

## ÉLÉMENTS DE CADRAGE : LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS DANS L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE

### CONTEXTE DES DÉPLACEMENTS

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération clermontoise, approuvé en 2001, est actuellement en cours de révision. Ce plan a pour objectif principal un report modal vers les modes alternatifs à la voiture en développant l'offre de transport en commun, les modes doux, le stationnement, l'intermodalité... L'efficacité des différentes actions du PDU peut notamment s'évaluer à travers plusieurs outils comme les enquêtes Ménages Déplacements ou encore Origine-Destination.

La dernière enquête ménages déplacements de l'agglomération clermontoise date de 2003 et ses principaux enseignements montrent que 944 415 déplacements sont effectués dans le Périmètre des Transports Urbains (PTU) - 19 communes en 2003 - chaque jour dont 509 845 déplacements sur la commune de Clermont-Ferrand (source : EMD2003 – Affimétrie).

Plus on s'éloigne du cœur d'agglomération, plus le taux de motorisation est élevé et plus le taux de mobilité diminue. A contrario, on constate que plus les résidents se rapprochent de la commune centre de l'agglomération, plus le taux de motorisation diminue et le taux de mobilité augmente. La diminution du taux de motorisation dans le tissu urbain dense est compensée par la présence et la fréquentation du réseau de Transports en Commun (TC) et la pratique de la marche à pied.

Le taux de motorisation est de 1,32 sur les 58 communes de l'aire de l'enquête ménages, il représente 1,21 sur le PTU et 1,01 sur la commune de Clermont-Ferrand.

Le taux de mobilité est de 3,73 sur les 58 communes de l'aire d'enquête ménages, il s'accroît à 3,78 sur le PTU pour atteindre 3,86 sur la commune de Clermont-Ferrand.

Sur le périmètre total de l'aire d'enquête, la part de marché la plus importante est détenue par les Véhicules Particuliers (VP) à hauteur de 87,5 %, viennent ensuite les TC avec 6,4 %. La part de marché VP dans le PTU 2003 est de 85,7 % et sur la commune de Clermont-Ferrand 83,3 %. La part de marché TC est de 10,5 % sur les communes du PTU et atteint 13,2 % sur la commune de Clermont-Ferrand.

De 13 communes en 1999/2000, le Périmètre des Transports Urbains de l'agglomération clermontoise s'est étendu à 22 communes en 2004.



Les communes de Lempdes, Châteaugay, Le Cendre, Nohanent, Orcines, Pérignat-lès-Sarliève ont été intégrées au Périmètre des Transports Urbains en 2001, la commune de Sayat en 2003 et les communes de Pont-du-Château et Saint-Genès-Champanelle en 2004.

Cette évolution de périmètre, qui a modifié la structure du réseau de transport en commun, a donc un impact complémentaire à la mise en place de la ligne de tramway dans l'analyse comparative « avant-après tramway ».

Suite à la loi de décentralisation du 13 août 2004, 220 km de routes nationales ont été transférés en 2006, au Conseil Général du Puy-de-Dôme. Ce changement de gestionnaire des principales voiries de l'agglomération rend le suivi des indicateurs de la circulation routière plus difficile.

**Dans ce contexte, en aucun cas l'analyse comparative des pratiques de déplacements liées à la mise en place de la ligne de tramway, ne peut être considérée tout chose égale par ailleurs.**

### THÉMATIQUES RETENUES POUR L'ÉTUDE DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Afin d'appréhender au mieux le thème de la mobilité dans l'agglomération clermontoise, cinq éléments qui façonnent les pratiques de déplacements sont analysés :

- Circulation routière,
- Transports en commun urbain,
- Stationnement,
- Modes doux,
- L'intermodalité.

Chacune de ces thématiques donnera lieu à l'établissement d'une méthodologie de mesure, d'un constat initial avant la mise en place du tramway et d'une analyse comparative avant et après cette mise en place du tramway.

### PÉRIMÈTRES D'ÉTUDE DES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS

Le périmètre de l'étude est adapté à chaque thématique : il concerne le PTU actuel pour les TC, la commune centrale de l'agglomération et les principales entrées de l'agglomération pour les déplacements en Véhicule Particulier, la commune centrale de l'agglomération pour les modes doux, un périmètre restreint au corridor de la ligne A pour le stationnement et les parkings-relais pour l'intermodalité.



### ANNÉES DE RÉFÉRENCE PRISES POUR LA COLLECTE DES DONNÉES

Le bilan des effets du tramway nécessite une collecte d'informations avant et après la mise en service du TCSP (Transport en Commun en Site Propre). En ce qui concerne la collecte d'informations en amont, l'année de référence est 2002 et l'année du bilan est théoriquement 2008.

Cependant, toutes les données utilisées sur le thème de la mobilité ne concernent pas toujours les années 2002 et 2008, pour plusieurs raisons :

- Soit parce que les données ne sont pas disponibles pour ces années-là. C'est le cas pour les trafics moyens journaliers annuels 2008 qui ont été remplacés par ceux de 2007 car ils n'étaient pas encore disponibles ;
- Soit parce que des études spécifiques ont été réalisées hors année de référence comme c'est le cas pour la thématique « transports en commun urbains », le nombre de montées et de descentes à chaque arrêt a fait l'objet d'une étude « origine-destination » en 1999. Afin d'être cohérent avec ces données, toutes les informations concernant les fréquences de passage des bus, l'amplitude horaire et les temps de parcours ont donc été renseignées à partir du guide horaire hiver 1999-2000 et non en 2002 ;

