

Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise



Thématique 1

Evaluation du PDU de 2001

Référence : A2 05126 01
Date de création : 16/06/2006
Version : 6

Préambule

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération clermontoise se compose :

- Du document général,
- De l'évaluation environnementale,
- Du compte déplacements,
- Des annexes techniques pour chaque thématique :

Thématique 1 : Evaluation du PDU de 2001 (le présent document)

Le schéma multimodal des déplacements du Grand
Clermont

Thématique 2 : Définition d'une politique globale de stationnement

Thématique 3 : Amélioration des conditions d'attractivité des transports
collectifs urbains

Thématique 4 : Promotion des modes doux

Thématique 5 : Rationalisation des transports de marchandises et des
livraisons

Thématique 6 : Les demandes spécifiques :

- Les transports à la demande
- Les transports scolaires
- Les plans de mobilité des entreprises ou des
administrations

Ce document décrit l'évaluation qui a été faite du PDU de 2001 et constitue donc une des annexes techniques du PDU.

1. LES OBJECTIFS DE L'ÉVALUATION DU PDU DE 2001

1.1 Introduction

Après la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) de 1996, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) sont devenus obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants avec pour objectif de maîtriser l'usage de la voiture et de promouvoir les modes doux.

Cette Loi prévoit également l'obligation de réaliser une évaluation du PDU au terme d'une période de 5 ans et une révision le cas échéant.

L'actuel Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise a été approuvé le 30 janvier 2001 par le Comité Syndical du SMTC.

La Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a rendu les Plans de Déplacements Urbains plus prescriptifs et a élargi les thèmes sur lesquels ils doivent porter : intégration de la sécurité des déplacements, approfondissement des questions de stationnement et de marchandises en ville, et mise en place d'une tarification et d'une billettique intégrée pour l'ensemble des déplacements, favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes, encourageant la mixité urbaine et l'amélioration de l'accessibilité.

Cette évolution renforce les caractères opérationnels des PDU et rend en même temps obligatoire la cohérence des PDU avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT), les Schémas de Secteur, et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). La loi impose également la révision des PDU existants suivant ces nouvelles dispositions.

La Loi SRU précise que dans la limite d'un délai de six mois, les PDU en cours d'élaboration peuvent être achevés et approuvés conformément aux dispositions antérieures applicables. C'est le cas du PDU de 2001 de l'agglomération clermontoise.

Par délibération en date du 16 février 2003, le Comité Syndical du SMTC a décidé d'engager la procédure d'évaluation du PDU en vue de sa révision. Cette révision constitue par ailleurs une opportunité à plusieurs titres pour la planification des déplacements sur le territoire clermontois compte tenu de :

- La mise en service de la 1^{ère} ligne de tramway (fin 2006) et les évolutions en cours et à venir des autres systèmes de transports collectifs,
- L'extension du Périmètre des Transports Urbains (PTU) de 13 à 22 communes,
- La réalisation d'une enquête ménage (EMD) en 2003, fournissant des données précises sur les comportements de mobilité,
- L'adoption d'une charte de Pays et la révision prévue du SCOT, dont les liens avec le PDU sont renforcés avec la loi SRU,

PDU de l'agglomération clermontoise

- Le développement de nouvelles pratiques et de nouvelles offres de mobilité (transport à la demande par exemple),
- L'évolution du périmètre de réflexion : celui du PDU de 2001 correspond au périmètre de l'enquête ménage 1992 comprenant 44 communes, celui du PDU révisé correspond au Pays soit 106 communes,
- L'évolution de la décentralisation, qui confie de nouvelles compétences aux collectivités locales dans le domaine des déplacements (notamment la voirie).

1.2 Les objectifs de l'évaluation du PDU de 2001

L'évaluation du PDU de 2001 répond d'abord à une obligation de la LAURE.

Au-delà de cette exigence, l'évaluation du PDU est une occasion de faire un bilan des actions mises en œuvre et de mesurer les écarts entre les orientations et objectifs définis et les réalisations concrètes.

Elle permet ainsi d'identifier les objectifs non-satisfaits et les thèmes insuffisamment traités, de mesurer les efforts nécessaires et aussi de montrer que certaines mesures n'ont pas eu les effets escomptés : on peut citer à titre d'exemple que malgré l'aménagement de pistes cyclables, la part modale des 2 roues a diminué, ceci pourrait en partie s'expliquer par le manque de continuité des aménagements, ce constat rend nécessaire une approche plus globale.

L'évaluation est également un outil de suivi des moyens engagés par l'autorité organisatrice des transports collectifs et les organismes publics associés dans les transports, un outil de mesure d'efficacité de ces moyens. Cet outil vise ainsi à optimiser et faire évoluer, le cas échéant, des actions définies.

C'est un travail préalable à la révision du PDU et donc à l'élaboration d'un nouveau PDU.

2 PDU DE 2001 : RAPPELS

2.1 Les enjeux et objectifs généraux

Le PDU actuel a été approuvé le 30 janvier 2001 par le Comité Syndical du SMTCC. Ses principaux enjeux sont les suivants :

A l'échelle de l'agglomération (44 communes) :

- améliorer les relations en Transports en Commun (TC) entre Clermont-Ferrand et le bassin riomois d'une part, et le Val d'Allier d'autre part ;
- développer les interfaces entre tous les réseaux de transport.

Sur l'aire du PTU clermontois (13 communes) :

- améliorer les performances globales des transports collectifs,
- améliorer les relations avec Cournon d'Auvergne,
- protéger les centres bourgs vis à vis des flux de transit.

A l'échelle de l'aire urbaine centrale :

- mettre en œuvre un projet de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) associé à une requalification urbaine forte des zones traversées,
- dévier les flux de transit sur les boulevards de protection, optimiser les interfaces entre les transports collectifs,
- et limiter l'usage de la Voiture Particulière (VP) au centre ville (maîtrise du stationnement, réduction des capacités viaires).

Avec **deux objectifs généraux** qui sont :

Organiser et satisfaire les besoins de déplacements :

- en maîtrisant la circulation automobile et en limitant l'usage de la voiture particulière,
- en développant l'usage des transports collectifs.

Préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace :

- en favorisant les modes les moins consommateurs d'espace (marche, vélo, transports en commun),
- en luttant contre la pollution (en contribuant notamment à l'utilisation des carburants plus propres), contre les nuisances liées aux bruits et les accidents.

L'atteinte simultanée de ces deux objectifs généraux passe par la **mise en cohérence à moyen terme de l'urbanisme et des transports** :

- en localisant les activités au mieux pour permettre une bonne desserte,
- en limitant l'étalement urbain et en renforçant le poids des centres, et en privilégiant les implantations d'habitat et d'activités à proximité des axes de transports collectifs.

PDU de l'agglomération clermontoise

2.2 Des actions déclinées par grandes thématiques

Les objectifs du PDU sont déclinés en actions, qui sont regroupées en 5 thématiques :

- Voirie et circulation,
- Transports collectifs et intermodalité,
- Développement urbain,
- Stationnement,
- Modes de proximité.

A l'échelle du périmètre d'action (PTU 1999, 13 communes), pour chaque thème sont précisées les actions opérationnelles à l'horizon de 5 ans et les orientations à l'horizon de 10 ans.

Dans ce périmètre du ressort du SMTC, les actions déclinées concernent notamment les projets TCSP des Transports Collectifs Urbains (TCU) avec les mesures d'accompagnement et de mise en cohérence, comme par exemple la réduction des capacités viaires sur les pénétrantes et la mise en place d'un nouveau plan de circulation dans le centre de Clermont-Ferrand.

A l'échelle du périmètre de réflexion (44 communes), les actions sont déclinées pour la plupart à l'horizon de 10 ans et ont pour objectif principal d'assurer la cohérence avec les actions définies dans le périmètre d'action. Elles ont un caractère plus général.

Rappelons que le PTU couvre aujourd'hui 22 communes, soit Clermont Communauté plus la commune de Sayat.

2.3 Quelques précautions

La Loi SRU a été publiée en décembre 2000, elle impose la cohérence entre les PDU et les SCOT, schémas de secteur et les PLU, et renforce également le caractère opérationnel des PDU.

Le PDU actuel a été initié en 1999 et il était sur le point d'être approuvé à la date de publication de la loi SRU, il est donc conforme aux dispositions de la LAURE qui est moins contraignante et laisse plus de marge d'interprétation aux acteurs dans l'élaboration des PDU.

De même, la dernière enquête ménages sur l'agglomération clermontoise a été effectuée en 2003 dans l'optique d'accompagner la réalisation des deux lignes de TCSP, avant les travaux. Les résultats de cette enquête reflètent donc une situation sans les deux lignes de TCSP.

Par conséquent, les fruits espérés (ou attendus) des actions majeures du PDU de 2001 ne sont pas visibles dans les résultats de l'enquête ménages 2003. L'analyse des résultats de cette enquête et les évolutions constatées sur les dernières années, telles que la baisse de la part de marché des transports collectifs, ne sont donc pas les conséquences du PDU de 2001. En effet, les orientations et les actions déclinées contribuent certainement à l'amélioration des services des transports collectifs.

Une démarche systémique et objective s'impose dans l'évaluation du PDU de 2001.

3 L'EVALUATION DU PDU DE 2001

3.1 La méthodologie

La méthode proposée et appliquée est une grille de lecture du degré d'avancement des différentes actions préconisées dans le PDU de 2001.

Les différents degrés d'avancement sont décrits dans le tableau suivant :

4	action réalisée
3	action engagée et en cours de réalisation
2	au stade de l'étude détaillée
1	au stade de réflexion préliminaire
0	pas d'action

Les tableaux détaillant le niveau d'avancement de chaque action dans le PDU de 2001 sont présentés en annexe.

3.2 Quelques chiffres clés

3.2.1 La population de Clermont-Ferrand

D'après l'enquête annuelle de recensement 2004 de l'INSEE, les résultats disponibles font état d'une progression de 1 550 habitants entre 1999 et 2004 pour la ville de Clermont-Ferrand. Cette progression était de 830 habitants entre 1990 et 1999. Le solde positif sur une période de 15 ans atteint presque 2 400 habitants, soit la taille d'une commune telle que Pérignat-lès-Sarliève.

La ville centre du Pays du Grand Clermont retrouve donc un dynamisme démographique depuis 1990.

3.2.2 Les mobilités

Selon l'enquête ménages 2003, la mobilité en mode TC représente environ un dixième de celle en mode VP en 2003. Le nombre des déplacements en TC a par ailleurs reculé de 14% (-11,4% pour le TCU) de 1992 à 2003, et celui en VP a en revanche progressé de 11% sur la même période.

Les déplacements pour les motifs contraints (travail et école) ont diminué sur cette période au profit des motifs « affaires diverses » et « secondaires » qui ont très fortement progressé (respectivement +22% et +25%). Les déplacements pour les motifs contraints en 2003 ne représentent que 29% des déplacements totaux, contre plus de 50% pour le motif « affaires diverses ».

PDU de l'agglomération clermontoise

L'offre de transport ne devrait, de ce point de vue, pas être limitée uniquement aux motifs contraints, elle doit donc largement prendre en compte les déplacements pour le motif « affaires diverses ».

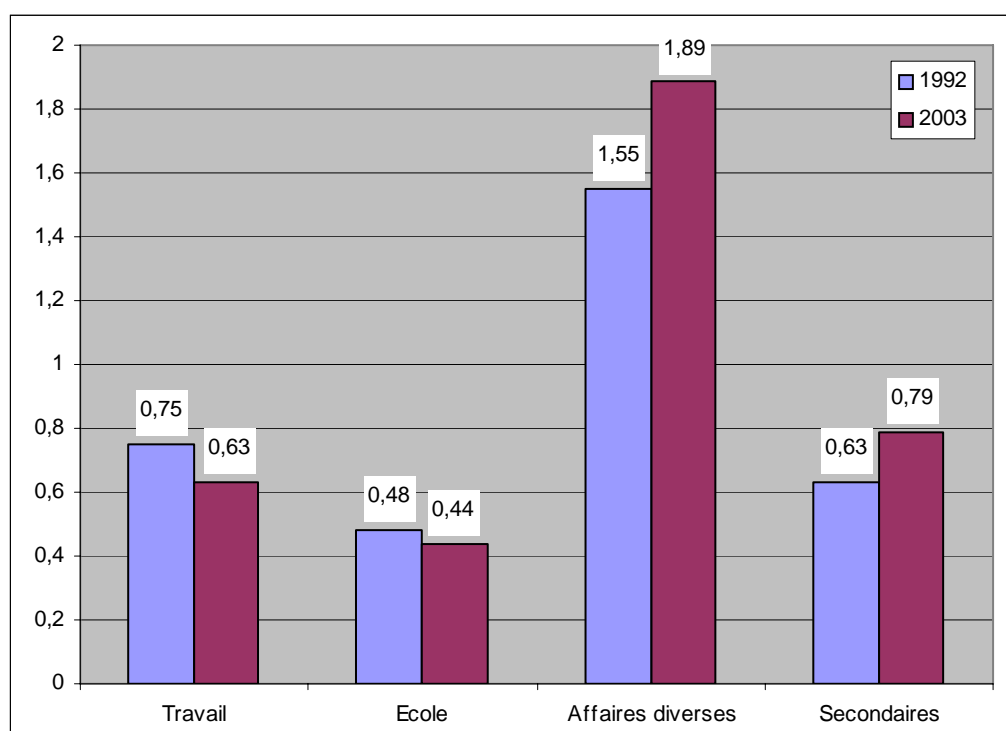
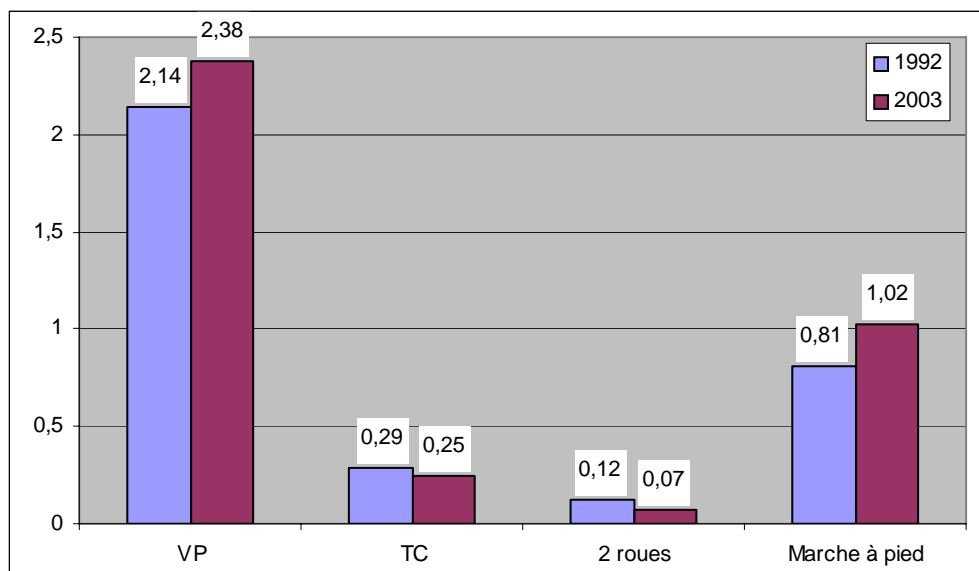


Figure 1 : évolution de taux de mobilité¹ par mode et par motif sur le périmètre de l'EMD de 1992 (source : EMD 1992 et 2003 de l'agglomération clermontoise)

¹ Taux de mobilité : nombre de déplacements par jour et par habitant

3.3 L'amélioration des transports collectifs

3.3.1 Des avancées...

L'un des objectifs majeurs du PDU de 2001 actuel consiste à renforcer l'attractivité et la compétitivité des transports collectifs à travers la réalisation d'infrastructures nouvelles et de mesures d'exploitation :

- la réalisation des TCSP :
 - ligne de tramway entre Champratel et la Pardieu
 - ligne Est – Ouest (LEO 2000 dans un premier temps)
 - aménagement pour la vitesse commerciale dans l'optique d'une transformation en TCSP entre Cournon et la Pardieu
- la restructuration du réseau TCU
- l'amélioration de l'offre ferroviaire Nord-Sud et de l'intermodalité
- l'amélioration des conditions d'accès pour les transports en autocar et la réorganisation de la gare routière.

La plupart des actions sont mises en place ou en cours de réalisation.

Les travaux liés à la mise en service du tramway s'accompagnent d'une dégradation des conditions de circulation des automobilistes dans le centre de l'agglomération clermontoise, ce qui devrait inciter davantage la pratique des transports collectifs et des modes doux dans les centres urbains.

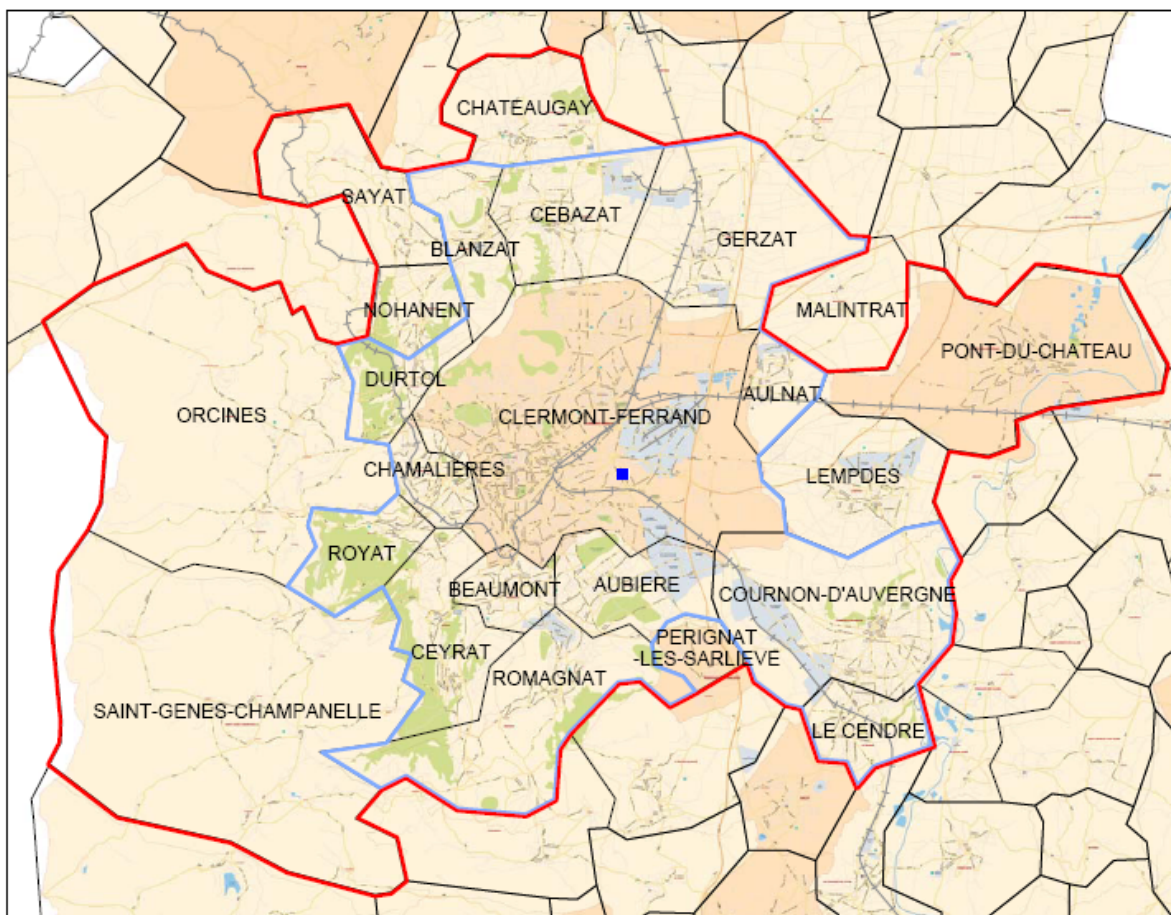
Les effets quantitatifs de telles réalisations restent cependant difficiles à estimer sans des outils pertinents. Toutefois, on peut espérer que l'image des TCU et leur attractivité seront nettement améliorées d'où une hausse attendue de la clientèle du transport public.

Les moyens rendus disponibles seront alors redéployés dans le cadre de la restructuration du réseau de ligne de bus pour proposer des services de périphérie à périphérie, faisant défaut jusqu'à maintenant.

Par ailleurs, l'amélioration de l'offre ferroviaire Nord-Sud est en place. Les fréquences proposées en heure de pointe, avec un train tous les quarts d'heure, sont désormais proches de celles d'un service TCU. En accompagnement de ce renforcement des fréquences, des parcs-relais P+R existent à proximité des gares desservies pour faciliter l'accès au réseau TC des usagers situés dans leur bassin d'influence. La gare de Riom a fait l'objet d'un programme de réaménagement afin d'augmenter la capacité du parking et donc l'attractivité. On déplore cependant que la gare centrale de Clermont-Ferrand soit toujours dans l'attente de réaménagement afin de faciliter l'intermodalité.

Il en résulte une nette progression de la fréquentation des trains sur la ligne Nord-Sud et une bonne occupation des P+R témoignant du réel succès de ce service.

Enfin, des progrès sont également visibles en matière de transport routier interurbain, via les lignes d'autocars du Département.



3 km

sources :
 - IGN@ géofla@
 - ©INSEE Zonages d'études / édition 2002

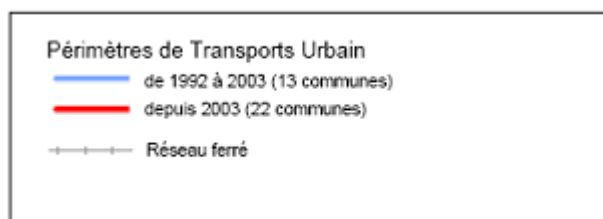


Figure 2 : évolution du périmètre des transports urbains de l'agglomération clermontoise

Ainsi, la ligne express entre la communauté de communes des Cheires et le centre du Grand Clermont connaît une fréquentation encourageante. Elle pourrait s'accompagner d'un système de rabattement de type P+R avant l'entrée sur l'A75. Toutefois une optimisation de ce service en intégrant l'environnement local est nécessaire afin d'augmenter son attractivité

Par ailleurs, le PLU de Clermont-Ferrand intègre un dispositif d'abattement de 20% du nombre de places de stationnement pour les constructions dans un périmètre de 200 mètres de part et d'autre du tramway, cette mesure vise à favoriser la densification urbaine le long du TCSP.

L'évolution des comportements est un processus lent mais continu. L'effort engagé doit ainsi être poursuivi pour provoquer un changement durable chez les usagers, tant dans leur propre intérêt que pour l'intérêt collectif.

Le renouvellement des matériels roulants, ainsi que le réaménagement des gares, intègrent systématiquement les besoins des personnes en situation de handicap.

3.3.2 ... mais des efforts encore nécessaires

Par rapport aux objectifs du PDU de 2001, des efforts restent encore à faire dans de nombreux domaines.

1 Desserte TC des communes de Cournon-d'Auvergne et de Pont-du-Château

Si la ville centre et les communes à proximité immédiate seront desservies par le tramway et la ligne de TCSP Est – Ouest, des communes de taille importante au sein du PTU, telles que Cournon d'Auvergne et Pont-du-Château, restent encore à l'écart des services attractifs.

Pour Pont-du-Château, la Région mène actuellement une réflexion afin de renforcer l'offre de service sur la ligne ferroviaire Est – Ouest actuellement à voie unique. Ceci devrait contribuer à une amélioration des fréquences proposées. En effet, le programme de mise à niveau de cette ligne est prévu sur la période 2006 – 2010. Il reste à accompagner ce type de mesures, par un service de rabattement depuis le centre vers la gare, la mise en place d'un véritable P+R, ainsi que des services annexes en gare pour attirer davantage de clientèle.

Pont-du-Château était alors à l'extérieur du PTU de Clermont-Ferrand, ce qui explique pourquoi aucune action ferroviaire concrète en faveur de l'amélioration de la ligne de chemin de fer Est – Ouest n'était alors proposée dans le PDU de 2001.

Le cas de Cournon d'Auvergne est différent, de part l'absence d'une offre réellement compétitive et attractive en transports collectifs, et de part un transit important en provenance du Sud-est du Grand Clermont (et au-delà).

La mise en place d'un TCSP entre Cournon-d'Auvergne et la Pardieu permettrait d'offrir aux usagers de la deuxième ville de Clermont Communauté un service TC attractif. De plus, l'attractivité de cette offre de transport rayonnerait vers l'Est et des communes plus éloignées,

PDU de l'agglomération clermontoise

telles que Billom et son bassin de vie. De même, il est aussi nécessaire d'encourager et de promouvoir le rabattement vers la gare de Chignat avec un P+R d'une plus grande capacité (l'actuel P+R face à la gare est très occupé) et une navette ciblée et performante.

Ces manques résultent du périmètre d'action trop limité du PDU de 2001.

En effet, le PTU regroupaient alors uniquement 13 communes, soit essentiellement des communes de 1^{ère} couronne, proches de Clermont-Ferrand. Afin de protéger le centre de l'agglomération, il a alors été proposé une rocade de protection à la frontière de l'aire urbanisée continue de la ville de Clermont. A l'intérieur de cette rocade, le TCSP desservait alors les trois zones hypercentrales : Clermont, Montferrand et Chamalières.

Désormais, dans le nouveau réseau TCU, l'offre sur Cournon d'Auvergne est beaucoup plus importante avec un temps de parcours amélioré.

2 Transcription du PDU dans les documents d'urbanisme

La ville de Clermont-Ferrand a intégré dans son PLU la restriction de l'offre de stationnement dans les constructions le long du tramway.

Les efforts restent encore nécessaires quant au manque de cohérence entre le développement de l'offre de transport public urbain, à l'aide d'un projet de ligne de tramway, et les évolutions urbaines constatées notamment la localisation de grands pôles générateurs en dehors de la portée des transports collectifs (grande halle du zénith et multiplexe par exemple) : accès en voiture exclusivement, ce qui est contraire aux grandes orientations du PDU.

La Loi SRU, postérieure à l'élaboration du PDU 2001, est garante de cette cohérence.

Notamment, elle insiste sur la compatibilité entre les PDU et les documents d'urbanisme de référence (SCOT, PLU, etc.).

3 Amélioration des transports collectifs routiers interurbains

Le PDU approuvé en janvier 2001 propose peu de mesures en faveur des transports collectifs routiers interurbains. Les périmètres d'action et de réflexion de l'époque sont encore une fois en cause.

Il n'y a pas d'objectifs concrets affichés dans le PDU de 2001, hormis l'amélioration des conditions d'accès au centre ville et la réorganisation de la gare routière, restant à réaliser à ce jour.

Ainsi la promotion de l'intermodalité se limite inévitablement aux zones à proximité des TCSP dans Clermont-Ferrand et des gares ferroviaires de la ligne Nord – Sud. Les secteurs non-desservis par ces services n'ont fait l'objet que de quelques orientations à moyen et long termes.

L'absence d'orientations dans le PDU de 2001 pour les communautés de communes des Cheires, de la vallée du Jauron, la commune du Pont-du-Château, illustre bien ces lacunes.

Bilan : dans le cadre de la révision du PDU dont l'échelle de réflexion est le Grand Clermont, des efforts seront apportés sur les points précédemment évoqués. Ils résultent de manière quasi-mécanique du nouveau contexte :

- l'extension des périmètres d'actions (PTU étendu de 13 à 22 communes) et de réflexion (passage de 44 à 106 communes) du PDU,
- le respect des obligations imposées par la Loi SRU : le PLU doit être compatible avec le PDU, définition de normes de stationnement plafond et non plus plancher pour les constructions de bureaux, qui lui-même doit être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale. La hiérarchie SCoT → PDU → PLU doit être respectée.

3.4 La maîtrise de l'usage et du rôle du réseau de voirie : un problème d'échelle et de hiérarchisation

Les objectifs assignés à la voirie peuvent être résumés ainsi :

- Contenir la progression de l'usage de la voiture,
- Protéger les aires hypercentrales et les centres bourgs.

Les actions prévues pour accompagner la réalisation du tramway sont en place ou en cours de réalisation, à savoir :

- la réduction de capacités viaires des voies pénétrantes,
- la piétonisation de certaines rues dans l'hypercentre de Clermont-Ferrand,
- et la modification du plan de circulation dans le centre du Grand Clermont.

En revanche, la constitution d'un boulevard circulaire d'agglomération a peu avancé et elle a des conséquences sur d'autres actions à plus long terme qui ne peuvent pas être réalisées (protection des zones urbaines les plus denses, ligne B de TCSP, ...).

L'absence de contournement d'agglomération contraint le transit à passer dans le centre de Clermont-Ferrand, par des voiries qui ne sont pas destinées à assurer cette fonction. Ce constat va également à l'encontre de la réussite des projets de TCSP et du développement des TCU, qui ont pour objectif de favoriser l'intermodalité.

En effet, la localisation des Parcs-Relais « P+R », éléments importants du transfert modal vers les transports collectifs, doit conjuguer accessibilité directe par le réseau de grandes voiries structurantes de l'agglomération et branchement immédiat sur le TCSP. De ce fait, la création de ces P+R doit se faire au droit du contournement d'agglomération.

Sans schéma directeur des déplacements sur le pays du Grand Clermont, on observe quelques réalisations de voirie incohérentes et parfois perverses en termes d'organisation des déplacements à moyen terme, telle que la dénivellation du giratoire de Pérignat-les-Sarliève vers Clermont-Ferrand.

Ces projets, non suggérés par le PDU de 2001, s'expliquent probablement par l'absence d'une hiérarchisation du réseau de voirie à l'échelle du pays du Grand Clermont. En effet, la portée de tels ouvrages dépasse le PTU.

L'amélioration de la performance des transports collectifs exige aussi, en plus de la zone de mise en place de TCSP, une priorité systématique aux TC là où c'est possible.

La maîtrise de l'usage de la voirie suppose également un vrai questionnement quant au devenir de certains grands axes routiers et quant à l'organisation du réseau de voirie du Grand Clermont. Ce questionnement concerne en particulier :

- la RN9 : d'une part entre Riom et Clermont, d'autre part dans Montferrand,
- la cohabitation TCSP/circulation automobile entre Cournon-d'Auvergne et Clermont-Ferrand,

PDU de l'agglomération clermontoise

- l'accessibilité à certaines communautés éloignées des grands axes structurants,
- la cohérence entre réseau de desserte et urbanisme,
- le rôle de l'A75 et le projet de contournement des communes de Cournon-d'Auvergne et Pérignat-sur-Allier qui conditionnent en grande partie l'organisation des rocades envisageables.

3.5 La promotion des modes doux

Promotion de la marche à pied et reconquête des espaces occupés par la voiture

La marche à pied est le deuxième mode de transports le plus utilisé dans l'agglomération clermontoise, elle est même le premier mode de déplacements dans le centre ville de Clermont-Ferrand.

La promotion de la marche à pied s'inscrit parfaitement dans le cadre de la protection du cadre de vie et d'un développement durable de l'agglomération. Il s'agit aussi de veiller à la sécurité des déplacements piétons, d'autant que les enquêtes ménages déplacements de 1992 et 2003 révèlent une hausse importante de la marche à pied ces dernières années. On observe par ailleurs (d'après l'Observatoire des Déplacements) un ralentissement depuis 2003 de la tendance baissière du nombre de victimes piétons impliqués dans des accidents après une période de diminution constante entre 1999 et 2003.

Le PDU de 2001 stipule que la promotion de la marche à pied doit accompagner la reconquête des espaces occupés par la voiture (chaussée, stationnement, voirie). Suivant les espaces concernés, les actions en faveur des piétons étaient de ce fait plus ou moins volontaristes, et couvraient les points suivants :

- extension de la trame piétonne aux centres villes,
- élargissement des trottoirs,
- amélioration de la sécurité des traversées,
- amélioration de la perméabilité du tissu urbain au niveau de Montferrand,
- et mise en place et application d'une charte piéton sur le PTU de 1999.

Par ailleurs ces aménagements devaient être coordonnés et pris en compte à l'issue d'opérations plus lourdes telles que la réalisation de TCSP, la mise en place d'un nouveau plan de circulation, les déviations des flux de transits et le plan de stationnement. Ils devaient intégrer les contraintes des personnes en situation de handicap.

En 2005, parmi les actions identifiées dans le PDU de 2001, beaucoup ont été engagées voire réalisées. Il s'agit notamment des requalifications d'espaces piétons sur les principales places du centre ville de Clermont-Ferrand, la piétonisation de l'hypercentre, le réaménagement des espaces piétons en liaison avec le TCSP.

Plusieurs communes de la métropole clermontoise ont aménagé sur certains itinéraires des zones 30 ou des zones piétonnes. Toutes les zones 30 prévues n'ont par contre pas été engagées.

Ainsi des réalisations ont été effectuées mais toutefois sans la mise en place d'une charte piéton sur le périmètre du PTU, qui est pourtant un document au cœur d'une politique efficace en faveur des piétons. En effet, un engagement des collectivités locales est proposé à travers une charte piéton qui peut s'élaborer autour de divers domaines d'interventions tels que l'organisation d'itinéraires, l'aménagement des trottoirs, le traitement des traversées de chaussée et l'information des différents usagers de l'espace public.

Ce document prend également en compte l'accessibilité des personnes en situation de handicap dans la ville, tant au niveau de l'accès aux transports en commun, que dans le cadre des aménagements de voirie.

Concernant ces usagers, des actions ont été réalisées quant à leur accès aux transports en communs (accès des stations, choix des matériels roulants). Des progrès sont à faire dans le cadre des aménagements de voirie et seraient facilités par l'élaboration de la charte piéton.

Une hiérarchie de zones pourrait être envisagée en fonction de la densité de population et de la part d'espace public réservé, les ratios intégreraient l'environnement local.

Les deux roues

Le vélo se caractérise aujourd'hui par un usage très faible sur la métropole clermontoise. Sa part de marché a même régressé entre les enquêtes ménages déplacements de 1992 et 2003. Il constitue une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière sur certaines liaisons. Toutefois, l'incitation à l'usage des deux roues passe par :

- la mise en place d'itinéraires cyclables maillés et continus s'appuyant sur un schéma directeur deux roues,
- la mise en place de mesures complémentaires pour une meilleure attractivité du réseau telle que le stationnement sécurisé des vélos sur l'espace public,
- la recherche d'une complémentarité avec les transports en commun,
- le stationnement des vélos dans les espaces privés,
- la promotion du vélo : mise en place de services de location vélos en centre ville.

Ces actions ont été proposées dans le PDU de 2001. Mais elles n'ont été que partiellement mises en œuvre.

En effet :

- un schéma directeur 2 roues a été réalisé,
- quelques aménagements cyclables ont été effectués : toutefois ces aménagements ne sont pas continus. On ne peut donc parler de véritable réseau, maillé et sécurisé,
- l'aspect services aux usagers est à première vue bien traité : actions engagées relatives au stationnement dans les lieux publics, aux services de location de vélos dans les centres villes, étude d'acceptation des vélos dans les transports publics de grande distance réalisée.

Compte tenu du peu d'infrastructures dédiées aujourd'hui, il faut poursuivre la création d'aménagements spécifiques et améliorer la cohérence globale du réseau en garantissant la

PDU de l'agglomération clermontoise

continuité des itinéraires (articulation, maillage) et le traitement des « points durs ». Une plus grande priorisation des aménagements pourrait pallier ces manques.

3.6 Une meilleure maîtrise du stationnement

A une organisation globale des déplacements doit correspondre une organisation globale du stationnement. Cette dernière doit être cohérente à la fois avec la hiérarchisation de la voirie et avec les projets de TCSP.

Aussi le PDU de 2001 a proposé une réorganisation de l'offre de stationnement en accord avec les stratégies suivantes :

- amélioration des conditions de vie des résidents en zone agglomérée,
- renforcement de l'attractivité économique des centres villes,
- baisse de l'usage de la voiture particulière au profit des modes alternatifs non polluants et moins consommateurs d'espace (vélo, marche à pied et transports collectifs).

Ces mesures en faveur du stationnement se sont traduites par :

- une meilleure accessibilité du centre ville aux visiteurs en favorisant la courte durée : par l'extension de la zone payante en centre-ville, une tarification améliorant les conditions de stationnement de courte durée, une modulation des tarifs selon la zone et la demande ;
- des mesures en faveur des résidents en centre ville avec une tarification attractive de type abonnement et un tarif préférentiel en journée. Toutefois, il n'a pas été réduit dans les parcs en ouvrage le nombre d'abonnements pour le motif travail au profit du stationnement résidentiel ;
- la diminution du nombre de places de stationnement sur voirie dans les centres : compensation par la création de parcs-relais de dissuasion en périphérie et situés à proximité des axes TCSP, diminution sur voirie en accompagnement de la réalisation des parcs de stationnement en structure ;
- la création d'emplacements réservés aux personnes handicapées ;
- la création d'emplacements vélos sur voirie.

Conformément au PDU de 2001, la ville de Clermont-Ferrand a intégré, dans son Plan Local d'Urbanisme (PLU), un dispositif d'abattement de 20% du nombre de places de stationnement exigible pour les constructions dans un périmètre de 200 mètres de part et d'autre du tramway, l'objectif étant de favoriser la densification le long du TCSP.

En plus de Clermont-Ferrand, le stationnement payant est également instauré dans les communes de Chamalières, Riom et Royat. Les communes d'Aubière, Beaumont, Cournon d'Auvergne et Pont-du-Château disposent de places en zones bleues avec des durées réglementées.

La cohérence recherchée avec le TCSP porte également sur la révision des règles d'urbanisme en matière d'offre privée de stationnement lié au travail.

PDU de l'agglomération clermontoise

Cet aspect rendu obligatoire par la Loi SRU du 13 décembre 2000, consiste à :

- instaurer un taux plafond sur les zones situées de part et d'autres des axes TCSP,
- réduire le taux plancher sur le reste du territoire.

Plus généralement, il faut veiller à la cohérence entre développement urbain et déplacements. En effet, les efforts entrepris en centre-ville ne doivent pas être pénalisés par le développement d'une offre de stationnement importante en périphérie en lien avec des créations de grandes surfaces commerciales et autres gros générateurs de trafic.

Par ailleurs, le schéma directeur des aménagements commerciaux intégrant la gestion des parcs de stationnement n'a pas été lancé.

Un diagnostic plus approfondi, du fonctionnement actuel du stationnement et des évolutions constatées depuis 2001, dans le cadre de la thématique « stationnement », permettra :

- de mieux mesurer les effets des actions réalisées,
- d'évaluer leur pertinence,
- d'identifier les compléments à apporter, en plus des points évoqués ci-dessus.

Ceci en conformité avec les dispositifs imposés par la Loi SRU.

3.7 La promotion de l'intermodalité

Un meilleur usage des transports collectifs repose sur une mise en contact de l'ensemble des réseaux de transports, assortie d'une simplification tarifaire.

La promotion de l'intermodalité passe ainsi sur le plan fonctionnel par :

- des interfaces modales entre l'ensemble des réseaux de transports collectifs,
- des interfaces modales entre le réseau routier et les transports collectifs : les Parcs-Relais « P+R »,
- une simplification tarifaire et une intégration tarifaire entre les modes,
- la qualité des interfaces modales : accueil, services...

La métropole clermontoise a engagé des actions dans ce sens :

- à l'échelle du cœur d'agglomération : des parkings relais et des lieux d'échanges entre les différents transports collectifs (trains express régionaux, cars interurbains et bus urbains) sont en cours de réalisation (parking du 1^{er} mai, Place Henri Dunant, Carrefour des Pistes, Margeride, Croix de Neyrat, La Pardieu, les Salins...);
- à l'échelle du Grand Clermont : plusieurs projets de pôles d'échanges intermodaux, dont ceux de Clermont-Ferrand, Riom, Le Cendre, sont au stade de la finalisation des études de faisabilité et de définition, voire du montage financier. Toutefois, les études sur les pôles d'échange de Clermont-Ferrand et du Cendre n'ont pas débouché sur un programme opérationnel. La réalisation ou la mise en valeur de parcs-relais secondaires au niveau des gares et arrêts SNCF périphériques est au stade de l'étude détaillée.

PDU de l'agglomération clermontoise

En matière de tarification, diverses tarifications intermodales sont mises en place sur la métropole clermontoise depuis plusieurs années notamment:

- certaines communes périurbaines bénéficient d'une tarification combinée transports en commun urbains / transports en commun interurbains,
- depuis 1999, la tarification TANDEM permet de combiner les abonnements trains et bus urbains.

Ces mesures sont à poursuivre dans le cadre d'une réflexion sur un périmètre étendu au Pays du Grand Clermont. Il s'agit d'optimiser les différents réseaux de transports et leur interconnexion.

Les parcs-relais doivent accompagner les TCSP et lignes ferroviaires existants ou en développement. Les services et l'accueil pour les usagers seraient à renforcer.

La promotion de l'intermodalité doit tenir compte des « marchés captés » des différents réseaux de transports collectifs, la complémentarité n'est efficace qu'avec une vision claire sur la répartition juste de la clientèle captée entre les exploitants.

3.8 Intégrer les transports de marchandises au fonctionnement de la ville

La LOTI précise que les Plans de Déplacements Urbains doivent définir les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises.

La Loi SRU postérieure à l'élaboration du PDU de 2001 a précisé les leviers opérationnels suivants :

- Rationalisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération afin de maintenir les activités commerciales et artisanales,
- Mise en cohérence des horaires de livraison et des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du PTU,
- Prise en compte des besoins en surfaces nécessaires au bon fonctionnement des livraisons afin notamment de limiter la congestion des voies et des aires de stationnement,
- Offrir une réponse adaptée à l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières,
- Préciser la localisation des infrastructures à venir, dans une perspective d'offre multimodale.

Le PDU de 2001 proposait **un large panel d'actions**. Aucune d'entre elles n'a été réalisée à ce jour. Quelques-unes seulement sont au stade de la réflexion préliminaire.

Ainsi, la réflexion la plus avancée porte sur la création d'une plate-forme de distribution du centre-ville. Son étude a été réalisée par l'association de transporteurs Clermont Livraisons Propres.

3.9 Amélioration de l'environnement

Le PDU a été initié par la LOTI et rendu obligatoire par la LAURE. Cette dernière met l'accent sur la nécessité d'améliorer la qualité de l'air, à laquelle s'ajoutent de manière évidente la lutte contre les nuisances sonores, la sécurité des déplacements et la conservation du paysage urbain.

Il s'agit de résultats obtenus grâce aux différentes actions proposées dans les domaines liés aux déplacements. A titre d'exemple, la limitation d'usage de la voiture conduit à une diminution de la pollution de l'air et du bruit pour les riverains concernés.

Concernant cet aspect, le PDU de 2001 n'a pas fixé d'objectif quantitatif.

L'évaluation théorique *a priori* prévoit une diminution d'environ 3% des polluants émis par la circulation à l'horizon 2010 avec la mise en place du PDU de 2001.

Parallèlement, d'autres actions ou contraintes produisent également des effets positifs en faveur de l'environnement :

- l'évolution réglementaire de la Directive CE qui impose des normes d'émission aux véhicules,
- le renouvellement progressif du parc automobile par des véhicules plus performants sur le plan de la consommation,
- l'investissement du SMTC pour renouveler des matériels roulants et constituer une flotte de bus plus propres (énergie propre, moteur diesel sans soufre et pots catalytiques) : le quart de la flotte fonctionne avec des énergies propres (gaz naturel, électricité).

L'ensemble de ces actions contribuent à la diminution des gaz à effet de serre.

Aussi, le réseau de surveillance « Atmo Auvergne » en place dans l'agglomération clermontoise fournit de manière permanente les indices d'évolution de la qualité de l'air et quantifie les différentes sources de pollution.

Le nouveau PDU doit corriger ce manque d'objectif quantitatif en termes de déplacements (volume, part de marché, véh-km, etc.) et procéder à une évaluation plus fine sur le centre et l'hypercentre de l'agglomération où se concentrent les problèmes de pollution, de bruit et également de sécurité. Il déclinera quantitativement les efforts nécessaires à l'atteinte des objectifs définis.

4 SYNTHÈSE

Le PDU de 2001 a été élaboré avant la Loi SRU, et a mis davantage l'accent sur les orientations comme la plupart des PDU de première génération.

Néanmoins des actions concrètes en faveur des transports collectifs ont été proposées, accompagnées de mesures de requalification urbaine. Leur mise en service permettrait de renforcer l'usage des services de transports collectifs et d'inverser la tendance à la diminution observée entre 1992 et 2003.

Il faut poursuivre les efforts engagés pour optimiser les moyens disponibles et améliorer la pratique intermodale en intégrant les nouveaux périmètres de planification et d'actions, en associant les différents acteurs concernés, notamment la Région pour le transport ferroviaire et le Département pour les transports en autocar.

Le besoin d'un développement durable du Grand Clermont nécessite une prise de conscience de la part des usagers en faveur des modes non-polluants et moins consommateurs d'énergie. Cette évolution doit s'accompagner de pratiques nouvelles : covoiturage, plans de déplacements d'entreprises, rationalisation des tournées de livraisons.

La cohérence imposée par la Loi SRU entre les PDU et les documents d'urbanisme rend nécessaire la modification des normes de stationnement dans les PLU en intégrant les TCSP en cours de réalisation.

De ce fait, la révision du PDU de 2001 s'impose.

5 REPERTOIRE DES SIGLES

LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPA	Plan de Protection de l'Atmosphère
PTU	Périmètre des Transports Urbains
SAEM T2C	Société anonyme d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SEPAC	Syndicat d'Etudes et de Programmation de l'Agglomération Clermontoise
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbain
TC	Transports en commun
TCU	Transports en commun urbain
TCSP	Transport en commun en site propre
TER	Transports Express Régionaux
VP	Véhicule Particulier

6 ANNEXE - TABLEAUX D'ÉVALUATION



Les deux objectifs généraux

1	Organiser et satisfaire les besoins des déplacements Maîtriser la circulation automobile et limiter l'usage de la voiture Développer l'usage des transports collectifs
2	Préserver l'environnement et optimiser le partage de l'espace Favoriser les modes les moins consommateurs d'espace Lutter contre la pollution, contre les nuisances liées aux bruits et les accidents

Ce qui conduit à la mise en cohérence à moyen terme de l'urbanisme et des transports

Localiser les activités au mieux pour permettre une bonne desserte
 Limiter l'étalement urbain et renforcer le poids des centres,
 Privilégier les implantations d'habitats et d'activités à proximité des axes de transports collectifs

Les effets sur l'environnement sont à évaluer

- 1 enjeux de lutte contre les gaz à effet de serre
- 2 évaluation environnementale dans la future modélisation du scénario retenu pour le PDU

L'agglomération se dote d'un PPA (plan de protection de l'air) qui définit les orientations

le PDU est cohérent avec le PPA sous deux angles: matériels roulants plus propres et reports modaux

On distingue 5 catégories pour l'évaluation du degré d'avancement des actions préconisées dans le PDU de 2001 :

4	action réalisée
3	action engagée et en cours de réalisation
2	au stade de l'étude détaillée
1	au stade de réflexion préliminaire
0	pas d'action

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans)

Amélioration des transports collectifs urbains

Création d'un véritable réseau TCSP urbain

Connexion de la gare centrale avec l'hypercentre clermontois en passant par le plateau central et le TCSP sur l'avenue de la République et la place du 1er Mai (LEO 2000 et Tramway)	SMTC	4
Tramway ligne A	SMTC	3
Aménagement pour bus entre Courmon et la Pardieu	SMTC	2

Redéploiement des lignes d'autobus - une seule rupture de charge au plus

Mettre l'ensemble des communes périphériques en relation avec le centre ville	SMTC	4
Mettre en place des lignes de rabattement vers le réseau TCSP	SMTC	3
Mettre en place des lignes secondaires d'irrigation des quartiers centraux non-desservis par le TCSP	SMTC	3
Mettre en place des lignes dites tangentielles périphérie - périphérie	SMTC	3

Amélioration de desserte de pôles particuliers

Liaison TC reliant la Grande Halle, à la place Jaude, la gare de Sarliève et Courmon lors des grandes festivités	SMTC/Région	4
Amélioration des conditions de desserte de l'aéroport par les TC	SMTC	2

transfert de CCI au SMTC

Accessibilité pour les personnes en situation de handicap

Aménagement des accès aux stations	SMTC/Région	3
Matériels roulants intégrant les besoins des personnes en situation de handicap	SMTC	4

Amélioration des transports départementaux

Amélioration des conditions d'accès au centre ville pour les autocars et réorganisation de la gare routière	SMTC/Département	2
---	------------------	---

TCSP devant la gare

Amélioration du TER

Amélioration réelle des connexions entre la gare centrale et les pôles générateurs urbains	Région	3
Etude du déplacement à court terme de la gare routière à proximité de la gare SNCF	Département / Région	0
Ouverture de nouveaux arrêts : Gravanches	Région	2
Ouverture de nouveaux arrêts : Rotonde	Région	4
Aménagement de la gare de Sarliève	Région	4
Augmentation des fréquences de passage sur Riom - Clermont - Vic le Comte	Région	4
Prise en compte des besoins de personnes en situation de handicap : aménagement et matériel roulant	Région	3

Liaison avec la Grande Halle
15 minutes au lieu de 10 souhaitées

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans)

Maîtrise de l'usage et du rôle du réseau de voirie

Aménagements routiers

Bouclage des boulevards de contournement entre Chamalières et Beaumont - programmation	Conseil Général	2
Mise en place d'un nouveau plan de circulation accompagnant les TCSP	Ville de Clermont/SMTC	3
Réduction des capacités viaires sur les pénétrantes au droit des aménagements de TCSP	SMTC/Clermont Communauté	3
Réalisation des déviations urbaines sur les pôles secondaires	Conseil Général	3
Initier la mise en place du boulevard d'agglomération sur les boulevards Pochet-Lagaye, Bingen, RD21, RN9, RN1189, RD69, le boulevard Lavoisier, les avenues Voltaire et de Fontmaure	Clermont Communauté / Ville de Clermont-Ferrand	2

Accessibilité et protections des aires centrales

Mise en place d'un nouveau plan de circulation limitant le transit dans l'hyper centre	Ville de Clermont-Ferrand	3
Forte réduction de capacité viaire dans l'hypercentre	Ville de Clermont-Ferrand / SMTC	3
Piétonisation de l'avenue des Etats-Unis	Ville de Clermont-Ferrand	4
TCSP sur rue Gonod et boulevard Charles de Gaulle	SMTC	4

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans)

Promotion de la marche à pied et reconquête des espaces occupés par la voiture		
Elaboration et mise en place d'une charte piéton	SMTC	0
Liaison des espaces piétons de l'avenue des Etats-Unis	SMTC	4
Requalification des espaces piétons sur la Place Gaillard	SMTC	3
Requalification des espaces piétons sur la place de Jaude	Ville de Clermont-Ferrand	4
Accessibilité aux futures stations TCSP - entre Lycée St Apollinaire et le plateau	SMTC	0
Accessibilité aux futures stations TCSP - piétonisation de la rue Ledru	Ville de Clermont-Ferrand	0
Futur arrêt SNCF à la Rotonde	Région	4
Réaménagement des secteurs Salins et Delille en liaison avec le TCSP	SMTC	3
Réaménagement des secteurs Salford et rue des Jacobins en liaison avec le TCSP	SMTC	1
Réaménagement des espaces piétons le long du 2ème TCSP entre la gare et rue Blatin	SMTC	3
Réaménagement de la place de la Fontaine en liaison avec la rue Jules Guesde	SMTC	4
Réaménagement piétonnier sur le parvis de la gare	SMTC	2
Amélioration de la perméabilité entre Montferrand et le quartier de la Gauthière	Ville de Clermont-Ferrand / Clermont Communauté	3
Extension des zones 30 sur l'ensemble des communes périphériques	Villes	3
Sécurisation des traversées de voies routières en centre ville	Villes / CG63	3
Prise en compte des personnes en situation de handicap dans les aménagements TC	SMTC	4
Prise en compte des personnes en situation de handicap dans les aménagements de voirie	Villes / CG63	1
Prise en compte des personnes en situation de handicap dans le renouvellement des matériels roulants	SMTC / Région	4
Promotion des déplacements en deux roues		
Mise en place d'itinéraires cyclables en s'appuyant sur le schéma directeur deux roues	Clermont Communauté / CG63	3
Constitution d'un réseau d'itinéraires cyclables	Clermont Communauté / CG64	2
Mise en place de parcs sécurisés dans les lieux publics et les pôles d'échanges	Clermont Communauté / CG65	3
Etude de l'acceptation à certaines périodes de la journée des vélos dans les transports publics de grande distance	Région	4
Mise à disposition de bicyclettes au cœur des centres villes (location)	SMTC	3
Prise en compte du stationnement deux roues dans les règles du POS, le long des itinéraires cyclables	Villes	?

en partie

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans) - Suite

Meilleure maîtrise du stationnement		
Amélioration de l'offre pour les résidents en centre ville et mise en place d'une tarification attractive de type abonnement	Villes	4
Suppression d'une partie de l'offre de stationnement sur voirie et création de parcs de compensation et de parcs-relais	Villes / SMTC	4
Amélioration des conditions de stationnement courte durée dans les zones commerciales du centre ville en proposant une tarification adaptée	Villes	4
Pénalisation des conditions de stationnement longue durée et extension de la zone payante en centre ville	Villes	4
Création de parcs-relais de dissuasion en périphérie et situés à la croisée des axes TCSP	SMTC	3
Sécurisation des parcs-relais et offre de services de proximité	SMTC	2
Accompagner la réalisation de parcs de stationnement en structure par une diminution des places de stationnement en surface	Clermont Communauté	4
Fédérer les concessionnaires et mettre en place un interlocuteur unique à la mairie	Ville de Clermont-Ferrand	?
Instauration d'un taux plafond sur les zones situées de part et d'autres des axes TCSP	Ville de Clermont-Ferrand / SMTC	4
Réduire le taux plancher sur le reste du territoire	Villes	0
Extension de la zone payante au centre ville	Clermont-Ferrand	4
Modulation des tarifs selon la zone et la demande	Villes	4
Réduction du nombre d'abonnements pour le motif travail au profit du stationnement résident	Villes	0
Favoriser le stationnement sur voirie pour les résidents en journée	Villes	4
Système d'information sur les disponibilités et tarifs des places	Clermont Communauté	4
Réaliser un schéma directeur des aménagements commerciaux intégrant la gestion des parcs de stationnement	Clermont Communauté	0
Places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap	Clermont Communauté	4
Prendre en compte le stationnement des vélos	Clermont Communauté	4

Promotion de l'intermodalité		
Réalisation de parcs-relais sur place du 1er Mai, Place Henri Dunant, Carrefour des pistes, Margeride et Champratel (projet Tramway)	SMTC	3
Réalisation ou mise en valeur de parcs-relais secondaires au niveau des gares et arrêts SNCF périphérique, Neyrat, Montalembert	SMTC / Région	2
Aménagement ou réaménagement de pôles d'échanges entre les réseaux TC sur la place de Jaude, le parvis de la gare SNCF, Montferrand, Margeride, CHU-Beaumont, Pardieu, la gare routière	SMTC / Clermont Communauté	3
Accessibilité aux personnes en situation de handicap	SMTC/Région	3

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans)

Transports de marchandises		
Homogénéisation des réglementations intercommunales sur les plages horaires d'accès	Villes	0
Mise en place d'un schéma de voirie des circuits des véhicules utilitaires en centre ville	Ville de Clermont-Ferrand	4
Fluidification de la circulation générale dans le centre ville	Ville de Clermont-Ferrand	2
Mise en place d'un plan de localisation des aires de livraison	Ville	4
Renforcement des contrôles du stationnement illégal sur les aires de livraison	Villes	3
Élargissement des trottoirs autorisés au seul stationnement courte durée de livraison	Villes	0
Association d'un représentant des transporteurs dans tout projet d'aménagement ayant un impact sur l'organisation du stationnement et de la voirie	Ville de Clermont-Ferrand	2
Création d'aires de livraison communes et protégées à proximité des grands centres commerciaux	Villes	2
Amélioration des conditions de stationnement de courte durée pour les particuliers transportant de la marchandise	Villes	0
Prise en compte des aires de livraison dans l'article 12 du PLU	Villes	1 ?
Conservation de la gare fret en vue de la création d'un futur centre multimodal de distribution urbaine	Clermont Communauté	4
Favoriser l'usage de véhicules électriques en assortissant le droit de livrer (ordures ménagères, livraison centre)	ADEME / Villes	4

Actions déclinées à l'horizon du PDU (5 ans)

Aménagement de l'espace et développement des transports		
Réaménagement de la place de Jaude, piétonisation de l'avenue des Etats-Unis	SMTC / Ville de Clermont-Ferrand	4
Requalification urbaine des voiries empruntées par la première ligne de tramway	SMTC / Ville de Clermont-Ferrand	3
Réaménagement des voiries urbaines empruntées par le 2ème TCSP	SMTC / Ville de Clermont-Ferrand	3
Réaménagement du pôle de la gare SNCF avec mise en œuvre d'un projet d'ensemble	Région / SMTC / Clermont Communauté /SNCF/RFF	2
Réaménagement du secteur de la place du 1er Mai	SMTC	4
Requalification de friches urbaines	Clermont Communauté	3
Atténuation des effets de coupure entre Montferrand et le quartier de la Gauthière	Clermont Communauté / SMTC	3
Choix concernant la localisation des nouvelles activités en fonction des moyens de desserte	Clermont Communauté / SMTC /CG	1
Action sur le PLU favorisant les habitats denses dans la zone d'influence du TCSP	SMTC / Ville de Clermont-Ferrand	0