



Syndicat Mixte des Transports en Commun  
de l'agglomération clermontoise  
2 bis, rue de l'Hermitage  
63083 Clermont-Ferrand Cedex 1

L'an deux mille onze, le 7 juillet à 17 heures, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence de Monsieur Serge GODARD, Président.

Nombre de membres en exercice : 30 titulaires et 30 suppléants  
Nombre de membres présents : 24  
Nombre de pouvoirs : 3  
Date de la convocation : 30 juin 2011

**Présents : 24**

MM Alain BARDOT ; Michel BERNON ; Jean-Pierre BIDON ; Jacques BLAIZE ; Jean-Pierre BORNAGHI ; Alain BROCHET ; Jacques CHEVALIER ; Robert COUZON ; MME Agnès DESEMARD ; MM Gérard DIEBOLD ; Serge DUBOISSET ; Pascal GENET ; Serge GODARD ; Jean-Pierre IMBERT ; Bertrand MARTIN ; Alain MARTINET ; Jean-Marc MORVAN ; Jean NICOLAS ; Albert ODOUARD ; François RAGE ; Dominique VERGNE ; René VINZIO ; Louis VIRGOULAY ; Lucien VRAY

**Pouvoirs : 3**

MM Alain BRESSON (excusé, donne pouvoir à M. Bertrand MARTIN) ; Roland LABRANDINE (excusé, donne pouvoir à M. MARTINET) ; Odile VIGNAL (excusée, donne pouvoir à M. François RAGE).

## DELIBERATION N° 5

### Réunion du Comité Syndical du 7 juillet 2011

#### OBJET : APPROBATION DU PLAN DE DÉPLACEMENTS URBAINS

La procédure de révision du PDU de l'agglomération clermontoise a été lancée suite aux délibérations n°21 du Comité Syndical du 18 février 2003 et n°16 du Comité Syndical du 27 août 2004.

Cette révision a été menée au sein d'une démarche partenariale où le SMTC s'est entouré des principaux acteurs institutionnels de la mobilité (Etat, Conseil Régional, Conseil Général, SEPAC, Clermont Communauté, Riom Communauté et Ville de Clermont-Ferrand) qui étaient présents aux différents comités techniques et de pilotage.

Le projet de PDU a été élaboré sur la base des études du groupement ISIS/Semaly/Transitec, qui nous a accompagné pendant plus de 2 ans, et grâce aux contributions de plus de 130 organismes institutionnels ou associatifs dans le cadre de la concertation.

Sur la base de ces travaux, **le comité syndical du SMTC a arrêté son projet de Plan de Déplacements Urbains le 7 octobre 2009.**

Ce PDU s'articule autour de plusieurs volets :

- **L'évaluation du PDU de 2001** qui a montré qu'une grande partie des actions avaient été réalisées ou programmées (la plus emblématique étant la ligne A de tramway), mais que les efforts devaient être poursuivis pour optimiser les moyens disponibles et améliorer l'utilisation des modes alternatifs en tenant compte des nouveaux périmètres de planification (Grand Clermont) et d'actions (PTU élargi à 22 communes).

- L'élaboration du **schéma des déplacements du Grand Clermont** (avec notamment le « RER clermontois ») qui a permis de donner les orientations en matière de déplacements à une échelle de réflexion plus importante que le PTU. Cette thématique à l'échelle du Grand Clermont a ensuite été versée au volet déplacements du SCOT pour garantir la meilleure compatibilité entre les 2 documents : elle a ensuite servi de cadre au travail plus spécifique sur le PTU.
- Le **schéma multimodal des déplacements sur le PTU** de l'agglomération clermontoise qui définit un système de transport hiérarchisé et cohérent avec notamment :
  - o un **réseau de TCSP**, formé des lignes A et B, desservant les zones urbaines les plus denses et des études sur des prolongations de ligne ;
  - o des **lignes fortes de transport en commun** reliant les bassins de vie de 1<sup>ère</sup> couronne à la zone dense en cohérence avec les concentrations d'opportunités (population+emplois) et bénéficiant d'aménagements de vitesse commerciale (sites propres, priorité aux carrefours, arrêts sur chaussée...) ;
  - o un **réseau de voirie** pour protéger les centres urbains les plus denses des flux de transit, constituer les points d'entrée sur le réseau TCSP via les parkings-relais et redistribuer l'espace en faveur des transports en commun, des cyclistes et des piétons ;
  - o un **réseau cyclable maillé, continu et hiérarchisé** (constitué de zones à circulation apaisée dans les principaux centres urbains, de 9 liaisons cyclables primaires, de dessertes locales continues...) ;
  - o des **lieux d'intermodalité renforcée** : les parkings-relais sur les lignes de TCSP et dans toutes les gares ferroviaires du PTU, les Pôles d'Echanges Intermodaux entre transports urbains, interurbains et ferroviaires ;
  - o un développement du **stationnement réglementé** dans les principaux centres urbains accompagné d'une limitation de l'offre sur les lieux de travail via les PDE notamment ;
  - o une harmonisation et une rationalisation des **transports de marchandises et des livraisons** ;

Ce schéma multimodal se décline en programme d'actions à 2 horizons (à 5 ans et à 15 ans) et est accompagné de plusieurs annexes techniques :

- o **Le compte déplacement** établissant une approche monétaire globale des déplacements et permettant d'identifier qui paye quoi pour les transports en commun et la voiture particulière.
- o **L'évaluation environnementale** qui a permis d'analyser les possibles incidences du projet de PDU sur l'environnement.
- o **L'annexe accessibilité**, concernant la mise en accessibilité de la chaîne de déplacements sur le PTU
- o **Les différentes annexes thématiques** (stationnement, transports en commun, modes doux, transports de marchandises et livraisons, PDE/PDA, TAD et transports scolaires)

Suite à l'arrêt du projet de PDU par le comité syndical du SMTC le 7 octobre 2009, le projet a été soumis à enquête publique sur les 22 communes du PTU du 1<sup>er</sup> mars 2010 au 2 avril 2010.

Dans son rapport remis le 11 juin 2010, la commission d'enquête a émis un avis favorable sur le projet de PDU arrêté assorti de 2 réserves et 8 recommandations.

Les demandes de modifications de la commission d'enquête mais également des personnes publiques associées ont été analysées successivement par :

- o le comité de pilotage multipartenarial du PDU, le 22 mars 2011
- o le comité technique multipartenarial du PDU, le 14 avril 2011
- o le comité de pilotage multipartenarial du PDU, le 10 mai 2011
- o la commission exploitation et qualité du SMTC, le 15 juin 2011
- o la commission services aux usagers du SMTC, le 16 juin 2011

Leurs prises en compte ou non dans le PDU sont détaillées ci-dessous.

**Réserve n°1 : « opportun d'attendre l'approbation du SCoT »**

Lorsque cette réserve a été émise, le projet de SCOT venait tout juste d'être arrêté (le 31 mars 2010, c'est-à-dire pendant l'enquête publique du PDU). Cette conjonction des 2 événements laissait à penser que l'approbation du SCOT était imminente. Or la situation a évolué et suite à l'avis défavorable de l'Etat, le projet a été largement modifié et de nouveau arrêté (le 4 janvier 2011).

Depuis le début de la démarche de révision du PDU, le SMTC s'est toujours efforcé de garantir au maximum la compatibilité du PDU en cours de révision avec le SCOT en cours d'élaboration. Mais cette compatibilité ne revêtra un caractère obligatoire que lorsque le SCOT sera approuvé.

Pour finaliser la procédure actuelle de révision du PDU en cours depuis 2005, cette réserve ne sera donc pas levée. Néanmoins, dès l'approbation du SCoT, une nouvelle procédure de révision du PDU sera indispensable pour mettre en compatibilité le PDU avec le SCOT. Cette révision pourra également se baser sur des données récentes issues de la nouvelle enquête déplacements grand territoire Clermont – Val d'Allier qui aura lieu en 2012.

**Réserve n°2 : « Prévoir dans le PDU les prescriptions prévues par la loi en matière de stationnement (zonages avec normes plancher et plafond) applicables dans les documents d'urbanisme (PLU) – Définir une stratégie de réduction globale de l'offre de stationnement »**

Dans le projet de PDU arrêté, un corridor de 300m autour des lignes de TCSP (ligne A à 5 ans – lignes A et B à 15 ans) avait été délimité pour inscrire des niveaux planchers (pour les logements) et plafonds (pour les bureaux) dans les PLU. Pour tenir compte de cette réserve, les précisions suivantes sont apportées aux documents :

Dans un corridor de 300m autour de la ligne A et de 200m autour de la ligne B à 5 ans, puis à 15 ans de 300m pour les lignes A et B :

- o abattement obligatoire de 20% pour les logements collectifs,
- o plafond de 1 place pour 50 m<sup>2</sup> de bureaux.

Sur l'ensemble des communes du PTU, il est imposé un plancher pour un stationnement vélo abrité avec une SHOB minimale de 2% de la SHON construite pour l'habitat collectif, les bureaux et les services.

**Recommandation n°1** : « Il est nécessaire de refonder le dispositif de gouvernance des transports à l'échelle du Grand Clermont et du PTU »

Concernant les différentes modifications recommandées par la commission d'enquête, le SMTC retient :

- une meilleure coordination des autorités organisatrices à l'échelle du Grand Clermont, notamment grâce à la Conférence des Déplacements, qu'il convient de relancer sur les questions de l'intermodalité,
- une pérennisation du comité de pilotage du PDU pour le suivi de la mise en œuvre des actions du PDU,
- une programmation pluriannuelle des actions du PDU dans le cadre de ce suivi,
- une coordination Clermont Communauté / SMTC pour la réalisation des itinéraires cyclables, la réalisation restant aux gestionnaires de voirie,
- la création d'un comité des usagers sur le PTU.

Le SMTC ne retient pas :

- une compétence d'élaboration du PDU à l'échelle du Grand Clermont, car cette disposition semble prématurée localement ;
- la réunion des PTU clermontois et riomois. En effet, les liens transport entre les agglomérations clermontoises et riomoises doivent être privilégiés à travers la ligne ferroviaire et la ligne express du Conseil général, la connexion des 2 réseaux urbains ne répondrait pas à la demande.

**Recommandation n°2** : « Ne pas faire figurer le Boulevard Sud-Ouest (BSO) et l'Avenue Sud dans la programmation à 15 ans et aborder les réflexions à venir sur la base d'une large concertation dans la logique d'un projet global incluant la protection et la valorisation du tissu urbain »

Le SMTC suit cette recommandation en incluant les modifications suivantes :

- le BSO devient une Liaison Urbaine Sud-Ouest (LUSO),
- les 2 infrastructures restent dans le schéma global des déplacements car nécessaires à son articulation mais avec une programmation qui se situe au-delà de l'horizon long terme du PDU (c'est-à-dire au-delà des 15 ans)
- la LUSO et l'Avenue Sud sont donc indiquées en étude à 15 ans

**Recommandation n°3** : « Subordonner l'inscription du contournement de Cournon dans le PDU, à son existence dans le SCoT approuvé et à une solution n'offrant pas de gain de temps pour les relations centre-périphérie »

Le contournement de Cournon et Pérignat-sur-Allier figure dans le SCoT arrêté et dans le PDU. Cette recommandation est donc suivie actuellement et s'il y a une modification dans le SCoT approuvé, le PDU sera mis en compatibilité sur ce point lors de sa révision. La solution n'offrant pas de gain de temps apparaît difficile à mettre en œuvre sur une infrastructure dédiée au contournement des zones habitées. Néanmoins, il est indiqué dans le PDU qu'il est important d'accompagner ce contournement par des mesures de nature à maîtriser l'étalement urbain et à donner la priorité à la ligne express de transport en commun Billom/Clermont sur l'actuel pont de Cournon.

**Recommandation n°4** : « Prévoir une action dans le PDU tendant à définir des services de transports collectifs, spécifiques, occasionnels, à la demande, permettant de répondre à la problématique de desserte des zones excentrées ou de certains besoins spécifiques de déplacements »



Pour tenir compte de cette recommandation, le SMTC inclut les modifications suivantes :

- une incitation aux Plans de Déplacements Inter Entreprises pour les zones d'activité,
- la promotion du covoiturage (par un schéma départemental des aires de covoiturage et une aide à la mise en relation),
- une étude sur l'autopartage,
- une étude sur la desserte de la zone industrielle de Ladoux.

**Recommandation n°5 :** «Donner une priorité à la réalisation de la ligne B, sur la base du tracé de la ligne actuelle et de la solution tramway »

Pour suivre cette recommandation, la ligne B est davantage mise en valeur à 5 ans mais maintenue en TCSP (sans choix de mode à ce stade) à 15 ans.

**Recommandation n°6 :** «Renforcer le dispositif de transport à la demande et améliorer l'écoute des usagers afin d'optimiser ce service »

Cette insatisfaction est due à une trop forte demande d'utilisation du service. Elle était connue du SMTC car il existe depuis plusieurs années une commission des usagers spécifique pour les personnes handicapées. Le SMTC y a répondu en partie en achetant récemment du matériel permettant d'augmenter l'offre. On peut néanmoins ajouter que l'objectif principal reste de rendre le réseau régulier accessible, permettant peu à peu un report du TAD PMR vers les lignes régulières.

**Recommandation n°7 :** «Approfondir la prise en compte dans le PDU des potentialités actuelles et futures du réseau ferroviaire en tant qu'élément structurant pour l'ensemble des réseaux de transport »

Pour tenir compte de cette recommandation, le SMTC inclut les modifications suivantes :

- faire une fiche action spécifique sur l'offre ferroviaire ;
- détailler le PEI gare centrale dans la fiche action sur les PEI et mettre à jour les autres PEI (Riom notamment) ;
- améliorer la coordination TER / TCU notamment la lisibilité des correspondances dans les PEI (information, communication) ;
- reprendre les éléments sur le cadencement et l'augmentation de l'offre ferroviaire indiqués dans la thématique 1 (à l'échelle du Grand Clermont).

Pour rappel, le rabattement sur les gares et la tarification multimodale faisaient déjà l'objet de fiches actions.

**Recommandation n°8 :** «Reprendre le compte déplacements en intégrant les dépenses réelles de chaque partenaire, et développer de nouveaux modes de présentation des coûts permettant à l'ensemble des acteurs d'avoir une vision d'ensemble des enjeux financiers »

Le compte déplacements est obligatoire de part la loi SRU mais pas forcément dans les PDU. Il a été réalisé en 2007, sur l'année précédente (2006), par un bureau d'études spécialisé, avec les données qui étaient disponibles à l'époque. Lorsque les données n'ont pas pu être récupérées, des ratios ont été utilisés, tel que le prévoit la méthodologie CERTU.

Cet exercice a eu une vertu pédagogique en début de révision du PDU. Aujourd'hui il apparaît surtout nécessaire de refaire cet exercice lors de la prochaine révision du PDU, sur une année plus représentative.

**Suite aux autres demandes émanant des Personnes Publiques Associées**, le SMTC retient les modifications suivantes :

- Les précisions, approfondissements, évolutions de mise en forme et de coquilles ne modifiant pas le projet ;
- La mise en œuvre d'une méthodologie allégée pour les établissements de moins de 100 salariés, des zones de promotion des PDE (et non de mise en œuvre), la création d'un club PDE, l'incitation au télétravail dans le cadre des PDE...
- La mise en œuvre d'un conseil en mobilité et d'un bureau des temps ;
- Le rappel que la centrale de mobilité aura pour objectif de fournir une information multimodale à l'échelle régionale ;
- La nécessité d'une articulation urbanisme / transport affichée sans en faire des actions du PDU ;
- Une étude sur le développement du parking relai Margeride ;
- L'évocation des voitures électriques pour le transport de marchandises ;
- L'utilisation possible des lignes du Conseil général du Puy-de-Dôme à l'intérieur du PTU ;
- La précision que l'aéroport sera desservi par le train et le bus s'arrêtant à la nouvelle halte ferroviaire d'Aulnat ;
- La réalisation d'une charte des usages de la rue.

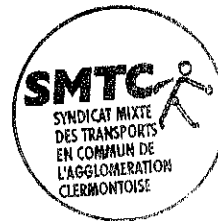
**Le Comité Syndical,**

**Vu l'avis favorable du Bureau du 27 juin 2011,**

**Après en avoir délibéré,**

**Décide** à la majorité des voix : 25 pour ; 1 contre ; 1 abstention

- **d'approuver le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise.**



**Le Président du SMTC**

**Serge GODARD**

**Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.  
Au registre sont les signatures.  
Transmission au représentant de l'Etat.**

*La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.*

**REÇU A LA PREFECTURE  
DU PUY-DE-DOME**

**19 JUL. 2011**

**ARRONDISSEMENT DE CLERMONT-FERRAND**