec l'agglomération clermontoise comme tête de ligne ou terminus. La Région participe également à l'expérimentation nationale concernant la mise en circulation de trains bi-mode électrique/hydrogène. Ils seront mis en service en 2026 et seront déployés sur les lignes Moulins-Clermont-Ferrand-Brioude et Lyon-Clermont-Ferrand. Trois trains sont prévus sur ce périmètre.

Enfin, la Région a été sélectionnée par l'ADEME (via l'appel à projets ZEV 2) pour l'acquisition de 50 cars fonctionnant à l'hydrogène. Des véhicules exploités sur certaines lignes Car Région du Puy-de-Dôme

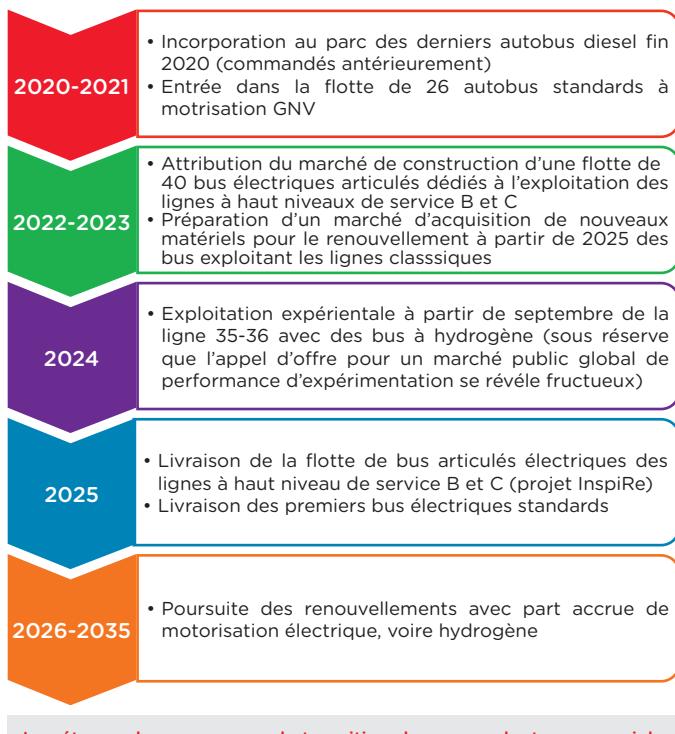
devraient être concernés (la faisabilité et le volume restent à confirmer). Une station d'avitaillage à l'hydrogène sera financée dans le cadre de cet appel à projet pour l'avitaillage des trains hydrogènes qui circuleront sur le territoire auvergnat.

La transition des parcs de véhicules de Clermont Auvergne Métropole est lancée et des aides de la Région obtenues en 2020 et 2021 dans le cadre de la convention sur la qualité de l'air 2020-2023 ont permis d'acquérir une première benne à ordures ménagères fonctionnant au GNV (sur un parc total de 23 véhicules de collecte) ainsi que 2 petits véhicules techniques polyvalents électriques. La dynamique est enclenchée également pour le parc de véhicules légers (VL) grâce à la mise en place d'un nouveau marché de location longue durée (LLD) comprenant 24 voitures électriques et un véhicule hydrogène (pour un parc total de 119 véhicules). La mutation du parc de véhicules techniques étant plus délicate, une étude de « verdissement » a été lancée à l'automne 2021 visant notamment à approfondir la réflexion sur l'adéquation entre les usages et les possibilités d'approvisionnement. Cette étude doit aboutir en mars 2023 à la proposition d'un plan pluriannuel de conversion. Le volet de diagnostic, délicat en raison du nombre de sites abritant des véhicules techniques (plus d'une dizaine) et d'un parc très composite a été achevé en 2022.

En parallèle, la Métropole souhaite expérimenter l'usage de carburants pour moteurs diesel issus à 100 % de produits agricoles (B100) au niveau des véhicules de la régie de collecte des déchets ménagers.

De son côté, VEOLIA, qui assure une partie de la collecte des ordures ménagères en délégation de la Métropole, est dépositaire d'un parc de 46 bennes, dont 13 fonctionnent au GNV.

Le SMTCA a, quant à lui, mis fin à tout achat d'autobus diesel fin 2020. Un programme de transition a été établi de façon à atteindre une flotte commerciale 0 % diesel entre 2032 et 2035. À cet horizon, le parc aura sensiblement augmenté pour atteindre 230 bus environ et être ainsi capable d'assurer l'augmentation du nombre de kilomètres produits avec le nouveau réseau restructuré. Cependant, l'évolution de la réglementation introduite par le décret n°2021-1490 du 17/11/2021 modifiant le Code de l'environnement a bouleversé le programme établi : les Métropoles ont désormais l'obligation de prévoir au moins 50 % d'achats électriques ou hydrogène à partir de 2025. Le programme de transition initial du SMTCA, qui prévoyait un parc constitué aux 2/3 de véhicules GNV et d'1/3 de véhicules électriques ou à hydrogène, est donc actuellement revu dans le sens d'une augmentation de la proportion de bus à propulsion électrique (ou hydrogène). Il devrait être consolidé début 2023. Un marché d'acquisition de nouveau matériel roulant doit être lancé au premier semestre 2023 pour l'arrivée des premiers véhicules en 2025.



Les étapes du programme de transition du parc roulant commercial du SMTC-AC

diesel, mais répond cependant à la norme EURO6 (la plus récente et exigeante). À l'heure actuelle, la transition de cette flotte bute sur l'absence de solution technique valable avec le GNV ou l'électrique, sauf à diminuer le nombre de places par véhicule, déjà réduit par l'évolution des normes réglementaires de ces dernières années. De même, les parcs de véhicules de services de T2C et du SMTC-AC sont encore constitués à 100 % de véhicules thermiques. L'introduction d'obligations particulières sur les types d'énergies est à l'étude pour le prochain contrat de service public entre le SMTC-AC et T2C (contrat 2023). D'autre part, l'annonce par la Métropole de la création d'une Zone à Faible Emissions à compter de juin 2023 (cf. *action 1.3*) entraîne des interrogations sur certains éléments anciens du parc technique, notamment les véhicules utilitaires légers ou encore le tracteur dédié au remorquage du tram en cas de panne.

En ce qui concerne les flottes privées, dans le cadre du plan d'urgence post-Covid, la Métropole a dégagé un budget (70 000 € en 2021, puis 75 000 € en 2022) pour accompagner les entreprises dans le verdissement de leur flotte. Dans ce cadre, des aides étaient envisagées pour l'acquisition d'un vélo (200 €), d'un scooter (500€), ou d'une véhicule (3000 € pour un utilitaire léger ou un poids lourd) électriques, hydrogène ou GNV. Le dispositif n'a finalement pas encore été activé faute de demande de la part des entreprises (notamment compte-tenu du niveau des aides) et de l'absence de dispositif d'animation.

Toujours pour accompagner les entreprises sur ce thème, des outils nationaux ont été développés pour éclairer les choix en matière d'énergies des véhicules selon différents critères techniques (usage notamment) et économiques (coût, retour sur investissement,...). Les émissions de gaz à effet de serre correspondant aux différentes solutions sont également calculées dans l'outil « verdir ma flotte ». Ce n'est en revanche pas le cas des émissions polluantes (oxydes d'azote, particules).

Enfin, en matière d'évaluation à l'échelle du territoire, même si un travail avec l'ADEME et ATMO Auvergne Rhône Alpes est entamé, il n'existe pas encore d'observatoire ou d'indicateurs adossés à la feuille de route « qualité de l'air », partagée entre l'ADEME et la Métropole, portant sur les émissions constatées par modes de transport.

POUR LA SUITE...

- Conforter et activer le fonds métropolitain d'aide à la conversion des véhicules des entreprises :** au cours du premier semestre 2023, la Métropole prévoit de redéployer le fonds de soutien aux entreprises pour le verdissement de leur flotte. La stabilisation d'un dispositif d'animation et d'accompagnement des entreprises sera déterminante pour que le recours aux aides soit effectif.
- Faire aboutir l'étude de verdissement de la flotte technique métropolitaine sur un programme de transition,** incluant les conclusions de l'expérimentation sur l'usage de carburants pour véhicules thermiques dits « à faibles émissions ».

En 2022, T2C a renouvelé son contrat d'approvisionnement de carburants et celui-ci prévoit maintenant que 20 % du GNV acheté est couvert par des certificats de provenance et donc considéré comme du bio-GNV. La période actuelle de rupture des approvisionnements gaz provenant de la Russie a été marquée par une hausse considérable du prix du gaz. Le surcot du bio-GNV par rapport au cours du GNV « conventionnel » (de l'ordre de 20 % soit environ 15 000 €/an) s'ajoute à ce prix déjà très élevé.

Concernant le développement de l'hydrogène, le SMTC-AC a lancé en fin d'année 2021 un appel d'offre pour un marché public global de performance d'expérimentation d'une ligne de bus à hydrogène sur le réseau Clermontois. Ce marché, s'il se révèle fructueux, concernera l'exploitation de la ligne 35-36 à partir de septembre 2024 et comprendra, outre l'exploitation, la fourniture du matériel roulant (environ 10 bus), la maintenance et l'approvisionnement en hydrogène décarboné. L'achèvement de la procédure doit avoir lieu au premier trimestre 2023.

Le parc de véhicules du SMTC-AC dédié au transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite (service MooviCité) reste à l'heure actuelle 100 %

- **Activer la mise au point d'un observatoire local de l'impact environnemental des flottes** : la réflexion doit se poursuivre en 2023 sous l'impulsion de la Métropole et de l'ADEME avec un travail qui devrait être réalisé par ATMO Auvergne Rhône Alpes dans le cadre de la convention Air métropolitaine.
- **Poursuivre localement le développement de l'outil « verdir ma flotte » au bénéfice des acteurs économiques** et notamment dans l'optique de mieux identifier la contribution positive à la réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques que les entreprises peuvent apporter.
- **Amorcer la transition des parcs « annexes » du SMTC-AC** : veille technique concernant les solutions GNV et électriques pour le parc du SMTC-AC lié au service Moovicités. Des objectifs de transition pourront être fixés dans le nouveau marché 2023.
- **Achever la révision du plan de transition de la flotte SMTC-AC pour tenir compte des évolutions réglementaires** : l'obligation faite aux métropoles d'acheter au moins 50 % de véhicules électriques ou hydrogène à partir de 2025 impose une révision de la composition cible du parc à horizon 2032 et de la trajectoire pour y parvenir, en augmentant la part de l'électrique dans l'ensemble. Les incidences financières sont très importantes. D'autre part, la mise en place de la ZFE à Clermont-Ferrand à compter de juin 2023 impose d'équiper l'ensemble des véhicules des vignettes Crit'Air, voire de renouveler de manière anticipée certains véhicules techniques spécifiques.
- **Préparer un nouveau marché de fourniture de bus en vue des renouvellement programmés en 2025.**

COÛTS



7,5 millions € (achats de 26 bus GNV de 2020 et 2021)
50 millions € (entre 2022 et 2026) (achat de 40 Bus à Haut Niveau de Service + Infrastructure de recharge)



28 000 € (surcout du renouvellement au GNV d'une benne à ordures, en partie financé par la Région)
45 000 € en 2021-2022 (étude de verdissement des flottes techniques)

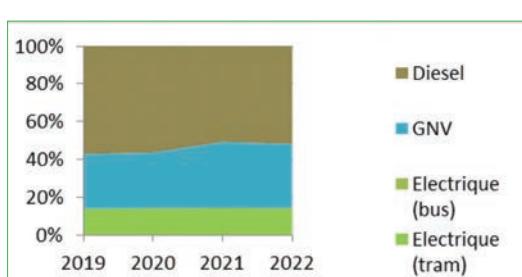


47k € en 2020-2021 (aide à Clermont Auvergne Métropole pour l'acquisition d'une benne à ordures GNV et 2 véhicules techniques électriques)
20 000 €/an (surcout variante GNV retenue pour la ligne Saint-Saturnin-Le Crest-Clermont-Ferrand)

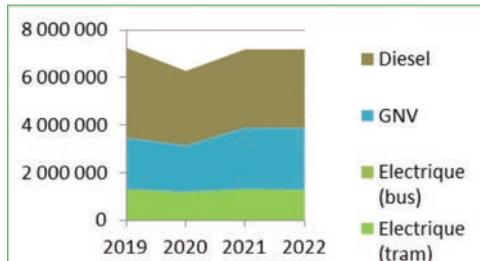
INDICATEURS

Composition du parc commercial du SMTC-AC par type d'énergie et répartition des km parcourus :

Répartition des véhicules par type d'énergie :



Répartition des km parcourus par type d'énergie :



Note : Ces chiffres excluent certains autobus (7 bus GNV et 10 diesels) qui sont actuellement présents dans le parc mais ne sont pas utilisés pour l'exploitation (réservés dans la perspective d'assurer les substitutions nécessaires pendant les travaux de réalisation des 2 lignes de bus à haut niveau de service du projet InspiRe).

Après une hausse de la proportion de véhicules GNV en 2021, le parc roulant commercial du SMTC-AC n'a pas significativement évolué en 2022 et sa composition devrait rester relativement stable jusqu'à la mise en service des premiers bus électriques qui exploiteront les lignes B et C à partir de 2026. Du point de vue des kilomètres parcourus, la part du diesel est depuis 2021 inférieure à 50 % (46 % fin 2022).

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

Pour accélérer et accompagner la transition du parc de véhicules et inciter les ménages à s'équiper en véhicules moins polluants et plus efficents sur le plan énergétique, l'intervention de la puissance publique apparaît nécessaire pour amorcer un réseau de bornes de recharge suffisamment maillé et complémentaire des installations privées. Le PDU encourage également le développement d'autres sources d'approvisionnement énergétique (bioGNV, hydrogène) participant à la transition vers des mobilités motorisées moins carbonées.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

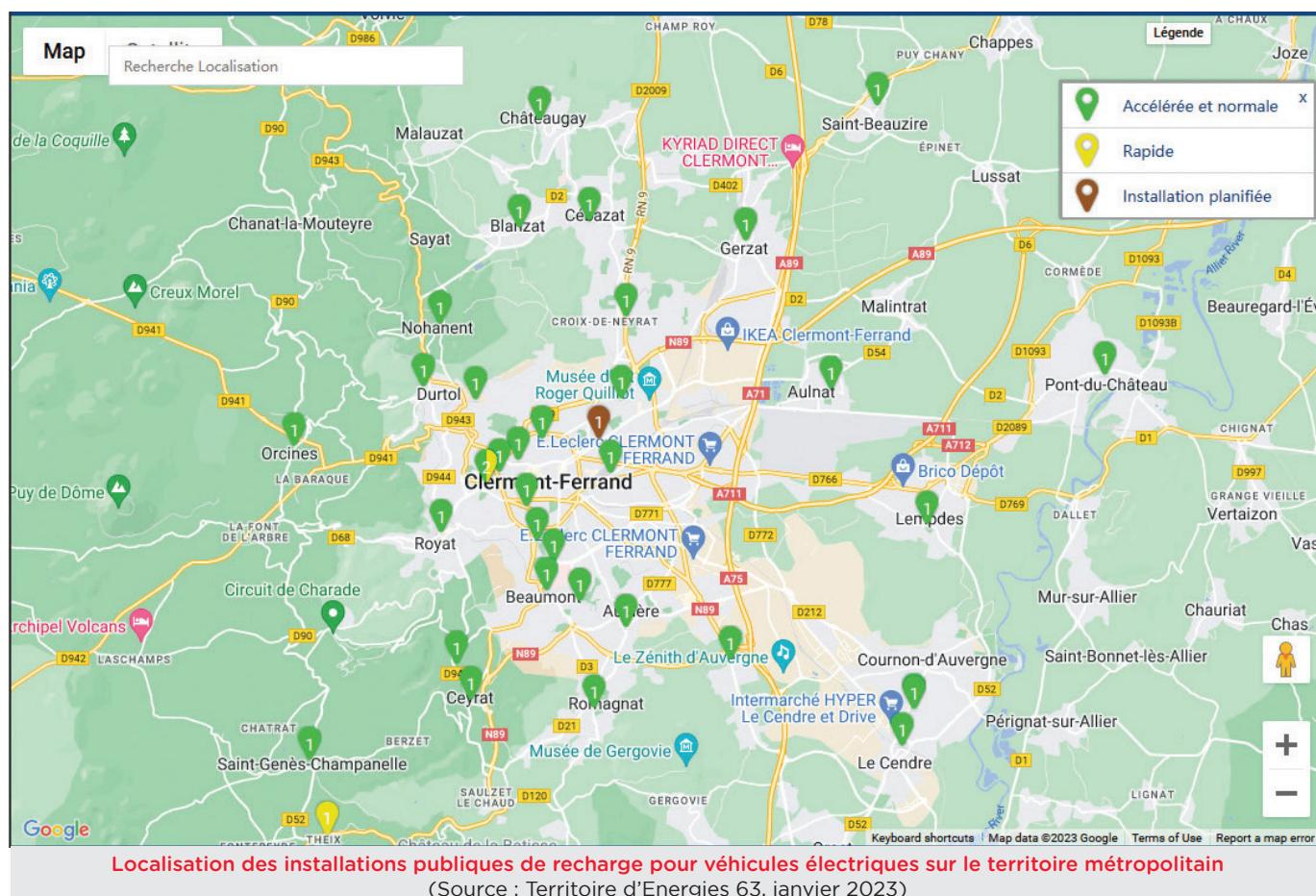
	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Finaliser l'étude du réseau de bornes électriques publiques	≤ 2020	Étude d'impact finalement non lancée. Compétences police de circulation et de stationnement conservées au niveau communal.
b Planifier le déploiement des bornes de recharge publiques	2020-2025	2020-2022 : élaboration d'une stratégie du schéma de circulation métropolitain. Schéma cible validé en mai 2022. Principe de mise en œuvre (par opportunités selon les projets d'aménagements) à valider début 2023. Étude des contournements potentiels et des plans de circulation des « quartiers » à conduire par les communes par la suite.
c Déployer les bornes de recharge publiques sur le territoire.	2020-2025	2021 : en anticipation du schéma de voirie, la ville de Clermont-Ferrand est devenue ville à 30 km/h (à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50). 2023-2027 : mise en œuvre du schéma de circulation, selon les opportunités des autres projets d'aménagement sur la métropole.
d Suivre la réalisation du plan et sa mise à jour.	2025-2030	2022 : Territoire d'Energie 63 entame la réalisation d'un schéma directeur IRVE, recensant les installations publiques et privées ouvertes au public, de façon à identifier les lacunes du réseau et à articuler les différents projets afin d'assurer une couverture optimale des besoins.

ÉVALUATION/CONSTATS

Le territoire métropolitain est aujourd’hui maillé par un réseau public de bornes de recharge électrique

La compétence d'installation, de gestion et d'entretien des Infrastructures de Recharge de Véhicules Électriques (IRVE) publiques a été déléguée par les communes à la Métropole qui, à son tour, l'a déléguée à Territoire d'Energie 63 (TE63). La Métropole continue cependant à assurer une supervision et un suivi d'ensemble et à acquitter auprès du TE63 les coûts d'investissement et de fonctionnement de ces bornes.

Après une étude d’implantation entamée en 2018 par l’agence d’urbanisme, un scénario comprenant 34 bornes de recharge normales et 2 bornes de recharge rapide a été retenu, avec un maillage sur l’ensemble du territoire métropolitain. La carte finale du réseau a été dévoilée en septembre 2022. L’installation des bornes a été réalisée en intégralité pendant les trois derniers mois de 2022.

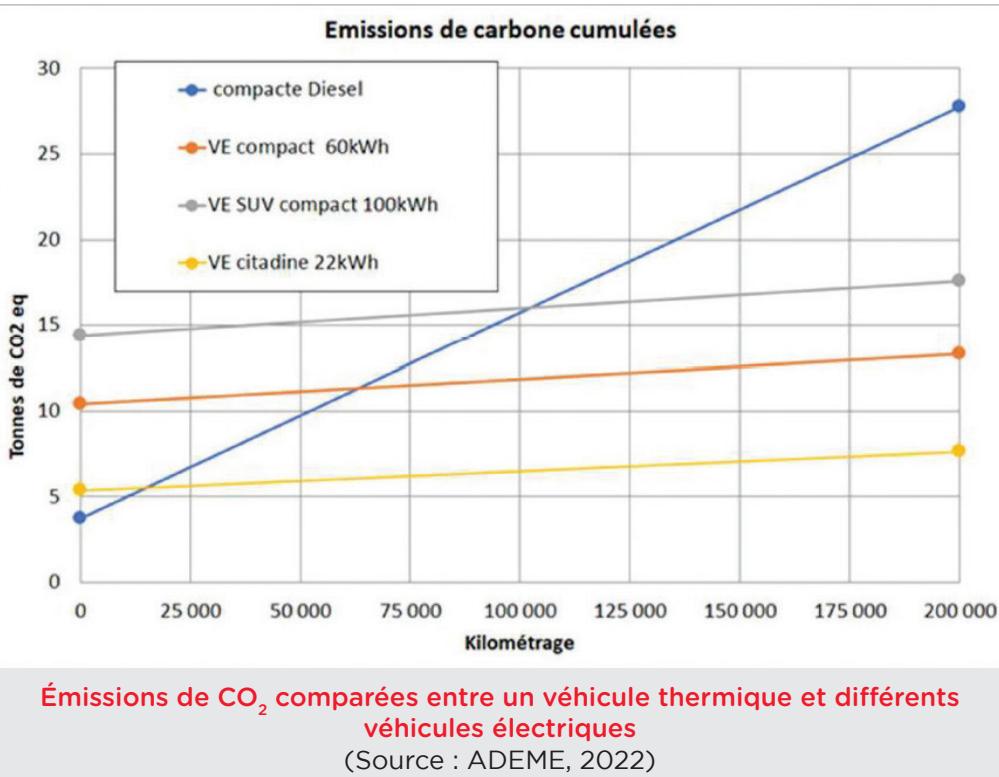


Voir plus loin : vers un schéma et une coordination public/privé

Territoire d’Energie 63 s’est également vu confier l’élaboration d’un **schéma directeur IRVE dont l’objectif est de recenser et coordonner les initiatives publiques et privées** afin de disposer à court terme d’un réseau d’IRVE qui corresponde aux attentes des automobilistes. Le travail a démarré dès 2022 et s’achèvera en 2023 avec une validation par le Préfet.

La voiture électrique pour les particuliers, une alternative valable sous conditions

Le bilan global de l'électrification du parc de véhicules légers demeure incertain et complexe à appréhender, car la voiture électrique présente une « dette carbone à 0 km » par rapport au véhicule thermique : sa fabrication génère de deux à trois fois plus de CO₂ qu'une voiture classique, en très grande partie en raison des batteries. Dans une communication publiée en octobre 2022, l'ADEME conclut que bilan de l'électrification du parc de véhicules légers (VL) n'est positif que si, et seulement si, il s'opère au profit de petits véhicules légers, dotés de batteries de capacité raisonnable, adaptées aux usages majoritaires que sont les trajets courts. Dans ces conditions, l'analyse en cycle de vie conclut à un avantage certain du véhicule électrique avec un impact en termes d'émissions de CO₂ deux voire trois fois inférieur à un équivalent thermique. Pour participer à un bon bilan, les charges lentes et programmées doivent être privilégiées.



Les hybrides rechargeables sont peu pertinents du fait de leur masse plus importante, sauf pour des longs trajets, et les véhicules lourds électriques sont non seulement plus chers et présentent un mauvais bilan sur le plan du carbone et de la consommation de matières premières.

Au-delà du réseau de recharge électrique, des travaux en faveur d'autres énergies participant à une décarbonation des mobilités

La construction d'une **station GNV au Puy Long** sous l'impulsion de Clermont Auvergne Métropole et d'une **station hydrogène aux Gravanches** par Michelin (projet « Zéro Emission Valley ») permettent d'accompagner la transition des parcs au sein d'un certain nombre de transporteurs publics et privés (*cf. également action 1-4*). Retenue suite à l'appel à projet lancé par la Métropole (la Métropole a notamment mis à disposition le foncier et activé le dispositif d'aide GNVVolontair proposé par l'ADEME, la Région et GrDF), la société Engie Solutions a construit la station GNV et celle-ci est ouverte depuis avril 2021 et utilisée d'ores et déjà par 55 entreprises. Le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole disposent par ailleurs de leurs propres stations GNV, respectivement sur le site du dépôt de bus de La Pardieu, et aux ateliers de l'avenue du Limousin (uniquement pour les véhicules légers pour cette dernière).

En septembre 2022, Clermont Auvergne Métropole et GRDF ont conclu un contrat pour la construction d'une **unité de méthanisation à la station d'épuration des Trois Rivières**. Cette unité pourra produire jusqu'à 15 millions de kWh à partir de 2024, soit la consommation annuelle de 1 500 logement ou de 60 bus bioGNV.

POUR LA SUITE...

- Adopter le schéma IRVE** : le schéma doit être arrêté par le Préfet du Puy-de-Dôme début 2023. Une place devra être laissée pour les évolutions futures de façon à ce que le réseau soit agile et adaptable.
- Mettre en place une coordination entre les acteurs impliqués.** Cette coordination devrait entre autres se pencher sur le modèle économique de fonctionnement du réseau, actuellement non défini et laissant un reste à charge important à la collectivité.
- Installation de recharge dans les parkings publics** : la Loi Climat et Résilience a introduit une obligation d'équipement des parkings publics (1 borne pour 20 places). Des implantations vont devoir être étudiées et réalisées d'ici au 1^{er} janvier 2025, ce qui nécessitera une coordination particulière.

COÛTS

+ clermont
auvergne
métropole

- 270 000 €** : pro-rata versé par CAM à Territoire d'Energie 63 pour l'installation des 36 bornes de recharge publique.
- 69 000 €/an pendant 10 ans** : charges fixes de fonctionnement du réseau de bornes publiques, à la charge de Clermont Auvergne Métropole.

INDICATEURS

Part des véhicules électriques et hybrides dans les ventes de véhicules neufs dans le Puy-de-Dôme

	2019	2022
Véhicules hybrides rechargeables	0,5 %	5,5 %
Véhicules électriques	1,5 %	11 %

Sur le territoire du Puy-de-Dôme, le nombre de véhicules électriques (VE) et hybrides rechargeables (VHR) a considérablement augmenté entre 2019 et 2020 (+214 %) et en 2021 (+64 %). Le nombre de VE a été multiplié par quatre entre 2019 et 2021 et le nombre de VHR a été multiplié par huit en 2 ans. On peut noter également que 76 % du parc actuel de VE et de VHR est constitué de véhicules neufs achetés entre 2020 et aujourd'hui.

Nombre de stations publiques de recharge électrique sur le territoire de Clermont Auvergne Métropole

	2021	2022
Nombre de stations publiques	10	36
Nombre de points de charge	24	70

ACTION 1-6 ÉLABORER UN SCHÉMA DE LOGISTIQUE URBAINE DURABLE

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 une mutation des activités de logistique vers un fonctionnement moins gourmand en déplacements et moins émetteur de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques.

SUIVI DES RÉALISATIONS

calendrier revu

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a 	≤ 2022	2019 : - approbation par le conseil métropolitain le 15 novembre d'une feuille de route logistique urbaine comprenant 21 actions, élaborée à l'issue de groupes de travail avec les acteurs économiques.
b 	≤ 2022	2019 : - ouverture du centre de distribution urbain (CDU) Urby du groupe La Poste. Un centre à Gerzat pour les marchandises lourdes, un centre à Carnot pour les colis légers. Proposent aux commerçants et entreprises des solutions d'optimisation et d'acheminement pour une livraison « dernier kilomètre » durable, dont la livraison par vélo-cargo.
c 	2022-2030	2022 : - adhésion de Clermont Auvergne Métropole au dispositif Interlud. - recrutement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage pour appui à la réalisation d'une étude de logistique urbaine à partir de 2023. - signature d'une convention entre la Poste et la Métropole en faveur du développement d'une logistique du dernier kilomètre durable à faibles émissions.

ÉVALUATION/CONSTATS

Les prémisses d'une stratégie coordonnée : la feuille de route logistique urbaine de 2019

Dès 2019, à l'issu d'un travail lancé par la Métropole et associant les acteurs économiques via des groupes de travail, une feuille de route « logistique urbaine » a été approuvée en conseil métropolitain (le 15 novembre 2019). Elle prévoit des actions d'accompagnement (réglementaires, organisationnelles, fonctionnelles) pour accélérer et pérenniser la mise en œuvre de solutions innovantes pour une gestion du dernier kilomètre adaptée aux enjeux environnementaux et économiques actuels. Ses 21 actions (dont 9 sont prévues pour être menées à court terme) s'articulent autour de 4 thématiques : le maillage logistique à l'échelle métropolitaine, l'accueil des marchandises sur l'espace public, la transition énergétique et la réduction des émissions de polluants locaux, et enfin la fonction servicielle de la logistique urbaine.

Suite à cela, le dossier logistique urbaine est resté sans véritable portage jusqu'en 2021 notamment en raison de réorganisations internes à la collectivité. Il est désormais géré par la Direction Développement Durable et Énergie en partie en raison de la forte interaction avec le dispositif « Zone à Faibles Emissions » (*action 1-3 du PDU*). Un chargé de projet a été recruté à cet effet en fin de premier semestre 2022 permettant à la structure de disposer des moyens nécessaires à l'animation territoriale prévue pour encourager la conversion des flottes professionnelles et réaliser l'instruction des demandes d'aides associées.

La crise de la COVID-19, accélérateur de la prise en compte du sujet logistique urbaine

En parallèle, la crise sanitaire de la Covid a constitué un accélérateur dans les transformations sociétales en cours, notamment le fort essor du e-commerce. La nécessité de réduire la place de la voiture en ville constitue également une évolution majeure supplémentaire à mieux prendre en compte. Ces évolutions très rapides conduisent à questionner le diagnostic initial de la feuille de route logistique urbaine et à réinterroger la priorisation de ses différentes actions.

Dans cette logique, Clermont Auvergne Métropole a rejoint le dispositif InTerLUD (Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable). Ce programme national, financé par les Certificats d'Économie d'Énergie (CEE), vise le déploiement par les collectivités territoriales et les acteurs économiques, d'actions volontaires sur le transport

de marchandises en ville, dans le cadre de chartes de logistique urbaine durable sur l'ensemble du territoire français. L'adhésion formalisée par la signature d'une convention tripartite avec les partenaires du programme en novembre 2022, engage Clermont Auvergne Métropole à réaliser une étude de logistique urbaine durable. Ce travail doit, en s'appuyant sur un diagnostic et sur une concertation avec les acteurs de la logistique, aboutir à une charte regroupant un ensemble d'actions en faveur de la logistique urbaine. Lancé au cours de l'année 2023 (une assistance à maîtrise d'ouvrage a été recrutée à cette fin), ce travail doit aboutir en 2023.

En parallèle, d'autres actions en faveur de la logistique ont été réalisées à l'instar de la signature en 2022 d'une convention entre la Poste et la Métropole en faveur du développement d'une logistique du dernier kilomètre durable à faibles émissions (notamment « vélogistique »). Il s'agit pour le groupe La Poste de se positionner comme acteur de référence de la livraison propre en ville mais aussi de partager un objectif commun d'expérimentation de solutions innovantes. De son côté, Clermont Auvergne Métropole s'engage à créer les conditions favorables au développement d'une logistique urbaine à faibles émissions notamment à travers la prise de décisions en matière d'urbanisme.

POUR LA SUITE...

- **Achever l'étude de logistique urbaine durable et poursuivre l'implication dans le programme InTerLUD :** l'étude conduite dans le cadre du programme InTerLUD doit déboucher en 2023 sur une charte dont les actions pourront commencer à être mises en œuvre à partir de 2024.
- **Conforter et activer le fonds métropolitain d'aide à la conversion des véhicules des entreprises :** au cours du premier semestre 2023, la Métropole prévoit de redéployer le fonds de soutien aux entreprises pour le verdissement de leur flotte. La stabilisation d'un dispositif d'animation et d'accompagnement des entreprises sera déterminante pour que le recours aux aides soit effectif.



COÛTS

Élaboration de la feuille de route logistique urbaine 2019 : **21 000 €**

+ clermont
auvergne
métropole

Mise en œuvre de la feuille de route (estimation 2019) : **environ 200 000 € pour la période 2022-2030**

Étude logistique urbaine durable 2023 : **42 800 €** (financement obtenu par la Métropole via le programme InTerLUD –certificats d'économies d'énergie : **18 000 €**)



INDICATEURS

La définition d'indicateurs liés à cette action sera travaillée dans le cadre de la relance de la mise en œuvre de la charte de logistique urbaine durable. Ils pourront porter par exemple sur les aires de livraison ou la migration des parcs roulants des entreprises de logistique et livraison vers des énergies propres.



Orientation 1 - Aller vers une métropole harmonieuse et peu énergivore

ACTION 2-3 METTRE EN OEUVRE LE SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLITAIN

Pour cette action, le PDU s'appuie sur le schéma directeur cyclable métropolitain. Celui-ci prévoit la constitution, d'ici à 2028, d'un réseau armature structurant, continu et connecté avec les pôles de vie extérieurs au ressort territorial, complété par un maillage local. La constitution de cette trame cyclable doit s'accompagner d'un effort d'amélioration des possibilités et de la sécurité du stationnement des cycles, et plus généralement des services ouverts aux cyclistes. Enfin, la réduction globale de la vitesse du trafic motorisé (également prévue dans l'action 1-1) est un facteur qui doit contribuer à la sécurité des déplacements à vélo.

SUIVI DES RÉALISATIONS

En retard

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Mise en œuvre d'un réseau d'infrastructures cyclables de 365 km aménagés et hiérarchisés	2019-2028	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : <ul style="list-style-type: none"> * Études réalisées : liaison Clermont-Cournon, pérennisation de la piste cyclable transitoire du boulevard Côte Blatin, * Aménagements livrés : avenue Charras, avenue de la République à Pérignat-lès-Sarliève (piste bidirectionnelle, phase 1), rue de Sarliève entre Aubière et Cournon-d'Auvergne - 2021 : <ul style="list-style-type: none"> * Aménagements livrés : rue des Jacobins entre place Delille et place des Carmes (piste bidirectionnelle), Boulevard Jean-Baptiste Dumas entre la place des Carmes et la rue Thevenot-Thibaud (aménagement transitoire) - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * Chantiers lancés : liaison Clermont-Ferrand - Cournon-d'Auvergne (phase 1), liaison Lempdes - Pont-du-Château, route de Cournon à Pérignat-lès-Sarliève, chemin de la Motte à Cournon-d'Auvergne. * Aménagements livrés : avenue de la République à Pérignat-lès-Sarliève (phase 2), secteur Poncillon à Clermont-Ferrand
b Installation de 5 400 arceaux de stationnement cycle et création d'un jalonnement dédié aux cyclistes	2019-2028	<ul style="list-style-type: none"> En libre-accès : 9700 places vélo (arceaux) dénombrées fin 2022 - 2021 : ouverture de deux parcs à vélo sécurisés au sein du parking Saint-Pierre et du parking Vercingétorix - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * ouverture d'un parc à vélo sécurisé dans le parking Blaise Pascal à Clermont-Ferrand. Installation de 3 abris à Cébazat (école de musique/Sémaphore, place de la Commune 1871 et complexe sportif Jean-Marie Bellime). * Lancement d'un appel d'offre pour la fourniture de box vélo (stationnement résidentiel) et de consignes de stationnement vélo sécurisées (intermodalité) * Lancement d'une étude de jalonnement vélo.
c Pacification du trafic routier dans les zones résidentielles, par le biais de la généralisation progressive des zones à 30 km/h sur la Métropole	≥2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : en anticipation du schéma de voirie, la ville de Clermont-Ferrand est devenue ville à 30 km/h (à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50 km/h).

ÉVALUATION/CONSTATS

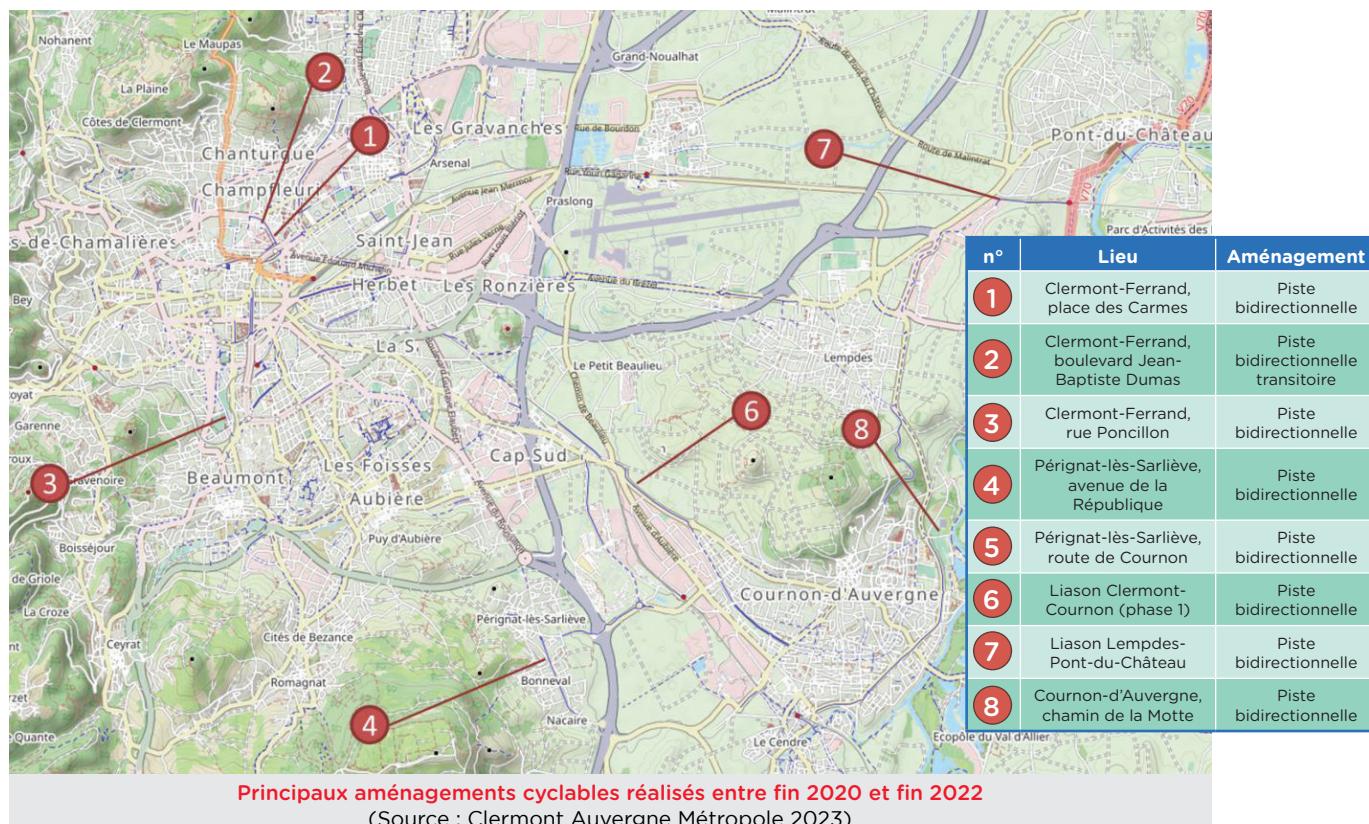
Une métropole qui accélère en matière d'aménagements cyclables

La réalisation des axes structurants du schéma cyclable et le jalonnement des itinéraires relève de la responsabilité de la Métropole. Les communes peuvent faire des aménagements locaux en complément.

Si le schéma cyclable a été initialement prévu pour une période de 10 ans (2018-2028), sa mise en route au cours de la période 2018-2021 a été difficile. Fin 2020, on estimait ainsi le schéma réalisé à 17 % seulement.

C'est pourquoi le Président de la Métropole a annoncé en 2020 l'accélération de la réalisation du schéma, en ramenant à 2026 l'objectif d'avoir construit 80 % des axes prévus. Cette annonce a permis de lancer le recrutement d'agents supplémentaires chargés de la mise en œuvre du schéma : au premier semestre 2023, l'équipe aura atteint son effectif cible (trois agents et un responsable de pôle vélo).

Néanmoins, entre 2020 et 2022, plusieurs réalisations importantes ont déjà vu le jour ou bien sont en cours de réalisation.



Fin 2022, 27 % du linéaire du schéma cyclable est ainsi réalisé. Ce chiffre devrait être porté à 34 % d'ici à fin 2023 et à 52 % fin 2024, selon les projections actuelles. Dans le cadre de l'accélération du schéma, les priorités sont aujourd'hui clairement établies sur la base des axes structurants, d'une plus grande réactivité sur les aménagements légers (bandes, marquages simples, zones apaisées...) puis à la mise en connexion des axes du schéma avec les voies cyclables qui seront réalisées en parallèle des nouvelles lignes de bus à haut niveau de service (lignes B et C). Entre 2023 et fin 2025, pendant les travaux de réalisation de ces lignes de bus en site propre, les travaux du schéma cyclable se poursuivront mais en évitant les communes traversées par les lignes B et C pour éviter la sur-addition de chantiers ouverts.

Au-delà des aménagements cyclables dédiés, dans l'objectif d'une circulation plus apaisée (favorable à la sécurité, notamment pour la pratique du vélo), la ville de Clermont-Ferrand est passée à 30 km/h au premier décembre 2021. Ce sont ainsi 76 % des voies qui sont aujourd'hui limitées à 30 km/h. Les grands axes où la vitesse maximale a été fixée à 50 km/h correspondent aux voies pour lesquelles des aménagements cyclables séparatifs sont prévus au schéma cyclable ou dans le cadre de la mise en œuvre du plan de circulation (cf. fiche 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).

Une offre de stationnement vélo en pleine structuration

Fin 2022, l'objectif de 6400 arceaux vélo affiché dans le PDU est déjà dépassé. À cette date, on dénombre 9700 places vélo de ce type. Certaines communes prennent des initiatives complémentaires : la ville de Cournon-d'Auvergne, par exemple, a implanté en 2022 deux abris pour le stationnement des vélos à proximité de lieux importants de la commune (plan d'eau et place de la Mairie) ainsi que 58 arceaux vélos à proximité des écoles et des principaux bâtiments municipaux.

L'enjeu du stationnement vélo ne s'arrête cependant pas là. L'essor du vélo à assistance électrique, dont la valeur d'achat est élevée, rend particulièrement nécessaire de déployer également des places plus sécurisées. Clermont Auvergne Métropole a ainsi installé en 2021 et 2022 des parcs à vélo sécurisés, accessibles par abonnement, au sein de trois parkings de stationnement souterrain du centre-ville. D'une capacité de 15 à 20 vélos, ces parcs sont situés dans les parkings Saint-Pierre, Vercingétorix et parking Blaise Pascal.

Le dispositif doit être renforcé dans les années qui viennent pour pouvoir assurer via du mobilier adapté les fonctions de stationnement résidentiel, ou de consignes sécurisées pour les lieux d'intermodalité. La fourniture de mobilier de service (bornes de gonflage/réparation) est également un aspect de l'écosystème qui reste à développer.

La construction d'un écosystème vélo

Au-delà des aménagements cyclables et du stationnement des vélos, le jalonnement des itinéraires est un point important pour la constitution d'une métropole propice à la pratique. Pour cela, la Métropole conduit une étude spécifique dans

le cadre de la mise en œuvre du schéma cyclable qui doit s'achever en 2023. L'intégration de la signalisation locale est un enjeu identifié pour homogénéiser et définir une identité commune sur l'ensemble des 21 communes de la métropole.

Autre maillon essentiel de la politique vélo du territoire, sous la marque C.vélo, le SMTCA propose deux services de location : un réseau de vélo en libre-service et un parc de vélos à assistance électrique (en quasi-totalité) en location longue durée. En septembre 2021, le système de vélos en libre-service C.vélo a été entièrement modernisé avec le remplacement de l'ensemble des 52 stations existantes, le déploiement de 5 nouvelles stations et le renouvellement complet de la flotte avec du matériel plus récent, plus léger et plus performant. Le service de location longue durée a également évolué avec la généralisation de la livraison en commune des vélos à assistance électrique, évitant ainsi aux bénéficiaires de devoir les récupérer loin de leur domicile. Les flottes de vélo, en libre-service (VLS) et en location longue durée (VLD), ont été nettement renforcées en 2021 et 2022 (+ 120 VLS pour atteindre un total de 680 vélos et + 360 vélos à assistance électrique pour atteindre un total de 650 VLD actuellement). Le succès grandissant de ces offres ne se dément pas : le nombre de trajets VLS a augmenté de près de 45 % en 2022 par rapport à son niveau de 2019 et, pour les VLD, l'ensemble des nouveaux vélos a déjà été absorbé par la demande.

L'écosystème cyclable de l'agglomération repose enfin sur le travail de plusieurs associations investies dans la promotion du vélo et dans la formation des cyclistes (circulation, autoréparation...) avec le soutien de la collectivité. Le comité syndical du SMTCA a ainsi délibéré en octobre 2022 en faveur d'un soutien des associations La Roue Tourne et Tous 2 Roues pour une durée de 3 ans, le temps pour elles de construire un modèle économique stable.

POUR LA SUITE...

- Poursuivre l'accélération du schéma cyclable**, en finalisant les aménagements en cours et en lançant de nouveaux chantiers (voies et carrefours stratégiques dans la ville de Clermont-Ferrand, liaisons depuis les communes périphériques).
- Attribuer le marché de fourniture de mobilier de stationnement sécurisé pour les lots fructueux** et déployer les premiers équipements en concertation avec les partenaires (communes, SMTCA).
- Réaliser les premières reprises de jalonnement en suivant les préconisations de la stratégie établie**
- Suivre les effets de la modernisation du service C.vélo en libre-service** dans le cadre du suivi du marché d'exploitation liant le SMTCA à l'exploitant C.vélo et poursuivre l'accroissement du parc de vélos en location longue durée

COÛTS



Montant des investissements réalisés pour les aménagements du schéma cyclable

2018	2019	2020	2021	2022
206 000 €	1 400 000 €	1 300 000 €	1 400 000 €	1 200 000 €



Modernisation et exploitation du nouveau système C.vélo en libre-service : 1,25 M € HT/an de 2021 à 2030 intégrés dans le contrat d'exploitation liant le SMTC-AC et son exploitant

Acquisition en 2021-2022 de 200 VAE classiques : 296 000 € HT financés à 60 % par le FEDER Région.

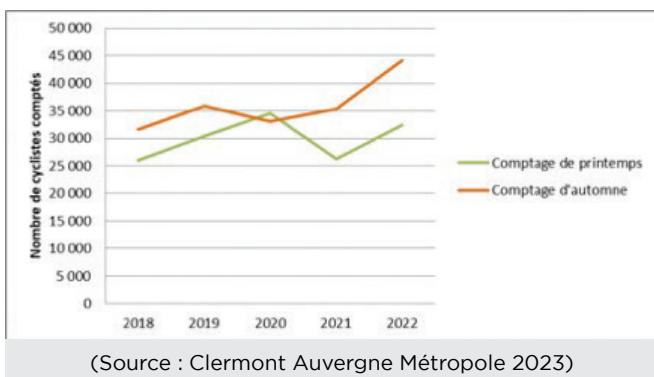
Acquisition en 2021-2022 de 20 VAE pliants en 2022 pour la location longue durée : 33 000 € HT.

Entretien et livraisons en communes des 160 VAE supplémentaires acquis en 2021 et proposés en location longue durée : 36 000 € HT/an (de 2021 à 2030)

Soutien du SMTC-AC accordé aux associations Tous2Roues et La Roue Tourne : 44 500 € sur 3 ans.

INDICATEURS

Fréquentation du réseau cyclable



La fréquentation vélo est orientée globalement à la hausse malgré des comptages réalisés pour partie pendant des périodes de confinement en 2020 (automne) et 2021 (printemps). Dans l'ensemble, la fréquentation est enregistrée est plus importante lors du comptage automnal que lors de celui du printemps et l'évolution 2021/2022 est particulièrement positive (+23 à 25 %).

Linéaire d'aménagements cyclables réalisés (bandes cyclables + pistes cyclables + voies verte)

	≤ 2018	2019	2020	2021	2022	Objectif 2026
Km d'aménagements réalisés dans l'année		2,9	1,4	1,9	1,8	
Linéaire total d'aménagements cyclables réalisés (km)	122,9	125,8	127,2	129,1	130,9	157,75
Part des voiries pénétrantes aménagées pour les cycles	20 %	24 %	24 %	24 %	24 %	55 %

Note : ces chiffres ne comprennent pas les kilomètres correspondants aux chantiers encore en cours fin 2022 dont certains sont conséquents.

Nombres d'arceaux vélo et de places de stationnement sécurisé

Fin 2022
9700 arceaux vélo en voirie
1 C.vélo box (gare SNCF) de 150 places
3 parkings souterrains du centre-ville équipés de parcs vélos sécurisés

Service C.vélo libre-service : Nombre de location + taux de rotation des vélos

	2018	2019	2020	2021	2022
Nombre de trajets VLS	346 188	708 609	548 554	718 258	1 022 606
Taux de rotation des vélos (nb de trajets/jour)*	2,10	3,72	3,12	3,41	4,12

ACTION 2-4 ÉLABORER ET METTRE EN ŒUVRE UN PLAN PIÉTON

La cible de cette action porte particulièrement sur les déplacements de proximité entièrement réalisables à pied, mais aussi sur des trajets plus longs, réalisables en combinaison avec un autre mode de déplacement vertueux. Cette politique en faveur de la marche à pied doit s'articuler avec les actions complémentaires de partage de l'espace public ou d'apaisement des voiries (cf. action 1-1) pour faire en sorte que la marche à pied devienne le mode naturel et incontournable pour les déplacements de courte distance. Pour y parvenir, le PDU a prévu un travail de diagnostic de la marchabilité, puis des actions en termes d'itinéraires, de jalonnement, d'aménagement de voies structurantes parfois appelées « magistrales », et de perméabilités dans le tissu urbain (raccourcis piétons) adaptés et sécurisés.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Mettre en œuvre des premières actions en faveur des piétons : jalonnement des temps de parcours	2019-2023	<p>2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - piétonisation de l'avenue Charras (entre la gare SNCF et l'avenue d'Italie) <p>2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ville de Clermont-Ferrand abaisse la vitesse maximale de circulation à 30 km/h depuis le 1^{er} décembre 2021, pour une pacification de la rue et une sécurité accrue des piétons et des vélos <p>2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - expérimentation de deux «rues scolaires» depuis la mi-novembre (écoles maternelles E. Herriot et A. Briand)
b Élaborer un plan piéton à l'échelle de la Métropole	2023-2025	<p>2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lancement de la révision du schéma de jalonnement comprenant un volet marche à pied. Finalisation prévue début 2023 <p>2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - lancement d'un marché de diagnostic métropolitain de l'accessibilité des traversées piétonnes.
c Mettre en œuvre des pistes d'action	2025-2030	
d Identifier d'autres communes volontaires pour mettre en place une démarche similaire	2025-2030	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : adoption d'un plan piéton et marche urbaine par la ville de Beaumont dans le cadre de la révision de son PLU

ÉVALUATION/CONSTATS

Depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019, chaque chantier de voirie doit donner lieu à une mise aux normes : pour les piétons, cela se traduit par des reprises des trottoirs (largeurs, pentes) et la mise en place d'abaissements au niveau des traversées. Clermont Auvergne Métropole établit un **rappor tannuel public** des mesures mises en œuvre pour améliorer l'accessibilité.

Chargés de conseiller les communes puis de conduire les chantiers, les pôles de proximité de Clermont Auvergne Métropole ont un rôle essentiel à tenir. Certains expérimentent donc un système de collecte systématique et géolocalisé des informations sur la voirie, de façon à alimenter une banque de données urbaines et disposer plus facilement d'un **rappor t précis sur les améliorations apportées dans l'espace public vis-à-vis de la marchabilité**.

Vers des référentiels partagés pour les aménagements en faveur de la marche à pied.

À ce jour, il n'y a pas de "plan piéton" à l'échelle de l'agglomération ou de la métropole, l'aménagement des espaces piétons étant resté une compétence de niveau communal. Cependant, plusieurs études ont été lancées et concourent à structurer les interventions en faveur de la marche à pied et à initier une dynamique et des pratiques communes dans l'ensemble du territoire.

Dès 2020, Clermont Auvergne Métropole a engagé une étude relative au jalonnement. Cette étude, qui couvre notamment la signalétique destinée à la marche à pied, doit aboutir à une définition claire et partagée à l'échelle métropolitaine des pratiques à mettre en œuvre. Le travail a connu une accélération en 2022 au travers d'ateliers avec les communes. Il reste toutefois à faire contribuer quelques communes n'ayant pas pu participer jusqu'ici. La validation de la stratégie par le bureau métropolitain est attendue pour la fin du printemps 2023. Sous réserve de cette validation, en matière de marche à pied, les principes prioritaires qui devront guider toute action en matière de signalétique marche à pied devraient être les suivants :

- la lisibilité de l'information : mettre aux normes les panneaux, épurer les mentions, limiter la quantité d'informations (réduction du jalonnement relatif aux commerces ou aux entreprises) ;
- un référentiel partagé des destinations à jaloner établi sous la forme d'une liste de points d'intérêt méritant une signalétique,

partagée entre les communes et la métropole ;

- un traitement particulier des lieux d'intermodalité via un jalonnement destiné aux piétons sur un certain périmètre autour des parkings relais.

Clermont Auvergne Métropole a également lancé un marché de diagnostic de l'ensemble des traversées de l'agglomération de façon à développer une approche globale et structurée d'amélioration de l'**accessibilité**. Cette étude doit non seulement aboutir à un **diagnostic cartographique précis** de chaque situation rencontrée, mais également proposer aux communes une **programmation hiérarchisée des interventions** à venir, assortie de recommandations techniques. Ce travail sera achevé en 2023.

Piétonisation et apaisement de l'espace public : deux leviers déjà activés pour encourager la marche à pied

Le centre historique de Clermont-Ferrand est en grande partie une aire piétonne, depuis déjà plusieurs décennies. En 2020, l'avenue Charras (entre la gare et l'avenue d'Italie) a été également rendue aux piétons : un nouvel espace comprenant une bande lisse sur l'un des trottoirs, des jardinières plantées, ainsi que 29 arbres de pleine terre permet non seulement aux piétons de circuler librement, mais également aux cafés et restaurants de disposer de terrasses confortables et d'un espace plus agréable.

Si la réglementation existe, la ville fait toujours face à des difficultés pour enrayer certaines pratiques discordantes par rapport à ce qui est autorisé. Elle travaille donc depuis 2020 à rechercher et expérimenter des adaptations techniques permettant, de façon passive, un meilleur respect de la vocation de cet espace.

La mise en place de telles solutions est déterminante quant à la capacité de la ville à étendre par la suite les zones piétonnes : en effet, à un moment où l'effectif de contrôle est limitant, trouver des stratégies d'aménagement ou de circulation qui permettent de limiter la charge de contrôle conditionne la possibilité de déployer de nouveaux espaces piétons.

Autre forme de piétonisation, le dispositif "Rues scolaires", qui consiste à interdire la circulation sur un périmètre donné autour d'une école à certains horaires précis, est expérimenté depuis la fin 2022. Depuis le 14 novembre dernier, les impasses Saint-Simon et Albert Thomas situées à l'entrée des

écoles maternelles E. Herriot et A. Briand sont ainsi fermées tous les jours de semaine entre 8 h 15 et 8 h 50 et entre 15 h 45 et 16 h 30 (ou entre 11 h 30 et 12 h les mercredis). Le test s'étant révélé concluant, la ville envisage de pérenniser le dispositif pour ces 2 voies à partir du printemps 2023, et de l'expérimenter autour de deux autres écoles d'ici à la rentrée de septembre 2023.

La pacification de la voirie, et notamment la baisse des vitesses, constitue une approche complémentaire pour favoriser et sécuriser les déplacements à pied. C'est l'une des raisons qui a conduit la ville de Clermont-Ferrand à abaisser à 30 km/h la vitesse maximale autorisée par défaut. Cette mesure est entrée en application en décembre 2021 dans toute la ville à l'exception de certains axes majeurs où la vitesse a été maintenue à 50 km/h (*voir fiche 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*).

D'autres communes manifestent également l'intention de s'inscrire dans cette dynamique.

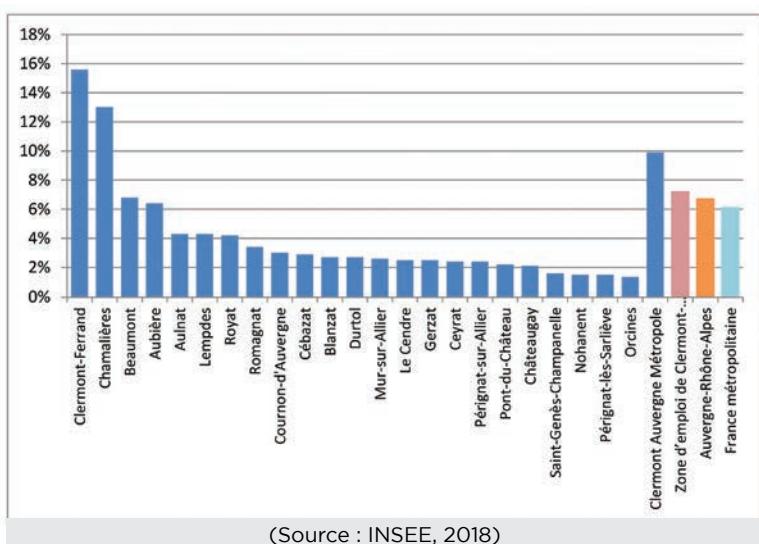
- À Beaumont, la révision 2021 du PLU a donné lieu à l'écriture d'un "plan piéton et marche urbaine". Ce plan est articulé autour de 7 axes : réseau magistral, place accrue des piétons dans l'espace public, perméabilité améliorée du tissu urbain, sécurisation des traversées, signalétique spécifique, développement des espaces verts et de repos et enfin, extension du "chemin vert" ;
- Ceyrat partage avec Beaumont le projet d'extension du "chemin vert" (existant en partie à Beaumont, à l'étude côté Ceyrat) sous la forme d'un itinéraire mixte piétons/cycles de type voie verte ;
- Romagnat a entamé fin 2022 les travaux de signalisation (marquage au sol et signalisation verticale) nécessaires au passage en "ville à 30 km/h" prévu au printemps 2023 ; le cœur de bourg sera traité quant à lui en zone de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h et priorité aux piétons, puis aux vélos par rapport aux voitures) ;
- Aubière et Ceyrat ont également fortement limité la vitesse dans leurs centres bourgs, la mise en cohérence des marquages et de la réglementation doit être poursuivie ;
- Cournon-d'Auvergne travaille à la mise en place d'un nouveau plan de circulation avec un objectif d'apaisement.

POUR LA SUITE...

- **Valider les schémas structurants conduits par la Métropole et entamer leur mise en application :** il s'agit d'aboutir à la validation du schéma de jalonnement et du diagnostic des traversées puis de les promouvoir auprès des communes afin de pouvoir réellement entamer des chantiers conduits selon des principes directeurs communs.
- **Déployer plus largement le dispositif Rues scolaires :** au regard du bilan des expérimentations de 2022-2023, la ville de Clermont-Ferrand prévoit de se doter d'une méthode et d'une liste priorisée pour généraliser le principe d'un apaisement des rues aux abords des écoles à certains horaires. Le retour d'expérience de la ville pourrait être mis à profit pour aider d'autres communes à avancer sur ce sujet, notamment Aubière, qui souhaite initier un travail de ce type.
- **Formaliser un plan piéton de la ville de Clermont-Ferrand :** la ville souhaite se doter d'un plan permettant de rassembler les éléments de nature réglementaire et les projets interférant avec la piétonisation et la marche à pied en général. Il est envisagé un recensement des efforts des services municipaux (DADEU, Mission Égalité des Droits, DCUPEP) et métropolitains (DEPP, DIAM) et la détermination de bonnes pratiques communes de façon à aboutir à une mise en commun des ressources existantes (a minima sous la forme de données saisies dans le Système d'Information Géographie). Ce plan piéton sera avant tout un document cartographique, mais son ambition est de déployer une méthodologie cohérente avec les efforts des services métropolitains sur le long terme afin d'aboutir à des données partagées et exploitables à l'échelle de l'ensemble de la métropole.
- **Constituer un "club des villes marchables de la Métropole",** lieu d'échange et de partage d'expérience sur ce thème au sein de l'enveloppe métropolitaine : les différents travaux en cours montrent la nécessité de mettre en commun les principes d'intervention, les référentiels et données géographiques et les retours d'expérience. Un tel club pourrait être animé par la Métropole.

INDICATEURS

Part modale du piéton dans les trajets domiciles-travail par commune (INSEE)



(Source : INSEE, 2018)

La marche à pied est globalement d'autant plus pratiquée pour aller au travail que l'on se trouve proche du cœur de la métropole : Clermont-Ferrand, Chamalières, Beaumont et Aubière sont ainsi les communes où la marche à pied est la plus répandue pour les trajets domicile-travail. À l'inverse, Pont-du-Château, Chateaugay, Saint-Genès-Champanelle, Pérignat-lès-Sarliève et Orcines sont en queue de peloton.

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

Le stationnement est l'un des leviers les plus efficaces pour le report modal. Il est prévu dans le PDU, d'établir une stratégie d'ensemble cohérente (offre de stationnement, équilibre voirie/ouvrages, tarification, normes dans la construction) qui accompagne la volonté de report vers les modes de transport autres que la voiture. Un objectif fort a été déterminé : réallouer au moins 20 % de la surface occupée par du stationnement en surface à d'autres usages (nature en ville, espaces piétons, aménagements cyclables ou réservés aux transports en commun). L'usage des ouvrages doit être optimisé pour le stationnement commun, tandis que les usages prioritaires du stationnement en voirie (PMR, artisans, livraisons, taxis...) doivent être identifiés et préservés. Les questions de logistique urbaines sont également à traiter dans une optique d'harmonisation des réglementations entre les communes, de façon à « apaiser » les opérations de livraison (meilleur respect des règles, meilleure cohabitation, amélioration des conditions de travail et de la sécurité).

SUIVI DES RÉALISATIONS

Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a 	2019-2022	2020-2022 : - recensement partiel effectué dans le cadre d'une étude globale de définition d'une stratégie de stationnement métropolitaine (cf. e. ci-après) : offre payante sur voirie, parkings en ouvrage du centre-ville, P+R, et une partie du stationnement privé lié aux résidences de certains bailleurs.
b 	2019-2022	2019-2020 : - étude du stationnement réalisée dans le cadre des études préliminaires du projet de lignes de bus à haut niveau de services B et C. 2021-2022 : - poursuite de l'étude de l'impact du projet sur le stationnement dans le cadre des phases avant-projet et projet.
c 	2019-2022	2022 : - chiffrage du nombre de places payantes en voirie supprimées au travers des différents aménagements en cours ou en projet (entre 1600 et 1800 sur la période 2023-2028) au profit d'autres usages (vélo, marche à pied, bus, vie sociale...)
d 	2019-2022	2020-2022 : - Préconisations faites dans le cadre de l'étude de la stratégie de stationnement. Etude en cours d'appropriation par la ville de Clermont-Ferrand.
e 	2022-2030	2020-2022 : - Réalisation d'une étude de la stratégie de stationnement. Conclusions et préconisations achevées en 2022 et portées à la connaissance de la ville de Clermont-Ferrand pour intégration dans la politique globale de stationnement de la ville.
f 	2022-2030	
g 	2022-2030	2022 : - Rédaction d'une première version du règlement du futur PLUi, avec proposition de normes maximales pour les nouvelles constructions de bureaux, commerces et services (pas de possibilité juridiquement ouverte pour le logement) autour des lignes A, B et C.

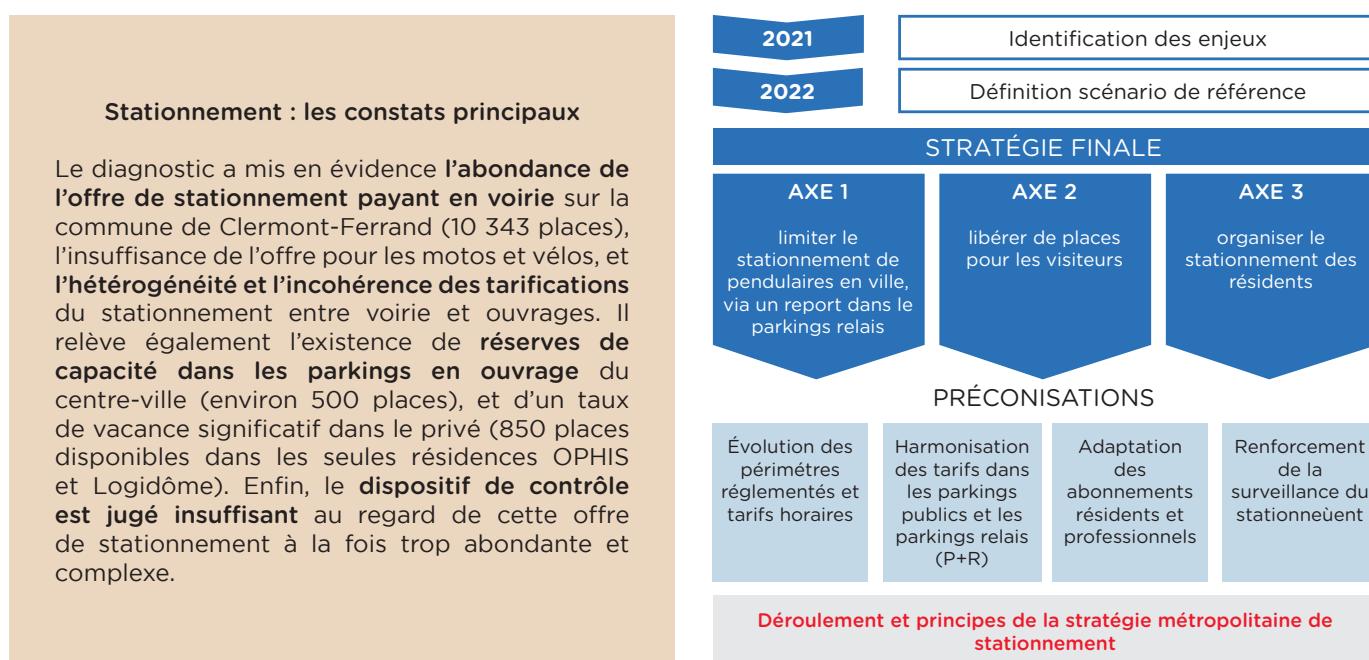
ÉVALUATION/CONSTATS

Une stratégie métropolitaine en matière de stationnement

Clermont Auvergne Métropole a lancé au printemps 2020 une étude stratégique comprenant la révision du schéma de voirie, la définition d'un schéma global de circulation et d'une stratégie de stationnement (*cf. fiche 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*). Etant donné l'avancement en parallèle du projet InspiRe (*cf. fiche action 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*), cette étude devait également prendre en compte les incidences et les nécessités liées à la création de deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Le groupement retenu (EXPLAIN pour le volet circulation, et SARECO pour le volet stationnement) a produit un diagnostic au 1^{er} semestre 2021. Les constats, fragilisés en raison de la crise COVID et des profondes modifications de comportements qui l'ont accompagnée, ont du être confortés par des investigations complémentaires.

Cette stratégie de stationnement n'est à ce jour pas complètement validée : les préconisations de l'étude métropolitaine ont été portées à la connaissance de la Ville de Clermont Ferrand, qui les intègre actuellement dans une approche globale de sa politique de stationnement.



En outre, si l'étude comprend bien un état des lieux de l'offre de stationnement, les données chiffrées restent partielles et ne concernent que le stationnement payant sur voirie, dans les parkings en ouvrage du centre-ville, ainsi que l'offre au sein des parkings relais et une partie du stationnement privé lié aux résidences des bailleurs (seuls Logidôme et Ophis ont été interrogés). Ce recensement mériterait donc largement d'être complété par chaque commune dans le cadre de diagnostics plus fins par quartiers, zones d'activités...

Intégration de l'objectif de réduction du stationnement dans les projets d'aménagement

La trajectoire de réduction du stationnement disponible en voirie inscrite dans le PDU passe également par une attention constante « à l'opportunité » au gré des chantiers, que ce soit dans le cadre de l'amélioration de la visibilité aux passages piétons, ou via les différents projets d'aménagement de l'espace public : création de nouvelles zones piétonnes, aménagements cyclables réalisés dans le cadre du schéma directeur, réaménagement façade à façade des voies empruntées par les futures lignes de bus à haut niveau de service et aménagements de voiries prévus pour le réseau de bus restructuré (*cf. fiche action 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*), projets de requalification urbaine (Regensburg, place Dellile, place des Carmes...).

En 2022, une estimation du nombre de places en voirie qui pourraient être ainsi supprimées entre 2023 et 2028 aboutit à un chiffre compris entre 1600 et 1800 places, soit environ 17 % de l'offre payante, ce qui reste à ce stade inférieur à l'objectif du PDU (réallocation de 20 % de l'espace de stationnement

à d'autres usages, en accentuant la contrainte sur les secteurs les mieux desservis, le centre de Clermont-Ferrand et les centre bourgs). Néanmoins certains aménagements n'ont pas nécessairement été précisément inclus dans cette estimation (notamment aménagements cyclables). En revanche, la Métropole s'organise actuellement pour être en capacité de suivre annuellement l'objectif de redistribution de l'espace occupé par le stationnement en voirie. Un premier bilan pourra être tiré fin 2023.

Les premières réalisations donnant lieu à cette redistribution plus équitable de l'espace public verront le jour en 2023 (requalification des boulevards sud et de l'avenue d'Italie, phase 2 de l'aménagement du secteur des Carmes, réaménagement des espaces publics du quartier Regensburg).

Au registre des projets contribuant indirectement à cet objectif, les impacts du projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (lignes B et C) ont été étudiés dès 2019, au stade des études préliminaires. La réduction de la place dédiée au stationnement le long des axes qui seront empruntés par les ligne est en effet nécessaire non seulement pour ménager des espaces pour l'insertion de sites propres (voies réservées bus), mais aussi pour pouvoir réaliser des aménagements cyclables et des trottoirs confortables (au minimum larges d'1 m 40), et végétaliser davantage la ville. La poursuite des études en 2021 et 2022 (avant projet) confirme que la cible de réduction de l'offre de stationnement public en voirie de 20 % sera atteinte et même dépassée au droit des 2 lignes. Ce chiffre important est cependant tempéré par un niveau variable de la demande de stationnement selon le secteur et l'heure de la journée. Au final, les villes de Cournon-d'Auvergne et de Clermont-Ferrand (secteurs centre-ville, gare et rue de l'Oradou) porteront, pour tous, les efforts les plus importants, au bénéfice de la réussite du projet.

En parallèle, l'application de la Loi d'Orientation des Mobilités impose maintenant de supprimer les places de stationnement qui masquent la visibilité des passages piétons. Les espaces ainsi libérés peuvent bénéficier au ré-équilibrage avec les autres modes de déplacement (création de stationnement pour les cycles par exemple) ou encore à la nature en ville (potentiel de re-végétalisation). Il s'agit cependant d'un travail de longue haleine qui va nécessiter l'établissement par la Métropole d'une programmation priorisée et de propositions techniques d'aménagement pour chaque cas de figure. Ce travail reste à conduire d'ici à début 2024.

Préparer l'activation des leviers d'action complémentaires

Vis-à-vis du renforcement en matière de contrôle, la compétence de police du stationnement a été conservée par les communes. Associées pendant

le travail d'élaboration, les communes, et en particulier Clermont-Ferrand, conservent donc la responsabilité de faire respecter les interdictions de stationnement et l'acquittement des redevances en zone payante. À ce stade, la Ville de Clermont-Ferrand travaille donc à intégrer la stratégie métropolitaine, et notamment ses préconisations en matière de contrôle, en tant que composante de sa politique de stationnement. L'idée portée dans la stratégie est qu'un renforcement du contrôle n'est pas forcément synonyme d'augmentation des effectifs de police : la rationalisation des secteurs payants et la réduction du nombre de places en voirie d'une part, et la définition de tarifs plus simples et cohérents d'autre part peut conduire à faciliter le contrôle et in fine maintenir le niveau des recettes pour la commune.

À plus long terme, le PLU intercommunal de la Métropole constitue un levier pour modifier les pratiques en matière de stationnement dans la construction de la ville. Son volet stratégique, le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), élaboré et débattu en 2021, a fixé un objectif de réduction forte de la présence automobile au sein des espaces urbains. Plus précisément, c'est la diminution de la place du stationnement sur l'espace public (au bénéfice d'une ré-affectation à d'autres usages) et l'incitation au stationnement en ouvrage qui sont recherchées. Mais il s'agit également de faire en sorte que les stationnements au sein des espaces privés soient adaptés aux différents contextes dans une logique visant à ne pas encourager la motorisation d'une part, et d'autre part réduire la concurrence de la voiture par rapport aux transports collectifs et autres mobilités durables.

Le volet réglementaire du PLUi (règlement et documents graphiques de zonage associés), dont l'élaboration a débuté en 2022, constitue un premier outil mobilisable. Il permettra d'établir des règles relatives à la desserte des terrains (création d'accès ou de voiries) ainsi que des normes quantitatives et qualitatives de stationnement, pour les véhicules mais aussi pour les vélos. Il est également possible d'introduire, conformément aux engagements du PDU, une norme maximale pour les constructions de bureaux, commerces ou services (« plafonnement » du nombre de places de stationnement).

Des dispositions particulières s'appliqueront aux terrains situés en tout ou partie au sein des « périmètres des aires d'influence des transports en commun », délimités aux documents graphiques autour des gares et haltes ferroviaires et des arrêts des lignes structurantes (tramway A, lignes de bus à haut niveau de service B et C).

À l'inverse, le projet de PLUi prévoit d'introduire de façon systématique des obligations quantitatives en matière de stationnement vélo, assorties de règles qualitatives de façon à garantir la praticité et la sécurité des stationnements au sein des projets.

POUR LA SUITE...

- **Clarifier les intentions vis-à-vis de l'inventaire de l'offre de stationnement :** au-delà de ce qui a été répertorié dans le diagnostic de l'étude stratégie de stationnement, l'inventaire des places gratuites en voirie, et des places en ouvrages privés reste à faire pour parfaire la connaissance de l'offre et sa répartition géographique. Un tel outil pourrait être utile pour accompagner la réduction du stationnement en voirie et pour mettre en place des dispositifs d'optimisation du stationnement public/privé tels que ceux existant dans certaines métropoles françaises.
- **Mettre en œuvre les premiers projets contribuant à la réduction de l'offre de stationnement en voirie et quantifier les places supprimées au fil des réalisations :** en 2023, plusieurs chantiers sont programmés (ré-aménagement de la place des Carmes - phase 2 -, aménagements pour le réseau de bus de substitution en vue du chantier des lignes B et C, aménagement cyclable avenue d'Italie...) et conduiront à la réduction du stationnement sur les secteurs concernés au profit d'autres usages (circulation des vélos, des transports en commun, végétalisation...).
- **Mettre en place un suivi centralisé des places de stationnement ré-allouées à d'autres usages :** de manière à mesurer les progrès accomplis, la Métropole s'organise pour pouvoir suivre annuellement le nombre de places qui sont supprimées et ré-affectées à d'autres usages dans l'optique d'un meilleur partage de l'espace public. Un premier bilan pourra être tiré à l'issue de l'année 2023.
- **Finaliser le règlement et le zonage du PLUi en intégrant des dispositions pratiques conformes au PDU et déclinant les objectifs inscrits au PADD,** notamment en matière de normes de stationnement au droit des lignes structurantes du réseau de transports en commun.
- **Intégrer dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation « construire demain » les éléments déclinant les objectifs du PADD en matière de stationnement.**



COÛTS

+ clermont
auvergne
métropole

275 000 € d'études pour la stratégie de circulation et de stationnement (étude conjointe avec celle de l'action 1-1)



INDICATEURS

Estimation du nombre de places de stationnement en voirie réallouées à d'autres usages dans certains aménagements

- le long des lignes BHNS B et C

Estimation au stade études préliminaires	Estimation au stade étude d'avant-projet
927	952

La réalisation des deux lignes de BHNS conduira à la suppression d'environ 950 places de stationnement en voirie, contribuant ainsi pour environ 50 % au nombre total estimé de places payantes en voirie supprimées d'ici à la fin 2028.

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

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité, dont le SMTC-AC, disposent d'outils pour impulser et accompagner les employeurs dans une démarche vertueuse au travers des PdME, au-delà des seules obligations fixées par la loi. Cette action vise à conforter et stimuler l'animation du tissu d'employeurs, y compris ceux de taille modeste, en créant et diffusant un ensemble de services et d'avantages propres aux entreprises engagées. Si la loi ne donne pas de compétences spécifiques aux AOM en matière de validation et de contrôle des plans de mobilité, il est possible de proposer une labellisation pour identifier et valoriser les entreprises les plus vertueuses et volontaristes ou les actions exemplaires.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Poursuivre et renforcer l'accompagnement des entreprises ayant obligation ou souhaitant mettre en place un PdME	2019-2030	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : renfort de compétence au sein du SMTC-AC, pour animer le dispositif PdME et accompagner techniquement et administrativement les employeurs. - 2021 : 8 nouveaux employeurs engagés avec le SMTC-AC et accompagnés dans le cadre de « SMTC'Pro » + 5 en phase de lancement. - 2022 : 5 nouveaux employeurs engagés et 10 en phase de réflexion ou de lancement
b Mettre en place les plans de mobilité pour les établissements scolaires	2019-2030	<ul style="list-style-type: none"> - Depuis 2011 : PdME mis en place au sein de l'Université de Clermont Auvergne (n'intègre pas la mobilité des étudiants), renouvellement reporté en 2023 pour tenir compte d'un travail en cours sur la répartition du personnel et des bâtiments. - 2021-2022 : réalisation des PdME de Vet'agro Sup, de l'ENFIP, du CNFPT et du CROUS (convention à venir au 1er semestre 2023). Vet'agro sup a intégré la mobilité des élèves dans la démarche.
c Assurer un suivi régulier et un bilan de la bonne mise en œuvre des actions	2019-2030	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : mise en place par le SMTC-AC d'un système de suivi complet, mobilisé pour des rendus réguliers notamment au niveau politique ; les conventions PdME comprennent dorénavant des objectifs précis et chiffrés, impliquant un suivi de la part des employeurs engagés.
d Informer les entreprises du territoire et communiquer autour des avantages d'un PdME, y compris pour les entreprises de moins de 100 salariés*	2019-2030	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : réalisation d'un ensemble de supports (présentation, « Z-card », etc.) pour communiquer sur le dispositif auprès des employeurs. SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole partagent la base des entreprises de plus de 50 salariés (outil de prospection). - 2021 : validation d'une méthodologie de prospection multicritères par le SMTC-AC permettant de prioriser les efforts ; démarrage d'un travail partenarial avec la CCI permettant d'envisager de toucher les PME et les informer sur le potentiel d'économies réalisables en matière de mobilités. - 2022 : création et mise en avant d'une rubrique dédiée au dispositif SMTC'Pro sur le site internet du SMTC-AC ; expérimentation entre mai et octobre d'une incitation financière au covoiturage (animation spécifique au travers d'ateliers déployée auprès des employeurs du secteur Estaing, 92^eRI, gare)

* Depuis l'approbation du PDU de l'agglomération clermontoise, la Loi d'orientation des mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2020, a modifié les obligations des employeurs : les entreprises de 50 salariés et plus doivent désormais disposer soit d'un accord sur les mobilités établi dans le cadre des négociations annuelles d'entreprise, soit mettre en place un PdME.

e f	<p>Développer un label pour récompenser les PdME les plus vertueux et volontaristes</p> <p>Élaborer puis mettre à disposition des outils d'aide à l'élaboration, à la mise en œuvre et au suivi des PdME</p>	<p>2019-2030</p> <p>≤ 2021</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : création du label « SMTCP'Pro » pour les employeurs entrant dans une démarche de PdME, conforme aux exigences établies par le SMTC-AC, et comprenant notamment un socle de 6 actions obligatoires - 2022 : mise en place d'une newsletter orientée sur le covoiturage permettant la mise en avant des réalisations réussies ou remarquables auprès du réseau des référents PdME au sein des employeurs engagés. <ul style="list-style-type: none"> - 2021 : création d'une boîte à outils complète pour les employeurs.
--	--	--	--

ÉVALUATION/CONSTATS

Un dispositif bien structuré

Depuis l'approbation du PDU en 2019, le SMTC-AC a renforcé ses compétences et s'est doté d'un ensemble de méthodes et d'outils permettant de donner une dimension supérieure et véritablement professionnelle à l'accompagnement des entreprises en matière de mobilité de leurs employés. Il s'est doté des moyens d'organisation et de suivi adaptés, aptes à organiser le travail, à rendre compte des efforts mis en œuvre et des résultats obtenus.

Un label « SMTCP'Pro » a été créé pour désigner cet accompagnement du SMTC-AC auprès des employeurs qui s'engagent dans une démarche de PdME et qui sont ainsi susceptibles d'être mis en avant dans la communication du SMTC-AC. Cette démarche est formalisée au départ par la signature d'un acte d'engagement, et aboutit soit à la signature d'une convention PdME soit à la révocation des avantages tarifaires octroyés dès l'acte d'engagement. Elle engage l'employeur dans un niveau de qualité de la démarche, traduit notamment par un certain nombre d'actions incontournables à inscrire dans le PdME.

SMTCP'Pro est également une communauté, rassemblée notamment autour du « club des référents mobilités », réactivé avec succès au mois de mars 2021. Programmé à nouveau en 2022, ce rendez-vous a finalement été reporté à 2023.

Depuis 2021, les nouvelles conventions PdME conclues (ou renouvelées) comprennent dorénavant des objectifs précis et chiffrés définis lors de l'établissement du plan d'actions. La progression de l'entreprise/administration est donc suivie pour amener si nécessaire à des actions complémentaires et/ou correctives. Les bilans sont transmis au SMTC-AC par les employeurs. Le renouvellement des conventions arrivant à échéance est un point important pour la montée en qualité générale des PdME existants, grâce au

passage vers le nouveau format de convention. La relation de proximité établie avec les employeurs permet de définir conjointement le bon moment pour lancer les démarches de renouvellement (et donc dans certains cas, de proroger par voie d'avenant les engagements existants le temps que la situation soit favorable).

Le SMTC-AC a construit une boîte à outil complète (outils de diagnostic, de définition du potentiel de progrès, de définition des actions et outils administratifs) qu'il met à disposition des employeurs qui s'engagent dans la démarche SMTCP'Pro. Le volet cartographique, très important pour définir le potentiel de progrès de l'entreprise ou de l'administration, est en particulier très apprécié des employeurs. Ces outils méritent toutefois encore des développements pour devenir véritablement « clé en main » et ainsi permettre l'optimisation du temps d'accompagnement par le SMTC-AC.

Un sujet qui monte en puissance chez les employeurs

Le SMTC-AC s'est également doté dès 2021 d'une méthodologie multicritères en matière de prospection et de démarchage des employeurs : les notions de difficultés d'accès, de proximité des entreprises déjà signataires d'une convention PdME, de montant du versement mobilité, et de proximité des services de mobilité rentrent en ligne de compte afin de définir des priorités.

Les années 2021 et 2022 ont aussi permis d'établir un partenariat approfondi avec la Chambre de Commerce et d'Industrie. Grâce à ce puissant relai de communication de premier niveau à destination des PME, il est maintenant possible de faire connaître aux entreprises de plus petite taille les possibilités qui sont les leurs et les opportunités qu'elles créent pour leurs salariés.

Expérimenter pour aller plus loin

En 2022, le SMTC-AC a expérimenté un dispositif d'incitation financière au covoiturage via la société Klaxit (*cf. action 3-3 Promouvoir l'usage de la voiture partagée*). Dans le cadre de l'accompagnement SMTC'Pro, une animation renforcée a été déployée auprès des employeurs du secteur Estaing, 92RI, gare SNCF. Six employeurs se sont particulièrement investis dans le dispositif en organisant des ateliers dédiés dans l'enceinte de l'entreprise.

L'animation spécifique auprès des employeurs, démultipliée par l'effet du bouche à oreille concernant l'incitation financière, a conduit à des résultats concluants : entre février et septembre 2022, il a été enregistré 650 nouvelles inscriptions sur la plateforme dans le ressort territorial et le nombre de trajets en covoiturage déclarés via la plateforme a été multiplié par sept.

Concernant les établissements scolaires, les PdME concernés jusqu'ici (notamment celui de l'Université Clermont Auvergne) portent uniquement sur la mobilité des salariés des établissements et n'intègrent pas les élèves dans le périmètre de la réflexion. Toutefois, Vet'agrosup a travaillé en 2022 à un PdME incluant la situation des élèves de l'école dans l'élaboration de son diagnostic et de son plan d'action. Les élèves eux-même ont été impliqués dans un cadre pédagogique à la démarche et la signature de la convention PdME doit intervenir début 2023.

Plus généralement, si le dispositif PdME n'est pas véritablement prévu pour travailler sur la mobilité des scolaires, dans un certain nombre de cas, notamment pour les établissements de formation, la notion de mobilité des visiteurs (qui entre bien dans le champ du PdME), permet de plus en plus de travailler sur ce sujet. **Il reste cependant à étudier les modalités d'éventuels avantages tarifaires pour ces « visiteurs ».**

POUR LA SUITE...

- **Faire évoluer les conditions d'accès aux avantages des PdME pour les employés ou professions libérales « hébergées » :** jusqu'ici le dispositif PDME n'est pas opérant pour des sites hébergeant des entreprises nombreuses mais de petite taille, ou des professionnels libéraux regroupés au sein d'un établissement « hébergeur » (ex : Pôle Santé République) alors même que ces sites peuvent concentrer un grand nombre d'emplois et donc des opportunités importantes si les différents employeurs mutualisent l'approche. À partir de 2023, des modalités pratiques nouvelles vont permettre à ces professionnels de bénéficier des mêmes possibilité que « l'hébergeur », moyennant un engagement minimal clairement établi (respect d'un socle d'actions obligatoires).
Dans une logique équivalente, le SMTC-AC envisage un accompagnement des espaces de co-working (ex : Turing 22 à la Pardieu).
- **Travailler davantage sur certaines zones d'activité stratégiques :** le partenariat établi fin 2021 avec la CCI du Puy-de-Dôme permet de disposer d'un puissant relai de communication de premier niveau à destination des PME notamment. Par ailleurs, en lien avec la direction de l'accompagnement des entreprises de la Métropole, le SMTC-AC travaillera en 2023 selon une approche zonale au sein des ZAE de Cournon-d'Auvergne et de Champ Lamet (Lempdes/Pont-du-Château).
- **Pour les plus petites entreprises et commerces :** proposer une contractualisation directe via un acteur relai local (associations de commerçants, ou services commerces des villes).
- **Poursuivre les efforts pour identifier et promouvoir les PdME ambitieux et les actions exemplaires :** le focus « 1 employeur/1 action » communiqué régulièrement à destination des élus du SMTC-AC pourra être valorisé plus largement selon des modalités à définir.
- **Expérimenter de nouvelles solutions dans les établissements d'enseignement** (*cf. action 3-2*) : suite à sa sélection à l'appel à manifestation d'intérêt « avenir Montagnes Mobilités », le SMTC-AC va conduire un travail d'expérimentation auprès d'un collège du ressort territorial dans une optique de projet intégré au sein de l'établissement.

SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise - BILAN 2022



COÛTS



Mobilisation d'1,3 EPT (accompagnement des employeurs)

Environ 35 000 €/an jusqu'en 2025 (animations Covoiturage Auvergne, C.vélo et T2C)

Expérimentation d'une incitation financière au covoiturage avec KLAXIT : 22 500 €



INDICATEURS

Employeurs engagés dans la démarche SMTCA'Pro :

fin 2021	fin 2022
67	76

Nombre d'employés au sein des entreprises engagées :

fin 2021	fin 2022
45 582	49 536

Nombre d'employés bénéficiaires de l'avantage PdME :

	fin 2020	mi 2021	fin 2021	fin 2022
Réduction abonnement T2C	- *	1 317	1 534	1 433
Réduction abonnement C.vélo	- *	- *	218	401

*Le suivi de ces données a été mis en place au cours de l'année 2021. Les données des années antérieures ne sont donc pas disponibles.

Nombre d'employés bénéficiaires de l'avantage PdME :

	2019	2020	2021	2022
Nombre communautés PdME	18	13	16	18
Nombre d'employés membre de ces communautés	5158	5569	5584	5887

Depuis l'adoption du PDU, les efforts de structuration d'animation du dispositif se traduisent par une progression nette du nombre d'entreprises et administrations engagées et du nombre de salariés ainsi touchés. En 2022 les abonnements T2C préférentiels PdME ont cependant marqué le pas, tandis que les abonnements C.vélo avec l'avantage PdME ont poursuivi leur progression. L'explication est complexe. Deux paramètres interdépendants peuvent être mis en relation avec ces constats :

- le développement du télétravail dans la continuité de la crise sanitaire : le fait de ne pas se rendre quotidiennement sur le lieu de l'emploi joue généralement en défaveur de la prise d'abonnements de transport en commun urbain, jugé à tort, comme peu intéressant pour quelques jours par semaine.
- la hausse du prix des carburants : pour les trajets de longue distance, elle a clairement conduit à une forte progression de l'usage du train mais aussi des comportements de covoiturage. Pour les plus courtes distances, l'usage du vélo a sans doute davantage profité de cette situation que le bus.

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

Bien que 61 % des élèves résident à moins de 5 km de leur établissement, les trajets domicile-école se font encore trop souvent en voiture. C'est la raison pour laquelle le Plan de Déplacements Urbains prévoit au travers de cette action, d'une part, de conduire des opérations de sensibilisation auprès des jeunes enfants (classes de primaire), et d'autre part d'expérimenter d'autres formes pédagogiques avec des enfants plus âgés en phase d'autonomisation pour leurs déplacements. L'entourage des enfants (famille, enseignants, encadrants) est également visé

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Poursuivre la démarche lancée en 2017 en lien avec le CPIE (Centre permanent d'initiatives pour l'environnement).	2019-2025	2020-2022 : poursuite du programme initial « Tous mobiles, et vous ? » via un accord-cadre de 3 ans avec le CPIE (qui arrivera à terme mi 2023).
b Expérimenter des ateliers en classe de primaire (CM1 et CM2), en lien avec le programme scolaire, en visant l'accompagnement de 5 à 10 classes par an	2019-2025	2020-2022 : via le programme « Tous mobiles, et vous ? », un contenu pédagogique a été développé et est adaptable en fonction des orientations du programme et des souhaits des enseignants. Une quinzaine de classes accompagnées chaque année.
c Initier des expérimentations auprès d'autres types d'établissements scolaires (extension au niveau collège/lycée voire des étudiants)	2019-2025	2022 : le SMTC-AC est lauréat d'un appel à manifestation d'intérêt « Avenir Montagnes Mobilités » pour l'expérimentation d'un projet de mobilité durable au sein d'un établissement du secondaire (collège).
d Construire un MOOC mobilité avec l'UCA	2019-2025	2021 : convention cadre de partenariat entre le SMTC-AC et l'Université Clermont Auvergne (UCA) pour la création d'un diplôme d'université « mobilités ».

ÉVALUATION/CONSTATS

Un travail de fond avec les établissements primaires

La démarche « Tous mobiles, et vous ? » lancée en 2017 se poursuit chaque année sous la forme d'un programme pédagogique sur le thème de la mobilité s'insérant dans le cadre de l'Education au Développement Durable (EDD), fil conducteur pour les classes de cycle 3 (du CE2 à la 6^e). Ce programme est animé par le CPIE, financé via un accord cadre de 3 ans avec le SMTC-AC. Celui-ci couvre un travail avec une quinzaine de classes chaque année, jusqu'à la fin de l'année scolaire 2022-2023. À cette échéance, un nouveau marché devra être lancé pour pouvoir poursuivre le programme, dans un contexte où le financement européen mobilisé jusqu'ici (Fonds européen de Développement Rural – FEDER) ne permettra plus le financement de ce programme.

Souple, le dispositif pédagogique créé par le CPIE et le SMTC-AC est adaptable en fonction des orientations des programmes et des souhaits des enseignants. Le retour d'expériences effectué fin 2022 par le SMTC-AC relève une satisfaction unanime des enseignants quant à l'intérêt du programme, la qualité des interventions, et au final, la capacité des élèves à s'approprier les notions étudiées. Des points d'amélioration sont également identifiés, portant plutôt sur l'organisation administrative de « Tous mobiles, et vous ? » (en particulier une période d'appel à candidature mal adaptée).

En 2021 et 2022, après la crise sanitaire, des efforts particuliers en matière de communication ont été réalisés à destination des enseignants et des conseillers pédagogiques afin de ré-activer le dispositif. Malgré ces efforts, on constate une hétérogénéité de connaissance de cette

offre proposée par le SMTC-AC expliquant une couverture inégale des écoles du territoire.

Un premier pas vers les niveaux supérieurs

Concernant les enfants plus âgés (donc entrés en phase d'autonomisation pour leurs déplacements), après une prise de contact entre le SMTC-AC et l'académie début 2020, les réflexions ont été interrompues avec la crise sanitaire (COVID19), jusqu'en milieu d'année 2022. Une opportunité de soutien financier via un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) « Avenir Montagnes Mobilités » lancé par l'Agence Nationale de la Cohésion des Territoires (ANCT) et France Mobilités a été l'occasion de remettre le sujet à l'ordre du jour. Lauréat de cet AMI, le SMTC-AC commence début 2023 le travail préparatoire à une expérimentation au sein d'un collège entier. Dans cette expérimentation, il sera recherché une implication active de plusieurs classes pour la définition puis la mise en œuvre d'actions concrètes favorisant les alternatives durables de mobilité dans leur quotidien et celui de leur établissement.

Afin de compléter cet ensemble, le SMTC-AC explore également la dimension professionalisante de la formation aux mobilités durables. Grâce à la signature fin 2021 d'une convention cadre de partenariat, le SMTC-AC et l'Université Clermont Auvergne (UCA) se sont entendus pour la création d'un diplôme d'université (DU) spécialisé. En complément de cette nouvelle offre de formation, des projets pédagogiques et scientifiques pourront être menés conjointement entre les deux institutions sur le thème de la mobilité durable. Pour l'année scolaire 2022-2023, l'UCA a donc mis en place pour la première fois le DU « Agir pour une Mobilité Durable », à destination principale de salariés et agents de la fonction publique. Le faible nombre d'inscriptions cette année n'a finalement pas permis d'ouvrir la formation.

POUR LA SUITE...

- Conforter l'investissement du SMTC-AC dans le dispositif « Tous mobiles et vous ? » :** avec le tarissement des sources de financement, le SMTC-AC sera contraint à financer en intégralité le dispositif tel qu'il existe aujourd'hui.
- Lancer une expérimentation au sein d'un collège du territoire :** pour mener à bien le projet lauréat de l'AMI Avenir Montagnes Mobilités, le SMTC-AC devra en 2023 identifier et conclure un partenariat avec un établissement volontaire, mettre au point la méthode de travail, des contenus pédagogiques, puis démarrer les travaux avec les classes.
- Relancer la communication au sujet du DU mis en place par l'UCA et approfondir les liens avec l'enseignement supérieur** pour sensibiliser les étudiants aux questions de mobilité dans leurs différentes disciplines.

COÛTS



36 000 € /an pour le programme « Tous mobile et vous ? » (financement à 80 % par FEDER, jusqu'en 2023).

INDICATEURS

Ampleur des programmes d'éducation à la mobilité

	2019-2020	2020-2021	2021-2022	2022-2023
Nombre d'élèves concernés par des programmes d'éducation à la mobilité	173	195	537	415
Nombre de classes correspondant	9	8	22	17
Part des écoles du territoire ayant participé au dispositif (en cumulé)	7 %	12 %	27 %	38 %
Part des communes touchées par le dispositif (en cumulé)	17 %	21 %	52 %	60 %

Au fil des années, le dispositif « Tous mobiles, et vous ? » est passé du stade expérimental à une dimension véritablement visible sur le territoire : à ce jour, plus du tiers des écoles ont déjà eu recours au dispositif (26 écoles sur 81 écoles), sur 60 % des communes.



“Tous mobile et vous” du 3 au 9 juin 2023 à la mairie de Clermont-Ferrand (Source : SMTC-AC)



Signature du PdME de la CPAM du Puy-de-Dôme (Source : SMTC-AC)

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

Le développement d'usages partagés de la voiture permettrait de contribuer très fortement à la diminution des nuisances liées à ce mode de déplacement. Cette action vise donc à encourager les pratiques de covoiturage et d'autopartage, via des incitations ou des services particuliers (place de stationnement garantie, voie réservée, etc.) afin de massifier l'usage partagé de la voiture, avec une cible particulière vis-à-vis des trajets domicile-travail.

SUIVI DES RÉALISATIONS



Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Poursuivre la promotion de l'autopartage entre particuliers.	2019-2025	<ul style="list-style-type: none"> - Système « Mon auto partagée » mis en place depuis 2017, animé par Covoiturage Auvergne via une convention signée avec le SMTC-AC. - relance de la communication et création de nouveaux supports sur ce dispositif en septembre 2021 après le plus dur de la crise sanitaire. - promotion de l'autopartage et du covoiturage assurée également dans le cadre de l'animation des Plans De Mobilité Employeur dans le cadre d'un marché entre le SMTC-AC et Mobicop (voir également action 3-1 Faire des plans de mobilité employeurs un instrument majeur pour la mobilité durable)
b Inciter les collectivités et les entreprises à mutualiser leurs flottes de véhicules	2019-2025	
c Attirer des initiatives d'autopartage privées	2019-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021-2022 : étude sur le potentiel de l'autopartage et construction de scénarios de développement.
d Évaluer l'expérimentation de covoiturage dynamique entre Rochefort-Montagne et Clermont-Ferrand	2019-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : <ul style="list-style-type: none"> *évaluation de l'expérimentation Covoit'ici au cours du 2^e trimestre. Le bilan décevant a conduit à l'arrêt du dispositif fin août 2021. * lancement d'une étude sur le covoiturage en vue de définir une offre globale de covoiturage. - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * expérimentation de covoiturage subventionné avec la plateforme KLAXIT entre mai et fin octobre 2022. * finalisation de l'étude covoiturage. * annonce par le gouvernement d'un plan national covoiturage à partir de 2023.
e Suivre la mise en œuvre et évaluer le Schéma Départemental des aires de covoiturage du Puy-de-Dôme	2019-2025	
f Expérimenter des voies réservées aux covoitureurs pour l'accès au centre ou aux grandes zones d'emploi	2025-2030	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : L'article 35 de la Loi d'Orientation des Mobilités a introduit dans le code général des collectivités territoriales la possibilité de réserver des voies au covoiturage, de manière temporaire ou permanente.

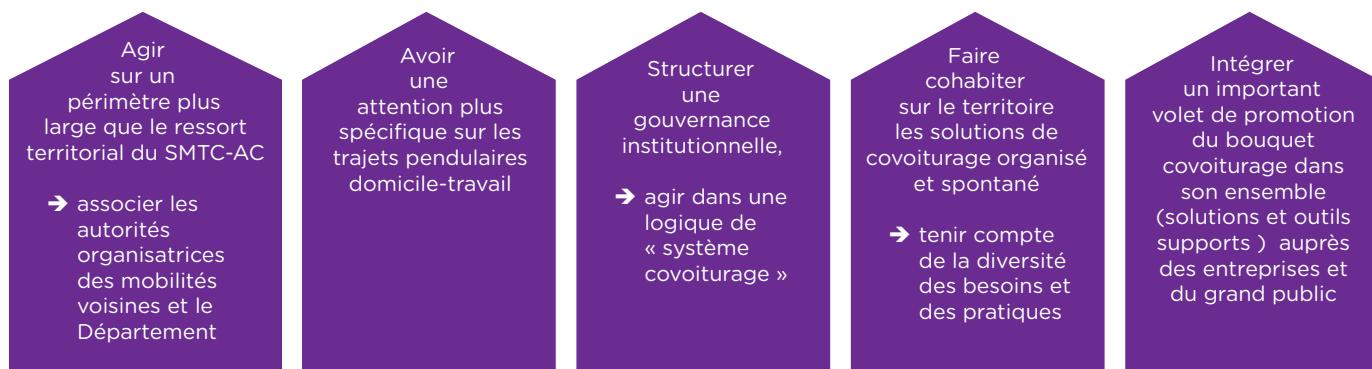
ÉVALUATION/CONSTATS

Covoiturage : après une expérimentation infructueuse, une politique qui redémarre sur de nouvelles bases

En mai 2019, le SMTCA en partenariat avec le Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne et la société ECOV a expérimenté une ligne de covoiturage dynamique entre Rochefort Montagne et Clermont-Ferrand. Baptisé « Covoit'ici », ce dispositif test a été évalué au cours du 2^e trimestre 2021. L'ensemble des éléments réunis (bilan chiffré des inscriptions et de l'usage du service, enquêtes auprès des usagers, réunion territoriale avec les collectivités concernées) a montré que le système n'a pas véritablement rencontré son public. Une défaillance matérielle des bornes installées le long de l'itinéraire ainsi que la crise sanitaire de la Covid19 ont pénalisé l'expérimentation mais cela n'explique qu'à la marge le faible usage du service. Le fait de n'avoir pas atteint une masse critique d'usagers permettant un fonctionnement sécurisant pour les usagers passagers (certitude de trouver un conducteur en toute circonstance sans trop d'attente) est la principale explication du relatif échec de la ligne. L'expérimentation s'est donc achevée fin août 2021 et le bureau syndical du SMTCA et ses partenaires (PNR Volcans d'Auvergne/ECOV) ont décidé de ne pas péréniser la solution.

Le SMTCA a poursuivi malgré tout son investissement sur le sujet du covoiturage sur trois fronts complémentaires.

- En 2021, une étude approfondie a été lancée. Elle visait à établir un état des lieux du covoiturage et de son potentiel de développement, à mettre au point une stratégie locale en faveur de cette pratique, enfin à définir un scénario de mise en production d'une offre globale de services de covoiturage. Cette étude, confiée à SETEC-ITS s'est achevée à l'automne 2022 et un scénario de déploiement progressif a été retenu fin 2022, respectant les enjeux suivants :



- Dans une logique d'expérimentation, une incitation financière au covoiturage, ainsi qu'une animation renforcée auprès des employeurs de la zone République-Michelin ont été mises en œuvre via la société KLAXIT entre mai et fin octobre 2022 (*voir également action 3-1 Faire des PdME un instrument majeur pour la mobilité durable*). Ce test s'est révélé concluant (+ 650 inscrits sur la plateforme dans le ressort territorial, nombre de trajets en covoiturage déclarés via la plateforme multiplié par sept entre février et septembre 2022).
- Un dispositif d'animation a également été déployé, ciblant les salariés des entreprises engagées dans un travail partenarial avec le SMTCA dans le cadre de leurs Plans de mobilité employeurs (*cf. action 3-1 Faire des PdME un instrument majeur pour la mobilité durable*).

Fin 2022, le Gouvernement a annoncé le lancement début 2023 du plan national covoiturage. Doté d'un budget de 150 millions d'euros, dont 50 seront destinés à abonder les incitations versées par les collectivités (1 € État pour 1 € collectivité), ce plan représente une véritable opportunité pour le lancement d'une nouvelle offre dès 2023 dans des conditions budgétaires favorables.

Autopartage : un système qui doit encore « sortir de l'ombre »

Le SMTCA travaille depuis plusieurs années au développement de l'autopartage. Le bureau d'étude ADETEC en 2017, puis en 2020 l'association Covoiturage Auvergne, ont été missionnés pour assurer la promotion et l'animation du dispositif baptisé « Mon auto partagée » mettant en relation des propriétaires de véhicules volontaires avec d'autres habitants du même secteur désireux de pouvoir emprunter ponctuellement un véhicule. Une sur-assurance, prise en charge par le SMTCA, permet de garantir les dommages éventuels causés aux véhicules partagés et couvrir tout ou partie des franchises.

Au départ ciblée sur les Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), l'action a été rapidement élargie à tout le ressort territorial (dès 2019). En 2020 et 2021, la crise sanitaire a forcée la mise en sommeil de la communication et la promotion n'a pu véritablement reprendre que depuis septembre 2021 avec de nouveaux outils pratiques.

À ce jour, le dispositif compte seulement une trentaine de personnes pour un total d'une quinzaine de véhicules mis en partage d'usage, ce qui signifie qu'il est encore trop confidentiel. Malgré les animations effectuées par Covoiturage Auvergne, il subsiste une réelle difficulté pour trouver de nouveaux véhicules, et en particulier pour des partages pendant les week-end et les soirs qui constituent la demande principale.

Soucieux de réfléchir à des solutions complémentaires, le SMTC-AC a lancé mi 2021 une étude sur le potentiel de l'autopartage et la construction de scénarios de développement. Rendue en juin 2022, cette étude a proposé, sur la base d'une analyse territorialisée des besoins et de la quantification du parc potentiel (dont celui que représente les flottes des collectivités et des entreprises), 4 scénarios de développement.

En complément, le SMTC-AC envisage des solutions de labellisation pour des offres privées. Dans cette optique, la mise à disposition de places de stationnement réservées pour ces opérateurs seraient une solution permettant d'orienter l'offre selon les besoins prioritaires et les axes de développement souhaités par le SMTC-AC.



Mon auto partagée

POUR LA SUITE...

- Déployer les actions prioritaires définies par la feuille de route covoiturage du SMTC-AC.** Sept actions prioritaires pourraient être mise en œuvre dès 2023 : incitation financière locale additive à celle annoncée par l'État, partenariat avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes (gestionnaire de la plateforme publique Mov'Ici), mise en place d'une animation globale ainsi que d'un observatoire de suivi de la pratique du covoiturage, développement de la communication, intégration du covoiturage dans les solutions de mobilités incluse dans le « MAAS » du SMTC-AC (voire action 5-1) et enfin création des conditions favorables pour une politique covoiturage en matière d'infrastructures (aires de stationnement et/ou places réservées, conditions tarifaires, voies réservées).
- Expérimenter des voies réservées aux covoitureurs :** APRR et l'État pourraient inclure au contrat de plan 2022-2026 (avenant à la concession) la mise en place de voies réservées covoiturage entre le péage de Gerzat et le diffuseur du Brézet d'une part (6,2 km x 2 sens) et entre le diffuseur 4 Clermont sud et le diffuseur 16 Le Brézet (7,1 km x 2 sens).
- Stabiliser la stratégie d'intervention du SMTC-AC en matière d'autopartage :** selon le scénario retenu, un travail de promotion de l'autopartage sous toutes ses formes (autopartage privé, public, dans les entreprises, ou sous labellisation) sera réalisé en coordination avec Clermont Auvergne Métropole. La Métropole sera à même d'accompagner la démarche dans ses dossiers structurants (stratégie de stationnement métropolitaine, Plan Local d'Urbanisme intercommunal).
- Acter dans le règlement du PLUi des dispositions incitatives vis-à-vis de l'autopartage :** le principe de réduction des obligations de stationnement pour les programmes prévoyant des systèmes internes d'autopartage (via des véhicules « propres ») est à conforter.

SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise - BILAN 2022



COÛTS



Marché pour les animations covoiturage en 2022 et autopartage dans le cadre de l'animation des PdME en 2022 : **15 000 €**

Fonctionnement du système « Mon Auto Partagée » : **25 500 €/an**

Promotion de la voiturage partagée (covoiturage et autopartage) : **12 500 €/an**



INDICATEURS

Nombre de voitures partagées dans les initiatives d'autopartage du SMTCA-AC et nombre d'usagers des voitures partagées

	2019	2020	2021	2022
Nombre de voitures partagées dans les initiatives d'autopartage du SMTCA-AC	11	15	16	14
Nombre d'emprunteurs	22	22	21	14
Nombre de conducteurs principaux	-	18	17	18
Nombre de km effectués en autopartage	24 200	29 000	35 900	5 700

Alors que le nombre de véhicules dans le système « mon auto partagée » demeure assez constant, le système a connu en 2022 une baisse sensible du nombre d'emprunteurs et des kilomètres parcourus, expliquée en partie par le départ de certains usagers « gros rouleurs » en autopartage (usage vacances ou trajets longs récurrents).

Évolution du taux d'équipement des ménages au sein de la métropole

	2008	2013	2018
Pas de voiture	19,8 %	19,9 %	20,4 %
1 voiture	51,1 %	51,3 %	51 %
2 voitures ou plus	29,1 %	28,7 %	28,6 %

(Source : INSEE, 2018)

Depuis maintenant une décennie, le taux d'équipement évolue doucement vers une réduction du nombre de véhicule par ménage : moins de ménages disposent de 2 véhicules ou plus, tandis que la proportion de ménage sans voiture augmente. La part des ménage possédant 1 seul véhicule est relativement stable. Géographiquement, ce sont les communes de la périphérie ouest qui sont le plus équipées (Orcines, Saint-Genès-Champanelle, Durtol, Nohanent, Ceyrat, Romagnat).

Nombre de trajets postés sur Mov'Ici et nombre de covoiturage effectifs prouvés

	2019	2020	2021	2022
Nombre d'annonces postées en ex-région Auvergne sur Covoiturage Auvergne jusqu'au 17/09/2020	6 574	6 681	-	-
Nombre de trajets postés en ex-région Auvergne sur Mov'Ici	-	-	1 129	3 088

La migration de covoiturage auvergne vers Mov'Ici en septembre 2021 a entraîné un changement des données de référence : du nombre d'annonces publiées (une annonce pouvait comprendre plusieurs trajets), on est passé au nombre de trajets publiés, donnée plus cohérente avec le suivi effectué sur l'ensemble des plateformes de référence (Blabla Car, Caros, ...). À cette occasion et afin d'assurer la fiabilité des annonces, un nettoyage a été effectué pour ne conserver que les annonces actives, ce qui explique la différence entre les chiffres 2019/20 et 2021.

Nombre de communauté de covoiturage sur la plateforme Mov'Ici liées à des PDMe et nombre d'employés membres de ces communautés

	2019	2020	2021	2022
Nombre communautés PdME	18	13	16	18
Nombre d'employés membre de ces communautés	5158	5569	5584	5587

D'une façon générale, les données disponibles ne permettent pas de rendre compte de l'évolution de la pratique spontanée du covoiturage (c'est-à-dire sans l'intermédiaire de plateforme) alors qu'il s'agit de la pratique la plus courante. La possibilité de mesurer ce type de covoiturage fera partie des questions importantes pour l'observatoire que le SMTCA-AC souhaite initier et animer avec les collectivités d'un large territoire autour de l'agglomération.

ACTION 4-1 RESTRUCTURER LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN AUTOUR D'UN RÉSEAU ARMATURE DE 4 LIGNES FORTES EN SITE PROPRE

Afin de mieux organiser les mobilités sur l'ensemble du territoire, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise ont acté la mise en œuvre de deux lignes structurantes en site propre à haut niveau de service à l'horizon 2026. Les lignes B et C seront ainsi requalifiées et étendues, exploitées au moyen de bus électriques à faibles émissions. 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.

En complément, pour atteindre les ambitions de progression de l'usage des transports en commun, l'ensemble du réseau sera restructuré autour de l'armature constituée par le tramway et ces 2 lignes fortes. L'offre de service sera revue et renforcée, de façon à améliorer la compétitivité des temps de parcours bus, proposer plus de fréquence et des plages horaires élargies.

À plus long terme, l'opportunité d'une quatrième ligne forte (ligne D) doit être étudiée.

SUIVI DES RÉALISATIONS

 Dans les temps

Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Mettre en service 2 lignes structurantes à haut niveau de service (B et C)	<p>≤ 2025</p> <p>2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - fin des études préliminaires, le projet est officiellement lancé sous la dénomination « InspiRe ». - concertation préalable réglementaire réalisée entre janvier et mars suivie d'une concertation complémentaire en juillet ; établissement du dossier de DUP (dépôt fin décembre 2021) ; préparation et lancement des marchés de maîtrise d'œuvre. <p>2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - attribution des marchés de maîtrise d'œuvre (générale, lieu de projet Renoux Ballainvilliers) et des marchés de production (matériel roulant, et système d'aide à l'exploitation et information voyageur) - fin du diagnostic archéologique (sauf lieu de projet Renoux Ballainvilliers) - enquête publique de fin mai à début juillet, puis déclaration d'utilité publique du projet en octobre - fin des études d'avant-projet, début de la phase d'études projet - dépôt de la demande de permis de construire du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM).
b Restructurer le réseau T2C autour des 3 lignes fortes qui seront en service, et injecter des kilomètres supplémentaires sur les lignes principales	<p>≤ 2025</p> <p>2019 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - définition des objectifs de la restructuration du réseau de bus au travers d'une feuille de route adoptée par le comité syndical du SMTC-AC <p>2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1^{re} version du futur réseau (dite version « silhouette » V1) produite par T2C au 3^e trimestre. <p>2021 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réseau schématique dit « silhouette » présenté lors de la concertation préalable réglementaire du projet InspiRe entre janvier et mars, - travail de concertation avec les communes entre mai et juillet, - version 2 du réseau restructuré livrée par T2C fin septembre et présentée dans chaque commune pendant l'hiver 2021-2022. <p>2022 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - établissement d'une feuille de route pour la version 3 - version 3 du réseau livrée par T2C en septembre - nouvelle phase de concertation avec les communes entre octobre 2022 et début février 2023.
c Étudier l'opportunité et la faisabilité d'une quatrième ligne de TCSP	<p>≤ 2025</p>

ÉVALUATION/CONSTATS

InspiRe est le grand projet de restructuration du réseau de transports en commun urbains de l'agglomération clermontoise. Il comprend la création de 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur près de 27 kilomètres, et la restructuration de l'ensemble du réseau de bus pour l'articuler autour de ces 2 nouvelles lignes et de la ligne de tramway.

Deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service à horizon 2026

Les nouvelles lignes seront en grande partie en site propre, c'est-à-dire, séparées du trafic automobile, gage d'efficacité et de régularité. La création de ces voies réservées sera accompagnée d'une requalification complète de la voirie sur une grande partie des tracés, avec la création ou le réaménagement de voies cyclables. Un secteur fait l'objet d'un traitement particulier : le secteur Renoux Ballainvilliers. Destiné à devenir un véritable cœur de ville, il sera entièrement réaménagé sous l'appellation « les Allées du Cardo ».



De nouveaux parkings relais (P+R) connectés à ces nouvelles lignes fortes devraient également voir le jour pour permettre aux usagers issus de destinations plus lointaines de déposer leur véhicule à l'entrée de l'agglomération avant d'emprunter le réseau de transport en commun (voir action 5.3 - Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et en coordonnant les horaires). Au stade des études préliminaires, 7 sites potentiels avaient été envisagés. Les études d'avant-projet se concentrent sur 4 sites répartis à des emplacements stratégiques le long des lignes (secteur Rivaly à Durtol, secteurs Ernest Cristal et centre routier du Brézet à Clermont-Ferrand, secteur Grande Halle d'Auvergne à Cournon-d'Auvergne). En complément, les parkings aujourd'hui existants aux abords des futurs terminus de Durtol et de Royat/Chamalières (et donc impactés par la créations des installations nécessaires), seront réaménagés afin de restituer (voire légèrement renforcer) les capacités de stationnement actuelles.

Les enseignements de la concertation préalable menée en 2021 ont conduit la Métropole et le SMTC-AC à poursuivre ou approfondir certaines études spécifiques :

- les études d'insertion et de circulation sur l'avenue de Royat à Chamalières, l'avenue Bergougnan et la rue de l'Oradou à Clermont-Ferrand et à Cournon-d'Auvergne afin d'améliorer les solutions présentées lors de la concertation et de répondre aux interrogations ou inquiétudes ;



Visite du tracé des futures lignes à bord du « bus inspirant » (source : SMTC-AC)

- les études d'implantation des parkings-relais (pour plus de précisions sur ce point, voir fiche 5-3 Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et en coordonnant les horaires).

Il a également été décidé d'engager un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (comités ou conseils de quartier, associations, groupes constitués) pour continuer à améliorer le projet. Après un temps de dialogue supplémentaire, l'aménagement en site propre dans la traversée de Chamalières et Royat a été abandonné au profit d'un site banalisé et la position des terminus à Royat/Chamalières (ligne B) et à Durtol (ligne C) a été stabilisée.

Ce dialogue s'est poursuivi et intensifié tout au long de l'année 2022, associant l'ensemble des parties prenantes : associations, comités de quartier, syndics

de copropriété et bailleurs sociaux, commerçants, et bien sûr partenaires institutionnels comme la chambre des métiers et la chambre de commerce et d'industrie. Ces nombreux échanges influent sur le déroulé du projet en donnant lieu notamment à l'étude d'alternatives en matière d'accès et de circulation, de fonctionnement de carrefours, le long des tracés bien sûr mais aussi parfois plus en profondeur dans les quartiers bordant les futures lignes et qui vont connaître des modifications des habitudes de déplacements.

L'année 2022 a aussi été marquée par l'aboutissement de la procédure de déclaration d'utilité publique. Après une phase d'enquête publique tenue entre la fin mai et le début du mois de juillet, la commission d'enquête a rendu début août un avis favorable sans réserve. Elle a cependant recommandé d'une part la poursuite de la concertation avec les parties prenantes et le dialogue avec les citoyens, et d'autre part, l'intensification des efforts pour la mise en place de parkings relais de façon concomitante à la mise en service des nouvelles lignes. Sur ces bases, le conseil syndical du SMTC-AC et le conseil métropolitain ont délibéré fin septembre/début octobre pour valider la fin des études d'avant-projet, et entériner la déclaration de projet, marquant le démarrage de la phase d'études projet. Dans la foulée, la création des 2 lignes à haut niveau de service a été déclarée d'utilité publique par le Préfet le 19 octobre 2022.

Du point de vue opérationnel, les marchés de maîtrise d'œuvre ont été attribués. Le groupement Ingerop/Artelia s'est vu confier la maîtrise d'œuvre générale, le cabinet In Situ a remporté la maîtrise d'œuvre du lieu de projet Renoux-Ballainvilliers renommé « les allées du Cardo », la construction du nouveau technicentre (centre de maintenance et de remisage des bus) incombe à Otéis, la fabrication du matériel roulant et des infrastructures de recharge a été attribuée au groupement Hess/Hitachi, et enfin, le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur sera réalisé par Navocap.

Un réseau entièrement restructuré autour de l'armature de 3 lignes fortes

La restructuration de l'ensemble du réseau de bus autour de 3 lignes fortes a été définie dans une feuille de route adoptée en juillet 2019 conjointement par Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC. A cette occasion, une hiérarchie a été établie en accordant une priorité maximale aux déplacements contraints (pendulaires domicile-travail et domicile-études/formation), ainsi qu'aux déplacements depuis et vers les centres hospitaliers et médicaux. La régie T2C s'est vue confier le rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage de ce travail.

Une première version du réseau restructuré, produite fin 2020 a permis de donner une idée schématique de la transformation envisagée. Elle a d'ailleurs été jointe aux pièces utilisées pour la concertation préalable réglementaire du projet InspiRe tout début 2021. Rapidement affiné dans une version 2, défini cette fois « à la rue », le projet de nouveau réseau a pu être testé auprès de toutes

les communes du ressort territorial au cours d'une seconde phase de concertation menée fin 2021.

Début 2022, le SMTC-AC a ainsi pu dresser, au travers d'une nouvelle feuille de route, la liste des modifications et améliorations attendues pour la version suivante. Cette nouvelle copie, 3e version du projet de réseau, a été livrée début septembre 2022. Sur cette base, le SMTC-AC a initié en fin d'année, la dernière étape de ce travail « itératif ». Chaque commune a été à nouveau rencontrée, de façon à préparer au mieux la version finale du futur réseau (version 4).

Grâce à cet important travail itératif associant étroitement les communes, le projet de réseau 2025 apporte des améliorations sensibles par rapport aux versions précédentes et bien évidemment par rapport au réseau actuel notamment grâce à :

- des liaisons périphériques directes (ne passant pas par la ville centre) en phase avec les aspirations locales et le fonctionnement perçu des territoires (vallée du Bédat, transversale Ceyrat-Romagnat, Aubière, Clermont-sud, ou encore barreau direct Cournon-Aubière) ;
- un meilleur maillage, voire la création de desserte des zones d'activités (Ladoux-Montels, Gravanches, zone d'activité Le Pontel-La Rochelle à Lempdes, zone des Sauzes à La Pardieu, ...) ;
- un meilleur maillage d'ensemble dans le territoire permis grâce aux effets de limitation des tracés de lignes en doublon.

Cet ensemble se traduit aujourd'hui par un retour favorable de la part d'une majorité des communes vis-à-vis des tracés présentés. La question du niveau d'offre n'a cependant été présentée que dans les grandes lignes pour l'heure, le nombre de services par ligne ne pouvant être affiné que lorsque les tracés seront stabilisés. L'amplitude horaire du futur service, autre préoccupation importante des communes reste également à établir.

En parallèle, le travail destiné à permettre le fonctionnement des transports en commun dans les meilleures conditions possibles pendant les travaux de réalisation des lignes à haut niveau de service B et C s'est accéléré. Il aboutira à la définition d'un réseau temporaire, dit « réseau travaux », opérationnel dès septembre 2023 pour l'essentiel.

POUR LA SUITE...

- Validation des études projet** des lignes à haut niveau de service en avril 2023.
- Démarrage des travaux préparatoires au chantier des lignes BHNS** : fouilles d'archéologie préventive dans les secteurs identifiés suite aux diagnostics réalisés en 2021-2022, dévoiement des réseaux enterrés (eau potable, assainissement, électricité, gaz, télécommunications) et aménagements nécessaires au fonctionnement du réseau de substitution de bus pendant la suite des travaux.
- Rédaction des dossiers de consultation des entreprises et lancement des marchés de travaux de réalisation des lignes BHNS.** Le calendrier prévu vise un démarrage de ces travaux au cours du printemps 2024. La définition du réseau de bus de substitution et des aménagements lui permettant de fonctionner efficacement pendant cette période doivent être finalisés au 1^{er} trimestre 2023. Les premiers aménagements pourront être réalisés à partir d'avril 2023.
- Poursuite du dialogue continu avec les acteurs du territoire et le public.** La préparation de la phase travaux, la recherche de solutions et l'accompagnement des habitants et usagers pendant cette période difficile sera au cœur du travail de 2023. L'ouverture d'une maison du projet au cours du printemps 2023 permettra de disposer d'un lieu essentiel pour le dialogue avec le public.
- Production de la version 4 du réseau de bus restructuré au début de 2^e trimestre 2023** (tracés des lignes et intensité de l'offre) en vue d'une validation à l'échelle métropolitaine pendant l'été 2023.
Par la suite, construction des niveaux d'offres et définition de l'amplitude horaire des lignes.
- Maintien du lien avec les communes**, avec un accent particulier auprès des communes où subsistent les dernières réserves.

COÛTS



324 M€ pour les études et travaux des lignes B et C, la requalification de l'espace public le long de ces lignes et la construction d'un nouveau dépôt.

Financement : 59 % SMTC-AC (infrastructures bus, dépôt, matériel roulant) **et 41 % Métropole** (Aménagement espaces publics, parkings relais).

+9 M€/an supplémentaires à partir de 2026 pour assurer l'offre de transport renforcée (+20 % de km par rapport au réseau actuel).

INDICATEURS

Qualité de la desserte des transports en commun au sein du ressort territorial de SMTC-AC

	Aujourd'hui (réseau actuel)	En 2026 (estimation avec le réseau restructuré)	
À proximité d'un arrêt de transport en commun (moins de 500m à pied des lignes fortes A, B et C et/ou moins de 300m d'une autre ligne)	134 000 logements 90 000 emplois	+600 logements +1100 emplois	
dont, à moins de 500m à pied d'un arrêt d'une ligne forte (lignes A, B et C)	Logements : 55 % Emplois : 68 %	Logements : 56 % Emplois : 74 %	

La restructuration du réseau permettra de desservir quelques logements et emplois supplémentaires par rapport au réseau actuel. Certaines communes comme Pont-du-Château, verront leur niveau de couverture sensiblement amélioré. Mais c'est la progression du nombre de logements et d'emplois accessibles avec une ligne à haut niveau de service qui sera l'effet le plus marquant.

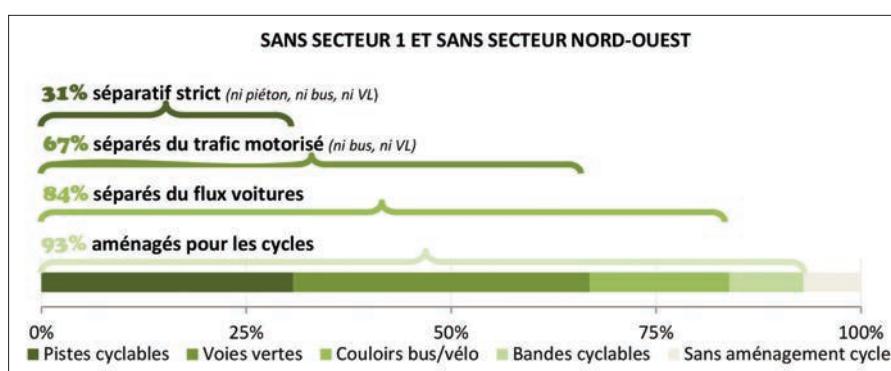
Évolution de l'espace public le long des futures lignes de BHNS (BetC)

Surface totale du projet (m ²)	687 736
Linéaire total du projet (km)	29,2

	Aujourd'hui (réseau actuel)	En 2026 (estimation avec le réseau restructuré)
Surface perméable (m ²)	142 000	137 000
Nombre d'arbres	1 680	3 960
Surface d'espaces verts (m ²)	94 550	110 140
Nombre de places de stationnement public	1 705	810
Nombre de places de stationnement livraison	25	35
Linéaire de voiries apaisées (km)	0	2,2
Linéaire de voiries aménagées pour les cycles (km)	8	21,5
Nombre de places de stationnement vélo	120	280

Au stade des études (PRO), les données indiquent des impacts globalement positifs pour l'ensemble des composantes : grâce au projet, le nombre d'arbres sera multiplié par 2,4, la surface d'espace verts augmentera de 16,5 % et le linéaire d'aménagements cyclable sera multiplié par 2,7 (et qualitativement amélioré) et le stationnement vélo multiplié par 2,4. Les surfaces imperméabilisées ont été réduites au maximum (en baisse de 4 % sur tout le projet). Ces chiffres continueront à être suivis pendant les phases d'études restant à venir.

Aménagements cyclables le long des aménagements des futures lignes de BHNS (B ET C)



La quasi-totalité du linéaire aménagé des lignes B et C comprendra un aménagement cyclable au terme du projet (93 %), pour l'essentiel séparé du trafic motorisé (pistes cyclables ou voies vertes sur 67 % de l'itinéraire). Néanmoins, dans certains secteurs, des aménagements de « cohabitation » (couloir bus/vélo, bandes cyclables) sont incontournables compte-tenu d'une largeur de voirie limitée.

NB : Les secteurs Royat / Chamalières (ligne B) est exclus de l'analyse car le site propre a été abandonné suite à la concertation préalable au projet. De même, le tronçon situé entre le carrefour des quatre routes et le terminus de Durtol (ligne C) n'est pas compté. Sur ces deux zones, aucun aménagement de voirie significatif n'est prévu dans le cadre du projet InspiRe, hormis la réalisation des stations, ce qui ne permet pas d'insérer des aménagements cyclables.



inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités

Rue Blatin

Bd Saint-Jean

Terminus Durtol

InspiRe dessine la Métropole de demain

+ clermont auvergne métropole

SMTCA
Société métropolitaine des transports de l'agglomération Clermontoise

The page features a large central photograph of Rue Blatin showing a bus stop and a street view. To the right of this photo is a graphic of blue diagonal bars forming a stylized 'W' shape. Below the main photo are two smaller photographs: one of Bd Saint-Jean showing a road with trees and a car, and another of Terminus Durtol showing a pedestrian crossing with people walking. The InspiRe logo is at the top left, and the SMTCA logo is at the bottom right. The text 'InspiRe dessine la Métropole de demain' is prominently displayed in the center.

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

Les échanges entre le ressort territorial du SMTCA et les territoires voisins correspondent à des distances parcourues ultra-majoritairement en voiture particulière et induisent donc nuisances environnementales et congestion. Les services ferroviaires existants constituent une alternative à développer à cette échelle dans un cadre financier et contractuel contraint (convention TER). L'enjeu de cette action est donc de pérenniser et d'optimiser de l'existant en matière ferroviaire.

SUIVI DES RÉALISATIONS

En retard

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Engager une étude d'optimisation de la grille à l'échelle du bassin de vie (pôle métropolitain)	≤ 2022	<ul style="list-style-type: none"> - fin 2021/début 2022 : validation par l'État, la Région et le Pôle Métropolitain d'une convention financière pour la réalisation d'une étude sur l'étoile ferroviaire clermontoise (maîtrise d'ouvrage : SNCF RESEAU). - 2022 : préparation du cahier des charges de l'étude
b Mise en œuvre de mesures d'amélioration de l'offre de service	2022-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2019 : révision de l'offre pour Clermont-Thiers, nouvelle grille horaire mise en application en mars 2020 (pour le ressort du SMTCA, cela concerne Aulnat et Pont-du-Château). Pas encore de retour sur la fréquentation (situation faussée avec la période crise sanitaire). - 2020 : réalisation de travaux d'urgence sur l'axe Clermont-Volvic et annonce par la Région du lancement à venir d'une étude préliminaire pour la ligne (investissements nécessaires pour pérenniser la ligne) ; des scénarios de desserte pourront être étudiés dans ce cadre. - 2021 : lancement d'une étude préliminaire d'ouverture de 3 nouvelles haltes ferroviaires sur le territoire régional au-delà de 2025. Pour le territoire de la Métropole de Clermont, l'étude porte sur la halte au lycée hôtelier à Chamalières (délibération du 4 juin 2021). - 2022 : lancement d'une étude d'opportunité de la ré-ouverture de la liaison Thiers-Boën

ÉVALUATION/CONSTATS

Évolution de l'offre TER : vers un changement d'approche

Jusqu'ici, la Région n'a pas travaillé la question de l'optimisation de l'offre à l'échelle du bassin de vie mais selon une logique de ligne tout en tenant compte du maintien des correspondances entre les services TER et les lignes longues distances structurantes (Clermont-Paris, Clermont-Lyon, Clermont-Nîmes...).

Mais depuis le début des années 2020, les questions liées au Train d'Équilibre du Territoire (TET) Nantes-Lyon (mise en place d'un 3^e aller/retour dès 2023) et au TET Clermont-Paris (« accroches horaires », mise en place du 9^e aller/retour quotidien, nouveau matériel roulant ...), ainsi que les nouvelles offres des Services Librement Organisés (SLO), comme Railcoop dès 2023 entre Lyon et Bordeaux, se précisent. Elles conditionnent fondamentalement le travail de coordination des horaires sur toutes les lignes locales liées au bassin clermontois. La Région en concertation avec l'État et le Pôle Métropolitain a donc décidé fin 2021 d'engager une étude à l'échelle du territoire du Pôle Métropolitain afin d'avoir une vision globale de l'exploitabilité et des capacités actuelles de l'étoile ferroviaire. Cette approche globale se rapproche beaucoup plus des dispositions du PDU que les approches par ligne qui prévalaient jusqu'ici. Le démarrage prévisionnel de cette étude, fixé initialement à septembre 2022 a été reporté à début 2023, compte-tenu notamment du plan de charge de SNCF réseau, chargée de réaliser l'étude.

Cependant, depuis l'approbation du PDU la desserte ferroviaire a connu quelques évolutions notables.

Une nouvelle offre pour la ligne Clermont-Thiers a été mise en place au service annuel 2020 : elle apporte un service plus équilibré sur la journée, plus étoffé les week-end et renforce ainsi l'offre péri-urbaine sur le bassin Clermont-Vertaizon. La crise sanitaire a empêché de mesurer en 2021 les retombées et l'adéquation de la nouvelle grille horaire avec les besoins (fréquentation pas représentative). L'année 2022 a permis de corriger cette situation et des ajustements pourront être étudiés, éventuellement dans le cadre de l'étude étoile ferroviaire clermontoise, pour le service annuel 2025 ou 2026 pour tenir compte du retour d'expérience.

Également sur la branche Est de l'étoile ferroviaire, au-delà de Thiers, il faut signaler également la

réalisation en 2022 d'une étude d'opportunité de la ré-ouverture de la section Thiers-Boën, dont les circulations ferroviaires sont suspendues depuis 2016. Différents scénarios rail et/ou route sont étudiés. Une restitution sera proposée aux acteurs territoriaux en 2023 en vue de proposer des améliorations sur cette section et plus largement sur la liaison Clermont-Ferrand-Saint-Etienne. Concernant la ligne Clermont-Volvic, des travaux d'urgence ont dû être réalisés à l'automne 2020. La Région a également informé ses partenaires fin 2020 de l'intention de l'État et de la Région de conduire une étude préliminaire portant sur les besoins d'investissements nécessaires pour pérenniser la ligne au-delà de ces travaux. Des scénarios de desserte pourront être étudiés dans ce cadre et pourraient, en fonction des besoins en investissements (infrastructure), conduire ensuite à des mesures d'adaptations de l'offre. L'étude reste cependant à lancer véritablement. Initialement prévue pour 2022, cette étude a été reportée pour pouvoir intégrer les conclusions d'une étude globale de redéfinition de l'offre à l'échelle de l'« étoile ferroviaire » de Clermont-Ferrand dont le démarrage est prévu au 1^{er} semestre 2023. En attendant le lancement de ces études, une vigilance doit être apportée au maintien de l'état de l'infrastructure de cette ligne, qui reste en partie vétuste. Pour cela, SNCF Réseau devrait proposer en 2023 une nouvelle opération de sauvegarde de la ligne à réaliser vers 2026 mais dont le financement reste à négocier.

En parallèle, suite à des premières études menées en 2014 puis à une étude de faisabilité technique en 2019-2020, une étude préliminaire d'ouverture, au-delà de 2025, de 3 nouvelles haltes ferroviaires a été lancée en juin 2021. Pour le territoire de la Métropole de Clermont, l'étude porte sur la halte au lycée hôtelier à Chamalières située sur la ligne Clermont-Volvic. Les conclusions de l'étude seront finalisées au cours du 1^{er} trimestre 2023.

Un travail technique relatif à l'offre pour l'axe Moulins-Brioude a été amorcé en 2020 mais devra être mis à jour pour tenir compte des données de l'étude « étoile ferroviaire » et des futurs horaires des trains Intercités Clermont-Paris à horizon 2026. Quelques aménagements de l'offre à la marge seront étudiés à l'occasion du service annuel 2024 mais l'essentiel des changements aura lieu plus certainement pour le service annuel 2026 (en cohérence avec les horaires du Clermont-Paris et du Clermont-Lyon notamment).

POUR LA SUITE...

- Lancer et suivre l'étude « étoile ferroviaire Clermontoise » :** tenant compte des évolutions du TET Paris Clermont (9 allers/retours à compter du service annuel 2027/2028, cadencement aux deux heures), et sur la base d'une vision globale de l'exploitabilité et des capacités actuelles de l'étoile ferroviaire, cette étude devra projeter des évolutions de dessertes des lignes régionales, par exemple conforter la diamétrale Nord-Sud (axe Moulins-Clermont-Brioude) et évaluer l'opportunité de la diamétrale Est-Ouest (Thiers-Volvic). Le CCTP est à finaliser dans le courant du premier trimestre 2023.
- Préparer et mettre en œuvre les évolutions marginales de l'offre envisagées dans les études sectorisées :** à compter de juillet 2023, réouverture du poste d'aiguillage de Figeac et remise en service des dessertes Toulouse-Aurillac-Clermont ; pour le service annuel 2024, finaliser les évolution des offres des lignes Clermont-Lyon, Clermont-Gannat, Clermont-Vichy et Clermont-Montluçon, enfin, en vue du service annuel 2025, préparer l'évolution de l'offre pour Clermont-Volvic.
- Stabiliser une nouvelle opération de sauvegarde de la ligne Clermont-Volvic :** à la suite de l'étude étoile ferroviaire, entamer l'étude préliminaire infrastructures pour des travaux à réaliser vers 2026.



COÛTS



4,6 M€ déjà investis (travaux de sauvetage Clermont-Volvic)
Financement au titre du plan de sauvetage des petites lignes (Région 65 %)

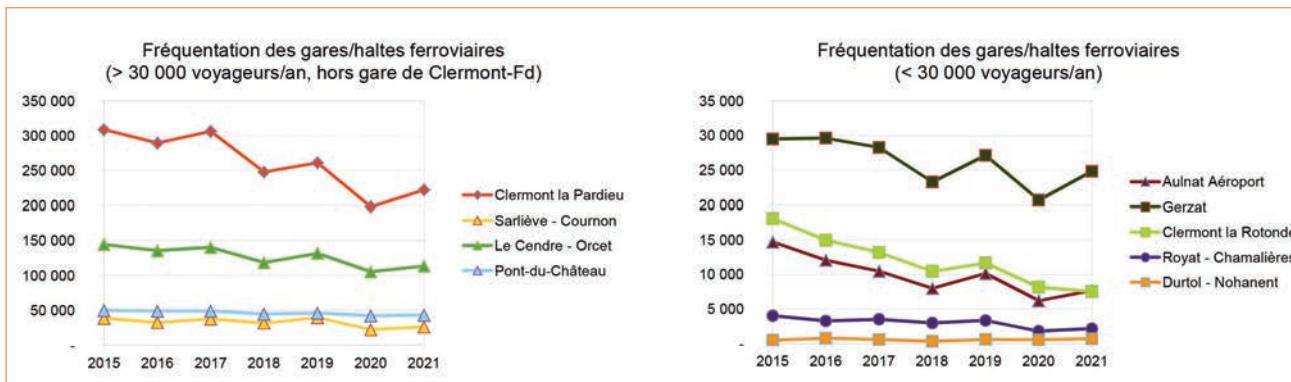
630 000 € engagés (étude 3 nouvelles haltes ferroviaires)
Financement Région (100 %)

500 000€ programmés (étude étoile ferroviaire clermontoise)
Financement Etat (45 %), Région (35 %), Pôle Métropolitain (20 %)



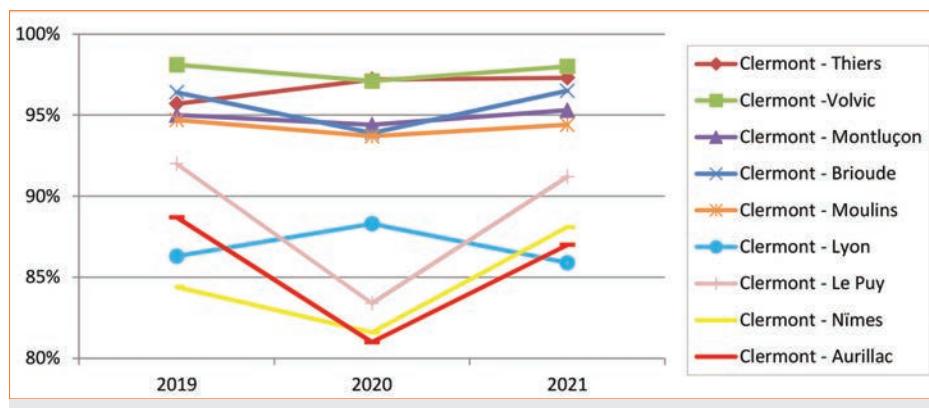
INDICATEURS

Fréquentation des gares & haltes du ressort territorial



(source : SNCF Gares et Connexions via data.sncf.com. Dernières données disponibles : 2021)

Fréquentation des gares et haltes du ressort territorial



(Source : Région Auvergne Rhône Alpes. Dernières données disponibles : 2021)

En matière de fréquentation, la tendance en 2021 est nettement orientée dans le sens d'un redressement après la crise sanitaire, et ce malgré d'importantes perturbations liées à la COVID-19 pendant la première moitié de 2021. Les chiffres 2022 ne sont pas disponibles à l'heure du bilan, mais la tendance devrait être confirmée et même amplifiée en 2022, avec des chiffres attendus supérieurs à ceux de 2019, en raison notamment de la hausse des prix des carburants/crise énergétique.

Concernant l'offre, après des années d'érosion progressive, la tendance est à une stabilisation de l'offre théorique train au niveau de l'année 2019. Des kilomètres train supplémentaires ont été injectés en sus depuis 2020 mais ceux-ci ne concernent que le service Léman Express et pas TER.

Un décalage important entre l'offre théorique et l'offre réalisée existe (la différence étant les trains supprimés). De ce point de vue, après 3 années très difficiles entre 2018 et 2020, la situation s'est nettement améliorée en 2021 au niveau régional.

ACTION 5-1 DÉPLOYER UN NOUVEAU SYSTÈME BILLETTIQUE MODERNE, ÉVOLUTIF ET INTEROPÉRABLE

Cette action doit contribuer à augmenter la part des déplacements multimodaux (marginaux dans l'enquête déplacements grand territoire de 2012) en simplifiant la vie des voyageurs, grâce à une billettique moderne (souplesse et diversité des modes d'achat), interopérable entre les différents opérateurs de services de mobilité (T2C, TER, Cars Région, C.vélo, etc.) et par une offre améliorée en matière de titres combinés. Plus largement, cette nouvelle billettique contribue à encourager l'augmentation de la fréquentation des transports en commun en facilitant l'accès à un titre de transport via une multiplicité de canaux de vente.

SUIVI DES RÉALISATIONS

 calendrier revu

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Déployer le système billettique sur le réseau T2C et les autres services	2019-2022	<ul style="list-style-type: none"> - 2018 : lancement par le SMTC-AC du marché pour la création et l'installation d'une nouvelle billettique. - 2022 : lancement de l'Open Payment (paiement CB ou mobile sans contact sur valideur) en septembre, puis en novembre du billet sans contact rechargeable (BSC) et du nouveau support billettique Oùra, remplaçant la carte Mode Pass. Remplacement de l'ensemble des distributeurs automatiques (stations tram et principaux arrêts B et C).
b Proposer des tarifications multimodales pour l'ensemble des réseaux partenaires en interface avec le réseau T2C	2020-2025	<ul style="list-style-type: none"> - le titre combiné TER/T2C existe depuis fin 2007 - 2021 : étude de révision de la gamme tarifaire lancée par le SMTC-AC, comprenant l'exploration des différentes possibilités multimodales ; en parallèle, lancement d'une expérimentation de la gratuité des transports en commun les week-ends, pendant 2 ans - 2022 : adoption de la nouvelle gamme tarifaire applicable début 2023, sans nouveau titre intermodal à ce stade ; lancement du dispositif d'évaluation de la gratuité
c Étudier et mettre en œuvre un compte mobilité ou un pass mobilité	2020-2025	<ul style="list-style-type: none"> - 2021 : lancement par le SMTC-AC d'un marché de développement de médias (site web et application mobile) de type mobilité servicielle ou MAAS (« Mobility As A Service »). - 2022 : la carte Oùra remplace la carte Modepass (les anciennes cartes restent valides jusqu'à leur date d'expiration). L'utilisateur peut charger l'ensemble de ses titres T2C et autres réseaux partenaires Oùra sur ce support billettique régional unique. Il peut également déverrouiller un C.vélo libre-service avec cette carte.

ÉVALUATION/CONSTATS

Une nouvelle billettique devenue réalité en 2022

À partir de 2017, le SMTC-AC a entrepris la modernisation de son système billettique. Un prestataire spécialisé a été retenu début 2019. Deployé fin 2022, ce nouveau système permet l'interopérabilité avec l'ensemble des réseaux partenaires regroupés autour du système billettique mutualisé « Oùra » à travers l'utilisation d'un support de titre commun (une seule carte pour accueillir aussi bien des titres TER, que des titres Cars Région, T2C ou autres réseaux urbains...).

À l'été 2021, les bus et les tramways ont été équipés de nouveaux valideurs. La mise en service de la nouvelle billettique a été échelonnée au cours du dernier trimestre 2022.

Première étape au mois de septembre : la possibilité de payer à bord des bus par simple « validation » de la carte bancaire ou du mobile (paiement sans contact sur validateur) est mise en service (Open Payment). En novembre, le billet sans contact rechargeable (BSC) a vu le jour. Il remplace dorénavant les tickets unitaires papier traditionnels, qui peuvent être échangés gratuitement par les usagers jusqu'au 19 juin 2023. D'un coût unitaire de 0,20 € (hors prix des titres de transport), le BSC peut être chargé avec des titres voyages d'un seul type (soit des titres unitaires, soit des titres 24 h, soit des titres 10 voyages, ...). Depuis novembre 2022 également, la carte Oùra est devenu le support billettique privilégié du réseau. Les anciennes cartes Mode Pass restent utilisables jusqu'à leur date d'échéance, mais les nouvelles cartes acquises dans le cadre d'un abonnement sont des cartes Oùra. Cette carte peut également être chargée avec l'intégralité des produits de la gamme tarifaire (titre unitaire, 24 h, 10 voyages, ...). Tous les distributeurs automatiques (stations tram et principaux arrêts des lignes B et C) ont été remplacés et modernisés au cours de l'automne 2022. Ces nouveaux appareils permettent d'acheter ou recharger des BSC, ou encore de recharger sa carte Oùra.

L'interopérabilité : des perspectives en matière tarifaire nouvelles à explorer

Du côté des offres en matière de titres combinés, l'offre d'abonnement combiné T2C/TER existe depuis de nombreuses années et il n'y a pas eu d'évolution notable depuis l'adoption du PDU, à l'exception de la mise en place, pour les titulaires d'un abonnement T2C, d'une réduction sur le service C.Vélo de location longue durée.

Cependant, la mise en service de la nouvelle billettique ouvre maintenant de nouvelles possibilités en matière de titres combinés. Le SMTC-AC a donc lancé en juin 2021 une étude en vue de la révision de l'ensemble de sa gamme tarifaire dans laquelle différentes combinaisons de titres seront inventoriées (T2C, TER, VLD, C.vélo box, ...) et leur faisabilité et pertinence seront analysées. Les conclusions de ce travail ont été rendues au second semestre 2022 et ont été en partie traduites dans la délibération du 1^{er} décembre 2022 adoptant la nouvelle grille tarifaire applicable depuis début 2023. Si cette grille 2023 ne contient pas encore de nouveaux titres intermodaux, les résultats de l'étude confortent la pertinence de développer de nouvelles possibilités intermodales. Ce développement nécessite la poursuite d'un travail partenarial permettant d'aboutir à un conventionnement entre autorités organisatrices de mobilités et exploitants.

Le SMTC-AC a également entamé en 2021 le développement de médias (site web et application mobile) de type mobilité servicielle ou MAAS (« Mobility As A Service »), permettant d'offrir des services de multi-modalité et d'intermodalité. La logique fondamentale de ce système est de faciliter les parcours de mobilité durable des usagers qu'ils soient réguliers ou occasionnels, par un usage accru des possibilités du numérique en complément des canaux traditionnels.

Ce MAAS doit offrir à l'usager une vision claire des solutions de mobilité disponibles pour n'importe quel trajet, y compris via un itinéraire multimodal. Il doit permettre de réserver, payer et accéder à son mode de transport (ex : déverrouillage de vélo en Libre Service). C'est un projet agile et itératif qui intégrera progressivement les différentes offres de services et dont la première version sera livrée en milieu d'année 2023.

POUR LA SUITE...

- Ouverture de la boutique en ligne sur le site T2C mi 2023** : achat carte Oùra, rechargement carte Ourà et paiement des amendes.
- Étude de la mise en place d'un programme de fidélisation** : pour des usagers détenteurs d'une carte nominative (Oùra ou Mode Pass encore valide), il pourrait s'agir de permettre de convertir des validations billettiques en avantages de manière à récompenser les pratiques régulières de mobilité durable.
- Modernisation des outils mobiles** : la future application de mobilité permettra notamment la recherche d'itinéraires multimodaux et effectuer les achats correspondants (titres de transports, location C.vélo, ...)
- Poursuite du développement de services en ligne**, en intégrant notamment les parcours accessibles PMR dans la cartographie, ou bien le calcul des émissions de CO₂ voire des émissions polluantes (oxydes d'azote, particules fines) selon les modes de transport.
- Entrée en vigueur de la nouvelle gamme tarifaire et poursuite du travail en vue d'un conventionnement permettant de créer des nouveaux titres intermodaux.**



COÛTS



Nouveau système billettique : 9,52 M€, financés à hauteur de 5,4 M€ par les fonds européens (FEDER) et de 1,5 M€ par la Région

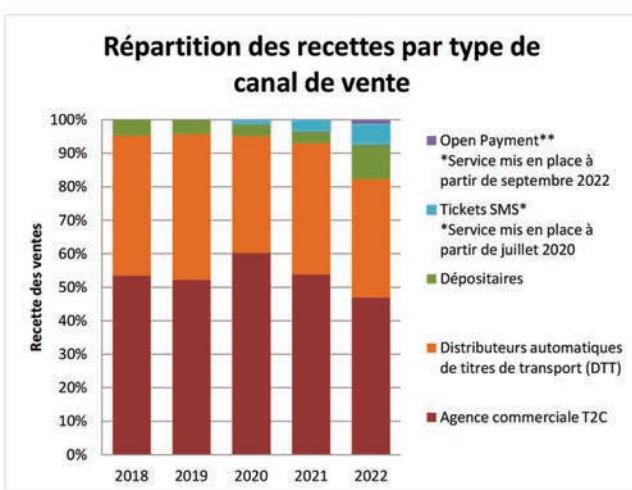
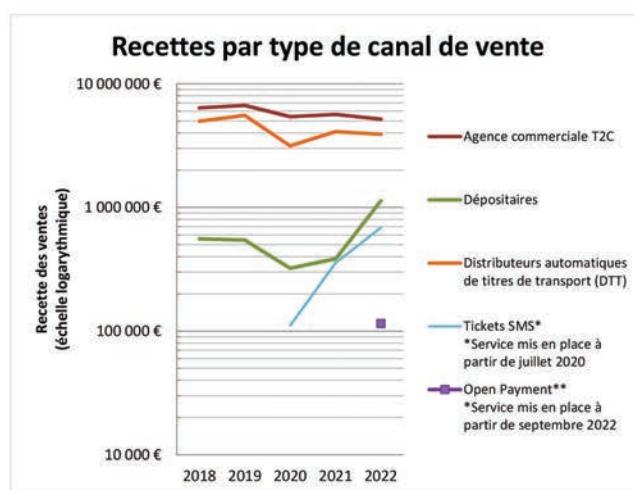
Développement d'un MaaS : 600 000 €, financés à 100 % par le SMTC-AC

Étude de révision de la gamme tarifaire : 80 000 €, financés à 53 % par les fonds européens (FEDER) et 47 % SMTC-AC



INDICATEURS

Évolution des canaux de ventes



Les ventes de titres ont connu en 2020 une très forte baisse liée aux confinements/déconfinements successifs de la crise sanitaire de la COVID19. Un redressement net a été amorcé dès 2021 malgré la persistance de certaines restrictions de circulation et le maintien du télétravail dans de nombreuses entreprises et administrations. Le ticket unité vendu par SMS rencontre un vif succès depuis son lancement en juillet 2020. En à peine plus d'un an, les recettes générées par ce canal avoisinent celles qui transitent par les dépositaires (bureaux de tabac, etc.). Lancé en septembre 2022, l'open payment connaît également un démarrage réussi, avec environ 80 000 ventes enregistrées en l'espace de quelques mois à peine.



Nombre d'achats d'abonnements multimodaux

	2019	2020	2021	2022
Abonnements « TER+T2C mensuel »	7 712	2 750	3 699	4 695
Abonnements « TER+T2C mensuel jeune »	3 623	1 343	1 799	2 235

Fortement impactée par la crise sanitaire, la vente d'abonnement combinés TER+T2C a poursuivi son redressement en 2022 sans pour autant revenir au niveau connu en 2019.

ACTION 5-3 FACILITER ET ENCOURAGER L'INTERMODALITÉ, EN AMÉNAGEANT DES PÔLES D'ÉCHANGE ET EN COORDONNANT LES HORAIRES

Cette action a pour but de faciliter et fluidifier le passage d'un mode de déplacement à un autre par la mise en œuvre d'aménagements qualitatifs et performants (parkings relais, pôles intermodaux, stationnement sécurisé vélo et autres services vélo...) permettant une meilleure complémentarité entre les services de mobilité.

SUIVI DES RÉALISATIONS

En retard

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a 	2020-2022	<ul style="list-style-type: none"> - Pôles intermodaux de Clermont La Pardieu, de Clermont-Ferrand, et du Cendre réaménagés respectivement en 2007, 2014, et en 2020. - fin 2020 : lancement par la Région de l'étude de faisabilité de la nouvelle gare routière, à proximité de la gare SNCF de Clermont-Ferrand. [opération prévue également dans l'action 4-3 du PDU] - 2021 : en lien avec le projet InspiRe, étude de l'aménagement multimodal de certains lieux stratégiques : square de la jeune Résistance en lien avec la réimplantation de la gare routière de Clermont, interface aéroport/halte SNCF d'Aulnat, quartier gare de Cournon-Sarliève , place Joseph Gardet (future place de la République) à Cournon-d'Auvergne.
b 	2020-2022	
c 	2020-2022	<ul style="list-style-type: none"> - 2020 : achèvement des travaux fin 2020. - 2021 : inauguration et ouverture du pôle d'échange du Cendre en mars 2021
d 	2020-2022	<ul style="list-style-type: none"> - 2021-2022 : 4 nouveaux P+R sont à l'étude dans le cadre du projet InspiRe pour accompagner la mise en site propre à Haut Niveau de Service des lignes B et C, afin de compléter le maillage existant (2 P+R et 3 parcs de proximité). D'autres sites complémentaires sont étudiés par la Métropole pour constituer un maillage autour du futur réseau.
e 	2020-2022	<p>Actions SMTC-AC :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2019 : mise en service de 150 places de stationnement vélo sécurisé en gare de Clermont-Ferrand avec le service « C.vélo box » - 2021 : <ul style="list-style-type: none"> * modernisation du système de vélos en libre-service (VLS) C.vélo, extension du réseau, changement de l'ensemble des vélos et augmentation (+23 %) de la flotte. * généralisation de la livraison en commune des C.vélo en location longue durée (VLD) et augmentation massive de la flotte de vélo à assistance électrique (+64 %). - 2022 : <ul style="list-style-type: none"> * achat de 20 VAE pliants pour la location longue durée, réservée aux abonnés T2C * commande de 200 nouveaux VAE, pour atteindre un parc total de 650 VAE en location longue durée.

 <p>e Renforcer l'intermodalité avec le vélo, en premier ou dernier mode de la chaîne de déplacement</p>	2020-2022	<p>Actions Région :</p> <ul style="list-style-type: none"> - stratégie de déploiement des équipements de stationnement sécurisé vélo dans les gares de Clermont-Ferrand et Clermont la Pardieu en cours de définition. - 2021-2022 : <ul style="list-style-type: none"> * intégration de l'exigence d'emport des vélos non démontés à bord des cars dans le cadre du nouveau marché des lignes interurbaines lancé en septembre 2021. * installation de 2 consignes individuelles sécurisées pour le stationnement vélo dans les haltes ferroviaire de Durtol, de Clermont la Pardieu et de Sarliève-Cournon.
--	-----------	---

ÉVALUATION/CONSTATS

Pôles d'échanges ferroviaire et parkings relais : des espaces multimodaux pour mailler le territoire

La création ou le réaménagement de pôles d'échange repose sur l'initiative des communes. La Région est positionnée en tant que financeur, via les contrats d'aménagements de mobilités vertes (CAMV), qui ouvrent droit à une subvention à hauteur de 50 % de l'aménagement (plafonné selon la fréquentation de la gare : 900 €/voyageur journalier). Des montages sont possibles pour compléter ce dispositif (fonds européens, contrat de plan État-Région, ...). Toutefois, la Région est actuellement en train d'examiner la question du maintien de ce dispositif de soutien. Les arbitrages seront connus en 2023.

Depuis l'approbation du PDU, le pôle d'échange du Cendre a été aménagé et a donc rejoint la gare de Clermont-Ferrand et la halte de La Pardieu au rang de pôle d'échange multimodal. Dans les années qui viennent, **de nouveaux lieux d'intermodalité devraient voir le jour notamment en lien avec le projet InspiRe**. Quatre projets sont actuellement dans des phases d'étude, à des degrés d'intensité et d'avancement et divers :

- o Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand : ce site fait l'objet d'un travail plus poussé en vue d'assurer non seulement l'insertion des lignes de bus à haut niveau de service B et C, mais aussi la pacification de cet ensemble très routier et son interface avec une éventuelle future gare routière (le déplacement de la gare routière actuelle fait l'objet d'études conduites en parallèle par la Région).
- o Quartier gare de Cournon-Sarliève : la modification du PLU communal entamée en 2021 planifie la création d'un nouveau quartier organisé autour d'une zone multimodale (BHNS, halte ferroviaire, voies cyclables et stationnements sécurisés vélo).
- o Aulnat secteur aéroport/halte SNCF : dans le cadre du projet InspiRe, cet espace sera réaménagé avec un niveau élevé d'ambition en matière de qualité paysagère. L'interface entre la ligne de Bus à Haut Niveau de Service, l'aéroport, et la halte ferroviaire bénéficiera de cette requalification. L'hypothèse de

mutualisation d'un P+R avec le stationnement existant lié à l'aéroport n'a pas abouti jusqu'ici, en revanche, la voie cyclable actuelle sera restructurée grâce à l'aménagement et ainsi rendue plus sécurisante.

- o Cournon-d'Auvergne place J. Gardet (future place de la République) : le réaménagement complet de la place et sa transformation en véritable lieu de vie avec une composante intermodale (BHNS, piétons, vélos) est travaillé dans le cadre d'un marché de maîtrise d'œuvre spécifique porté par la commune. Les démolitions ont démarré début 2022, et les travaux d'aménagement de la nouvelle place devraient démarrer en septembre 2023. Deux phases de chantier sont prévues avant la livraison complète fin 2025.

En 2022, les conclusions de la commission d'enquête du projet InspiRe (*voir action 4.1 - restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*) ont souligné l'importance du déploiement de parkings relais, en accompagnement des lignes BHNS et du réseau restructuré. Dans le cadre de la gouvernance partagée du projet InspiRe, la Métropole et le SMTC-AC ont donc adopté fin septembre 2022 une stratégie sur ce sujet reposant sur un travail à 4 niveaux selon des perspectives d'aboutissement phasées dans le temps :

1. Améliorer l'attractivité des P+R existants grâce à une amélioration de la lisibilité des accès et une plus grande communication.
2. Programmer la réalisation des P+R identifiés dans le cadre du projet InspiRe.
3. Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes le long des lignes du réseau de bus, en priorité les plus importantes.

Permettre des possibilités à moyen et long terme en identifiant des emplacements réservés dans le PLUi sur les secteurs, actuellement non disponibles ou non mutables à court terme et identifiés comme particulièrement pertinents pour accueillir la fonction P+R.

Des services d'intermodalité vélo qui se développent

L'année 2021 a été une année importante en ce

qui concerne le vélo et tout particulièrement les services d'intermodalité en la matière.

La loi LOM impose de développer le stationnement vélo aux abords des gares en visant 4 % des voyageurs. Le décret d'application paru le 8 juin 2021 permet de préciser les gares/haltes concernées pour le ressort territorial du SMTCA : Clermont-Ferrand, Le Cendre et Clermont La Pardieu. La Région s'interroge actuellement sur la possibilité d'aller au-delà des 4 %. Des priorités d'intervention pour le déploiement de ces équipements devront être établies en réfléchissant aussi sur la typologie d'équipements à prévoir en fonction de la fréquentation (dosage entre arceaux et consignes sécurisées, individuelles ou collectives).

La Région a poursuivi par ailleurs son programme d'investissement avec la SNCF pour l'installation de consignes vélo individuelles sécurisées dans toutes les gares et haltes du territoire (2 modules au départ). Des consignes ont ainsi été installées dans les haltes de Durtol en 2021, de Clermont La Pardieu et de Sarliève-Cournon en 2022. Le déploiement sur les autres haltes du territoire est prévu en 2023 et 2024.

Dans le cadre des transports routiers, en 2021 à l'occasion du renouvellement des marchés des lignes interurbaines, l'obligation d'emport des vélos (non démontés) à bord des autocars a été intégrée aux clauses des contrats. En pratique, cela se traduit par l'obligation, pour les transporteurs, de disposer d'un équipement permettant l'embarquement et le transport de 5 vélos maximum par véhicule. Les transporteurs ont le choix de la technologie avec la possibilité de disposer d'un équipement en soute (avec démontage de la roue avant généralement) ou d'un équipement extérieur (porte-vélo). La grande majorité des transporteurs titulaires ont retenu la solution du porte vélo arrière (extérieur) sans démontage du vélo et avec sécurisation de ce dernier.

Les transporteurs concernés ont un niveau d'équipement assez hétérogène : fin 2022, un tiers des véhicules affectés aux lignes Car Région du Puy-de-Dôme sont équipés d'un dispositif spécifique d'emport, dont un peu plus de la moitié (53 %) sont constitués d'un porte vélo en façade arrière du véhicule (les autres dispositifs étant localisés en soute). Aujourd'hui encore, ce sont donc deux tiers des véhicules qui n'ont pas de dispositif particulier, laissant le soin aux usagers de positionner leur(s) vélo(s) dans les soutes sans système de fixation sécurisé. L'emport des vélos à bord des autocars se heurte également à d'autres freins. La majorité des transporteurs restent réticents à l'idée de disposer d'un porte vélo, ce dernier obligeant le personnel de conduite à quitter son poste pour superviser voire assurer la fixation des vélos. Par

ailleurs, de nombreux arrêts du réseau Car Région ne permettent pas l'arrêt prolongé des véhicules nécessaire pour charger ou décharger les vélos.

En septembre 2021, le système de vélos en libre-service C.vélo a été entièrement modernisé avec le remplacement de l'ensemble des 52 stations existantes, le déploiement de 5 nouvelles stations et le renouvellement complet de la flotte avec du matériel plus récent, plus léger et plus performant. Le service de location longue durée a également évolué avec la généralisation de la livraison en commune des vélos à assistance électrique, permettant ainsi aux bénéficiaires de les récupérer directement dans leur ville. Les flottes de vélo, en libre-service (VLS) et en location longue durée (VLD), ont été nettement renforcées en 2021 et 2022 (+120 VLS pour atteindre un total de 680 vélos et +360 vélos à assistance électrique pour atteindre un total de 650 VLD). Le succès grandissant de ces offres ne se dément pas : le nombre de trajets VLS a augmenté de près de 45 % en 2022 par rapport à son niveau de 2019 et, pour les VLD, l'ensemble des nouveaux vélos a déjà été absorbé par la demande. De façon à offrir aux abonnés T2C la possibilité de monter à bord des bus avec un vélo, le SMTCA a également acquis en 2022 une flotte de 20 vélos à assistance électrique pliables, qui ont intégré la flotte en location longue durée. Ces vélos sont acceptés à bord contrairement aux vélos classiques trop encombrants pour être autorisés à bord des bus (l'accès dans le tram est quant à lui possible, hors heures d'affluence et sous conditions).

POUR LA SUITE...

- **Définir dans le cadre du PLUi une vision stratégique d'aménagement ou de modernisation de lieux intermodaux sur l'agglomération** : en tenant compte du diagnostic porté dans le cadre de l'étude « étoile ferroviaire clermontoise » (cf. action 4.2 - *Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires*), prévoir dans le PLUi des orientations en matière d'aménagement de lieux intermodaux. Ceci peut se faire notamment au travers d'Orientations d'Aménagements Programmés (OAP).
- **Poursuite des études des sites intermodaux en lien avec le projet InspiRe, poursuite de l'étude de déplacement de la gare routière de Clermont-Ferrand**
- **Suivre les effets de la modernisation du service C.vélo** en libre-service dans le cadre du suivi du marché d'exploitation liant le SMTCA à l'exploitant C.vélo et poursuivre l'accroissement du parc de vélos en location longue durée
- **Poursuite de la campagne d'installation de consignes vélo individuelles sécurisées** : en 2023 et 2024, la Région a prévu d'équiper les haltes ferroviaires d'Aulnat, Royat-Chamalières et Clermont la Rotonde. Par ailleurs, une réflexion associant Clermont Auvergne Métropole et le SMTCA va se poursuivre dans le but de déployer une offre de stationnement collectif de dimensions variées (cf. action 2.3 *Mettre en œuvre le schéma cyclable*).
- **Continuer le suivi des équipements d'emport de vélo à bord des autocars dans le cadre du nouveau marché Cars Région.**



COÛTS



+

clermont
auvergne
métropole



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes



territoire
d'énergie



Aménagement du pôle intermodal du Cendre : 2,6 M € dont 2,06 M€ financés par CAM, 468 000 € par le Conseil régional et 68 000 € par le Syndicat intercommunal d'électricité et de gaz du Puy-de-Dôme.



SMTC
Société métropolitaine de transports en commun
de l'agglomération clermontoise

Modernisation et exploitation du nouveau système C.vélo en libre-service : 1,25 M€ HT/an de 2021 à 2030 intégrés dans le contrat d'exploitation liant le SMTC-AC et son exploitant

Acquisition en 2021-2022 de 200 VAE classiques : 296 000 € HT financés à 60 % par le FEDER Région.

Acquisition en 2021-2022 de 20 VAE pliants en 2022 pour la location longue durée : 33 000 € HT

Entretien et livraisons en communes des 160 VAE supplémentaires acquis en 2021 et proposés en location longue durée : 36 000 € HT/an (de 2021 à 2030)



+

clermont
auvergne
métropole



SMTC
Société métropolitaine de transports en commun
de l'agglomération clermontoise



COURNON
d'Auvergne

Réaménagement de la place Gardet / place de la République à Cournon d'Auvergne : 13 M€ programmés

dont 2 M€ inscrits dans le projet InspiRe, 7 M€ financés par la Métropole et 4 M€ financés par la commune.

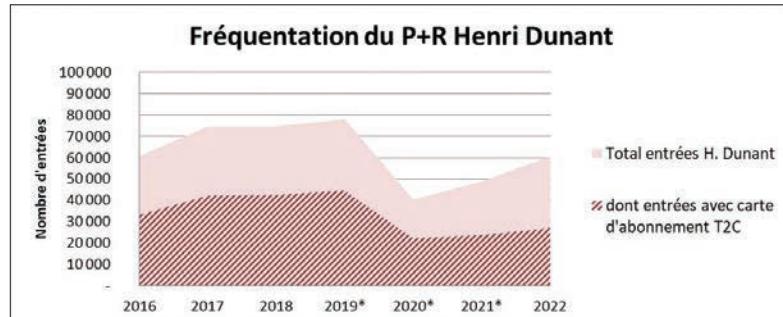
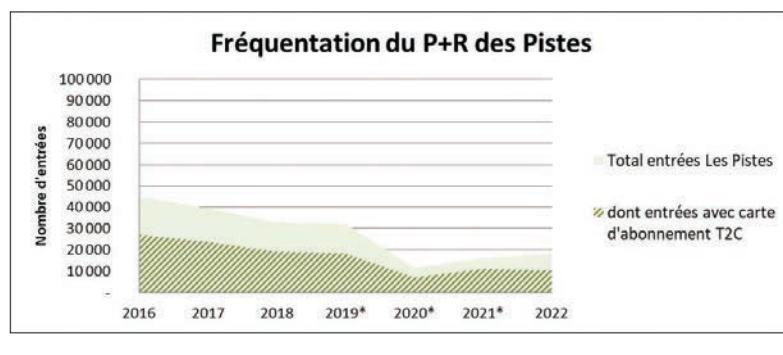
INDICATEURS

Les parkings à vocation intermodale en chiffres :

	Existants	Places correspondantes	À l'étude	Places correspondantes
Parkings relais (P+R) et parcs de proximité	5	1 380	+4	+414
Poches de stationnement exploitables comme des P+R	-	-	+9	+910

(source : CAM / SMTC-AC)

Évolution de la fréquentation des parkings relais (P+R) :



(Source : CAM – février 2023)

Aménagements d'intermodalité vélo dans les gares et haltes ferroviaires

Nombre de places de stationnement vélo par gare ou halte ferroviaire

	Total en 2021	Dont sécurisé (individuel ou collectif)	Total en 2022	Dont sécurisé (individuel ou collectif)
Clermont-Ferrand	182	150*	182	150*
Clermont La Pardieu	20	0	22	2
Sarliève - Cournon	8	2	8	2
Le Cendre - Orcet	22	-	22	-
Aulnat Aéroport	6	-	6	-
Pont-du-Château	18	12	18	12
Gerzat	10	4	10	4
Clermont La Rotonde	0	-	0	-
Royer - Chamalières	0	-	0	-
Durtol - Nohanent	2	2	2	2

* consigne collective C.vélo Box d'une capacité de 150 places
(source : Région Auvergne Rhône Alpes)

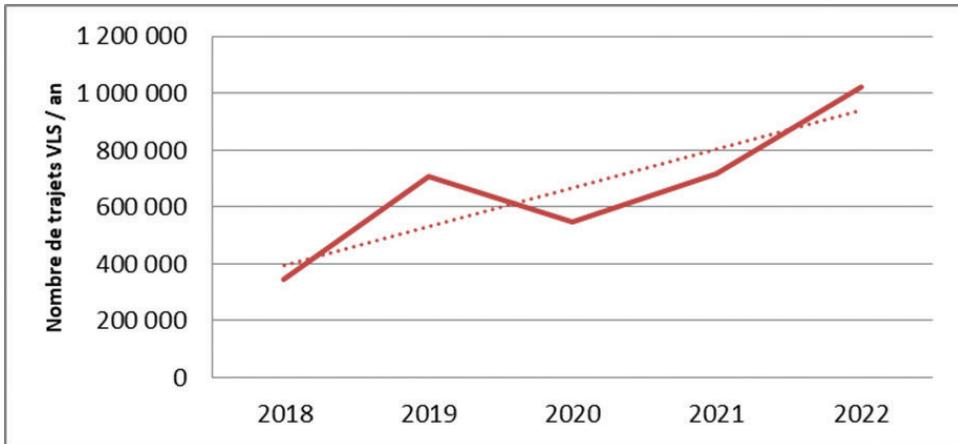
SUIVI DU PDU DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise - BILAN 2022

Niveau d'utilisation de la C.vélo box en gare de Clermont-Ferrand

	2019*	2020	2021	2022
Nombre de contrats pris dans l'année	59	94	91	127
Nombre de jours d'abonnement par emplacement (150 emplacements)	52	75	90	129

* La C.vélo Box a été mise en service en avril 2019, le chiffre indiqué pour cette année est donc basé sur 9 mois seulement. (Source : SMTCA-AC)

Utilisation du service C.vélo libre-service



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

Le PDU précédent (2011-2018) a souffert de certaines carences ayant participé à une réalisation incomplète du plan d'actions : manque d'appropriation des actions par une partie des acteurs maîtres d'ouvrage, manque de suivi et d'indication sur les résultats notamment. Pour tenter de corriger cette situation, le plan d'actions 2019-2030 inclut un suivi régulier de la mise en œuvre des actions ainsi que la mesure de leurs effets par l'intermédiaire d'un dispositif partenarial .

SUIVI DES RÉALISATIONS

 Dans les temps

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Affiner les coûts de fonctionnement des actions	2019-2030	Depuis 2021 : publication d'un point d'étape annuel, mentionnant les coûts investis ou programmés si disponibles.
b Faire vivre le modèle multimodal de trafic	2019-2030	Depuis 2016 : Utilisation régulière du modèle multimodal : élaboration du PDU, projet InspIRe (restructuration du réseau de bus et création de 2 lignes à haut niveau de service), projet de Zone à Faibles Emissions, étude du schéma de circulation de la métropole... 2022 : Audit technique du modèle
c Construire et réaliser un programme d'évaluation par thème ou grande orientation	2019-2030	2020 : Démarrage de la construction du programme de suivi-évaluation en cours depuis octobre 2020. 2021 : 1 ^{er} point d'étape publié en juin (bilan 2021).
d Assurer le suivi des indicateurs du PDU	2019-2030	2021 : Définition d'un socle de base des indicateurs de suivi. 2022 : 1 ^{er} renseignement des indicateurs à l'occasion du point d'étape 2021. Travaux pour mise au point d'indicateurs complémentaires.
e Mise en œuvre d'une nouvelle enquête de mobilité en 2022/2023	2022-2023	2022 : Lancement d'une nouvelle « Enquête Mobilité Certifiée CEREMA » (EMC2). Démarrage à l'automne pour une fin de collecte au 1 ^{er} trimestre 2023.
f 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.	2019-2026	2021 : Constitution du Comité des usagers et partenaires du SMTC-AC, tel que prévu par la Loi d'Orientation des Mobilités, consulté sur les questions d'évolutions d'offres et de tarifs.

ÉVALUATION/CONSTATS

Un dispositif de suivi partenarial pour un PDU vivant

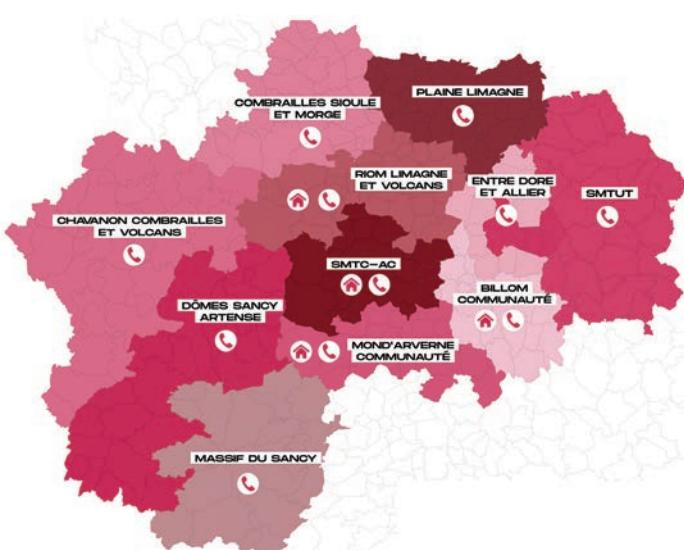
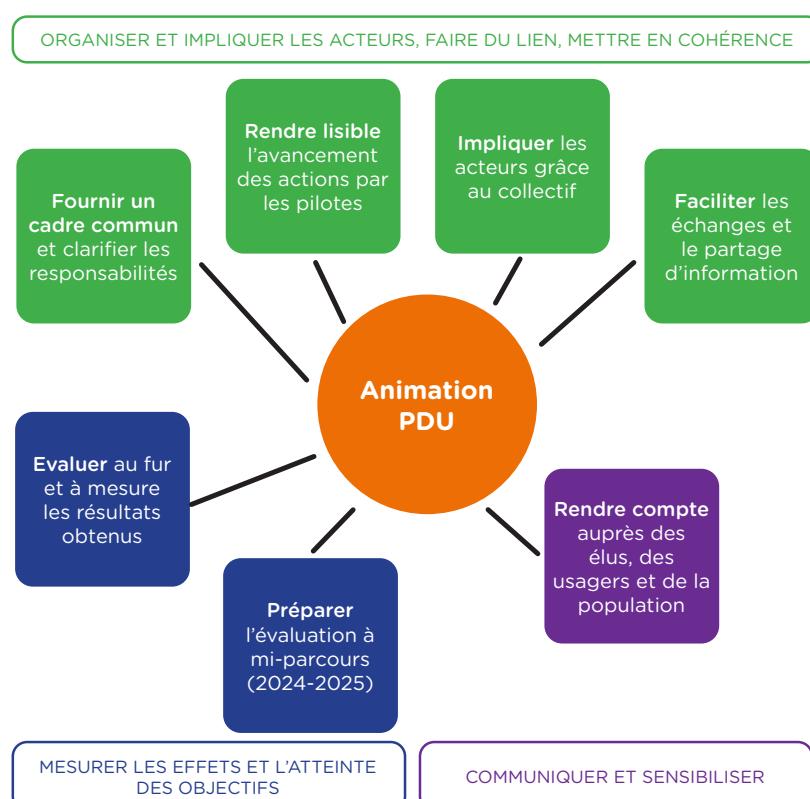
L'une des difficultés de la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains tient au fait que ses actions reposent sur l'implication de nombreux acteurs du territoire de l'agglomération. Dès 2020, le SMTCA s'est donc attaché à construire une démarche partenariale de suivi et d'animation du plan de Déplacements Urbains.

Technique, ce dispositif repose sur une instance dénommée « cellule technique de suivi du PDU », chargée du suivi rapproché des actions et du partage des informations techniques entre les partenaires du PDU. Réunie très régulièrement (4 à 6 rendez-vous annuels), ses membres (État, Région, Département, SMTCA, Métropole, Ville de Clermont-Ferrand, Agence d'urbanisme) sont les garants des outils de suivi : tableau de bord, indicateurs associés, point d'étape annuel.

Grâce à cette organisation, un premier point d'étape a pu être publié en juin 2022 (bilan des réalisations de 2019 à 2021) et ce rendez-vous sera reconduit chaque année.

À l'occasion de chaque bilan annuel, les indicateurs de suivi sont mis à jour et les coûts investis par les partenaires dans les différentes actions sont précisés lorsque ceux-ci sont clairement identifiables.

En revanche, les intentions relatives au suivi des coûts de fonctionnement (suivi inscrit dans le plan d'action du PDU) doivent être précisées, pour que le travail soit réalisable. Cela passe en premier lieu par une définition plus claire des objets et du type de coûts sur lesquels le suivi doit porter.



Périmètre de l'EMC2 lancée en 2022

Une nouvelle enquête de mobilité pour renouveler le socle de connaissance du territoire

La dernière photographie des mobilités disponible a été effectuée en 2012 sur un large territoire allant de Vichy à Issoire et de Rochefort-Montagne à Thiers. En 2022, le SMTCA a coordonné une nouvelle étude de ce type, sur la base de la méthodologie de référence EMC2 (Enquête Mobilité Certifiée CEREMA), sur un territoire toujours nettement plus vaste que son ressort territorial (11 EPCI, 285 communes, 560 000 habitants), mais cependant plus limité qu'en 2012.

Dans le cadre de cette étude, près de 10 000 personnes tirées au sort ont été interrogées, par téléphone ou en face-à-face, quant à leurs déplacements en semaine et pour certains le week-end. La phase de collecte des données s'est achevée début 2023, avec l'atteinte de la quasi-totalité des objectifs assignés au départ. Les phases de traitement puis d'exploitation des données vont pouvoir maintenant démarrer pour des résultats qui seront communiqués en 2024 pour l'essentiel.

Outre l'évolution des pratiques de mobilités depuis la précédente enquête de 2012, ces nouvelles données seront également fondamentale pour continuer à disposer d'un modèle multimodal de déplacements sur le bassin clermontois. Le modèle existant, utilisé très régulièrement dans le cadre d'études ou projets structurants dans le territoire (élaboration du PDU, restructuration du réseau de bus et projet de création de 2 lignes à haut niveau de service, étude de création d'une Zone à Faibles Emissions, étude du schéma de circulation de la métropole...) pourra être ré-examiné à l'aune de données entièrement actualisées. Afin de préparer cette étape, un premier audit technique du modèle a été commandité en 2022 par le SMTCA-AC.

Une instance pour le dialogue entre les usagers, les habitants et l'Autorité Organistrice des Mobilités (AOM) : le comité des partenaires

Le SMTCA-AC ne possède pas de compétence pour rendre compte et dialoguer avec les acteurs et la population sur le sujet des projets routiers en

cours sur le territoire. Néanmoins, les éléments rassemblés à ce sujet dans le suivi du PDU sont intégrés au baromètre et sont détaillés dans le point d'étape annuel (*cf. fiche 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*).

En revanche, depuis la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, le SMTCA-AC en tant qu'Autorité Organistrice des Mobilités (AOM), a la responsabilité de la création du comité des partenaires, garant de la mise en place d'un dialogue entre l'AOM, les usagers et les habitants. Ce comité est associé aux questions relatives aux évolutions de l'offre de mobilité, des politiques tarifaires, de la qualité des services et de l'information, et enfin, de l'évolution du taux du versement mobilité destiné au financement des services.

Pour l'agglomération de Clermont-Ferrand, ce comité a été constitué par délibération du comité syndical du SMTCA-AC en date du 12 décembre 2020.

POUR LA SUITE...

- **Achever la constitution du système d'indicateurs du PDU** : plus des 2/3 des indicateurs imaginés sont aujourd'hui considérés comme opérationnels et la plupart ont déjà été renseignés au moins à une reprise. Il reste toutefois quelques sujets sur lesquels le dispositif devra être complété d'ici à 2025 (transport ferroviaire, logistique urbaine, suivi des flux de déplacements...).
- **Poursuivre et amplifier la communication concernant l'avancement du Plan de Déplacements Urbains** : l'enrichissement de la rubrique PDU du site internet du SMTCA-AC doit être poursuivi, les principaux indicateurs de suivi du plan pourront notamment être ajoutés afin d'être davantage connus et exploités.
- **Réaliser le travail d'exploitation des données de l'EMC2 de 2022-2023** : à l'issue de la phase de collecte, le travail d'exploitation va monter en puissance. De façon à maximiser les retombées pour les partenaires de l'étude, le dialogue sera poursuivi pour définir conjointement les productions incontournables et les utilisations complémentaires possibles.
- **Préparer la mise à jour du modèle multimodal de déplacements** en tenant compte de l'audit réalisé en 2022 et en intégrant la restitution des données de l'EMC2.

COÛTS



875 600 € pour l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2), financée à hauteur de 20 % par l'État et 26 % par l'Europe - FEDER)

91 700 € ont également été apportés par une contribution des EPCI partenaires (et financés également à 20 % par l'Etat et 26 % par le l'Europe - FEDER)

LE PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS DE L'AGGLOMERATION CLERMontoise (PDU)

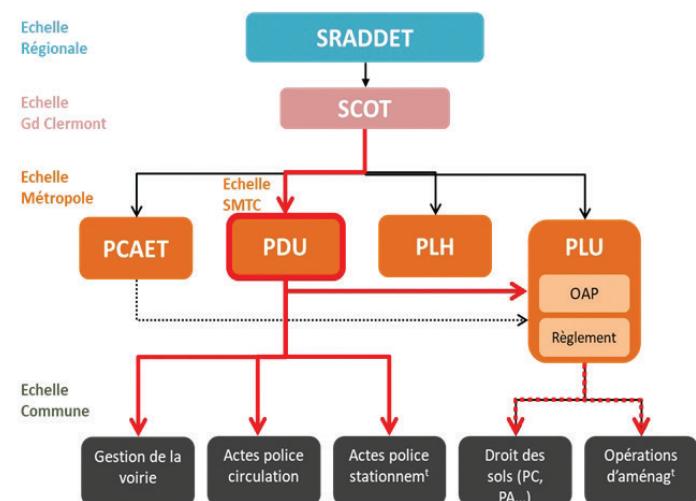
UN PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS : QUEST-CE QUE CEST ?

Renommés Plans De Mobilité (PdM) depuis la Loi d'orientation des mobilités adoptée fin 2019, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) existent dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants depuis 1983. Un PDU anticipe et planifie les actions pour les mobilités de demain, afin de les inscrire dans un cadre politique cohérent.

Il permet d'organiser la mobilité des personnes et des marchandises, de définir les principes de circulation et de stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et doit contribuer à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore, à la préservation de la biodiversité et à la diminution des émissions de gaz à effet de serre des transports conformément aux engagements de la France contre le changement climatique. Il doit être établi en tenant compte de la nécessité de limiter l'étalement urbain.

Plus précisément, ses objectifs généraux sont fixés par la Loi (Code des transports, articles L1214-1 à 8) :

- ➔ l'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part,
- ➔ le renforcement de la cohésion sociale et urbaine,
- ➔ l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements,
- ➔ la diminution du trafic automobile,
- ➔ le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants,
- ➔ l'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération,
- ➔ l'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement,
- ➔ l'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales,
- ➔ l'amélioration du transport des personnels des entreprises et des collectivités publiques,
- ➔ l'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements,
- ➔ la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables.



Le PDU dans la hiérarchie des documents de planification

Le PDU occupe une place importante dans la planification territoriale à l'échelle d'une métropole. Il doit obligatoirement être compatible avec le SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durabil et d'Egalité des Territoires) et le SCOT (Schéma de COhérence Territoriale). A l'inverse, les documents d'urbanisme communaux ou intercommunaux (PLU, PLUi) et donc les actes d'urbanisme qui en découlent, doivent être rendus compatibles avec ses orientations. Les actes des maires en matière de gestion et de police de la voirie ou de la circulation doivent l'être également.

¹ Plus précisément, pour l'agglomération clermontoise, le ressort territorial du SMTC-AC couvre les 21 communes de Clermont Auvergne Métropole, ainsi que deux communes extérieures (Mur-sur-Allier et Pérignat-sur-Allier). Le PDU est établi à cette échelle.



POUR EN SAVOIR +

RETROUVEZ LE DÉTAIL ET LES ACTUALITÉS DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS
SUR LE SITE INTERNET DU SMTCA-AC :

<https://www.smtc-clermont-agglo.fr/pdu/>