

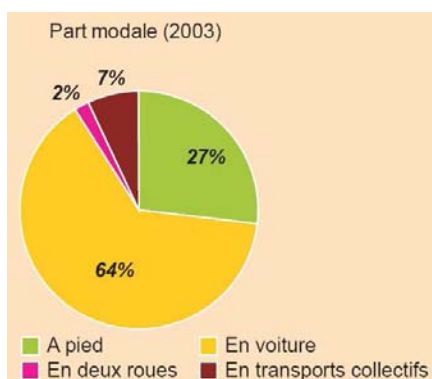
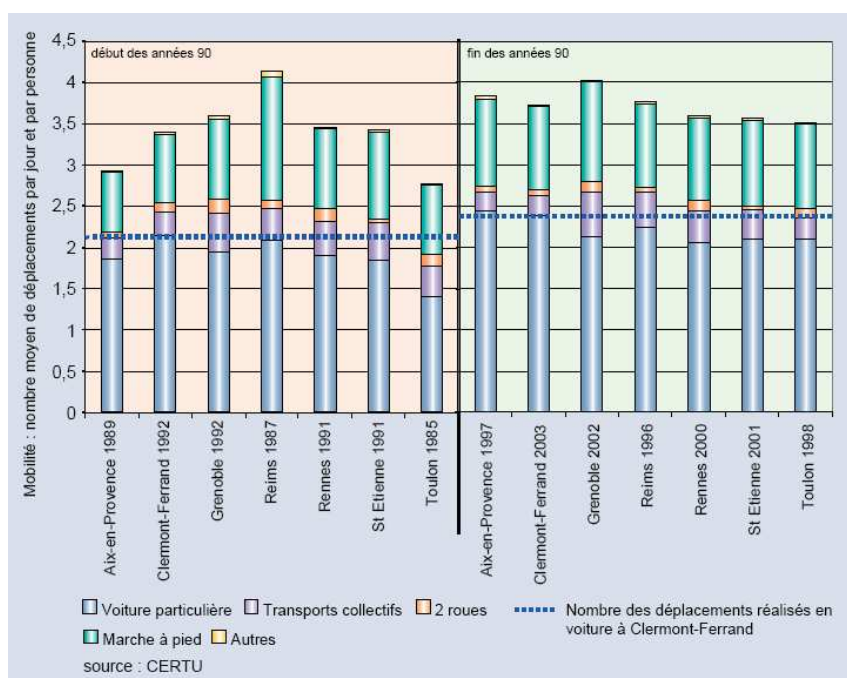
C

**Améliorer l'accessibilité du territoire
et renforcer la desserte des pôles de vie par
une offre performante en transports collectifs**



Prédominance de la voiture (64%), stagnation des autres modes

La métropole clermontoise est très motorisée et la voiture particulière y est plus utilisée que dans les autres métropoles.¹



Ainsi, la part de la voiture est de 64% et celle des transports collectifs de 7%.²

A dimension et infrastructures comparables, les parts modales sur la ville d'Angers sont respectivement de 60% pour la voiture et 11% pour les transports collectifs.

L'utilisation des transports en commun stagne depuis 1992 (hors impact récent du tramway non encore mesuré sur la durée).

¹ Source : CERTU et observatoire des déplacements

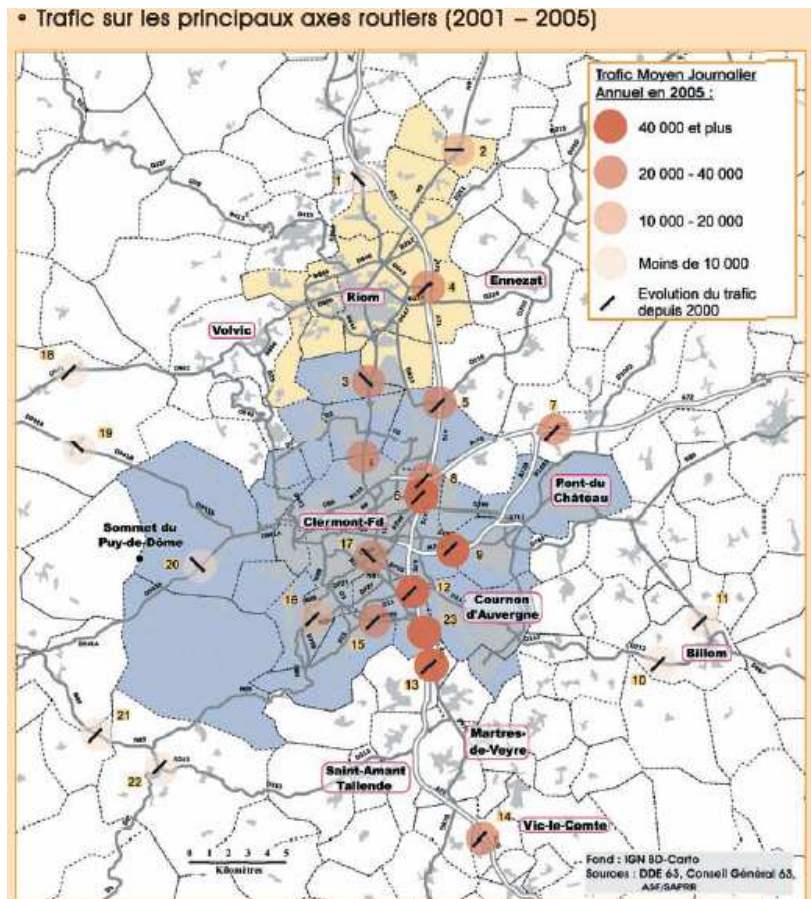
² Source : enquête ménage déplacements et observatoire des déplacements

Parallèlement, le nombre des déplacements en voiture a progressé de plus de 11 % entre 1992 et 2003, plus vite encore que le taux de motorisation des ménages qui a progressé de plus de 6 % sur la même période.

Cette augmentation des déplacements en voiture se porte essentiellement sur la périphérie de Clermont.

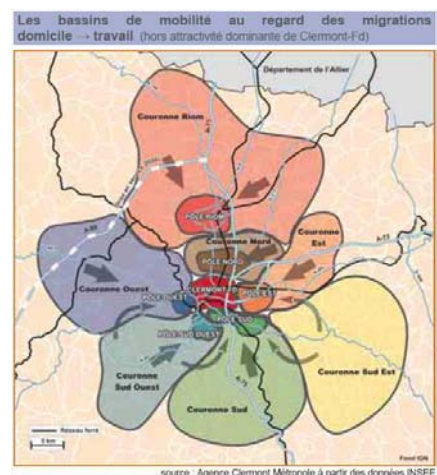
Ainsi, les axes routiers principaux de la métropole clermontoise sont de plus en plus chargés.

Entre 2001 et 2005, l'augmentation du trafic se concentre sur les autoroutes (A71 A72 A75) et l'ex RN 89 ouest³.



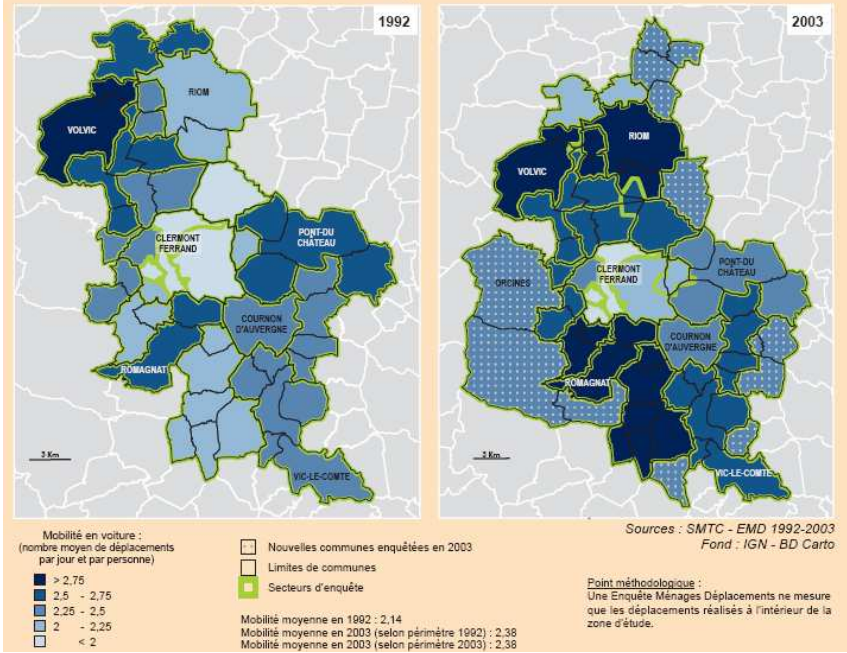
Des déplacements pendulaires concentrés sur Clermont-Ferrand, pôle majeur d'emploi et marqués par l'axe Nord-Sud :

Même si des pôles d'emploi se développent aux portes de Clermont, les différentes couronnes urbaines demeurent des zones résidentielles et la destination de Clermont-Ferrand prédomine pour les déplacements domicile travail.



³ source: Observatoire des déplacements

• Mobilité en voiture (1992 – 2003)



En 2003, un tiers des 1,2 millions de déplacements quotidiens s'effectuent sur la seule commune de Clermont Ferrand et 70% des déplacements motorisés à l'intérieur de Clermont Communauté⁴.

Mais c'est entre la première et deuxième couronne que les déplacements augmentent le plus⁵.

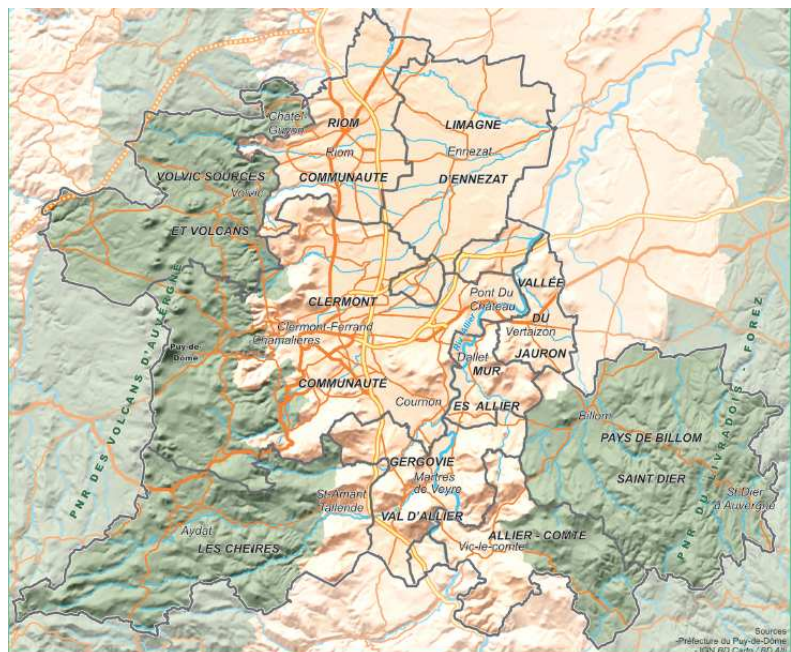
L'urbanisation et les grandes infrastructures de la métropole se sont implantées sur un axe Nord Sud entre la chaîne des Puys et le Val d'Allier.

Ce couloir entre les volcans et la vallée est un lieu de conflits potentiels dus à l'espace et aux pressions multiples:

- urbanisation le long de l'axe Nord Sud
- infrastructures routières
- sensibilité environnementale
- protection des terres agricoles...

La part de l'automobile progresse davantage le long de l'axe Nord Sud et donc dans les bassins de mobilité Nord et Sud alors que l'offre ferroviaire y est la plus compétitive.

Source agence Clermont-Métropole



Enfin, d'une manière générale, les déplacements pour motifs contraints (travail, scolarité) ne représentent plus qu'un tiers des déplacements totaux, loin derrière les déplacements désormais liés aux achats et aux loisirs.

⁴Source: SMTC, enquête ménage déplacements

⁵source: Observatoire des déplacements

En secteur urbain, un réseau récemment restructuré avec le tramway

Le périmètre des transports urbains (PTU) pour l'agglomération clermontoise s'est étendue de 19 à 22 communes entre 2000 et 2005. Dans le même temps, le PTU autour de Riom s'est étendu de 2 à 11 communes.

L'offre de transports urbains a donc globalement augmenté mais les lignes de bus urbains de ces deux périmètres sont restées déconnectées.

Avec la mise en service du tramway en novembre 2006 et le renforcement du réseau de bus, l'autorité organisatrice de transports collectifs marque sa volonté de concrétiser les ambitions affichées dans le Plan de Déplacements Urbains en matière d'inter modalité.

A titre d'illustration, la halte du tramway à la Pardieu deviendra en septembre 2007 un véritable pôle d'échange grâce à la desserte systématique par les TER et passera ainsi d'une fréquentation de 500 personnes par jour à plus de 2000.

La gare centrale de Clermont-Ferrand n'est actuellement pas desservie par la première ligne de tramway. La desserte est supposée être réalisée avec la construction de la deuxième ligne de tramway.

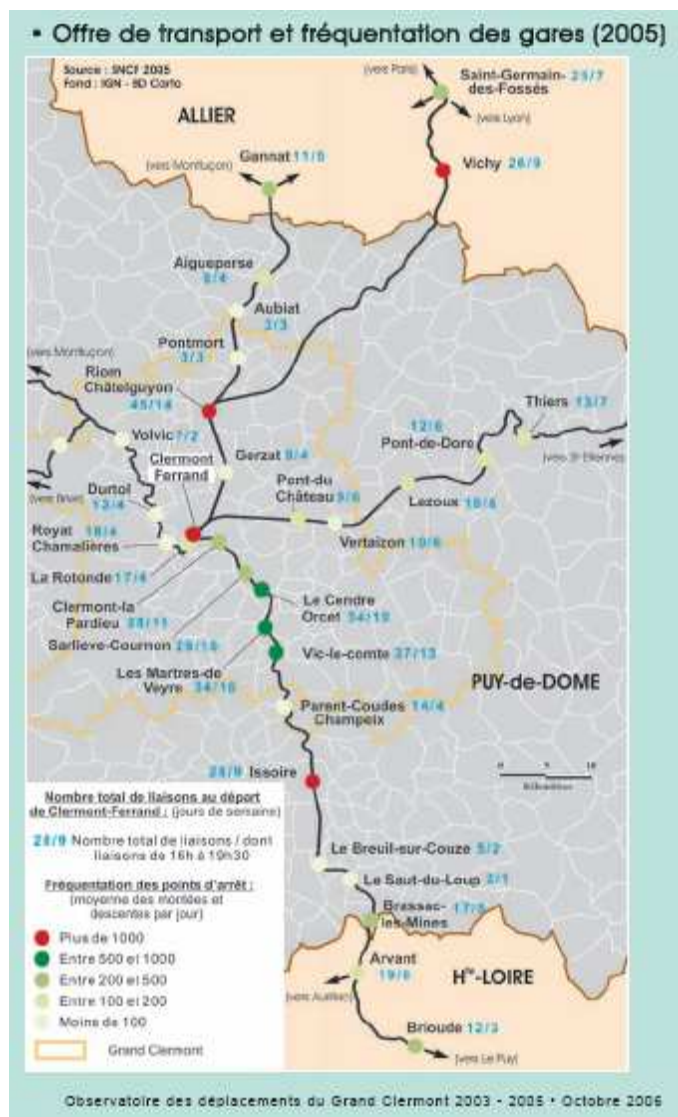
Un transport collectif routier interurbain centré sur la clientèle scolaire

Le réseau départemental organisé par le Conseil Général comprend une trentaine de lignes principales dont certaines sont intégrées en partie dans les PTU de Riom Co et Clermont Co. Une vingtaine de communes du Grand Clermont sont desservies par Transdôme au moyen de plus de 4 aller-retours par jour. Ce mode de déplacement est utilisé surtout par les scolaires.

Un potentiel ferroviaire à développer

L'existence d'une étoile ferroviaire avec un réseau de gares relativement dense au niveau métropolitain (Riom, Longues, Les Martres-de-Veyre, Le Cendre, Vertaizon, Pont-du-Château, Lezoux, Volvic, Durtol,...) est sans conteste un atout quant à la desserte locale de la métropole.

La composante Est/Ouest de ce réseau est sous-utilisée par rapport à la liaison Nord/Sud qui bénéficie d'un cadencement au quart d'heure aux heures de pointe.



Un développement des modes doux concentré sur la ville centre...

Malgré quelques zones piétonnes dans l'hypercentre clermontois et des espaces réservés le long de la ligne A du tramway, l'aménagement des cheminements piétons et deux roues n'est globalement pas attractif et sécurisé (accessibilité des personnes à mobilité réduite).

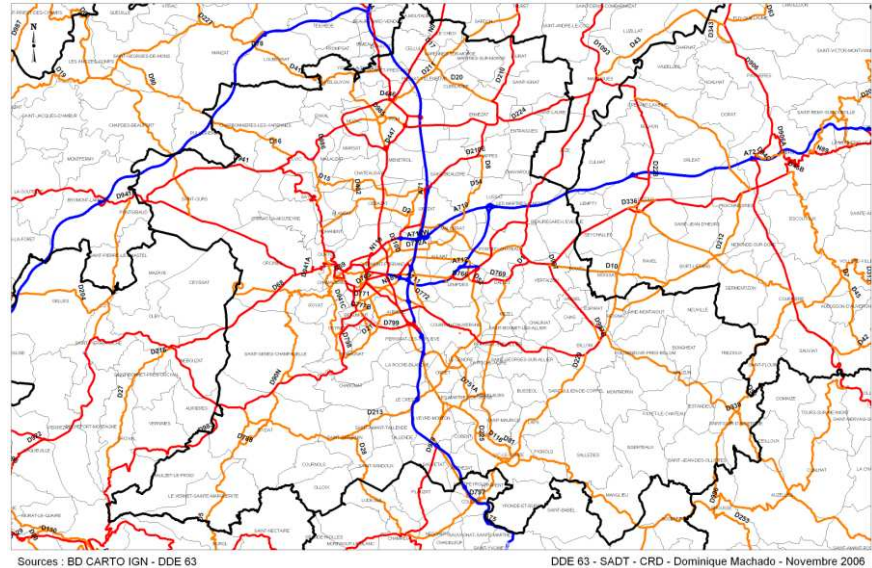
Pourtant la taille de l'agglomération permettrait d'utiliser les modes doux pour les déplacements de proximité (écoles, commerces, loisirs...), d'identifier des itinéraires structurants et de relier un réseau maillé avec celui des transports collectifs.

Le nombre de location de vélos grâce à "Moovicité" est rapidement passé de 3000 locations en 2002 à 19000 en 2005, et illustre le souhait des habitants de bénéficier d'une offre de déplacement dit en mode doux.

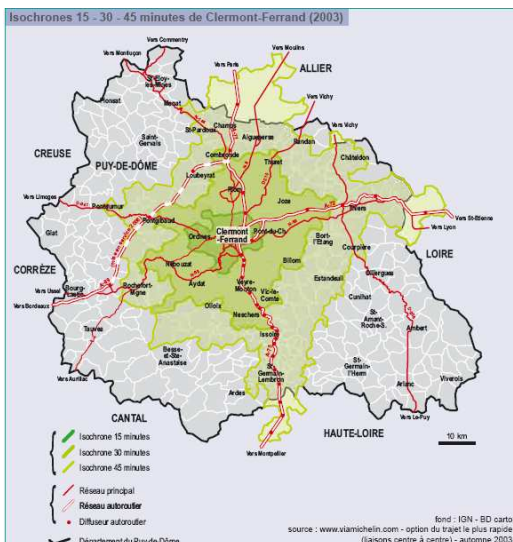
Un réseau de voiries structurantes d'une grande densité qui génère des saturations localisées sur le Sud de l'axe de transit national

Même s'il manque encore certains maillons au dispositif global du réseau de voiries (boulevard Sud Ouest), il faut souligner la grande densité des voies structurantes de l'agglomération : A71, A72, A75, ex-RN 89, ex-RN 9, réseau secondaire avec systèmes de rocade et réseau tertiaire interne à ces rocade.

Le Puy-de-Dôme est d'ailleurs le 3ème département selon l'importance du réseau routier départemental avec 7 300 km⁶.



L'accessibilité en voiture s'améliore et concurrence fortement les transports collectifs même quand ils sont performants



Du fait de l'amélioration du réseau routier et de la création de voies, les temps de parcours en voiture moyens ont diminué sur l'agglomération.

En voiture, la plupart des communes de Clermont Communauté sont à moins de 15 minutes du centre de Clermont.

L'isochrone à 30mn correspond à peu près à l'aire urbaine du Grand Clermont⁷.

Dans ce périmètre, les temps de parcours TER (de gare à gare) sont plus courts au Nord et à l'Est qu'au Sud qui possède plus de gares intermédiaires: Riom est à 10 mn, Vertaizon à 15mn, Vic le Comte à 20 mn.

⁶ source: Conseil Général 63

⁷ Source Observatoire des déplacements, les migrations locales du bassin du Grand Clermont, juin 2005



Une coordination récente des autorités organisatrices des transports

Les quatre autorités organisatrices des transports locaux (Région, Département, SMTC de l'agglomération clermontoise et Riom Communauté) participent à la réflexion engagée sur le schéma des Déplacements parallèlement à la révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU), qui théoriquement ne devrait concerner que les 33 communes inscrites dans les deux PTU. .

La concertation publique autour du nouveau PDU a été lancée en novembre 2006 par les présidents du SEPAC et du SMTC , auprès des élus des 106 communes du Grand Clermont, des représentants des services et des associations concernées.

L'articulation de ces deux périmètres d'action (planification territoriale et organisation des transports collectifs) est à souligner, tout comme la création récente d'un partenariat institutionnel entre toutes les autorités de transports, gestionnaires de voirie ou de stationnement, via la Conférence des Déplacements lancée en février 2007.

La sortie de la dépendance automobile est affichée comme le principal défi à relever, via la réussite de l'inter mobilité.

Des ateliers thématiques ont été créés dans ce sens :

- la définition d'une politique globale de stationnement,
- l'amélioration des conditions d'attractivité des transports collectifs urbains,
- le développement des modes doux et autres modes alternatifs à la voiture,
- la rationalisation des transports de marchandises et des livraisons,
- l'organisation des plans de mobilité des entreprises et des scolaires.

La révision du PDU...pour une stratégie de déplacements équitables et durables à l'échelle du pays?...

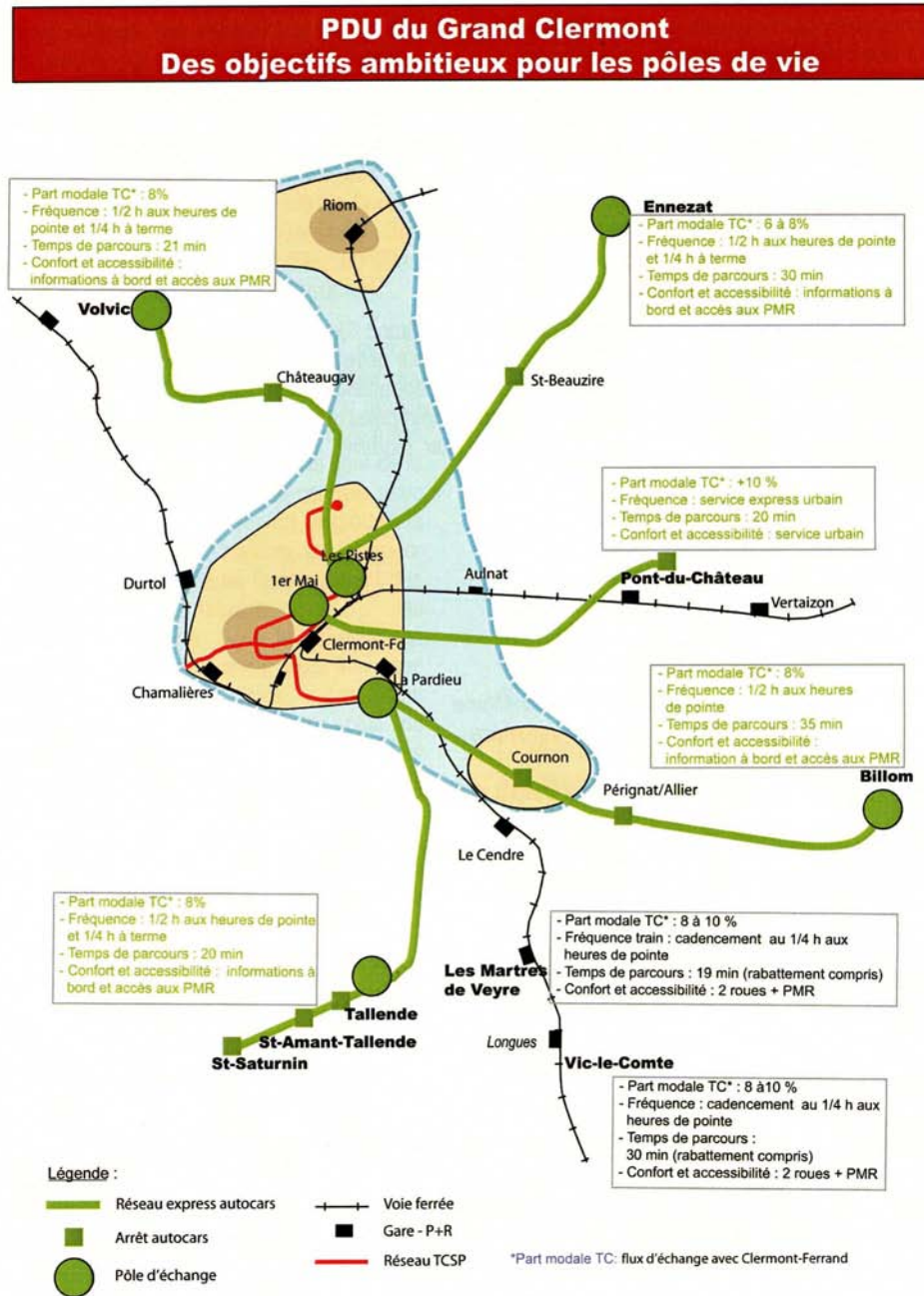
La révision concernera essentiellement l'optimisation des moyens en place et des investissements réalisés. Il devra répondre à la fois aux besoins traditionnels en déplacements situés à l'intérieur du PTU de Clermont-Ferrand mais aussi à ceux du Grand Clermont effectués aujourd'hui très majoritairement en voiture particulière.

Le nouveau PDU a pour ambition de proposer des alternatives attractives à ces déplacements en voiture afin qu'ils se reportent (quelques % suffiraient) sur d'autres modes de transport moins consommateurs d'énergie et moins polluants.

Le nouveau PDU doit mettre en place un schéma global multimodal des déplacements à l'échelle du pays pour provoquer une véritable évolution de mentalité en matière de déplacements: on doit pouvoir se déplacer demain, dans le Grand Clermont, vite et de façon pratique sans avoir recours à la voiture.

Les deux objectifs essentiels du PDU sont⁸ :

- développer une offre de transports collectifs pertinente et multimodale selon chaque type de territoires
- optimiser les moyens existants



Dans ce cadre, des projections de la demande de déplacements ont été réalisées selon deux scénarios : un premier scénario de maîtrise de l'urbanisation et un scénario tendanciel, chacun de ces scénarios prenant comme hypothèses une augmentation de 40 000 habitants et de 17 000 emplois sur le territoire du Grand Clermont.

⁸ Source SMTC, schéma multi modal des déplacements

Le scénario basé sur la poursuite des tendances actuelles montre l'amplification de la dépendance à la voiture, au détriment des modes doux et des TC.

En revanche, le scénario basé sur un développement urbain maîtrisé qui renforce les pôles urbains existants réduirait l'usage de la voiture, sa part modale diminuant de 1,8 points⁹.

Enfin, pour accompagner les effets bénéfiques d'un tel scénario de développement urbain, il apparaît nécessaire d'améliorer l'offre de transports par d'autres leviers forts de maîtrise du trafic automobile:

- une politique volontariste de limitation du stationnement dans le centre ville et en contrepartie d'augmentation des places dans les parcs relais pour favoriser l'inter modalité
- des mesures de restrictions de capacités des voiries pour assurer la priorité aux transports en commun.

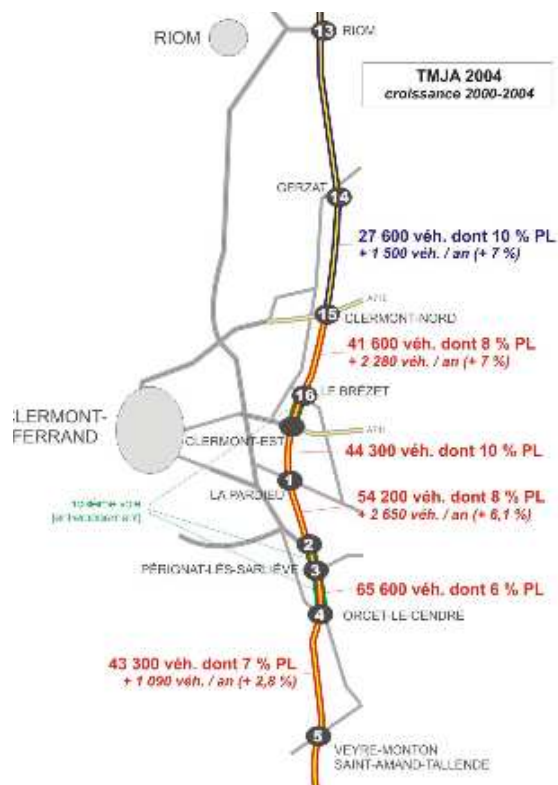
L'A75 au sud : la saturation en 2020, d'où une mise à 2x3 voies...

L'axe A 71 - A75 est l'axe le plus chargé de la métropole et proche de la saturation sur certaines sections, notamment au droit de Pérignat-les-Sarlièves avec plus de 65 000 véhicules/jour.

Cet axe assure principalement un rôle de desserte locale puisque, en jour ordinaire (hors grandes migrations saisonnières), le trafic local peut être 4 à 5 fois supérieur au trafic de grand transit, respectivement estimés à 50000 et à 10 000 véhicules/jour¹⁰.

Suite à l'ouverture du viaduc de Millau fin 2004, le trafic de transit croît de manière soutenue. Cet axe a par ailleurs vocation à délester les itinéraires A 6/A 7 et A 20 en cas de difficulté temporaire. Il est nécessaire pour cela qu'un trafic de transit d'environ 25 000 véhicules/jour puisse emprunter l'axe nord sud dans des conditions de fluidité convenable.

Et le trafic local semble augmenter encore plus fortement que celui du transit (par exemple, entre 2004 et 2005, la hausse de trafic au droit d'Aubières est de + 4 100 véhicules, contre + 1 300 à + 1 600 à Authezat, Issoire, Moriat).



⁹ Source SMTIC, schéma multimodal des déplacements

¹⁰ CETE de Lyon, septembre 2006, lors des migrations saisonnières, le trafic de transit peut monter à 50 000 véh/jour.



La saturation du trafic de transit est donc prévisible à l'horizon 2020 au droit de l'agglomération, et surtout au sud¹¹, avec des trafics estimés à près de 110 000 véhicules/jour, qu'il convient de comparer à la capacité actuelle (65 000 véhicules/jour).

L'enjeu pour l'Etat de garantir dans des conditions de fluidité suffisantes l'exploitation du trafic autoroutier national nécessite donc une augmentation de la capacité de l'axe Nord Sud à l'horizon d'une dizaine d'années.

Le principe d'une solution technique permettant de concilier le plus longtemps possible sur la même infrastructure, les augmentations relatives du trafic de grand transit et du trafic urbain, est envisageable dans le cadre d'une mise à 2x3 voies des sections les plus chargées. Le coût d'une telle solution serait largement inférieur à celle d'une solution plus lourde de type dédoublement de l'itinéraire avec création de sections nouvelles.

En outre, cette solution pourrait être progressivement mise en oeuvre, chaque section entre échangeurs pouvant être traitée lorsque la saturation intervient. Elle apparaît enfin facilement compatible avec la mise à 2x3 voies prévue sur la partie concédée de l'A71 à SAPRR au sud du péage de Gerzat lorsque le trafic atteindra 45 000 véhicules/jour, chiffre susceptible d'être atteint vers 2012.

...et des boulevards urbains

Cette solution nécessite toutefois que la politique de développement de l'agglomération soit conduite de façon à ne pas surcharger l'axe nord-sud. La voirie primaire de l'agglomération devra notamment permettre des échanges interquartiers sans nécessité d'utiliser l'autoroute. La sollicitation des collectivités locales est désormais moins à rechercher sous la forme simple de contributions financières que d'une réelle complémentarité entre leurs réalisations et celles de l'Etat.

Il appartient donc désormais aux collectivités territoriales de prendre notamment en charge les aménagements permettant de disposer d'une continuité de voirie entre le Brézet et la déviation du Cendré, avec échange avec A 711, aménagements dont le principe est inscrit au schéma directeur de 1996 et qui avait fait l'objet d'un arrêté de prise en considération.

La réalisation d'un tel boulevard urbain devra permettre aux collectivités de proposer une offre performante en matière de transport collectif pour assurer la desserte du secteur est de l'agglomération, au-delà de l'autoroute, notamment en direction des grands équipements comme la grande halle d'Auvergne, le Zénith et le centre d'affaires du Zénith.

¹¹ Source: Ministère de l'Equipement, CETE de Lyon, septembre 2006

AXE NORD SUD DE L'AGGLOMERATION DE CLERMONT FERRAND A 71 - A 75

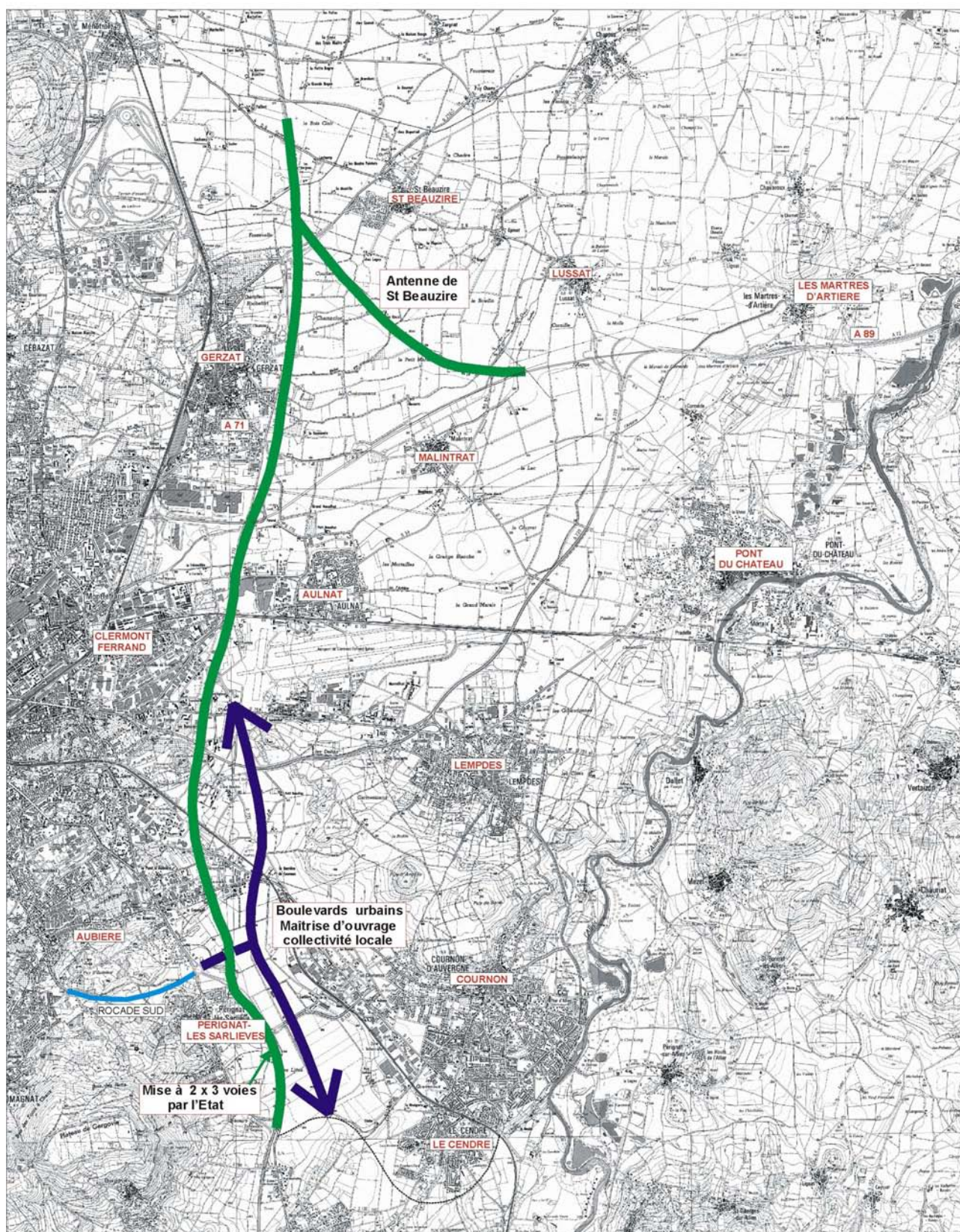


Schéma de principe d'aménagement de l'axe nord-sud, février 2007, source DDE63

Vers une amélioration des dessertes au-delà de Clermont-Ferrand ...

Pour compléter l'intervention de l'Etat (via les sociétés autoroutières concessionnaires) dans le domaine routier relevant de sa compétence, il convient de rappeler que la construction de l'A89 entre Balbigny (dans la Loire) et La Tour de Salvagny (dans le Rhône) a récemment débuté, avec une échéance de mise en service annoncée par ASF pour fin 2012. Longue de 50 km, cette section finalisera la grande liaison autoroutière est-ouest qu'est l'A89 permettant de relier la façade atlantique à la région Rhône-Alpes.



Antenne de St Beauzire (source Schéma directeur)

Dans ce cadre, il est important de rappeler que la concession ASF pour A89 prévoit la réalisation du barreau de liaison dit "Antenne de Saint-Beauzire entre A 71 et A 72 de façon à éliminer le phénomène de rebroussement (6 km d'allongement de parcours) de l'itinéraire actuel.

La réalisation de ce barreau améliorera le service rendu à l'utilisateur par la continuité de l'A 89, plus encore si l'implantation des barrières de péage est reconsidérée.

L'antenne de Saint Beauzire a fait l'objet d'une bande d'étude dans les documents d'urbanisme. Il est constaté que l'urbanisation se rapproche de cette bande d'étude et une protection de type emplacement réservé s'avère désormais nécessaire.

Il convient aussi de signaler que le désenclavement de la ville de Vichy va beaucoup évoluer à l'horizon 2012. En effet, des projets de contournement et de raccordement au réseau autoroutier sont en marche: continuité autoroutière avec l'A 719 (SAPRR), contournement sud-ouest de Vichy (Conseil Général de l'Allier) et, à plus longue échéance, contournement Nord-Ouest (Etat).

L'ensemble de ces réalisations participera au développement du territoire vichyssois, celui se rapprochant par l'autoroute à 45 minutes de Clermont-Ferrand (contre 55 minutes actuellement).

Notons aussi que la question du désenclavement se pose à l'échelle du Massif Central dans les domaines routier, ferroviaire et numérique. L'Etat fait en sorte qu'elle fasse l'objet d'une réflexion spécifique pour dégager les enjeux en matière de mobilité et d'offre multimodale à cette échelle, en lien avec les perspectives de développement de chacun des territoires et des axes structurants à l'échelle nationale et européenne.

L'amélioration des dessertes ferroviaires de Clermont-Ferrand a fait l'objet d'un développement dans le chapitre 6 du présent document traitant du renforcement des dynamiques métropolitaines.

Ouvrir, dans le cadre du SCOT, un débat public sur l'usage de la voiture sur le Grand Clermont.

Avec la création de la conférence des déplacements, les conditions sont réunies pour :

- mettre en œuvre une politique de déplacement coordonnée sur l'espace du grand Clermont
- prendre les nécessaires mesures de restrictions de la circulation automobile et du stationnement en zone urbaine dense
- développer d'autres offres de transport : transports collectifs, modes doux

Pour être pleinement acceptées, ces mesures doivent être largement débattues car elles touchent à l'attachement fort des Clermontois à leur voiture particulière.

Mettre en place une offre performante entre pôles de vie et zones urbaines centrales, pour attirer des clientèles non captives :

- en développant des transports en commun alliant confort et rapidité.
- en améliorant l'interconnexion rapide tramway-gare ferroviaire et routière, ainsi que la capacité des parkings relais.

Concentrer l'urbanisation nouvelle (habitat, activités) dans les pôles, l'espace métropolitain dense ou dans des zones facilement desservies en TC.

Donner la priorité à des projets de renouvellement voire de densification de quartiers existants et promouvoir de nouvelles zones d'habitat et d'activités dans les pôles de vie et zones proches des réseaux de transport.

Concevoir néanmoins une alternative routière à l'autoroute dans le cadre des aménagements de ces nouveaux espaces tant au nord qu'au sud de l'agglomération.

Développer une politique d'urbanisme vigoureuse quartier par quartier.

Il s'agit notamment de favoriser une offre minimum de services et de commerces dans les quartiers et d'offrir des espaces publics favorisant les modes doux.