

ELÉMENTS DE CONCLUSION :

LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE

SYNTHÈSE TRANSPORTS EN COMMUN URBAIN

L'offre de transports en commun urbain, avec la mise en place de la ligne de tramway, s'est améliorée entre 1999 et 2008 :

- Fréquence : augmentation de 27 %
- Temps de parcours à destination de l'hyper centre de Clermont-Ferrand :
 - Diminution depuis les arrêts situés sur la ligne A (sauf Lycée Lafayette),
 - moins 3 minutes depuis les arrêts de Clermont-Ferrand,
 - stabilité depuis les communes de première couronne,
 - + 12 minutes depuis les communes de deuxième couronne.

Les communes de deuxième couronne, étaient auparavant desservies comme des lignes express (très peu d'arrêts) affrêtées par le Conseil Général du Puy-de-Dôme (CG63). Suite à l'intégration au PTU de ces communes, et à la reprise de compétence par le SMTC de l'agglomération clermontoise, ces lignes express ont été transformées en lignes régulières urbaines (d'où des meilleures fréquence et amplitude horaire mais un allongement du temps de parcours).

- Amplitude horaire : sensiblement identiques, sauf pour les arrêts situés sur la ligne A et les arrêts correspondant aux anciennes lignes express du CG63 pour les quels l'amplitude est bien meilleure.

La fréquentation du réseau de Transport en Commun augmente de 17 %, sur l'ensemble des arrêts étudiés.

Concernant les arrêts principaux de l'hyper centre de Clermont-Ferrand (Jaude, Ballainvilliers, Gaillard, Delille Montlosier ou Delille Salford et Maison de la Culture), cette hausse est de 15 %.

Ces chiffres doivent être interprétés avec prudence compte tenu de la différence de méthodologie entre 1999 (nombre de montées issues de l'enquête Origine-Destination) et 2008 (nombre de validations issues du Système d'Aide à l'Exploitation et redressées).

On observe entre 1999 et 2008 un changement dans les habitudes de mobilité, qui se manifeste notamment par un éclatement de l'arrêt emblématique de l'hyper centre qu'était Jaude en 1999.

Ce changement pourrait être appréhendé plus finement à l'aide d'une nouvelle enquête Origine-Destination.



SYNTHÈSE CIRCULATION ROUTIÈRE :

Baisse significative des flux routiers sur l'ensemble de la commune de Clermont-Ferrand de 15 % :

- notamment sur les axes le long de la ligne A de tramway qui ont connu des réductions de capacité : entre - 40 % (av. de la République) et - 64 % (boulevard F. Mitterrand),
- mais aussi sur des axes structurants comme le boulevard M. Pourchon (- 13 %) ou l'av. E. Michelin (- 17 %),

Cette baisse est à rapprocher de l'augmentation de fréquentation des transports en commun observée et semble donc traduire un report modal conséquent.

Hausse localisée notamment sur les boulevards du XIX^{ème} siècle, probablement due à l'augmentation de capacité.

Evolution contrastée sur les grands axes en entrée d'agglomération (autoroutes - anciennes routes nationales) : - 13 % sur la RD2009 à Cébazat mais + 7 % sur l'A711 à Gandaillat. Les données restent trop parcellaires pour une interprétation plus fine.

Sur l'étude des temps de parcours VP, parmi quatre itinéraires (reliant chaque point cardinal au centre de Clermont-Ferrand), il ressort :

- Itinéraire Sud le plus pénalisé (notamment les segments longeant la ligne de tramway, réduits en capacité et dont certains ont vu leur vitesse autorisée passer de 70 à 50 km/h)
- temps de parcours pénalisés à plus de 30 % sur l'itinéraire Nord (une grande partie de cet itinéraire longe la ligne de tramway)

Les deux itinéraires Est et Ouest ont vu leur temps de parcours VP s'améliorer car ils n'ont pas été impactés par les aménagements liés au tramway et ils ont bénéficié d'une réduction globale du flux de circulation.

SYNTHÈSE INTERMODALITÉ

6 Parkings relais (3 P+R et 3 parkings de proximité, soient plus de 1 500 places) et 4 Pôles d'Echanges Intermodaux (PEI) ont accompagné la mise en place de la ligne de tramway.

On observe un fonctionnement propre à chacun des parkings relais : par exemple, les P+R Henri Dunant et les Pistes attirent surtout des abonnés T2C ou des forfaits



P+R/tram, ce qui est moins le cas du P+R 1^{er} Mai.

Les pendulaires occupent une place majoritaire dans les parkings de proximité, ce qui est le but recherché.

Le taux d'occupation varie de 80 % pour Margeride à 30 % pour Henri Dunant, mais il est encore trop tôt pour analyser ces chiffres car la montée en charge des parkings-relais se fait toujours très progressivement.

Les offres ferroviaires et de transports en commun urbains ont évolué de façon à rendre attractifs les PEI de la gare centrale et de la Pardieu (+ 63 % de fréquentation de la gare de La Pardieu). En revanche, l'offre du Conseil Général n'ayant pas évolué entre 2002 et 2008, les PEI des Pistes et des Salins n'atteignent pas leurs objectifs (par exemple, aucune ligne Transdôme ne dessert le PEI des Pistes).

Seule une interopérabilité entre le ferroviaire et les transports en commun urbains a été mise en place (tarification Tandem avec support unique Unikopass/mode Pass). Cette dernière a entraîné une hausse importante du nombre d'abonnés Tandem.

SYNTHÈSE STATIONNEMENT

Conformément aux préconisations du Plan de Déplacements Urbains, on observe une extension du stationnement payant sur voirie entre 2002 et 2007 (+ 41 % du nombre de places) et une stabilité des tarifs. Seul le tarif résident a été divisé par 3. Cette évolution de l'offre s'est accompagnée d'une augmentation de la fréquentation (passage de 2 à 2,9 véhicules/place/jour), ce qui renforce l'attractivité du centre ville.

L'offre concernant les parkings en ouvrage a peu évolué mais la fréquentation des principaux parkings du centre ville est en baisse depuis plusieurs années.

Synthèse Modes doux :

Les aménagements en faveur des modes doux entre 2002 et 2008 ont été très conséquents avec notamment :

- passage de 5 à 13 « zones 30 »,
- augmentation de la « zone piétonne » (Jaude, Etats-Unis, Gonot),
- + 44 % d'itinéraires cyclables supplémentaires (dont 9 km le long de la ligne de tramway),
- Nombre d'arceaux vélos multiplié par 46.

Néanmoins, il reste à développer un schéma cyclable continu et cohérent sur l'ensemble de l'agglomération, ce qui devrait être un des enjeux du PDU révisé.

La pratique du vélo reste peu développée, même si la location de vélos a été multipliée par 6.



GLOSSAIRE

CETUR	Centre d'Etudes des Transports Urbains
CG63	Conseil Général du Puy-de-Dôme
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
HC	Heure Creuse
HP	Heure de Pointe
HPM	Heure de Pointe du Matin
HPS	Heure de Pointe du Soir
JOB	Jour Ouvrable de Base (mardi, jeudi)
P+R	Parking relais
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEI	Pôle d'Échange Intermodal
PTU	Périmètre des transports Urbains
TAD	Transport A la Demande
T2C	Transports en Commun clermontois (Société Anonyme d'Économie Mixte)
TC	Transports en Commun
TCU	Transports en Commun Urbains
TER	Train Express Régional
TMJA	Trafic Moyen Journalier Annuel
UVP	Unité de Véhicules Particuliers <ul style="list-style-type: none"> • un deux-roues = 0,3 uvp • un véhicule léger (< 3,5 T) = 1 uvp • un poids lourd ou un bus (> 3,5 T) = 2 uvp
VP	Véhicule particulier

