Etude sur le développement de l'intermodalité dans le Grand Clermont et sur la conception de pôles d'échanges

Phase 1 – Diagnostic et dimensionnement des 7 pôles de vie

Support méthodologique
et résultats de l'expertise
Phase 1
2ème version

EFFIA
>EFFIA MTI

IDENTIFICATION

Titre du document : Rapport d'étape Phase 1 : Diagnostic et dimensionnement des 7 pôles de vie

Titre du Projet : Etude sur le développement de l'intermodalité dans le Grand Clermont et sur la conception de pôles d'échanges

Numéro référence EFFIA MTI : C00207

Référence du document : SERVEUR\Rapport\TCSPSPIDF\
Rapport d'étape_phase1_Document de travail _ v2

Version : rapport_ph_1_v2.doc
Annule et remplace toutes les versions précédentes.

CONTROLE DU DOCUMENT :

Rédaction		Cyril Delonca
Vérification		Charlotte Abjean
Approbation		Philippe Norindr
Distribution	**Groupe de travail**	

Sommaire

1 Planning de l'étude 5

2 Les objectifs de l'étude : 6

2.1 Rappel de l'étude SEMALY : 6

2.2 La présente étude : 6

3 La dimension territoriale des pôles de vie dans le développement du Grand Clermont : 7

4 Le marché potentiellement captable par pôle de vie : 11

4.1 Le contexte concurrentiel automobile : une réalité..... 11

4.2 Méthodologie de l'estimation du marché potentiel VP susceptible de se rabattre sur les pôles de vie : 11

4.3 Interprétation des résultats de l'estimation du marché VP potentiellement captable : 16

5 Définition et dimensionnement des Parcs Relais :..... 18

5.1 Vocation et localisation du Parc Relais, point de rabattement du pôle de vie : 18

5.2 Evaluation du niveau de service à l'horizon 2020 :..... 19

5.3 Evaluation financière de l'offre TC et des équipements à prévoir à l'horizon 2020 : 19

6 Fonctionnalités par type de Parc relais : 20

7 L'état des lieux des sites pressentis : 25

7.1 Billom 25

7.2 Ennezat 26

7.3 Vic Le Comte 27

7.4 Les Martres de Veyre 28

7.5 Tallende – Saint-Amant Tallende 29

7.6 Volvic 30

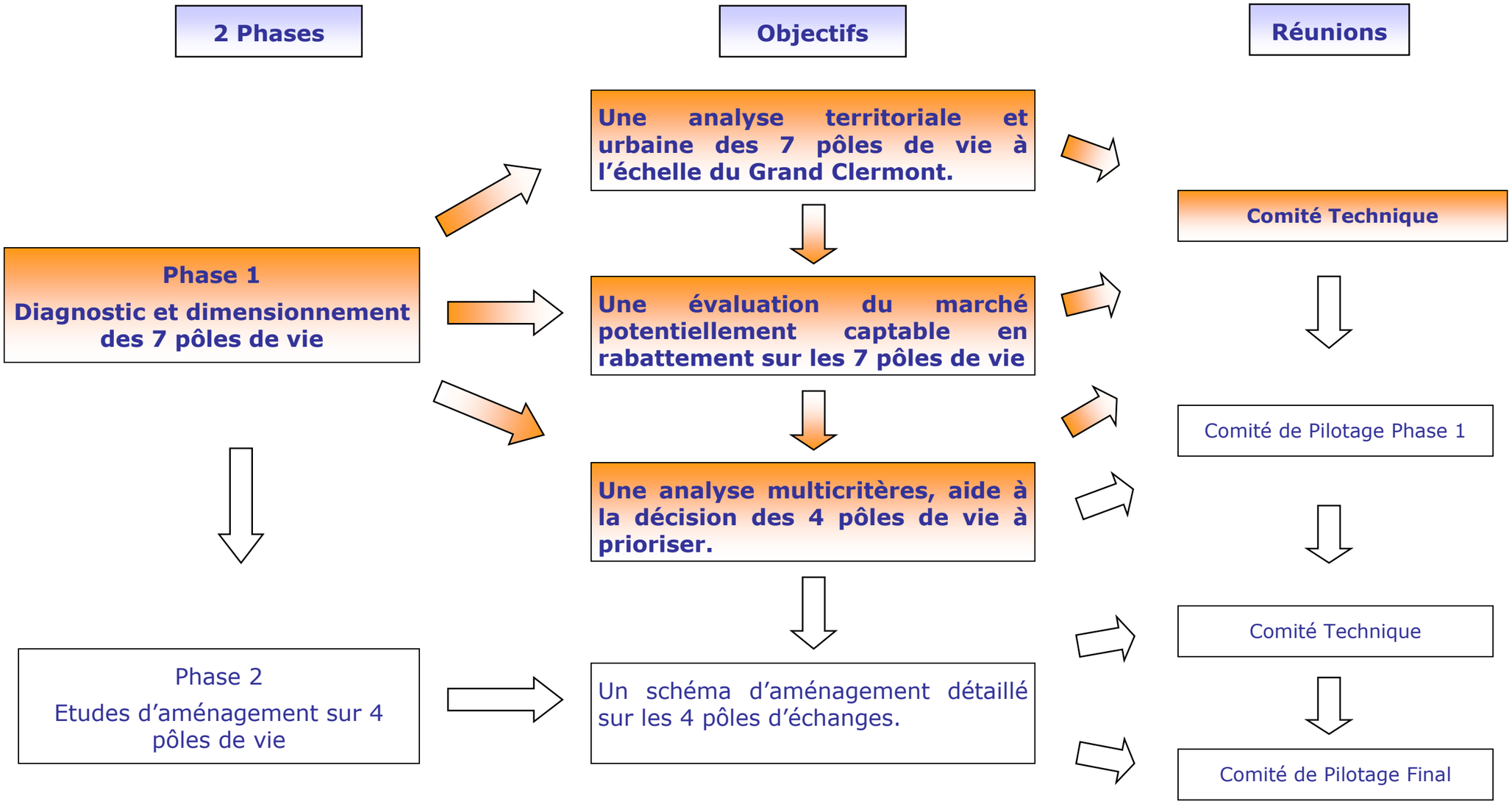
7.7 Pont du Château (Halte SNCF) 31

7.8 Pont du Château (arrêt TU « Croix Blanche ») 32

7.9 Les dysfonctionnements majeurs observés : 33

8 Avis institutionnels : 34
9 Résultat de l'expertise par pôle : 36
9.1 Parc Relais de Billom : 36
9.2 Parc Relais d'Ennezat :..... 38
9.3 Parc Relais des Martes-de-Veyre : 40
9.4 Parc Relais de St-Saturnin-St-Amand-Tallende :..... 42
9.5 Parc Relais de Vic-Le-Comte : 44
9.6 Parc Relais de Volvic :..... 46
9.7 Parc Relais de Pont-du-Château : 48
10 Synthèse globale : 50
11 Les leviers possibles pour une politique efficace des P+R :53
12 Un exemple d'incitation d'une collectivité à la pratique du covoiturage :55
13 Suggestions d'implantation des 4 Parcs Relais à réaliser :56
14 Annexe : 60
14.1 Extrait du SCOT (Diagnostic-septembre 2007) 60
14.2 Le détail des temps de trajet par communes vers les Parcs Relais correspondants. 64
14.3 Les comptes rendu des acteurs rencontrés dans le cadre de la présente étude. 67

1 PLANNING DE L'ETUDE



2 LES OBJECTIFS DE L'ETUDE :

2.1 Rappel de l'étude SEMALY :

- La présente étude s'inscrit dans la continuité du PDU du Grand Clermont, élaboré par ISIS-SEMALY et la SMTC, définissant un schéma multimodal des déplacements.

- 7 pôles de vie ont été définis, constituant les points majeurs de rabattements périphériques, connectés au futur Réseau Express d'Autocars Clermontois et/ou ferroviaire. Ils constitueront les têtes de pont des déplacements vers le cœur de l'agglomération.

- Les objectifs du PDU, assignés à chaque pôle de vie, ont été volontairement ambitieux en terme de niveau de service TC, s'inscrivant à des échéances à court (5 ans) et long terme (15 ans) :
  - augmentation de 50 à 100% de la part des TC réalisée actuellement ;
  - cadencement de l'offre TC avec parfois, une augmentation à terme de 100 à 200% de la fréquence actuelle.

- Ces 7 pôles de vie ont été retenus : Billom, Vic-Le-Comte, Ennezat, Les Martres-de-Veyre, Volvic, St-Saturnin-Tallende, Pont-du-Château.

2.2 La présente étude :

- L'objectif de notre étude SEPAC-SMTC-EFFIA-MTI est de travailler à l'échelle des 7 pôles de vie, afin :
  - d'évaluer le marché potentiel d'attractivité de chacun et,
  - de définir la nature et le niveau de service de l'offre de transport à mettre en place.

- Le but étant d'arriver, à l'issue de la phase 1, par une analyse multicritères (dimension territoriale, urbaine, transport, institutionnelle), à prioriser 4 pôles de vie pour lesquels un schéma d'aménagement, à l'échelle du pôle de rabattement, sera élaboré en phase 2.

3 LA DIMENSION TERRITORIALE DES POLES DE VIE DANS LE DEVELOPPEMENT DU GRAND CLERMONT :

BILLOM		
Critères	**Description**	**Intérêt d'y développer un pôle d'échanges**
Composition et localisation du pôle de vie	Billom paraît être un pôle de vie structuré et équilibré, qui se caractérise par un taux d'autonomie important. Situé en limite de l'agglomération clermontoise, Billom rayonne sur un ensemble de petits bourgs.	Intérêt majeur.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Territoire connaissant une forte pression urbaine, mais accuse une baisse de dynamisme démographique et résidentiel. → nécessité d'une politique de développement urbain (construction de logements, traitement qualitatif des espaces publics).	Intérêt restreint en l'absence de projets de construction de logements.
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Billom compte 1843 actifs (1999) et 1400 emplois. Le taux d'emploi est de 0,76. A l'échelle de la Communauté de Communes Billom Saint-Dier, 40% de la population active résidente dans l'EPCI y travaille.	Fort taux de déplacements interne à l'EPCI, dont non captable par le pôle d'échanges.
VIC-LE-COMTE		
Composition et localisation du pôle de vie	Situé en limite des aires d'influence de Clermont-Ferrand et d'Issoire, Vic-le-Comte dispose d'une aire d'influence réelle auprès des communes rurales environnantes. Ce pôle se caractérise par sa double polarité entre Vic le Comte et Longues.	Intérêt majeur.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Le PLU prévoit l'ouverture à l'urbanisation de 31 hectares de zones permettant l'accueil de nouvelles populations. L'apport d'une population nouvelle, à la fois sur Longues et Vic, participera à la consolidation et à l'amélioration des activités commerciales de proximité et des services publics.	Développement urbain programmé.
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Vic le comte compte 1975 actifs (1999) et 1700 emplois. Le taux d'emploi est de 0,86. A l'échelle de la Communauté de Communes Allier Comté Communauté, 35% de la population active résidente dans l'EPCI y travaille.	Fort taux de déplacements internes à l'EPCI, dont non captables dans le cadre de l'étude.

LES MARTRES-DE-VEYRE		
Critères	**Description**	**Intérêt d'y développer un pôle d'échanges**
Composition et localisation du pôle de vie	Composition et localisation du pôle de vie.	Composition et localisation du pôle de vie
Dynamisme du territoire et développement urbain	Projet de zone pilote habitat en cours de réflexion à proximité du centre et de la gare. Volonté de renforcer et de consolider le pôle autour de l'axe central, le centre ancien et la gare.	Dynamisme du territoire et développement urbain
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Population active – emplois sur la commune de Billom. Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence.	Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence
SAINT SATURNIN – SAINT AMANT TALLENDE - TALLENDE		
Composition et localisation du pôle de vie	Pôle de vie constitué d'une « conurbation » du sud du Grand Clermont. Territoire rencontrant une forte urbanisation pavillonnaire en déconnexion des centres-bourgs. D'une qualité paysagère remarquable, perceptible depuis la départementale 213, l'insertion de ce pôle de vie autour de la Monne et de la Veyre, appelle une attention toute particulière, dans la gestion des extensions urbaines et plus particulièrement, sur les futures zones d'urbanisation.	Intérêt modéré.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Extension de la zone d'activités intercommunale à Tallende le long de l'autoroute A75.	Développement axé vers l'implantation d'activités.
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	A l'échelle de la Communauté de Communes des Cheires, 24,5% de la population active résidente dans l'EPCI y travaille.	Part importante d'actifs travaillant en dehors de l'EPCI d'origine.

ENNEZAT		
Critères	**Description**	**Intérêt d'y développer un pôle d'échanges**
Composition et localisation du pôle de vie	Localisé entre l'agglomération clermontoise et Vichy, Ennezat a une position de porte d'entrée du Grand Clermont. La commune est porteuse de centralité pour le développement d'une vie locale, et bénéficie d'une bonne accessibilité depuis l'espace urbain métropolitain, et d'un foncier attractif.	Intérêt majeur.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Sur le plan de la structure urbaine, Ennezat doit relever le défi du passage d'un statut de « gros bourg de Limagne » à celui de pôle de vie du Grand Clermont et devenir ainsi, un relais entre les territoires plus ruraux et l'Espace Urbain Métropolitain. → Ce changement passe en grande partie par la requalification des espaces publics, une politique de développement de l'habitat et de structuration des commerces et services.	Potentiel en latence
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Ennezat compte 966 actifs (1999) et 770 emplois. Le taux d'emploi est de 0,80. A l'échelle de la Communauté de Communes Limagne d'Ennezat, 25% de la population active résidente dans l'EPCI y travaille.	Part importante d'actifs travaillant en dehors de l'EPCI d'origine.
PONT-DU-CHÂTEAU		
Composition et localisation du pôle de vie	Avec plus de 10 000 habitants, Pont du Château constitue une centralité importante du Grand Clermont. Il dispose par ailleurs d'une bonne desserte.	Intérêt majeur.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Par sa position stratégique, la volonté politique de mixité sociale et d'offrir un cadre de vie convivial, à travers les actions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, ce pôle de vie constitue un enjeu majeur dans l'organisation du SCOT du Grand Clermont et dans l'accueil de population nouvelle. La commune dispose encore de 40 hectares de zone urbanisable sur le plateau, rive gauche. Il dispose d'un potentiel de développement et de renouvellement urbain important avec notamment, le « renouveau » de la rive droite en s'appuyant sur les équipements existants pour mener des opérations de restructuration et de renouvellement urbain. Projet de ZAC à l'étude prévoyant à terme la réalisation de 900 logements (1ére phase de 300 à court terme). Le repositionnement de la gare.	Potentiel important
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Pont-du-Château compte 4242 actifs (1999) et 2300 emplois. Le taux d'emploi est de 0,54. 23% de la population active résidente dans la commune, y travaille.	Part importante d'actifs travaillant en dehors de l'EPCI d'origine.

VOLVIC		
Critères	**Description**	**Intérêt d'y développer un pôle d'échanges**
Composition et localisation du pôle de vie	Sa localisation, son cadre naturel remarquable, la qualité de son architecture et de ses paysages font de Volvic une commune attractive. En matière de déplacements, Volvic fait l'objet de la double attraction de Clermont et Riom.	Intérêt modéré.
Dynamisme du territoire et développement urbain	Du point de vue de sa structure urbaine, le pôle de vie de Volvic apparaît comme un territoire, sur lequel il faut mettre en adéquation l'image, l'échelle, les équipements, la démographie, le territoire… Le déménagement du lycée du bâtiment va libérer un site important au nord de la ville dès la rentrée 2007. Le projet de zone pilote d'habitat.	Potentiel de construction de logements.
Population active – emplois sur la commune de Billom Part des actifs travaillant dans l'EPCI de résidence	Volvic compte 2042 actifs (1999) et 1500 emplois. Le taux d'emploi est de 0,73. A l'échelle de la Communauté de Communes Volvic Sources et Volcans, 27% de la population active résidente dans l'EPCI y travaille.	Part importante d'actifs travaillant en dehors de l'EPCI d'origine.

4 LE MARCHE POTENTIELLEMENT CAPTABLE PAR POLE DE VIE :

Les 7 pôles de vie sont définis comme « des territoires ayant une logique économique, sociale, urbaine, et de déplacements internes avec un rayonnement local». « Ils fonctionnent en réseau entre eux et avec l'espace Métropolitain Clermontois » (source PDU page 6).

Concernant notre problématique **déplacement et transports**, les communes centres de ces pôles, connectées ou en devenir au réseau de transport interurbain et/ou ferroviaire, sont censées devenir un point de correspondance, permettant de rejoindre Clermont-Ferrand centre.

Ils doivent être une alternative à la voiture particulière dans une logique de favoriser l'intermodalité par le développement des transports en commun et modes doux.

4.1 Le contexte concurrentiel automobile : une réalité

L'ampleur de la tâche, d'inciter l'automobiliste à effectuer un report modal, est à la hauteur des mesures ambitieuses inscrites au PDU dans le contexte local.

En effet, 2 réalités apparaissent comme difficilement surmontables à ce jour :

- Un réseau routier radial et autoroutier gratuit et dense, qui assure un maillage complet de l'ensemble des territoires périphériques ;
- L'absence de congestion automobile jusqu'aux portes d'entrée à Clermont Centre ne peut être un levier incitant au report modal.

4.2 Méthodologie de l'estimation du marché potentiel VP susceptible de se rabattre sur les pôles de vie :

- **Base de calcul :** Le but de ce travail est de déterminer le marché des déplacements potentiellement captables de l'offre alternative proposée sur le point de rabattement. Les calculs ont été effectués sur la base des déplacements Domicile-Travail (INSEE 99).

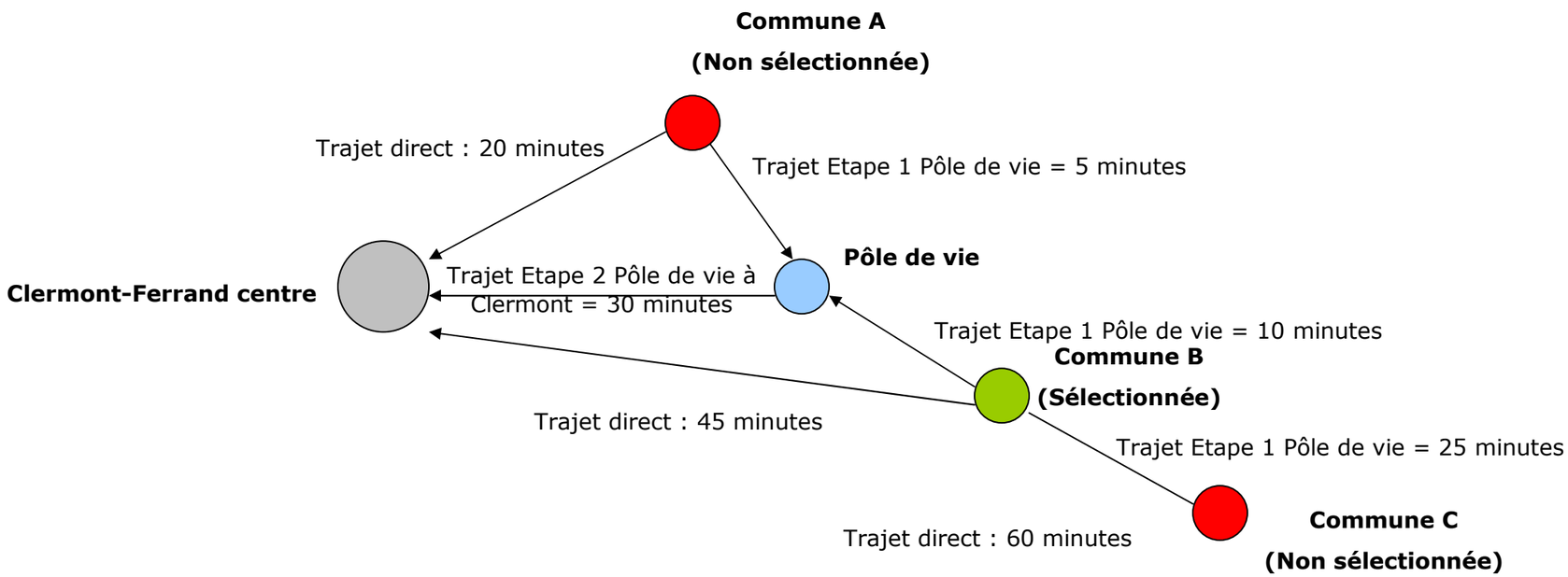
Commune Centre du pôle de vie	Point de rabattement
Billom	Centre ville
Vic le Comte	Gare SNCF
Les Martres-de-Veyre	Gare SNCF
St-Saturnin-Tallende	Echangeur n°5-A75
Volvic	Gare SNCF
Ennezat	Centre ville
Pont-du-Château	Gare SNCF

- **Communes sélectionnées :** Le temps est l'élément prioritaire dans un déplacement quotidien Domicile-Travail. Le mode concurrentiel est dans tous les cas de figure, la voiture particulière en trajet, sans rupture de charge vers Clermont-Ferrand via le pôle de vie (point de rabattement), quelque soit le type de chaîne modale envisagée (VP+TC, VP+covoiturage, covoiturage+TC,…).

  Les communes sélectionnées ont été les communes depuis lesquelles :

  - le temps du trajet direct le plus rapide en voiture vers Clermont-Ferrand transite par le pôle de vie et,
  - le temps de trajet depuis la commune d'origine au pôle en voiture représente, au plus, 40% du temps total de la commune d'origine à Clermont (seuil au-dessus duquel, le report modal est considéré comme peu probable, si en aval du trajet, aucun point de congestion ne se présente).

Le but étant d'espérer pouvoir capter les automobilistes passant par le pôle de vie, et ne s'y arrêtant pas aujourd'hui.



Communes	Trajet direct	Trajet via le Pôle de vie	Trajet Etape 1	Trajet Etape 2	Ratio Tps étape 1/ Tps total (1+2)	Commune potentiellement captable
Commune A	20 mn	35mn	5mn	30mn	0,16	Non séléctionnée
Commune B	45mn	40mn	10mn	30mn	0,33	**Séléctionnée**
Commune C	60mn	55mn	25mn	30mn	0,45	Non séléctionnée

- **Le marché potentiel :** Les communes sélectionnées constituent le marché potentiellement captable en rabattement sur le pôle de vie, et susceptible d'effectuer un transfert modal. Le volume des DT 99 obtenu pour chaque pôle de vie doit être diminué de la part modale des migrants alternants vers Clermont-Ferrand, qui empruntent les transports en commun aujourd'hui. Une projection à l'horizon 2020, sur la base des parts modales prévues par le PDU, a été réalisée et pondérée par l'évolution de la mobilité par mode motorisé (+6%) prévue par le PDU. (source : PDU-SMTC-SYSTRA 2001).

Pôle de vie	Part modale TC actuelle (source PDU)	Estimation du marché DT potentiel par pôle de vie en rabattement tous modes motorisés	Evaluation du marché DT potentiel en rabattement mode VP	Evaluation du marché DT potentiel en rabattement mode TC	Objectif PDU évolution part modale TC		Estimation du marché DT potentiel par pôle de vie en rabattement tous modes motorisés à l'horizon 2020*	Evaluation du marché DT potentiel en rabattement mode VP en 2020	Evaluation du marché DT potentiel en rabattement mode TC en 2020	Marché potentiel report modal de la VP vers les TC d'ici 2020
					Part à atteindre	Evolution en %				
Billom	4%	1571	1508	63	8%	100%	1665	1532	133	24
Vic le Comte	8%	1643	1512	131	10%	25%	1742	1567	174	56
Les Martres-de-Veyre	8%	831	765	66	10%	25%	881	793	88	28
St-Saturnin-Tallende	3%	2165	2100	65	8%	167%	2295	2111	184	11
Volvic	8%	562	517	45	10%	25%	596	536	60	19
Ennezat	3%	706	685	21	7%	133%	748	696	52	11
Pont-du-Château	7%	169	157	12	10%	43%	179	161	18	4
Vertaizon	*7%*	*1048*	*975*	*73*	*10%*	*43%*	*1111*	*1000*	*111*	*25*
	Total	**8695**	**8218**	**477**		70%	**9217**	**8397**	**820**	**179**

** Vertaizon n'est pas un pôle de vie, mais a été choisi en phase 2, comme site à étudier.*

- **La valeur Distance – Temps – Coût :** La rupture de charge est un élément dissuasif, dont la valeur pour l'automobiliste est plus difficile à réaliser que pour un voyageur des Transports Collectifs.

  Au-delà de la valeur temps qui prime, le confort est un élément doublement pénalisant pour espérer un report modal VP vers les TC ou vers un autre mode alternatif. Malgré tous ces handicaps, il existe un seuil à partir duquel, on peut envisager un report modal VP sur un autre mode. L'élément déclenchant est la valeur coût.

  Ce seuil peut être considéré comme le suivant : Lorsque le temps total via le transfert modal n'excède pas 50% du temps de référence (sans rupture de charges), et que dans le même temps, le coût du trajet via le transfert modal représente une diminution de moitié et plus du coût de référence, alors le report modal est potentiellement réalisable.

  NB : La valeur distance est pondérée par le type de voirie empruntée et donc, la valeur temps est l'élément d'ajustement.

- **Les différents types de chaîne modale alternative à la VP :** Afin d'offrir un mode alternatif cohérent et réaliste au trajet continu en voiture, il a été défini 7 types de chaîne modale réalisable à partir des communes appartenant au marché du pôle de vie ainsi que de la commune centre.

  - La chaîne modale se décompose en 2 étapes :

    - **Etape 1** : le mode emprunté de la commune d'origine au pôle de vie

    - **Etape 2** : le mode emprunté du pôle de vie à Clermont Ferrand centre.

  - Les différents types de chaînes modales depuis :

    - les communes sélectionnées : VP + Covoiturage, Covoiturage + TC, VP + TC.

    - la commune centre du pôle de vie : Vélo + TC, Vélo + Covoiturage, Marche à pied (MAP) + TC, MAP + Covoiturage, VP + Covoiturage, Covoiturage + TC, VP + TC.

- **Les bases de calculs :**

  - **Mode VP :** coût au km de 0,26€ calculé sur la base d'un véhicule essence (prix 10 550€) sur 4 années d'usage parcourant en moyenne 15 000 km/an (hors péage) - (Source : ADEM internet).

  - **Mode Covoiturage :** le taux nationale du nombre de personne par véhicule est en moyenne de 1,3. La pratique du covoiturage doit théoriquement être constituée d'au moins 2 personnes. Si l'on considère que la grande majorité des trajets de covoiturage s'effectueront à 2 personnes plutôt qu'à 3 ou 4, la moyenne de 2,3 semble cohérente. Les coûts unitaires d'un déplacement en VP sont divisés par ce ratio.

  - **Mode Transports Collectifs :** sur la base des grilles tarifaires SNCF (abonnement annuel de travail) et des transporteurs interurbains, le coût d'un trajet simple a été calculé. Les tarifications annuelles ont été divisées par 200 jours travaillés en moyenne.

  - **Mode MAP et Vélo :** le coût est considéré comme nul. Le temps de trajet en rabattement pris en compte est de 10 minutes.

- **Les pénalités de transfert modal :** Le temps d'attente est calculé sur la base de la fréquence moyenne de l'offre empruntée. Néanmoins, il convient de moduler ce critère en considérant, que le voyageur se cale par habitude en fonction de la fréquence.

  Nous avons pris comme règle les éléments suivants :

  - une fréquence inférieure ou égale à 20 minutes, le temps d'attente est égal à la ½ fréquence.
  - une fréquence supérieure à 20 minutes, le temps d'attente est égal à 10 minutes.

  Les temps de cheminement et de stationnement ont été ajoutés en fonction du mode considéré.

  NB : Le temps d'attente comprend la marge de sécurité que s'octroie le voyageur. Les aléas de l'automobiliste sont plus aléatoires que pour le piéton ou le cycliste. De plus, ce temps est fonction également des aléas du mode emprunté au point de rabattement. L'autocar peut avoir un temps plus aléatoire que le train ou que la prise en charge en covoiturage (par exemple, l'automobiliste attendra ses passagers en cas de retard).

Pénalités transfert modal		
Chaîne modale	**Pénalité**	**temps en minutes**
Vélo à TC	tps stationnement	2
	cheminement	1
	rabattement	10
	temps d'attente (fréquence)	5
Vélo à Covoiturage	rabattement	10
	tps stationnement	2
	cheminement	1
	temps d'attente	5
MAP à TC	rabattement	10
	temps d'attente (fréquence)	5
MAP à Covoiturage	rabattement	10
	temps d'attente	5
VP à TC ou Covoiturage à TC	tps stationnement	3
	cheminement	2
	temps d'attente (fréquence)	10
VP à Covoiturage	tps stationnement	3
	cheminement	2
	temps d'attente	5

Particularité des rabattements depuis la commune d'implantation du Parc Relais :

On considère que les déplacements, ayant pour origine la commune centre où est implanté le Parc relais, peuvent s'effectuer aussi en marche à pied (MAP) et à vélos (y compris 2 roues motorisés). On a pris comme règle un temps maximum de rabattement de 10 minutes, dans le cas où le Parc relais est situé au centre de la commune ou à proximité (Billom, Ennezat, Les Martes de Veyre).

En revanche, lorsque le Parc relais est situé à une distance ne permettant pas de le rejoindre à pied ou à vélo en 10 minutes, depuis le centre de la commune, alors ces 2 modes de rabattement n'ont pas été pris en compte (Vic-le-Comte (sauf 2 roues), Volvic, St-Saturnin-Tallende, Pont-du-Château).

4.3 Interprétation des résultats de l'estimation du marché VP potentiellement captable :

Sur la base du postulat suivant (seuil où la valeur coût est supérieure à la valeur temps (cf. méthodologie), les temps et coûts obtenus pour les différents types de chaîne modale par commune et par pôle ont été comparé au temps concurrentiel en VP.

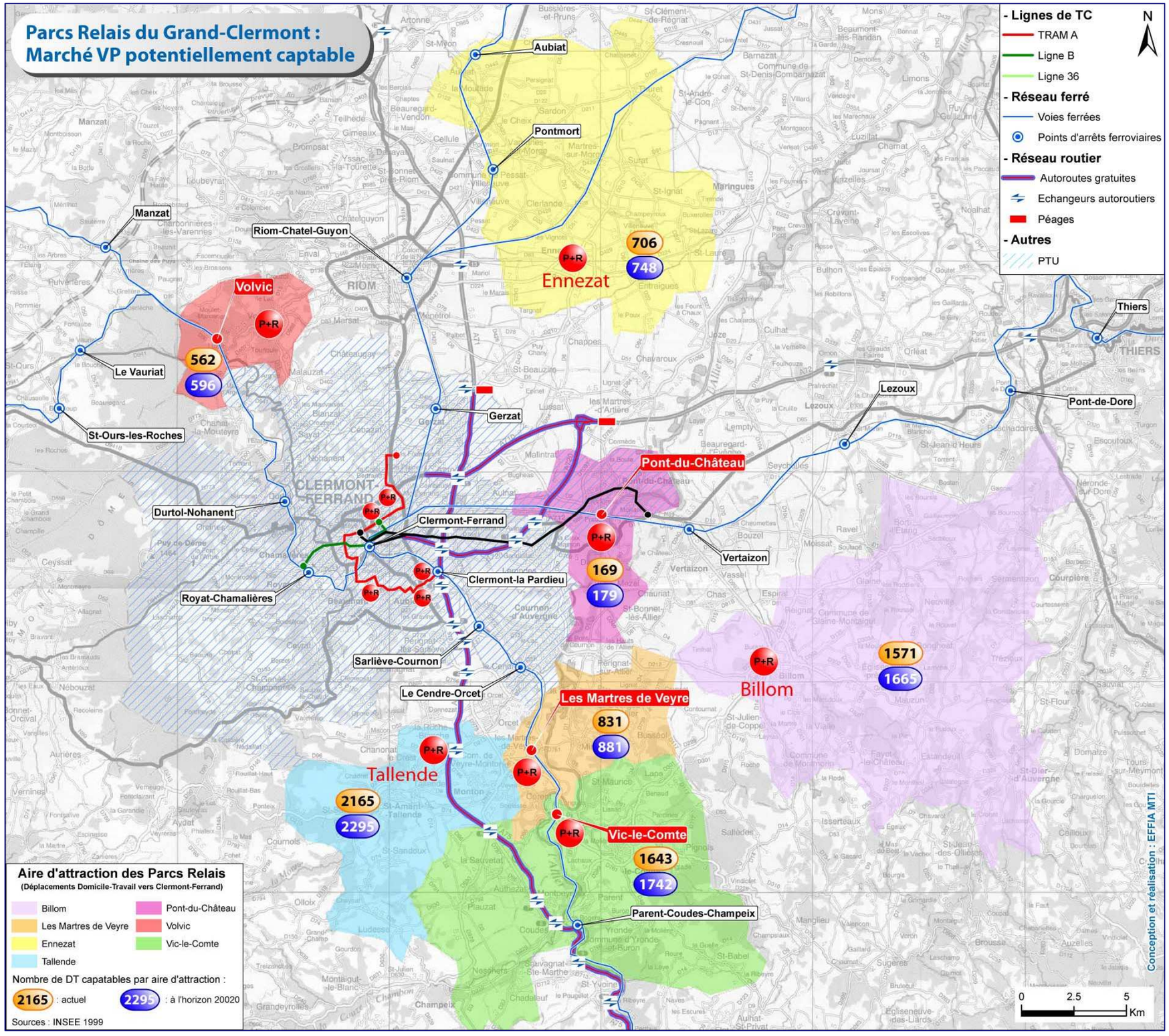
Une évaluation subjective a été choisie suivant 3 critères en comparaison au trajet concurrentiel VP par pôle :

- **Situation défavorable :** la diminution du coût est peu significative pour compenser l'augmentation du temps ;
- **Situation plutôt favorable :** la diminution du coût est relativement significative, mais insuffisante pour compenser l'augmentation du temps ;
- **Situation favorable :** la diminution du coût est très significative, et l'augmentation du temps est peu importante.

Synthèse des temps moyens de parcours par chaîne modale									
Aire d'attractivité	Estimation du marché DT potentiel par pôle de vie en rabattement tous modes motorisés	VP+TC		VP+Cov.		Cov.+TC		Trajet concurentiel en VP(*)	
		Temps moyen	Coût moyen	Temps moyen	Coût moyen	Temps moyen	Coût moyen	Temps moyen	Coût moyen
Aire de Pont-du-Château	169	27,50	1,68	28,10	2,58	27,50	1,17	17,70	4,60
Aire de Billom	1571	67,64	6,81	55,17	6,51	67,64	5,24	44,84	10,78
Aire d'Ennezat	706	62,35	5,16	41,45	5,48	62,35	3,54	30,73	8,41
Aire des Martres-de-Veyre	831	34,33	1,90	37,47	3,37	34,33	1,30	27,87	5,96
Aire de Tallende	2165	50,86	3,03	34,86	3,44	50,86	2,22	24,86	5,85
Aire de Vic-le-comte	1643	40,87	2,94	16,64	4,17	40,87	1,78	32,87	6,92
Aire de Volvic	562	42,00	3,53	35,00	2,88	42,00	2,96	25,00	5,30
Aire de Vertaizon	*1048*	*33,00*	*2,15*	*31,00*	*3,30*	*25,00*	*1,42*	***20,70***	***5,58***
** Trajet direct moyen en VP des communes d'origine à Clermont-Ferrand via le pôle de vie correspondant (sans rupture de charges)*									

Favorable
Plutôt favorable
Défavorable

- L'offre tarifaire ferroviaire est potentiellement attractive et compétitive par rapport à la VP.
- Le système de covoiturage permet d'augmenter les potentialités d'attractivité du rabattement sur les P+R.
- L'offre TC interurbaine (temps de trajet et tarifs) n'est pas adaptée à une politique intermodale.


Parcs Relais du Grand-Clermont :
Marché VP potentiellement captable
- Lignes de TC
TRAM A
Ligne B
Ligne 36
- Réseau ferré
Voies ferrées
Points d'arrêts ferroviaires
- Réseau routier
Autoroutes gratuites
Echangeurs autoroutiers
Péages
- Autres
PTU
N
Aubiat
Pontmort
Manzat
Riom-Chatel-Guyon
Volvic
P+R
562
596
Le Vauriat
St-Ours-les-Roches
Gerzat
Ennezat
706
748
Thiers
Lezoux
Pont-de-Dore
Pont-du-Château
Durtol-Nohanent
Clermont-Ferrand
Clermont-la Pardieu
Royat-Chamalières
169
179
Vertaizon
Sarliève-Cournon
Le Cendre-Orcet
Les Martres de Veyre
831
881
Billom
1571
1665
Tallende
2165
2295
Vic-le-Comte
1643
1742
Parent-Coudes-Champeix
Aire d'attraction des Parcs Relais
(Déplacements Domicile-Travail vers Clermont-Ferrand)
Billom
Les Martres de Veyre
Ennezat
Tallende
Pont-du-Château
Volvic
Vic-le-Comte
Nombre de DT capatables par aire d'attraction :
2165 : actuel
2295 : à l'horizon 20020
Sources : INSEE 1999
0
2.5
5
Km
Conception et réalisation : EFFIA MTI

5 DEFINITION ET DIMENSIONNEMENT DES PARCS RELAIS :

5.1 Vocation et localisation du Parc Relais, point de rabattement du pôle de vie :

La vocation et la localisation du futur Parc Relais pour chaque pôle de vie ont été définies sur la base :

- de l'analyse des Temps/Coûts par chaîne modale ;
- de la localisation territoriale du pôle de vie par rapport aux pénétrantes routières vers Clermont ;
- des axes de rabattement sur le pôle de vie depuis les communes attirées ;
- des équipements existants ;
- de l'offre TC vers Clermont.

Les objectifs du PDU ont été pris en compte et mis en parallèle.

Au regard de l'analyse de ces thématiques territoriale et de l'offre de transport, les Parc Relais ont été hiérarchisés selon 2 types de vocation :

- **le Parc Relais structurant,** connecté à une offre ferroviaire, constitue le point de rabattement majeur d'un ou de plusieurs bassins versants des déplacements ;
- **les Parc Relais alternatif et complémentaire,** connecté à une offre TC urbain et/ou interurbaine, propose une offre alternative à un parc relais structurant situé sur le même bassin versant des déplacements.

NB : Cette classification n'est pas liée au volume du marché potentiellement captable.

5.2 Evaluation du niveau de service à l'horizon 2020 :

L'offre TC interurbaine, urbaine ou ferroviaire existante sur le pôle de vie a été valorisée comme offre alternative à la VP.

Le système de covoiturage a été également retenu comme une offre supplémentaire et/ou complémentaire à l'offre TC.

Sur la base des projections du marché potentiellement captable à l'horizon 2020 sur chaque pôle de vie par part modale, le dimensionnement des équipements, à prévoir, a été évalué.

5.2.1 Niveau de l'offre TC :

Sur la base du volume de trafic prévu sur le Parc Relais, le nombre de services nécessaires à mettre en place a été » calculé sur la base d'un véhicule standard, d'une capacité d'une soixantaine de places assises.

5.2.2 Niveau des équipements de stationnement :

La capacité de stationnement VP sur le Parc Relais a été déterminée sur la base de la part de covoiturage sur les déplacements VP Domicile-Travail (moyenne nationale de 5%). Le nombre de place nécessaires a été ramené au ratio du nombre moyen de personne par véhicule (2,3), et majoré de 20% de réserve de capacité (seuil permettant un bon fonctionnement du parking).

5.3 Evaluation financière de l'offre TC et des équipements à prévoir à l'horizon 2020 :

- Le bilan économique de l'offre TC a été évalué sur la base d'un coût moyen au km de 3€ (charges d'exploitation, carburant, conducteur,…) et d'une recette au voyage (base abonnement).
- Les équipements ont été calculés suivant l'unité d'œuvre d'une place au sol (parking paysagé avec éclairage) de 1 850 €.
- Les services de fonctionnement ont été évalués sur la base d'une présence humaine aux horaires d'ouvertures (heures de pointes) en Jours Ouvrables de Bases (5 jours par semaine).

NB : un chiffrage plus détaillé sera évalué en phase 2.

6 FONCTIONNALITES PAR TYPE DE PARC RELAIS :

<table>
<tr><th></th><th>Parc Relais alternatif et complémentaire</th><th>Parc Relais structurant</th></tr>
<tr><td></td><td>Billom
Ennezat
St Amand-Tallende (échangeur A75-n°5)
Pont-du-Château Centre Ville</td><td>Volvic
Vic-Le-Comte
Les Martres de Veyre
Pont-du-Château Gare</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Définition</td><td colspan="2">Un parc relais est une zone de stationnement interconnectée à une offre de transport collectif, à 1 arrêt desservi par une ligne structurante.
Elle permet aux automobilistes d’accéder aux réseaux de transport collectif ou d’emprunter un mode alternatif aux déplacements individuels en voiture.</td></tr>
<tr><td>Le Parc Relais alternatif et complémentaire est une zone de stationnement interconnectée à 1 arrêt desservi par une ligne structurante urbaine et/ou interurbaine, et proposant une offre de covoiturage.</td><td>Le parc relais structurant est une zone de stationnement interconnectée au réseau ferroviaire et éventuellement à d’autres réseaux TC (gare ou halte routière urbaine et/ou interurbaine). Une offre alternative peut être également proposée en complément.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">L’objectif</td><td colspan="2">L’objectif principal d’un Parc Relais est d’inciter l’automobiliste à un report modal vers les TC, afin de réduire la circulation automobile dans le centre de l’agglomération.</td></tr>
<tr><td>Le Parc Relais a pour objectif de capter les automobilistes sur le parcours, afin qu’ils se reportent sur le réseau urbain et/ou interurbain ou qu’ils pratiquent le covoiturage en amont ou en aval du P+R.</td><td>Le Parc Relais structurant a pour objectif principal d’inciter les automobilistes à se rabattre sur le réseau ferroviaire et/ou sur le réseau TC routier (urbain et interurbain).</td></tr>
<tr><td>Gestion juridique</td><td colspan="2">2 types de gestions peuvent s’appliquer pour les Parcs Relais : la gestion directe et la gestion déléguée.
o La gestion directe : la collectivité territoriale gère elle même le service public avec ses moyens personnels.
o La gestion déléguée : la collectivité territoriale confie la gestion à un organisme public ou privé, le concessionnaire pour une durée déterminée. Ce dernier doit assurer le service à ses risques et périls grâce aux redevances sur les usagers du service fichées par un tarif. Généralement dans le cas des parcs de stationnement (gratuit ou payant), le concessionnaire type reste la Société d’Economie Mixte dans laquelle les capitaux publics sont majoritaires. Il existe 3 types de gestion déléguée :
▪ La concession du service public : le concessionnaire doit assurer l’entretien, la gestion et le renouvellement des équipements et de l’ouvrage en respect d’un cahier des charges annexées à un cahier de concession.
▪ La régie : la collectivité confie l’exécution du service public par contrat de gérance dont la rémunération ne dépend pas des résultats de la gestion prévus au contrat. La collectivité choisie l’élément de rémunération ce qui entraîne une orientation du service.
▪ L’affermage : le service public est confié à un « fermier ». Ce dernier verse à la collectivité une redevance déterminée par le contrat et en contre partie, il est rémunéré par la différence entre le montant et les recettes qu’il réalise. Le renouvellement ou la remise en état de l’ouvrage est assuré par la collectivité. L’exploitant n’a que l’entretien et la gestion à assurer.
L’affermage est le type de gestion la plus utilisée pour gérer les parcs de stationnement publics. L’exploitant du parc relais est généralement l’exploitant du réseau de Transport public.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Le lieu d’implantation</td><td colspan="2">Le lieu d’implantation doit être choisi de préférence :
o en périphérie du centre ville, en amont des problèmes de congestion routière ;
o à proximité d’axes routiers principaux afin d’être facilement et rapidement accessible.</td></tr>
<tr><td>Le Parc Relais simple doit être obligatoirement situé le long des voies routières de préférence à la jonction d’axes routiers afin d’être facilement identifiable et rapidement accessible. Son positionnement doit se trouver sur l’axe des flux automobiles au contact des points d’arrêt bus/car.</td><td>Le Parc Relais Gare ferroviaire doit être obligatoirement situé sur le pôle ou à proximité (à moins de 50 mètres).</td></tr>
</table>

	Parc Relais alternatif et complémentaire	Parc Relais structurant
	Billom **Ennezat** **St Amand-Tallende (échangeur A75-n°5)** **Pont-du-Château Centre Ville**	**Volvic** **Vic-Le-Comte** **Les Martres de Veyre** **Pont-du-Château Gare**
Accessibilité	L'accessibilité VP depuis le réseau viaire doit pouvoir s'effectuer le plus rapidement possible, directement, depuis le réseau principal. 1 entrée et 1 sortie distinctes sont prévues par voie d'accès suivant la configuration du réseau viaire. L'accessibilité piétonne (dont PMR) depuis les arrêts TC doit être aisée, sécurisée et rapide. Les points d'arrêt TC seront positionnés en fonction de la localisation du parc relais. Les arrêts concernant les lignes en terminus devront de préférence être positionnés sur le parc relais. Les arrêts des lignes en passage seront maintenus sur voirie à proximité des traversées piétonnes.	L'accessibilité VP peut s'effectuer directement par le réseau viaire ou via le réseau interne du pôle d'échanges. 1 entrée et 1 sortie distinctes sont prévues par voie d'accès suivant la configuration du réseau viaire, du pôle et de l'importance du Parc Relais. L'accessibilité piétonne (dont PMR) depuis les accès à la gare ferroviaire et aux points d'arrêts TC doit être aisée, sécurisée et rapide. Le Parc relais sera positionné à la fois par rapport à la gare SNCF et aux points d'arrêts TC.
Accueil VP selon configuration de l'ouvrage	La structure d'un parc relais peut être différente suivant les contraintes du site et les besoins en stationnement. Il existe 3 types de structure : o Parking au sol : il s'agit d'une zone de stationnement linéaire au sol. Cette structure est utilisée soit pour une durée provisoire de la zone de stationnement soit dans le cas où la disponibilité foncière est supérieure ou égale aux besoins utiles. Ce type de conception est consommatrice d'espace. o Parking en structure : il s'agit d'un ouvrage en hauteur avec au minimum 2 niveaux. Cette structure est utilisée lorsque l'espace foncier disponible est d'une surface inférieure aux besoins utiles. o Parking en souterrain : il s'agit d'un ouvrage en sous sol avec au minimum 1 niveau. Ce type de conception est utilisé en zone déjà urbanisée où l'espace foncier au sol n'est plus disponible.	

<table>
<tr><td></td><td>Parc Relais alternatif et complémentaire</td><td>Parc Relais structurant</td></tr>
<tr><td></td><td>Billom
Ennezat
St Amand-Tallende (échangeur A75-n°5)
Pont-du-Château Centre Ville</td><td>Volvic
Vic-Le-Comte
Les Martres de Veyre
Pont-du-Château Gare</td></tr>
<tr><td>Géométrie de l'ouvrage et circulation interne</td><td colspan="2">La configuration d'un parc relais peut être organisée de plusieurs manières.

La circulation interne au Parc Relais doit permettre une fluidité des flux des véhicules séparés des flux piétons :
o les flux automobiles : la circulation des véhicules sur la zone de stationnement doit permettre de :
▪ limiter les manœuvres lors du stationnement (de préférence configuration en épi) ;
▪ d'éviter les manœuvres lors des girations (par exemple, les voies sans issue sont à éviter) ;
▪ d'instaurer de préférence un sens unique de circulation (en particulier en configuration en épi) ;
▪ de séparer le stationnement de courte et longue durée ;
▪ de séparer les entrées/sorties ;
▪ de réduire au maximum les points de conflits avec les flux piétonniers ;
▪ de regrouper les places PMR au contact des cheminements piétonniers.

o Les flux piétonniers : les cheminements piétonniers sur la zone de stationnement doivent être séparés des flux automobiles et sécurisés par des cheminements spécifiques. Ces itinéraires doivent être conçus de telle manière à effectuer le transfert modal le plus aisé et rapide possible. Ces cheminements piétonniers (dont PMR) doivent être :
▪ facilement et rapidement identifiables par un traitement spécifique ;
▪ sécurisés vis à vis des flux automobiles (passages piétonniers, bornes, barrières,…) ;
▪ reliés directement à l'offre TC.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th></th><th>Parc Relais alternatif et complémentaire</th><th>Parc Relais structurant</th></tr>
<tr><td></td><td>Billom
Ennezat
St Amand-Tallende (échangeur A75-n°5)
Pont-du-Château Centre Ville</td><td>Volvic
Vic-Le-Comte
Les Martres de Veyre
Pont-du-Château Gare</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Identification</td><td colspan="2">Le Parc Relais doit être attractif et donc lisible et clairement identifiable depuis le réseau viaire. Sa localisation sur les pénétrantes routières périphériques constitue un point d’entrée dans la ville. Une signalisation spécifique doit lui être attribuée.</td></tr>
<tr><td>Le Parc Relais Simple doit être signalé en amont par une signalisation spécifique.</td><td>Le Parc Relais Gare doit être signalé en amont par une signalisation spécifique « Gare SNCF »et/ou « Gare routière ».</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Information</td><td colspan="2">Le Parc Relais doit être muni d’une information statique et dynamique destinée aux automobilistes leur permettant d’être informés sur les conditions d’accès au Parc Relais, les modes de transports et réseaux en présence ainsi que sur l’environnement du site :
o Information statique :
▪ les conditions d’accès à la zone de stationnement (saturation du parc relais, nombres de places disponibles,…) ;
▪ l’offre TC intermodale (horaires, plan de réseaux, informations voyageurs, tarification).
▪ les services situés à proximité du site (commerces, administrations, autres services,…).
o Information dynamique (information positionnée la plus part du temps sur l’arrêt TC ou en gare) :
▪ l’état du trafic en temps réel (temps d’attente).
▪ l’information sur les perturbations sur l’ensemble du réseau.</td></tr>
<tr><td>o L’information relative aux conditions d’accès à la zone de stationnement sera localisée à l’entrée du parc relais et en amont sur la voirie.
o L’installation sur un totem central ou point « I » sur le parc relais doit permettre aux automobilistes d’être informés :
▪ de l’offre TC routière en présence ;
▪ de la structure du réseau ;
▪ des temps d’attente en temps réel ;
▪ des problèmes de perturbations du réseau.</td><td>o L’information relative aux conditions d’accès à la zone de stationnement sera localisée à l’entrée du pôle d’échanges ou du parc relais et en amont sur la voirie.
o L’installation sur un totem central ou point « I » sur le pôle d’échanges doit permettre aux automobilistes d’être informés :
▪ de l’offre TC ferroviaire et routière éventuellement en présence ;
▪ de la structure du réseau ;
▪ des temps d’attente en temps réel ;
▪ des problèmes de perturbations du réseau.
Cette information peut être déjà présente en gare.</td></tr>
<tr><td>Services aux voyageurs</td><td>La présence aux heures de pointes d’un service de presse ou/et de restauration ambulante peut être attractif.</td><td>Idem + services présents en gare</td></tr>
</table>

	Parc Relais alternatif et complémentaire	Parc Relais structurant
	Billom **Ennezat** **St Amand-Tallende (échangeur A75-n°5)** **Pont-du-Château Centre Ville**	**Volvic** **Vic-Le-Comte** **Les Martres de Veyre** **Pont-du-Château Gare**
Vente et distribution de titres	Les titres de transports sont vendus uniquement à bord des TC.	Les titres de transport peuvent être vendus en gare et/ou à bord des véhicules par chacun des réseaux. Un distributeur automatique peut être installé ce qui nécessite une présence humaine.
Contrôle d'accès	L'accès au Parc Relais peut être gratuit ou payant mais sans contrôle d'accès (tout contrôle d'accès automatique nécessite obligatoirement une présence humaine). L'installation d'un système d'horodateur peut être effective. Le contrôle pourra être effectué inopinément. Le risque est le développement du stationnement illicite.	L'accès au Parc Relais peut être soumis au contrôle d'accès automatique dans le cas où le stationnement est payant ce qui impose une présence humaine aux heures d'ouverture. En fonction de la politique de stationnement choisie, le stationnement peut être : o gratuit sans condition pour tout type de stationnement : sans contrôle d'accès (cf. Parc Relais simple ci contre) ; o gratuit à condition d'effectuer un report modal sur les TC (contrôle d'accès à l'entrée ou à la sortie, ou système de badge justifiant d'un report modal ; o stationnement payant mais tarifs préférentiels pour les automobilistes effectuant un report modal (contrôle d'accès ou système de badge justifiant d'un report modal).
Gestion de l'exploitation	Les fonctions de maintenance et entretien sont obligatoirement présentes sur tous les Parcs Relais.	
		+ vente et information transport.

7 L'ETAT DES LIEUX DES SITES PRESSENTIS :

7.1 Billom

	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Proximité du centre ville (commerces, supermarché, zone résidentielle).
Proximité de grands pôles					Centre-ville et commerces de proximité.
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					- Parking potentiel à aménager à proximité de l'ancienne gare d'une capacité de 40 places environ. - Environ 100 places gratuites dans un rayon de 200 mètres autour de l'ancienne gare.
Distance site - Centre Ville					Idéalement situé à 200 mètres du centre-ville.
Disponibilité foncière					A l'ancienne gare.
ands axes routiers à proximité					En bordure de la D229 en direction de Clermont.
Facilité d'accès en voiture particulière					Très accessible.
Type de TC					TCI – Réseau Transdôme ; pas d'indications au niveau de l'arrêt (ligne, direction, horaires,…).
Proximité des lignes TC					Arrêt TCI en direction de Clermont, situé à environ 50 mètres de l'ancienne gare et à 100 mètres dans l'autre sens ; un autre arrêt situé à la sortie de la ville en direction d'Ambert (13 places de stationnement connectées).
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					4 (2 à moins de 100 mètres de l'ancienne gare et 2 à 300 mètres)
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Situé en centre-ville, mais déficit d'informations.
Qualité des cheminements (site <> TC)					Correct ; pas de bande cyclable.

Synthèse : L'ancienne gare de Billom présente une localisation intéressante pour un éventuel parc-relais. Elle dispose d'un emplacement pouvant être aménagé pour une capacité de stationnement d'environ 40 places. Ce futur parking serait très proche du centre-ville et de ses nombreux commerces, et directement connecté au réseau de TCI, en provenance et à destination de Clermont-Ferrand.

7.2 Ennezat

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Situé en centre ville, proche des commerces, lieux remarquables et réseau routier.
Proximité de grands pôles					Commerces, salle des fêtes, trésor public, poste, école.
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Stationnement gratuit et parkings non saturés : - 1 parking de 30 places connecté au TCI et au réseau routier - 1 parking de 25 places situé à 200 mètres du TCI
Distance site - Centre Ville					A côté
Grands axes routiers à proximité					Connecté au réseau routier (D210 / D224)
Facilité d'accès en voiture particulière					
Jalonnement (qualité de la signalisation externe et interne)					Aucune signalisation particulière, déficit d'informations
Type de TC					TCI – Réseau Transdôme, pas d'indications au niveau de l'arrêt (ligne, direction, horaires,…)
Proximité des lignes TC					Connecté au réseau TC
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					1 arrêt pour les deux sens (possibilité de giration pour le véhicule)
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Situé en centre-ville, mais déficit d'informations
Qualité des cheminements (site <> TC)					

Synthèse : L'emplacement, qui apparaît le plus judicieux pour l'implantation du parc relais, se situe au niveau de la place des fêtes. Ainsi localisé, il est directement connecté, à la fois au TCI et au réseau routier. Par ailleurs, 2 cars peuvent stationner sur des emplacements prévus à cet effet. Malgré cette localisation favorable, la fonction de stationnement est déjà fortement utilisée. Malgré tout, en cas de saturation de ce parking, un autre parking plus récent, situé place du Foirail (à 200 mètres du site), pourrait être utilisé en tant que point de stationnement de substitution la journée. Mais ce dernier n'est pas accessible par les TCI, du fait du gabarit restreint de la voirie.

Un 3ème emplacement, plus accessible que les 2 premiers (CD210), situé au sud du cœur de ville, semble offrir une accessible aisée à la fois pour les modes doux, et les véhicules motorisés, dont les autocars. Il s'agit de la place pré-madame.

7.3 Vic Le Comte

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Gare excentrée du centre ville, mais quelques services et commerces directement à proximité.
Proximité de grands pôles					
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Parking gratuit aménagé sur le parvis de la gare d'une capacité de 160 places environ, avec un potentiel d'extension de 40 places.
Distance site - Centre Ville					Gare excentrée (5 kms du centre-ville).
Grands axes routiers à proximité					Directement connectée au réseau routier (D 225).
Facilité d'accès en voiture particulière					Signalétique d'identification et directionnelle peu lisible depuis le centre-ville.
Jalonnement (qualité de la signalisation externe et interne)					Pas de signalisation particulière.
Type de TC					TCI – Réseau Transdôme (ligne 40), déficit d'informations.
Proximité des lignes TC					Directement connecté.
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					2
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Manque d'informations (horaires, direction,…).
Qualité des cheminements (site <> TC)					Corrects, passage piéton balisé.

Synthèse : Le parking de Vic Le Comte fonctionne très bien. Les observations réalisées sur le site (en JOB) indiquent un taux d'occupation de 80%, ce qui démontre une pratique forte de l'intermodalité VP/Train. Néanmoins, la capacité actuelle du parking serait insuffisante à l'horizon 2020 pour pouvoir accueillir 40 places supplémentaires (il manquerait donc 10 places à trouver). De la même façon que sur les autres sites, le pôle est connecté physiquement au réseau TCI, mais un **manque d'information multimodale** est à déplorer.

7.4 Les Martres de Veyre

Critères	Evaluation --	Evaluation -	Evaluation +	Evaluation ++	Remarques
Environnement urbain					Située en centre-ville avec commerces et services municipaux
Proximité de grands pôles					Mairie, poste, commerces, salle des fêtes
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Stationnement gratuit et aménagé : - 1 parking de 26 places - 1 parking de 50 places (anciennement zone fret) - zone de dépose minute de 4 places devant la gare - stationnement gratuit sur voirie (autour de la salle des fêtes) dans un rayon de 100 mètres autour du site (78 places pour 52 véhicules)
Distance site - Centre Ville					Gare située à 1 km du cœur de ville
Grands axes routiers à proximité					Directement connectée au réseau routier (D 225)
Facilité d'accès en voiture particulière					Gare pas bien indiquée depuis le centre-ville
Type de TC					TCI – Réseau Transdôme (ligne 40), déficit d'informations
Proximité des lignes TC					Directement connecté, gare routière aménagée
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					2
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Manque d'informations (horaires, direction,…)
Qualité des cheminements (site <> TC)					Corrects, passage piéton balisé

Synthèse : Le stationnement à proximité de la gare des Martres de Veyre est important, puisque l'on recense un taux d'occupation de 76% dans un rayon de 100 mètres. Les 2 parkings, situés directement à côté du bâtiment voyageurs, sont quasiment saturés. L'intermodalité VP/Train est donc déjà bien réalisée dans la pratique. La gare et les parkings sont connectés au réseau routier départemental ainsi qu'au TCI. Toutefois, **l'information multimodale est insuffisante, voire absente.**

7.5 Tallende – Saint-Amant Tallende

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Aire de covoiturage excentrée, située au niveau de l'échangeur
Proximité de grands pôles					Absence de pôle à proximité
Services à proximité					Station service, camion pizza
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Aire de stationnement aménagée et gratuite d'une capacité de 64 places
Distance site - Centre Ville					Excentrée
Grands axes routiers à proximité					Directement connectée au niveau de l'échangeur n°5 sur l'A75
Facilité d'accès en voiture particulière					Pas d'indication en amont sur l'autoroute
Type de TC					TCI – déficit d'informations
Proximité des lignes TC					Directement connecté, gare routière aménagée
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					1 avec possibilité de giration pour le véhicule
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Aire de covoiturage connectée au TC, mais absence d'information voyageur
Qualité des cheminements (site <> TC)					Absence d'information multimodale

Synthèse : D'après certains utilisateurs interrogés sur le site, **la pratique du covoiturage est bien établie**. Le parking est saturé en journée, à partir de 8h00/8h15, et se vide, à partir de 17h30 le soir. L'aire de covoiturage est bien aménagée, toutefois, **les utilisateurs déplorent un manque d'information en amont pour organiser ce covoiturage**.

L'une des préconisations pour ce site serait d'organiser ce type de chaîne modale par le biais d'un site internet et d'une campagne de communication diffusée dans ces bassins de vie.

7.6 Volvic

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Excentré
Proximité de grands pôles					Complexes sportifs, établissements scolaires, sapeurs-pompiers
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Parking à aménager disposant d'un potentiel de 100 places
Distance site - Centre Ville					Situé à 1 km du centre ville
Grands axes routiers à proximité					D 986 / D 15
Facilité d'accès en voiture particulière					
Type de TC					Services principalement scolaires
Proximité des lignes TC					
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Centre-ville pas accessible en TC
Qualité des cheminements (site <> TC)					

Synthèse : Le centre-ville de Volvic ne permet pas d'organiser un transfert modal VP/TC, tout comme la gare SNCF plus éloignée du centre. Toutefois, un emplacement à la sortie de la commune, mais également accessible à pied depuis le centre ville, permettrait d'accueillir un parking aménagé. Globalement, **Volvic est difficile d'accès et apparaît comme plus enclavée que d'autres sites**.

7.7 Pont du Château (Halte SNCF)

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Résidentiel
Proximité de grands pôles					Gare excentrée
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Parking gratuit de 60 places
Distance site - Centre Ville					A 2 kms du centre-ville
Grands axes routiers à proximité					D 2009
Facilité d'accès en voiture particulière					Gare pas indiquée en centre ville
Type de TC					TER + services scolaires T2C
Proximité des lignes TC					A 150 mètres
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					1 arrêt T2C (scolaire)
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Gare non desservie par la ligne 36, uniquement par les services scolaires T2C, et les autocars Cellier-Chevanet (cars inter-entreprises)
Qualité des cheminements (site <> TC)					OK

Synthèse : La halte ferroviaire dispose d'une capacité de stationnement de 60 places. Selon certains utilisateurs réguliers, le parking se remplit avec le train de 7h30 en direction de Clermont, et se vide progressivement le soir entre 17h00 et 19h00. **La gare est proche du réseau routier (D 2009) et desservie par le TCI**. Toutefois, la gare n'est pas bien indiquée en amont du centre de Pont du Château, ainsi qu'en provenance de Clermont.

7.8 Pont du Château (arrêt TU « Croix Blanche »)

Critères	Evaluation				Remarques
	--	-	+	++	
Environnement urbain					Proche centre-ville, commerces et zones résidentielles
Proximité de grands pôles					Commerces et bâtiments administratifs
Stationnement autour du site (réglementation et potentiel)					Parking gratuit de 14 places en connexion avec les arrêts TU
Distance site - Centre Ville					Très proche cœur de ville
Grands axes routiers à proximité					D 2 (axe central de la commune, directions possibles : Clermont
Facilité d'accès en voiture particulière					Carrefour avec possibilité de giration dans les deux sens de circulation
Type de TC					TU (ligne 36 - T2C)
Proximité des lignes TC					10 à 20 mètres du parking
Nombre d'arrêts sur le site et à proximité					2
Accessibilité en TC (quartiers ou villes desservis / liaison au Centre-Ville)					Centre-ville de Pont du Château desservi, jusqu'à Clermont
Qualité des cheminements (site <> TC)					

Synthèse : Plusieurs arrêts de la ligne 36 ont été observés sur la commune de Pont du Château, afin de convenir de l'endroit le plus approprié, pour réaliser un rabattement VP/TU. Selon nos observations, il nous semblerait judicieux de situer ce **point de rabattement au niveau de l'arrêt « Croix Blanche »**. D'une part, il est doté d'une aire de stationnement de 14 places déjà aménagée ; d'autre part, l'arrêt est situé sur l'axe central de Pont du Château (D2), permettant des liaisons vers Clermont, Billom, Lezoux…. Malgré cette localisation appropriée, l'offre en stationnement est déjà utilisée par les résidents et l'activité commerçante.

A moins de réglementer ce stationnement, un autre emplacement devra être déterminé, en partenariat avec les services communaux.

7.9 Les dysfonctionnements majeurs observés :

- **L'offre ferroviaire n'est pas identifiable depuis le réseau routier :**
  - La signalétique directionnelle et d'identification des Gares SNCF fait cruellement défaut.
- **L'offre TC interurbaine n'est pas lisible :**
  - L'identification des points d'arrêt et l'information voyageur est inexistante.

8 AVIS INSTITUTIONNELS :

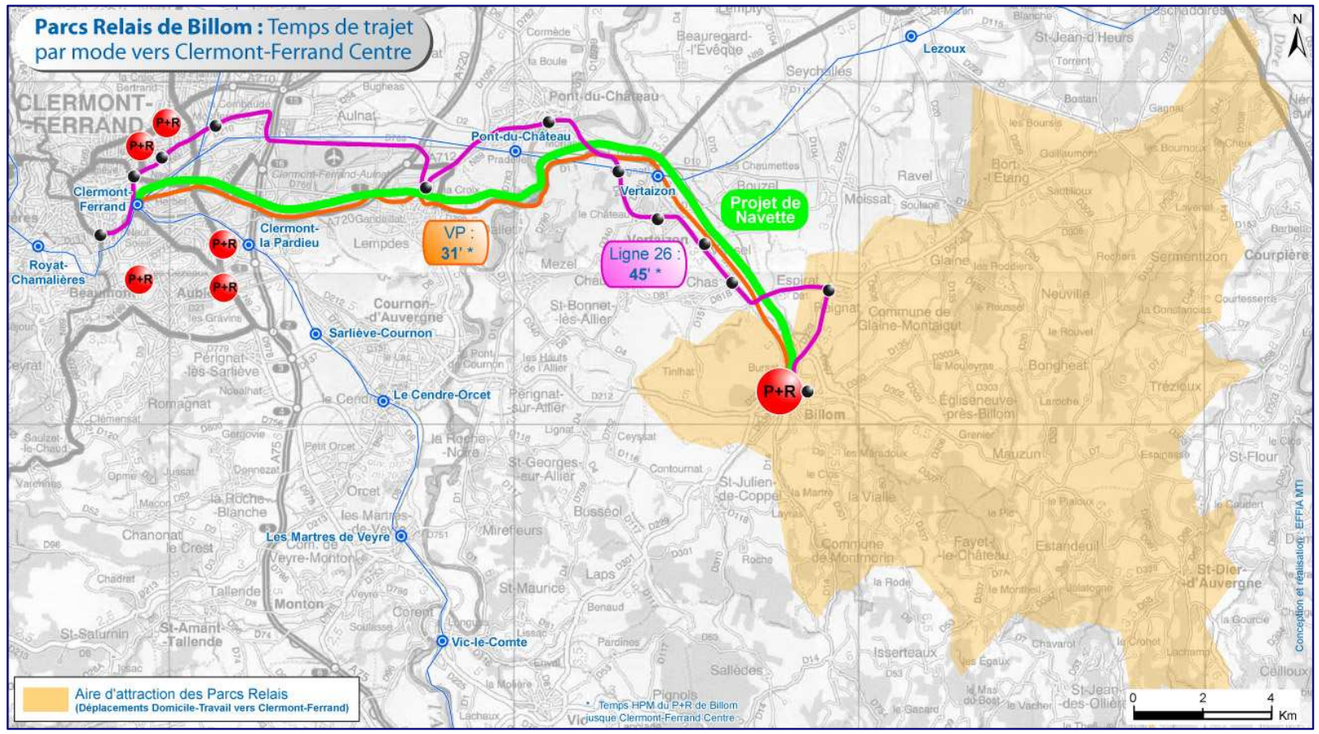
	Conseil Général Auvergne	Conseil Général 63	Agence d'Urbanisme	SMTC
Interlocuteur	**Mr Hily – Mme Lebaron**	**Mr Boilon – Mr Batifoulier**	**Rachid Kander**	**Louis Virgoulay**
Idée (s) transverse (s)	Volonté du CR de développer prioritairement les connexions aux gares et points d'arrêts TER dans le cadre des projets de développement de l'intermodalité avec les autres modes de transport du territoire.	Volonté de concourir à l'amélioration des déplacements dans le Grand Clermont ainsi qu'au développement de l'intermodalité.		Pôles ferroviaires avec parking fonctionnent très bien actuellement.
Volvic	Difficile d'accès, ne semble pas constituer un point stratégique de développement		Gare éloignée du centre et peu propice au transfert modal ; la proximité de la gare de Riom conforte cette problématique	Gare difficile d'accès ne constituant pas un point stratégique de rabattement ; à préconiser, un rabattement routier avec un car express relié P+R des Pistes
Pont du Château	L'aménagement d'un terminus à Vertaizon permettra de doubler les circulations sur cet axe Est-Ouest dans le cadre du projet de croix ferroviaire	Compétence SMTC préférable	Question en cours pour déplacer la gare actuelle excentrée du cœur de ville, par la réouverture de l'ancienne gare de Mortraix ; également à envisager une desserte inter pôles de vie en 2ème couronne de l'aire métropolitaine	Pôle déjà inclus dans le PTU avec une ligne structurante (36) reliée à Clermont

	Conseil Général Auvergne	Conseil Général 63	Agence d'Urbanisme	SMTC
Interlocuteur	**Mr Hily – Mme Lebaron**	**Mr Boilon – Mr Batifoulier**	**Rachid Kander**	**Louis Virgoulay**
Ennezat	Pas d'offre ferroviaire	Renforcer le lieu de vie du centre-ville en privilégiant son implantation au cœur de ville afin de limiter le transit automobile et favoriser les modes doux	Opportunité de renforcer l'activité économique du cœur de ville en y implantant le point de rabattement majeur de la commune	Rabattement routier identique à Volvic sur le parking des Pistes
Billom	Rabattement sur la gare de Chignat. La hausse de trafic de 20% sur l'axe Est Thiers-Clermont incite au développement de l'attractivité de la gare de Vertaizon.	Privilégier un rabattement sur la gare de Vertaizon	Pas d'offre ferroviaire ; renforcer la desserte par une navette car en rabattement sur la gare de Chignat, couplée avec une liaison express sur la Pardieu	Pas d'offre ferroviaire ; rabattement VP/TCI avec parking aménagé
Vic Le Comte				Haut niveau d'offre ferroviaire avec parking ferroviaire fonctionne très bien
Tallende			Création d'un P+R connecté à au TCI, relié au Tram à la Pardieu, complète la pratique du covoiturage déjà en place sur l'échangeur l'A7575	
Les Martres	Capacité de stationnement a été augmentée ; bon niveau de desserte et de services			Haut niveau d'offre ferroviaire avec parking ferroviaire fonctionne très bien

9 RESULTAT DE L'EXPERTISE PAR POLE :

9.1 Parc Relais de Billom :

Pôle de vie	Billom			
Localisation	A la jonction de 2 pénétrantes majeures de l'ouest de l'agglomération (N89 + D212) donnant accès à Clermont-Ferrand.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis Billom	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	30	32	57
	Autocar	30	40	46
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	*La gare de Chignat est le point d'arrêt le plus proche à 11km*			
Urbaine				
Interurbaine	TLJ en JOB	3 A/R	3,9	2/3 lignes (n°23,26) permettent l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		**2007**	**2020**	**Evolution**
Nombre de DT captables VP		1508	1532	2%
Nombre de DT captables TC		63	133	111%
Total		**1571**	**1665**	
Nombre de communes		**14**		



Aire de Billom : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		**Favorable**	**Plutôt favorable**	**Défavorable**
VP+TCI	Temps moyen				67,64
	Coût moyen				6,81
VP+Covoiturage	Temps moyen		55,17		
	Coût moyen		6,51		
Covoiturage + TCI	Temps moyen				67,64
	Coût moyen				5,24
VP concurentielle	**Temps moyen**	**44,8**	L'offre trarifaire des TC interubains n'est pas adaptée à la demande DT, malgré un temps d'accès à Clermont concurrentiel. **Le covoiturage est la solution la plus performante.**		
	Coût moyen	**10,8**			

- **Le trajet le plus rapide** en voiture pour rejoindre Clermont-Ferrand depuis Billom est **l'itinéraire Nord**, via la gare de Chignat. Il est donc préférable, pour les migrants alternants, désirant emprunter les transports en commun, d'effectuer la rupture de charge sur cette gare, en voiture ou en covoiturage, depuis leur commune d'origine, sans forcément transiter par Billom. Cette pratique est déjà effective pour une partie des migrants.

- Néanmoins, **Billom**, de part sa position stratégique (à la jonction de 2 pénétrantes), et sa desserte TC interurbaine (3 lignes), à destination de Clermont, **doit proposer une offre alternative**. L'itinéraire sud, via Cournon, est une pénétrante majeure du sud de l'agglomération. Le trafic aux heures de pointes est dense.

- Afin de concourir à réduire ces flux automobiles, **une politique volontariste de covoiturage et de développement de l'offre TC** destinée aux DT sur Billom permettrait d'infléchir ce volume de trafic, et en même temps, d'amorcer l'amélioration de la desserte TC sur cet axe (objectif PDU-Ligne Express Pardieu).

- Une navette sans arrêt, entre Billom et Clermont-Ferrand, destinée aux D-T, sera nécessaire pour être concurrentielle à la VP.

Parc Relais de Billom : niveau d'équipement actuel							
Equipements	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation*		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
	VP	Stationnement Longue Durée	*Pas d'équipement*				
		Stationnement Courte Durée					
		Dépose minute					
	TC	Stationnement (emplacements)	1 par sens			2	1
	2 roues	Stationnement	*Pas d'équipement*				
Remarques particulières : Les emprises de l'ancienne gare de Billom peuvent être l'opportunité de réaliser le P+R. L'arrêt TCI existant est situé en encoche sur voirie. Une offre spécifique express vers Clermont-Ferrand devra être distinguée de l'offre existante et des services scolaires. Un emplacement permettant de réguler devra être créer, au plus près de l'offre en stationnement VP.							
**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 8h30*							

Parc Relais de Billom : dimensionnement			
Vocation	Offre alternative covoiturage et TC interurbain		
Rappel PDU	*Covoiturage + TC interubain ligne express La Pardieu*		
Localisation	ancienne gare de Billom à la jonction des axes de rabattement		
Rappel PDU	*idem*		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	75 voyageurs	40 places dont 1 PMR
	Rappel dimensionnement PDU		*100 à 150 places*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	133 voyageurs	2 A/R jour
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*cadensé 1/4 d'heure*
Estimation coût de réalisation et de fonctionnement du Parc Relais (hors marketing)	Réalisation		**80 000 €**
	Fonctionnement		**20 000 €**
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT interurbaine (services supplémentaires)	Coûts (hors HLP -base 3€/km)		70 000 €
	Recettes (base unitaire 3,9€)		109200
	Bilan		**39 200 €**
	Ratio		**1,56**
Economie réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP	VP+TCI		1 588 €
	VP+Covoiturage		1 708 €
	Covoiturage + TCI		2 216 €

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Billom		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre TCI- DT-Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	0% réalisé
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		1571
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage + TCI + Modes doux

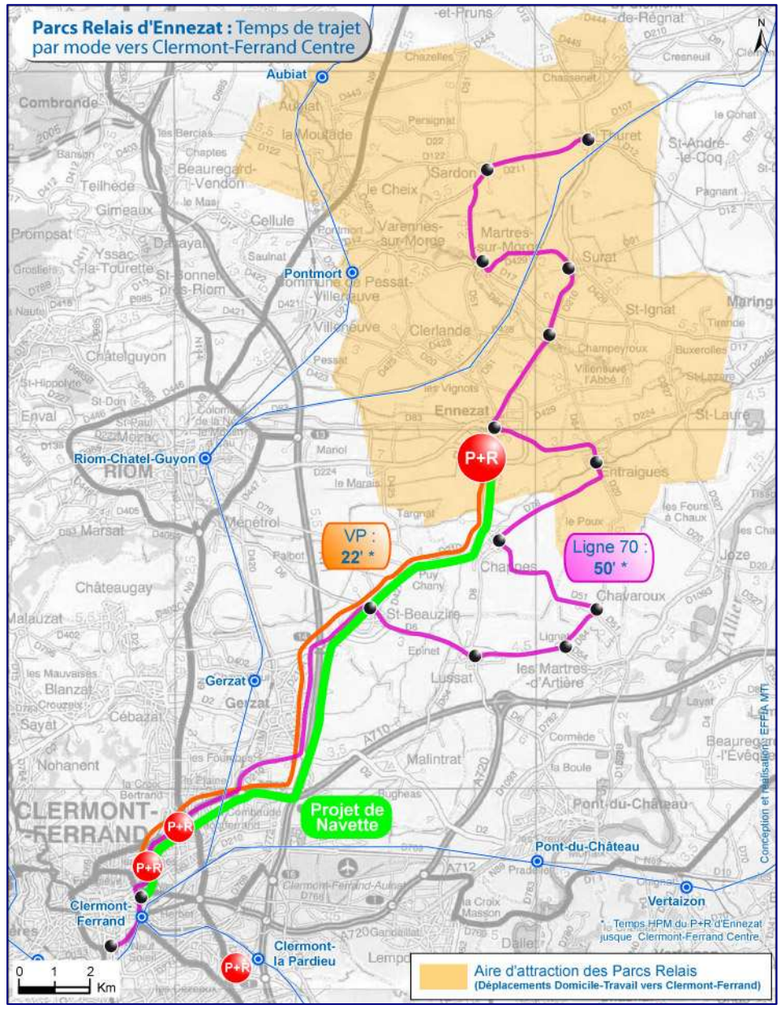
Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Billom

- **Vocation :** P+R alternatif et complémentaire à la gare de Chignat.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et l'utilisation de l'offre TCI par la création d'une tarification combinée. Le parking serait seulement accessible à cette pratique.
- **Programmation :** Réalisation d'un parking de 40 places de stationnement (dont 1 place PMR), d'une offre 2 roues (~10 places), et de 2 services A/R interurbain direct vers Clermont-Ferrand.

9.2 Parc Relais d'Ennezat :

Pôle de vie	Ennezat			
Localisation	Desservie par une pénétrante (D210) vers Clermont-Ferrand et à proximité de Riom reliée par la D224.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis Ennezat	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	22	22	60
	Autocar	22	38	35
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	*La gare de Riom est le point d'arrêt le plus proche à 9 km.*			
Urbaine				
Interurbaine	TLJ en JOB	1A / 2R	2,3	1/3 ligne (n°70) permet l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		**2007**	**2020**	**Evolution**
Nombre de DT captables VP		685	696	2%
Nombre de DT captables TC		21	52	148%
Total		**706**	**748**	
Nombre de communes		**13**		

Aire d'Ennezat : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		**Favorable**	**Plutôt favorable**	**Défavorable**
VP+TCI	Temps moyen				62,35
	Coût moyen				5,16
VP+Covoiturage	Temps moyen		41,45		
	Coût moyen		5,48		
Covoiturage + TCI	Temps moyen				62,35
	Coût moyen				3,54
VP concurentielle	**Temps moyen**	**31**	L'offre TC interubaine n'est pas adaptée à la demande DT (temps et tarification). **Le covoiturage est la solution la plus performante.**		
	Coût moyen	**8,4**			



- Le trajet le plus rapide vers Clermont-Ferrand est l'itinéraire via la D210 sans passer par la rocade de Riom.
- Les **axes de rabattement** des communes potentiellement captables se situent sur un **axe Est - Nord-Ouest**. Le futur point de rabattement pourrait se situer à la jonction des 4 axes routiers (D20, D210, D429, D224), au centre de la commune d'Ennezat. Ce Parc Relais serait une alternative aux rabattements, déjà conséquents, sur le pôle d'échanges de Riom.
- Comme sur Billom, **une politique volontariste de covoiturage et d'offre TC** adaptée sur Ennezat, permettrait d'apporter une alternative aux déplacements individuels en VP, et d'améliorer la desserte TC sur cet axe (objectif PDU-Ligne Express Les Pistes).
- Une navette sans arrêt, entre Ennezat et Clermont-Ferrand, destinée aux Domicile-Travail, sera nécessaire pour être concurrentielle à la VP.

Parc Relais d'Ennezat : niveau d'équipement actuel							
	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation*		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée (salle des fêtes)	30	24	80%		
		Stationnement Longue Durée (place du Floirail)	25	2	8%		
		Total Longue durée	**55**	**26**	**47%**	**20**	**0**
		Dépose minute					
	TC	Stationnement	1 par sens			2	1
	2 roues	Stationnement	*Pas d'équipement*				

Remarques particulières : Il serait judicieux de profiter d'une partie de l'offre en stationnement, laissée libre en journée au centre ville (Parking Salle des Fêtes et/ou Place du Foirail), afin d'organiser le P+R. Le site est proche des commerces et d'équipements publics. Son accessiblité est aisé, depuis les axes de rabattement des communes attirées. De plus, la configuration des emplacements autocars permettent d'effectuer une giration, et d'organiser un service express vers Clermont.

**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 9h00*

Le Parc Relais d'Ennezat			
Vocation	Offre alternative covoiturage et TC interurbain		
Rappel PDU	*Covoiturage + TC interubain ligne express Les Pistes*		
Localisation	Centre ville d'Ennezat		
Rappel PDU	*Rocade entrée sud d'Ennezat (D210)*		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	35 voyageurs	20 places dont 1 PMR
	Rappel dimensionnement PDU		*50 à 100 places*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	52 voyageurs	1 A/R jour
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*cadensé 1/4 d'heure*
Estimation coût de réalisation et de fonctionnement du Parc Relais (hors marketing)	Réalisation		**40 000 €**
	Fonctionnement		**15 000 €**
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT interurbaine (services supplémentaires)	Coûts (hors HLP -base 3€/km)		13 000 €
	Recettes (base unitaire 2,3€)		45 000 €
	Bilan		**32 000 €**
	Ratio		3,46
Economie réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TCI	1 300 €
		VP+Covoiturage	1 172 €
		Covoiturage + TCI	1 948 €

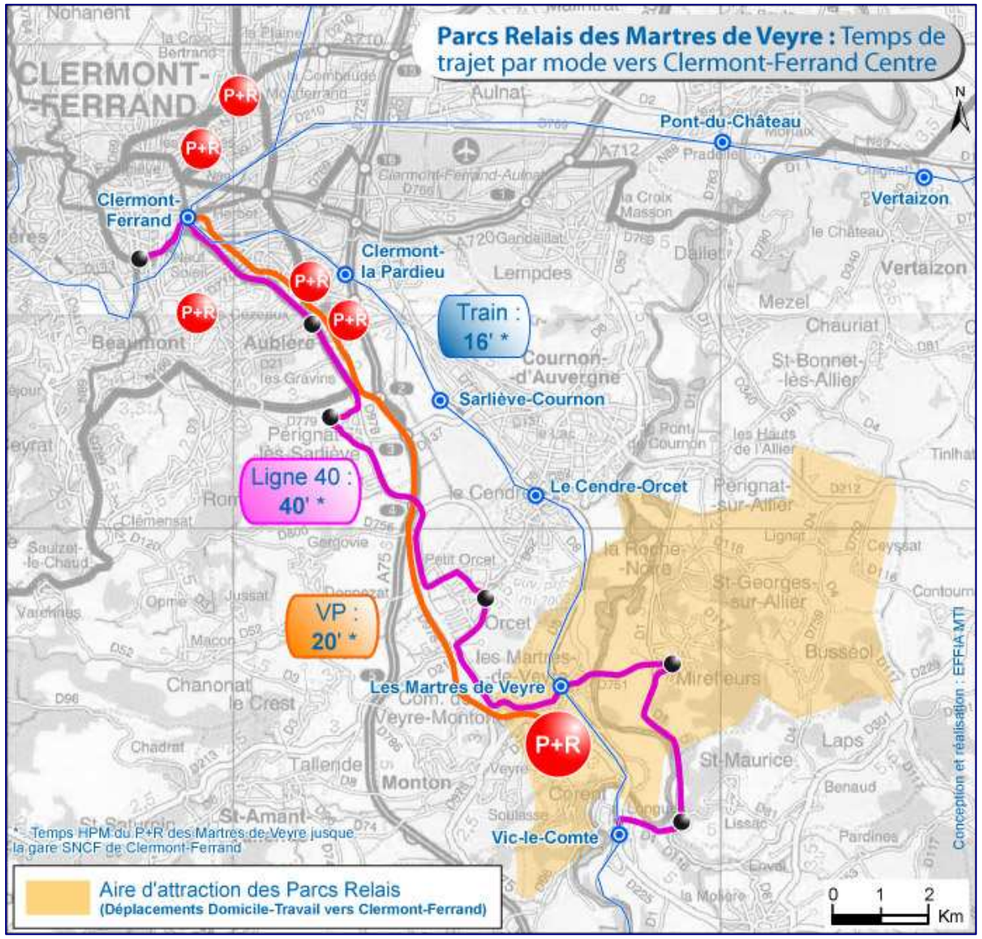
Synthèse - Analyse multicritères - P+R Ennezat		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre TCI- DT-Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		706
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage + TCI + Modes doux

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R d'Ennezat

- **Vocation :** P+R alternatif et complémentaire à la gare de Riom.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et l'utilisation de l'offre TCI par la création d'une tarification combinée. Le parking serait seulement accessible à cette pratique.
- **Programmation :** Réserver 20 places de stationnement existant en centre ville (1 place PMR). Créer une offre 2 roues (~10 places) et 1 services A/R interurbain direct vers Clermont-Ferrand.

9.3 Parc Relais des Martes-de-Veyre :

Pôle de vie	Les Martres-de-Veyre			
Localisation	Gare SNCF située au Sud-Est de l'agglomération, à proximité de pénétrantes majeures, que sont l'Autoroute A75 et la D978, et située juste en aval de la Gare de Vic-le-Comte.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis la Gare des Martres-de-Veyre	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	18	21	51
	Autocar	18	40	27
	Train	15	13	69
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	TLJ	30 minutes	0,78	
Urbaine				
Interurbaine	TLJ en JOB	2A / 4R	1,94	La ligne n°40 permet l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		2007	2020	Evolution
Nombre de DT captables VP		765	793	4%
Nombre de DT captables TC		66	88	33%
Total		**831**	**881**	
Nombre de communes		**6**		



Aire des Martres-de-Veyre : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		**Favorable**	**Plutôt favorable**	**Défavorable**
VP+TC fer	Temps moyen		**34,33**		
	Coût moyen		**1,90**		
VP+Covoiturage	Temps moyen			**37,47**	
	Coût moyen			**3,37**	
Covoiturage + TC fer	Temps moyen		**34,33**		
	Coût moyen		**1,30**		
VP concurentielle	**Temps moyen**	**27,87**	L'offre TC ferroviaire est l'option la plus concurentielle au trajet individuel en VP. **Le rabattement sur la gare SNCF doit être développé**. La pratique du covoiturage reste le mode le mieux adapté en rabattement sur la gare.		
	Coût moyen	**5,96**			

- La gare SNCF des Martres-de-Veyre est accessible par la départementale D8. Elle est située à proximité de l'axe majeur routier sud de l'agglomération, l'autoroute A75 et de la pénétrante D978.
- Néanmoins, **son accès nécessite la traversée de la commune centre**. La présence à 4 km en amont de la gare de Vic-le-Comte concourt à réduire l'aire d'influence de l'offre ferroviaire. Malgré tout, la **gare SNCF des Martres-de-Veyre constitue une offre performante** pour les automobilistes en rabattement, pratiquant le covoiturage.
- Le projet d'une navette interurbaine, depuis les communes Veyre-Monton et Miefleurs en rabattement sur la gare SNCF, ne paraît pas viable, du fait d'un volume estimé de trafic très faible (une dizaine de voyageurs).

Parc Relais des Martres de Veyre: niveau d'équipement actuel							
	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation*		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée (parkings proche SNCF)	76	66	87%		
		Stationnement Longue Durée (sur voirie)	78	52	67%		
		Total Longue durée	**154**	**118**	77%	**20**	**0**
		Dépose minute	4	2	50%		
	TC	Stationnement (emplacements)	2 par sens			**1**	**0**
	2 roues	Stationnement	6	6	100%	*20*	*14*
Remarques particulières : La capacité et le taux d'occupation de stationnement VP en gare permettra d'absorber le besoin de 20 places supplémentaires d'ici à 2020. En revanche, l'offre 2 roues est insuffisante. Il faut doubler cette offre.							
**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 10h00*							

Le Parc Relais des Martres-de-Veyre			
Vocation	Offre fer + covoiturage		
Rappel PDU	*Renforcement des services ferroviaire + navette en rabattement gare depuis 2 communes (Mirefleurs - Veyre-Monton).*		
Localisation	Gare SNCF		
Rappel PDU	*Gare SNCF*		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	40 voyageurs	20 places dont 1 PMR
	Rappel dimensionnement PDU		*non renseigné*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	88 voyageurs	Offre existante
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*- cadensé 1/4 d'heure*
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT interurbaine **projetée dans le PDU en rabattement en gare SNCF**	Coûts (hors HLP -base 3€/km)		9 000 €
	Recettes (base 10 voy.- tarif unitaire 1,94€)		8 000 €
	Bilan		**-1 000 €**
	Ratio		0,89
Economie réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TC fer	1 624 €
		VP+Covoiturage	1 036 €
		Covoiturage + TC fer	1 864 €

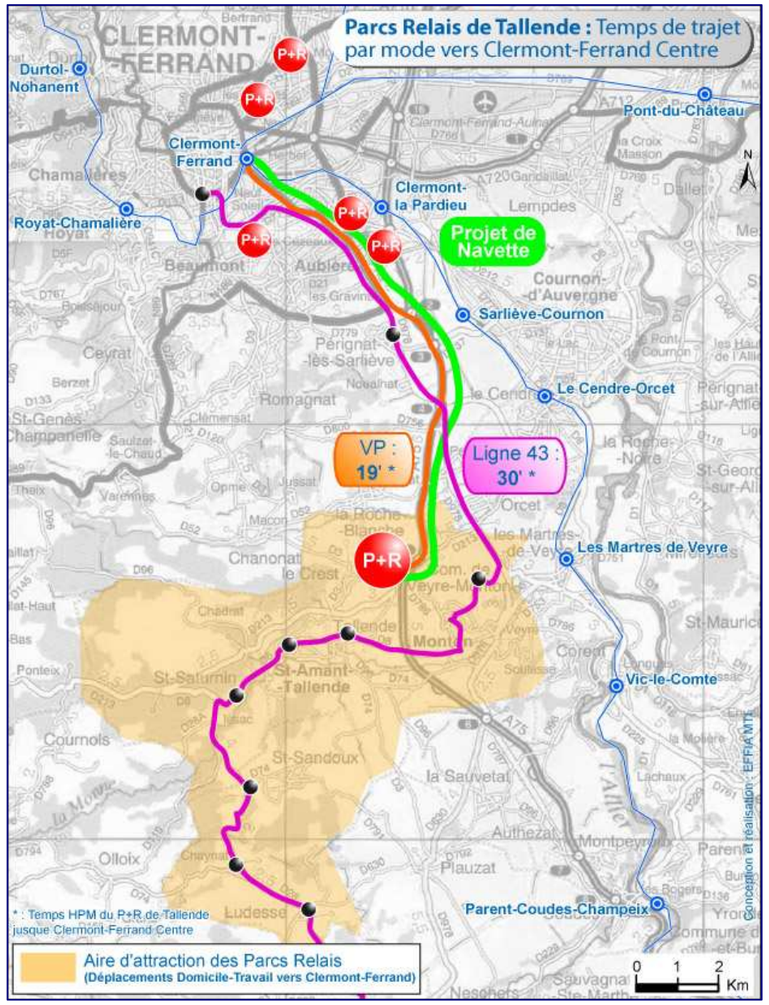
Synthèse - Analyse multicritères - P+R Les Martres-de-Veyre					
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont			Intérêt modéré		
Niveau d'offre Fer- DT-	TC Fer				A niveau
Niveau d'équipement	VP				A niveau
	TC				A niveau
	2 roues		50%		
Marché potentiellement captable (DT) actuel			831		
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Fer			
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + Fer + Modes doux			

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R des Martres-de-Veyre

- **Vocation :** P+R structurant.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et 2 roues sur l'offre ferroviaire. Les équipements sont à niveau.
- **Programmation :** Créer une offre 2 roues supplémentaires (~10 places).

9.4 Parc Relais de St-Saturnin-St-Amand-Tallende :

Pôle de vie	St Saturnin-St-Amant-Tallende			
Localisation	Au sud de l'agglomération Clermontoise connecté à l'autoroute A75 via la D213.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis l'échangeur n°5 -	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	17	19	54
	Autocar	17	30	34
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire				
Urbaine				
Interurbaine	TLJ en JOB	2 A/R	1,6	La ligne n°43 permet 2 A/R en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		2007	2020	Evolution
Nombre de DT captables VP		2100	2111	1%
Nombre de DT captables TC		65	184	183%
Total		**2165**	**2295**	
Nombre de communes		**7**		



Aire de Tallende : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		Favorable	Plutôt favorable	Défavorable
VP+TCI	Temps moyen				50,9
	Coût moyen				3,0
VP+Covoiturage	Temps moyen			34,9	
	Coût moyen			3,4	
Covoiturage + TCI	Temps moyen				50,9
	Coût moyen				2,2
VP concurentielle	**Temps moyen**	**24,86**	L'offre TC interurbain n'est pas adaptée à la demande. **Le covoiturage est la solution la plus performante à ce jour.**		
	Coût moyen	**5,85**			

- Le Parc Relais de St-Saturnin-Tallende vient d'être aménagé. Le covoiturage était pratiqué-bien avant cette réalisation, par certains migrants alternants du secteur. La connexion à l'autoroute A75 constitue une offre performante.

- La desserte d'une ligne interurbaine (ligne n°43) vient compléter l'offre alternative. Il serait judicieux de développer le covoiturage et le rabattement sur l'offre TC existante en proposant une navette directe (via l'A75) vers Clermont-Ferrand afin d'amplifier cette pratique.

Aire de Covoiturage de St-Saturnin-St-Amand-Tallende: niveau d'équipement actuel							
	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation*		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée	64	40	63%	50	30
	TC	Stationnement (emplacements)	1			1	0
	2 roues	Stationnement	*Pas d'équipement*				

Remarques particulières : La capacité et le taux d'occupation de stationnement VP ne permettra pas d'absorber le besoin de 30 places supplémentaires d'ici à 2020. Il faudra mettre en réserve des disponibilités foncière, correspondant à la création d'une trentaine de places. L'offre TCI n'est pas mise en valeur et n'est pas adaptée à la pratique de rabattement sur ce parking. **Une concertation devra être menée avec les utilisateurs.**

**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 16h00*

Le Parc Relais de St-Saturnin-St Amand-Tallende			
Vocation	Offre alternative covoiturage et TC interurbain		
Rappel PDU	*Covoiturage + TC interubain ligne express La Pardieu par A75.*		
Localisation	Echangeur n°5- A75		
Rappel PDU	*Echangeur n°5- A75*		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	100 voyageurs	50 places dont 2 PMR
	Rappel dimensionnement PDU		*de 100 à 150 places*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	184 voyageurs	1 A/R supplémentaire via A75
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*cadensé 1/4 d'heure*
Estimation coût de réalisation augmentation de la capacité en stationnement à l'horizon 2020 (30 places)			**60 000 €**
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT interurbaine (services supplémentaires)	Coûts (hors HLP -base 3€/km)		20 400 €
	Recettes (base tarif unitaire 1,16€)		30 000 €
	Bilan		**9 600 €**
	Ratio		1,47
Economie réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TCI	1 128 €
		VP+Covoiturage	964 €
		Covoiturage + TCI	1 452 €

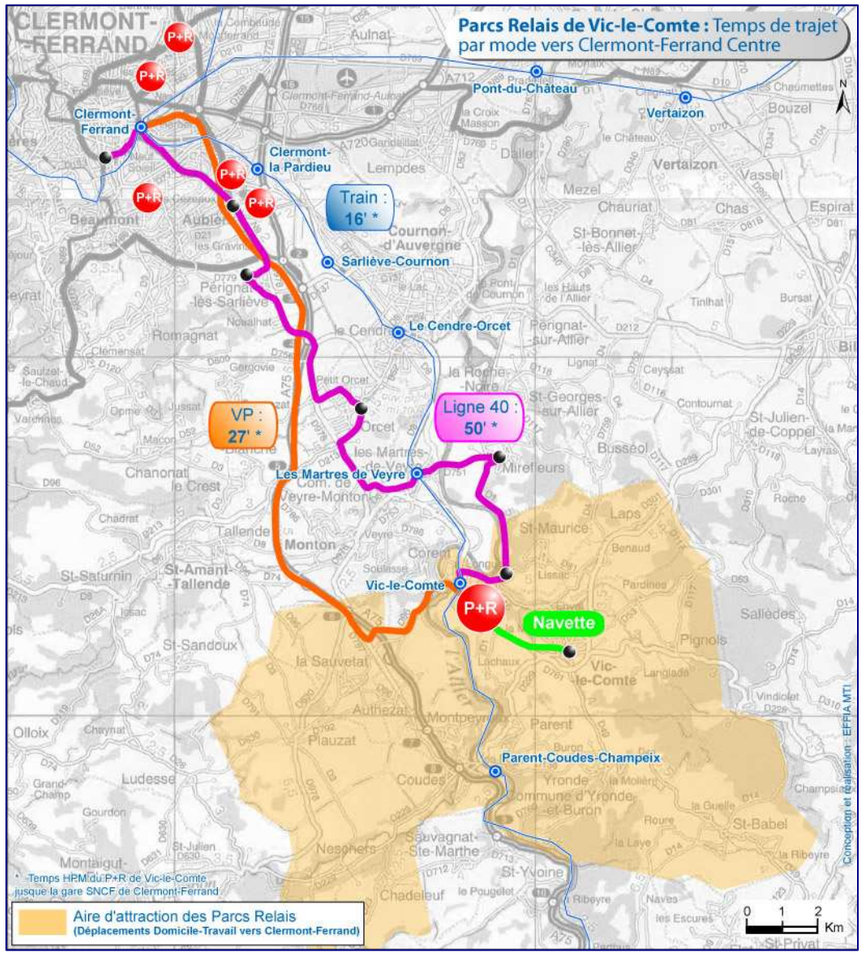
Synthèse - Analyse multicritères - P+R St Saturnin-Tallende		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt modéré
Niveau d'offre TCI - DT Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		2165
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Covoiturage
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + TCI

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Tallende

- **Vocation :** P+R alternatif et complémentaire à Vic-Le-Comte.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage en facilitant l'organisation actuel de cette pratique (site internet, centrale de réservation,…), et inciter au rabattement TCI du P+R à Clermont-Ferrand.
- **Programmation :** Créer une offre TCI Express vers Clermont-Ferrand. La capacité en stationnement est à ce jour à niveau, mais une trentaine de places supplémentaires seront nécessaires à l'horizon 2020.

9.5 Parc Relais de Vic-Le-Comte :

Pôle de vie	Vic-le-Comte			
Localisation	Gare SNCF située au Sud-Est de l'agglomération, desservie par la D225, et à proximité de pénétrantes majeurs que sont l'Autoroute A75 et la D978.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis la Gare de Vic-le-Comte	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	19	23	50
	Autocar	19	55	21
	Train	18	16	68
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	TLJ	25 minutes	0,89	
Urbaine	TLJ + samedi	12A/R		Navette Gare
Interurbaine	TLJ en JOB	2A / 4R	2,89	La ligne n°40 permet l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		2007	2020	Evolution
Nombre de DT captables VP		1512	1567	4%
Nombre de DT captables TC		131	174	33%
Total		**1643**	**1741**	
Nombre de communes		**15**		



Aire de Vic-le-Comte : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		Favorable	Plutôt favorable	Défavorable
VP+TC fer	Temps moyen		40,87		
	Coût moyen		2,94		
VP+Covoiturage	Temps moyen			16,64	
	Coût moyen			4,17	
Covoiturage + TC fer	Temps moyen		40,87		
	Coût moyen		1,78		
VP concurentielle	**Temps moyen**	**32,9**	L'offre TC ferroviaire est l'option la plus concurrentielle au trajet individuel en VP. **Le rabattement sur la gare SNCF doit être développé**. La pratique du covoiturage reste le mode le mieux adapté en rabattement sur la gare.		
	Coût moyen	**6,92**			

- La gare SNCF de Vic-le-Comte est facilement accessible, directement par la départementale D225. En revanche, elle est située à environ 4 km du centre ville, ce qui limite les rabattements en modes doux. Une navette permet un rabattement depuis le centre bourg.
- Cette gare est située à proximité de l'axe majeur routier sud de l'agglomération, l'autoroute A75 et de la pénétrante D978.
- L'offre ferroviaire constitue une offre performante pour les automobilistes en rabattement, pratiquant notamment le covoiturage.
- Le rabattement en vélo doit être encouragé, par la réalisation du projet piste cyclable (schéma 2 R Gd Clermont).

Parc Relais de Vic Le Comte: niveau d'équipement actuel							
	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation*		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée (parking gare)	163	131	80%	40	10
	TC	Stationnement (emplacements)	2 par sens				
	2 roues	Stationnement	12	6	50%	25	12
Remarques particulières : La capacité et le taux d'occupation de stationnement VP en gare ne permettra d'absorber le besoin d'une dizaine de places supplémentaires, d'ici à 2020. Néanmois, les disponiblités foncières sur le site permettront de répondre à ce nouveau besoin. L'offre 2 roues pourrait être doublée.							
**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 11h00*							

Le Parc Relais de Vic-le-Comte			
Vocation	Offre fer + covoiturage		
Rappel PDU	*Renforcement des services ferroviaire*		
Localisation	Gare SNCF		
Rappel PDU	*Gare SNCF*		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	80 voyageurs	40 places
	Rappel dimensionnement PDU		*de 200 places*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	174 voyageurs	Offre existante
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*fer cadensé 1/4 d'heure*
Estimation coût de réalisation augmentation de la capacité en stationnement à l'horizon 2020 (10 places)			**20 000 €**
Economie réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TC fer	1 592 €
		VP+Covoiturage	1 616 €
		Covoiturage + TC fer	1 584 €

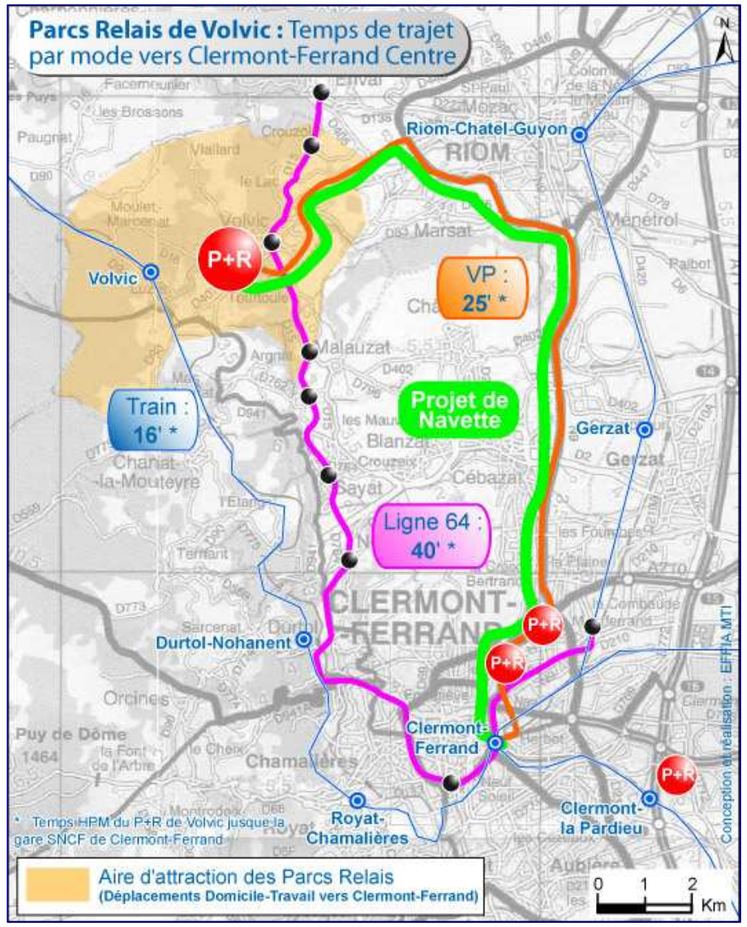
Synthèse - Analyse multicritères - P+R Vic-le-Comte					
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont					Intérêt majeur
Niveau d'offre Fer- DT-	TC Fer				A niveau
Niveau d'équipement	VP				A niveau
	TC				A niveau
	2 roues				A niveau
Marché potentiellement captable (DT) actuel				1643	
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Fer			
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + Fer			

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Vic-le-Comte

- **Vocation :** P+R structurant.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et 2 roues sur l'offre ferroviaire. Les équipements sont à niveau.
- **Programmation :** Créer une offre 2 roues supplémentaires (~10 places) et une dizaine de places supplémentaires VP, d'ici à 2020.

9.6 Parc Relais de Volvic :

Pôle de vie	Volvic			
Localisation	Gare SNCF très difficle d'accès depuis le centre ville de Volvic (à 4km), et à 1 km de la D941, pénétrante vers Clermont-Ferrand.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis la Gare de Volvic	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	17	20	51
	Autocar	17	40	26
	Train	68	22	185
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	TLJ		2,52	Offre faible aux HP pour les DT
Urbaine				
Interurbaine	TLJ en JOB	3A / 2R	2,44	La ligne n°64 permet l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		2007	2020	Evolution
Nombre de DT captables VP		517	536	4%
Nombre de DT captables TC		45	60	33%
Total		**562**	**596**	
Nombre de communes		**1**		



Aire de Volvic : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		Favorable	Plutôt favorable	Défavorable
VP+TC fer	Temps moyen				42,00
	Coût moyen				3,53
VP+Covoiturage	Temps moyen			35,00	
	Coût moyen			2,88	
Covoiturage + TC fer	Temps moyen				42,00
	Coût moyen				2,96
VP concurentielle	**Temps moyen**	**25**	L'offre ferroviaire n'est pas adaptée aux déplacements des Domicile-Travail (offre tarifaire). De plus, le rabattement en modes doux, depuis la commune centre, est impossible. La pratique du covoiturage reste le mode le mieux adapté depuis la commune centre.		
	Coût moyen	**5,3**			

- La gare SNCF est peu attractive, car au-delà d'une offre faible, sa situation excentrée ne favorise, ni les rabattements depuis Volvic Centre, ni ceux en provenance des communes situées en amont.
- La présence d'un réseau routier relativement dense sur le secteur (D941) menant à la fois à Clermont, mais également à Riom, garantissent des temps de trajets performants. De plus, la proximité depuis le centre ville de Volvic, d'une offre ferroviaire consistante sur Riom, accentue ce phénomène.
- Le développement du covoiturage depuis le centre de Volvic semble la solution la mieux adaptée. La spécificité de ce Parc Relais sera de favoriser les rabattements en modes doux (MAP, 2 roues), depuis la commune de Volvic, pour un trajet vers Clermont, en covoiturage ou en TC interurbain.

Parc Relais de Volvic : niveau d'équipement actuel							
	Mode	Fonction	Capacité potentielle	Taux		Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
				Valeur	en %		
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée	100	0	0%	20	0
	TC	Stationnement (emplacements)	6 (services scolaires)			1	1
	2 roues	Stationnement	*Pas d'équipement*				
Remarques particulières : L'espace foncier pressenti (Rte de Marsat) pemettrait de réponde aux besoins en stationnement. Une offre TCI express, vers clermont, pourrait également être aménagée . 6 postes à quais, réservés aux services scolaires, se situent à proximité du site (avenue de la Liberté). Des emplacements de stationnement VP sur voirie (en épi), permettrait de répondre, dans l'immédiat, aux besoins d'un P+R.							
**Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 12h00*							

Le Parc Relais de Volvic			
Vocation	Offre alternative covoiturage et TC interurbain		
Rappel PDU	*Navette entre Riom et Volvic (extension TCU de Riom) - Ligne Express Volvic - Les Pistes*		
Localisation	Centre ville de Volvic		
Rappel PDU	Centre ville de Volvic		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	30 voyageurs	20 places
	Rappel dimensionnement PDU		*de 50 à 100 places*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	60 voyageurs	1 A/R jour
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*cadensé 1/4 d'heure*
Estimation coût de réalisation et de fonctionnement du Parc Relais (hors marketing)	Réalisation		**40 000 €**
	Fonctionnement		**10 000 €**
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT interurbaine (services supplémentaires)	Coûts (hors HLP -base 3€/km)		20 000 €
	Recettes (base tarif unitaire 2,44€)		58 000 €
	Bilan		**38 000 €**
	Ratio		2,90
Economie ou perte réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TCI	708 €
		VP+Covoiturage	968 €
		Covoiturage + TCI	936 €

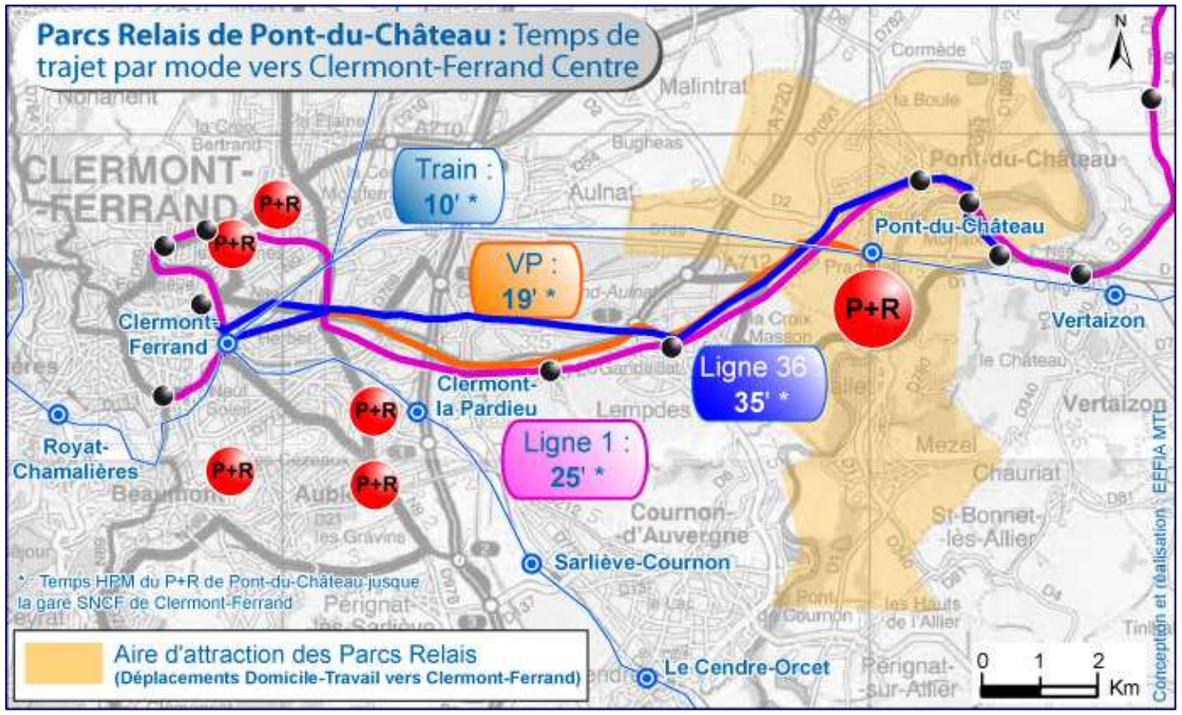
Synthèse - Analyse multicritères - P+R Volvic		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		**intérêt modéré**
Niveau d'offre TCI - DT Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	0% réalisé
	TC	0% réalisé
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		562
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + TCI + Modes doux

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Volvic

- **Vocation :** P+R alternatif et complémentaire à Riom.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et l'utilisation de l'offre TCI par la création d'une tarification combinée. Le parking serait seulement accessible à cette pratique. Favoriser également le rabattement des modes doux, depuis le centre ville (pistes cyclable).
- **Programmation :** Réalisation d'un parking de 20 places de stationnement (dont 1 place PMR), d'une offre 2 roues (~10 places), et d'1 service A/R interurbain direct vers Clermont-Ferrand.

9.7 Parc Relais de Pont-du-Château :

Pôle de vie	Pont-du-Château			
Localisation	Gare SNCF excentrée du centre de la commune et difficilement accessible en modes doux- Accessibilité aisée depuis le sud via la D81.			
Accés à Clermont-Ferrand depuis la Gare de Pont du Château et Centre ville	Mode d'accès	Distance	Temps	Vitesse moy.
	VP	14	20	42
	Autocar	14	25	34
	Autobus	14	20	42
	Train	14	8	105
Offre TC pour les DT vers Clermont-Ferrand				
Type d'offre	Périodicité	Fréq. HP	Prix/ 1 trajet	*Remarques*
Ferroviaire	TLJ	15 mn	2,52	Offre calée DT
Urbaine	TLJ en JOB	21mn	0,88	Offre calée DT
Interurbaine	TLJ en JOB	12 A/R	0,88	7/9 lignes (n°1,2,6,18, 23,25,26) permettent l'aller et le retour en JOB pour les DT.
Estimation du marché DT potentiellement captable tous modes motorisés				
Projection		2007	2020	Evolution
Nombre de DT captables VP		157	161	3%
Nombre de DT captables TC		12	18	50%
Total		**169**	**179**	
Nombre de communes		**3**		



Aire de Pont-du-Château : évaluation des chaînes modales en correspondance					
Type de chaîne modale	Evaluation (pour 1 trajet)		Favorable	Plutôt favorable	Défavorable
VP+TC fer	Temps moyen		27,50		
	Coût moyen		1,68		
VP+Covoiturage	Temps moyen			28,10	
	Coût moyen			2,58	
Covoiturage + TC fer	Temps moyen		27,50		
	Coût moyen		1,17		
VP concurentielle	**Temps moyen**	**17,7**	L'offre TC ferroviaire est l'option la plus concurrentielle au trajet individuel en VP. **Le rabattement sur la gare SNCF doit être développé.** La pratique du covoiturage reste le mode le mieux adapté en rabattement sur la gare.		
	Coût moyen	**4,6**			

- La commune de Pont-du-Château est desservie par une offre TC (ferroviaire, urbaine et interurbaine) consistante.
- La gare SNCF est facilement accessible, par le réseau routier, depuis le sud (communes de Mezel et Dallet) et le nord de la commune.
- Le rabattement en mode doux est plus difficile.
- L'offre urbaine complète l'offre ferroviaire, en desservant le centre ville et le quartier de Mortraix. Cette offre urbaine permet de se rabattre rapidement sur Clermont-Ferrand en 20 minutes. Elle est complémentaire à l'offre en gare.
- Il serait donc judicieux d'inciter le rabattement VP, en provenance du sud, sur la gare SNCF (afin de dissuader le transit en ville), et les rabattements en VP, en provenance du nord, sur un des points de desserte de la ligne urbaine n°36, servant ainsi, de **2ème Parc Relais**.
- De plus, l'ensemble des arrêts urbains, desservant la commune, devront être accessibles aux rabattements 2 roues et piétons.

Parc Relais de Pont du Château (halte SNCF): niveau d'équipement							
	Mode	Fonction	Capacité potentielle	Taux d'occupation* Valeur	en %	Estimé à l'horizon	Reste à réaliser
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée	60	30	50%	10	0
	TC	Stationnement (emplacements)					
	2 roues	Stationnement	12	2	17%		
Remarques particulières : L'offre en stationnement est suffisante. Il conviendra de matérialiser les places au sol. L'offre 2 roues est à niveau.							
Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 08h45							

Parc Relais de Pont du Château (Arrêt TU "Croix Blanche): niveau d'équipement							
	Mode	Fonction	Capacité	Taux d'occupation* Valeur	en %	Estimation à l'horizon 2020	Reste à réaliser
Equipements	VP	Stationnement Longue Durée	14	10	71%	10	10
	TC	Stationnement (emplacements)	2				
	2 roues	Stationnement	*Pas d'équipement*			10	10
Remarques particulières : Le site correspondant à l'arrêt bus "Croix Blanche" semble le plus approprié pour insérer une offre P+R. L'offre existante pourrait être réservées aux rabattements sur l'offre TCU. L'accessibilité piétonne et 2 roues semblent relativement aisée, depuis les quartiers limitrophes.							
*Relevé terrain effectué le mardi 4 décembre 2007 à 10h00							

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Pont-du-Château (Halte SNCF)		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre Fer - DT Express	TC Fer	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	A niveau
Marché potentiellement captable (DT) actuel	169	
Degré vision commune institutionnelle	Vision commune 100% - VP/Fer	
Conseil EFFIA-MTI	Covoiturage/VP + Fer	

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Pont-du-Château "Croix Blanche"		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont	***Non défini***	
Niveau d'offre TCU - DT	TCU	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel	***Marché potentiel commun à la halte SNCF***	
Degré vision commune institutionnelle	***Non défini***	
Conseil EFFIA-MTI	Modes doux+TCU + Covoiturage/VP	

Le Parc Relais de Pont-du-Château Gare + Centre ville (2ème P+R)			
Vocation	Offre TC fer + TCU + covoiturage		
Rappel PDU	*Service de rabattement urbain sur la gare + Service express TCU.*		
Localisation	Gare SNCF + arrêt urbain ligne 36 en centre ville.		
Rappel PDU	Gare SNCF		
Evaluation du stationnement d'ici à 2020	Volume DT covoiturage (part 5%)	10 voyageurs	10 places sur le 2ème Parc Relais
	Rappel dimensionnement PDU		*150 places en gare*
Evaluation de l'offre TC d'ici à 2020	Volume DT TC (part TC - 8% PDU)	18 voyageurs	Offre TCU existante suffisante
	Rappel objectif PDU de 4 à 8%		*fer cadensé 1/4 d'heure + navette de rabattement*
Estimation coût de réalisation et de fonctionnement du Parc Relais (hors marketing)	Réalisation		**20 000 €**
	Fonctionnement		**10 000 €**
Estimation du bilan économique du fonctionnement de la navette DT urbaine **projetée dans le PDU en rabattement en gare SNCF**	Coûts (hors HLP -base 3€/km-itinéraire 5km)		6 000 €
	Recettes (base tarif unitaire 0,88€)		6 000 €
	Bilan		**0 €**
	Ratio		1,00
Economie ou perte réalisée annuellement par le voyageur par rapport au déplacement individuel en VP		VP+TC fer	1 168 €
		VP+Covoiturage	808 €
		Covoiturage + TC fer	1 372 €

Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Pont-du-Château (Halte SNCF)

- **Vocation :** P+R structurant.
- **Actions :** Favoriser le rabattement en covoiturage et 2 roues sur l'offre ferroviaire. Les équipements sont à niveau.
- **Programmation :** néant.

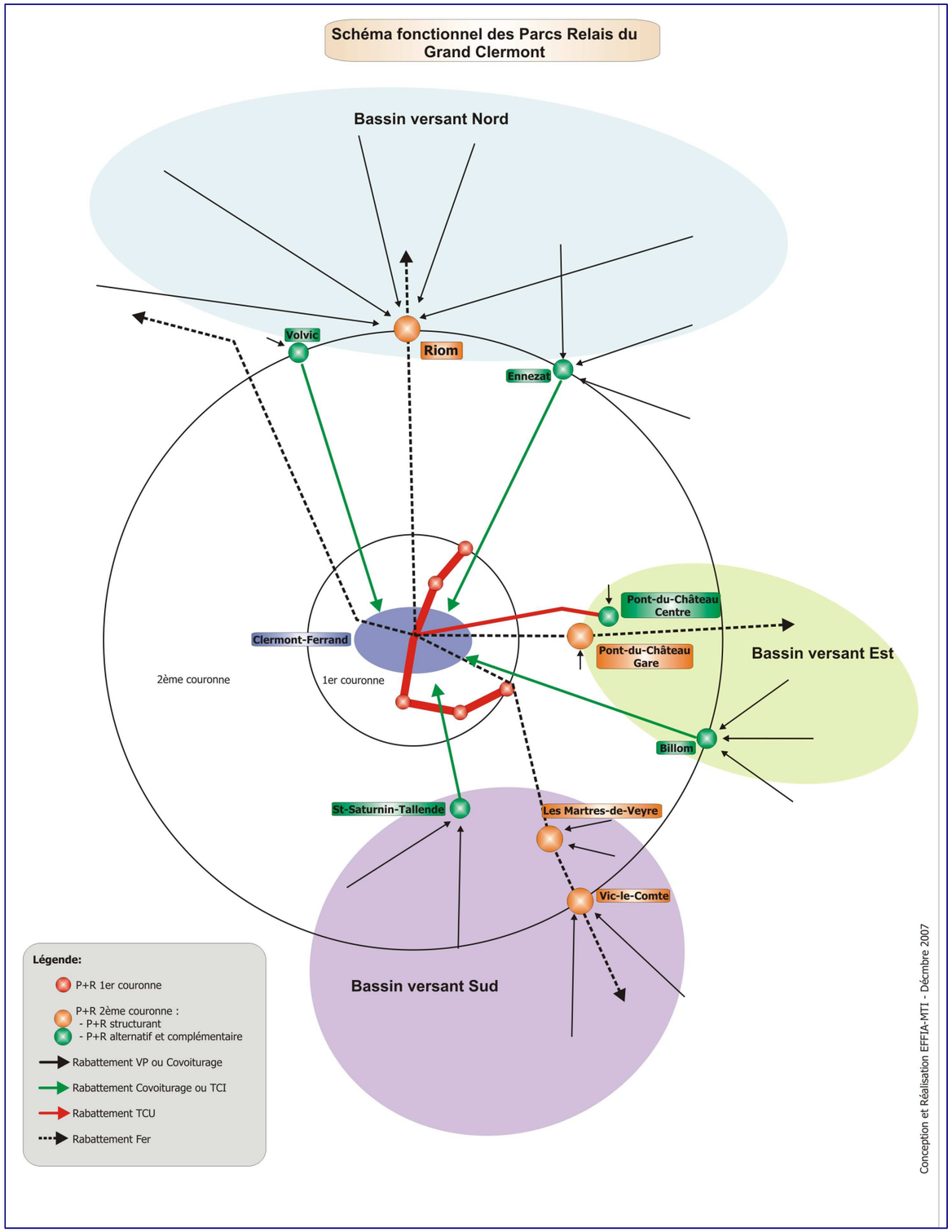
Propositions de mesures à mettre en œuvre sur le P+R de Pont-du-Château (Croix Blanche)

- **Vocation :** P+R alternatif et complémentaire au P+R de la halte SNCF.
- **Actions :** Favoriser le rabattement des piétons et 2 roues et organiser un rabattement en covoiturage (ou dépose/ reprise minute) sur le site.
- **Programmation :** Mise en place de cheminements 2 roues et piétons menant au point d'arrêt – Création d'un stationnement 2 roues – Réglementation du parking existant destiné à favoriser la connexion au TCU.

10 SYNTHESE GLOBALE :

Le fonctionnement global des P+R du Grand Clermont

- 2 échelles de localisation des Parcs Relais :
  - o les 5 P+R de 1er couronne, connectés au réseau TCU ;
  - o les 9 P+R de 2ème couronne, connectés au réseau ferroviaire et interurbain.
- 4 Parc Relais structurants, pôles d'échanges majeurs reliés à Clermont-Ferrand par une offre ferroviaire, à haut niveau de services.
- 5 Parc Relais alternatifs et complémentaires aux P+R structurants, permettant un rabattement sur Clermont-Ferrand, via les réseaux TC interurbains, et l'offre de covoiturage.



Synthèse - Analyse multicritères - P+R Billom		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre TCI- DT-Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	0% réalisé
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		1571
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage + TCI + Modes doux

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Ennezat		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre TCI- DT-Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		706
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage + TCI + Modes doux

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Volvic		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		intérêt modéré
Niveau d'offre TCI - DT Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	0% réalisé
	TC	0% réalisé
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		562
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/TCI
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + TCI + Modes doux

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Pont-du-Château "Croix Blanche"		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		*Non défini*
Niveau d'offre TCU - DT	TCU	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		*Marché potentiel commun à la halte SNCF*
Degré vision commune institutionnelle		*Non défini*
Conseil EFFIA-MTI		Modes doux+TCU + Covoiturage/VP

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Les Martres-de-Veyre		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt modéré
Niveau d'offre Fer- DT-	TC Fer	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	50%
Marché potentiellement captable (DT) actuel		831
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Fer
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + Fer + Modes doux

Synthèse - Analyse multicritères - P+R St Saturnin-Tallende		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt modéré
Niveau d'offre TCI - DT Express	TCI	0% réalisé
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	0% réalisé
Marché potentiellement captable (DT) actuel		2165
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Covoiturage
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + TCI

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Vic-le-Comte		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre Fer- DT-	TC Fer	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	A niveau
Marché potentiellement captable (DT) actuel		1643
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Fer
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + Fer

Synthèse - Analyse multicritères - P+R Pont-du-Château (Halte SNCF)		
Degré enjeux territoriaux Grand Clermont		Intérêt majeur
Niveau d'offre Fer - DT Express	TC Fer	A niveau
Niveau d'équipement	VP	A niveau
	TC	A niveau
	2 roues	A niveau
Marché potentiellement captable (DT) actuel		169
Degré vision commune institutionnelle		Vision commune 100% - VP/Fer
Conseil EFFIA-MTI		Covoiturage/VP + Fer

Proposition de phasage des actions à réaliser			
Échéances	**Actions à court terme**	**Actions à moyen et long terme (2020)**	
Actions	Réalisation intégrale de la programmation pour les P+R qui ne bénéficient, actuellement, d'aucun équipement et offre de transport, permettant de pratiquer l'intermodalité.	Mettre à niveau les équipements et l'offre de transport par rapport à la demande :	
Actions transversales	La politique des Parc Relais devra s'accompagner de mesures transversales concernant : une politique du stationnement globale et cohérente à l'échelle du Grand Clermont, une politique tarifaire combinée favorisant l'intermodalité, une concertation entre les acteurs concernés et les utilisateurs (associations d'usages), une politique marketing multimodale cohérente, une identification et une lisibilité des points d'accès depuis le réseau routier, une politique de services connexes sur le réseau ferroviaire, urbain et interurbain,.....		
P+R	**Billom**	Capacité du Stationnement VP	Vic-le-Comte et Tallende
	Ennezat	Capacité du Stationnement 2 roues	Les Martres-de-Veyre
	Volvic	Consitance de l'offre TCI express du P+R à Clermont	Tallende
	Pont-du-Château centre ville ("Croix Blanche")	*Eventuellement, une remise à niveau de l'offre et des équipements sur Pont-du-Château (halte SNCF)*	

<u>Propositions des actions à prioriser :</u>

- Les P+R, qui ne disposent pas actuellement d'équipement et d'offre de transport, doivent être réalisés en priorité : Billom, Ennezat, Volvic et Pont-du-Château-Croix Blanche.

- Ces 4 P+R, alternatifs et complémentaires, **représentent 40% du marché potentiellement captable** des 8 P+R de 2ème couronne.

11 LES LEVIERS POSSIBLES POUR UNE POLITIQUE EFFICACE DES P+R :

- **Une politique globale et cohérente de stationnement :**

  - Le stationnement gratuit illimité dans le secteur central doit être supprimé dans l'aire d'attractivité des pôles majeurs du réseau en transport en commun. Il existe des leviers possibles: modifier la réglementation (tarification, zone bleue…), restructurer l'offre… ;
  - Bien maîtriser l'environnement du stationnement des parcs relais: favoriser le stationnement résidentiel ou de courte durée ;
  - Rechercher une meilleure articulation et une cohérence dans la politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération.

- **Une politique de dissuasion envers la voiture particulière (déplacement individuel) :**

  - Agir sur la circulation (rendre l'accès au centre plus difficile, plan de circulation, réduction de voirie) ;
  - Dissuader la circulation de transit ;
  - Encourager le covoiturage par des mesures incitatives (tarifs combinés, accessibilité préalablement réservée aux P+R,…).

- **Une politique pour promouvoir les TC et les circulations douces :**

  - Réduire l'espace alloué à l'automobile : instauration de couloirs de bus protégés, rééquilibrage de l'espace public en faveur des cyclistes et des piétons… ;
  - Associer au maximum le projet de tramway aux parcs relais.

- **Proposer sur les parcs relais une commodité d'usage et des services attractifs :**

  - Sécurisation du site (gardiennage, …) ;
  - Information intermodale/signalétique performante ;
  - Tarification et réglementation favorisant l'utilisation du parc relais au détriment des zones de stationnement situées à proximité ;
  - Réduction de l'effet de la rupture de charge ;
  - Rechercher un aménagement de qualité.

- **Offrir une offre en TC compétitive sur les parcs relais :**

  - Des fréquences élevées, des horaires adaptés…
  - Des temps de parcours avantageux.

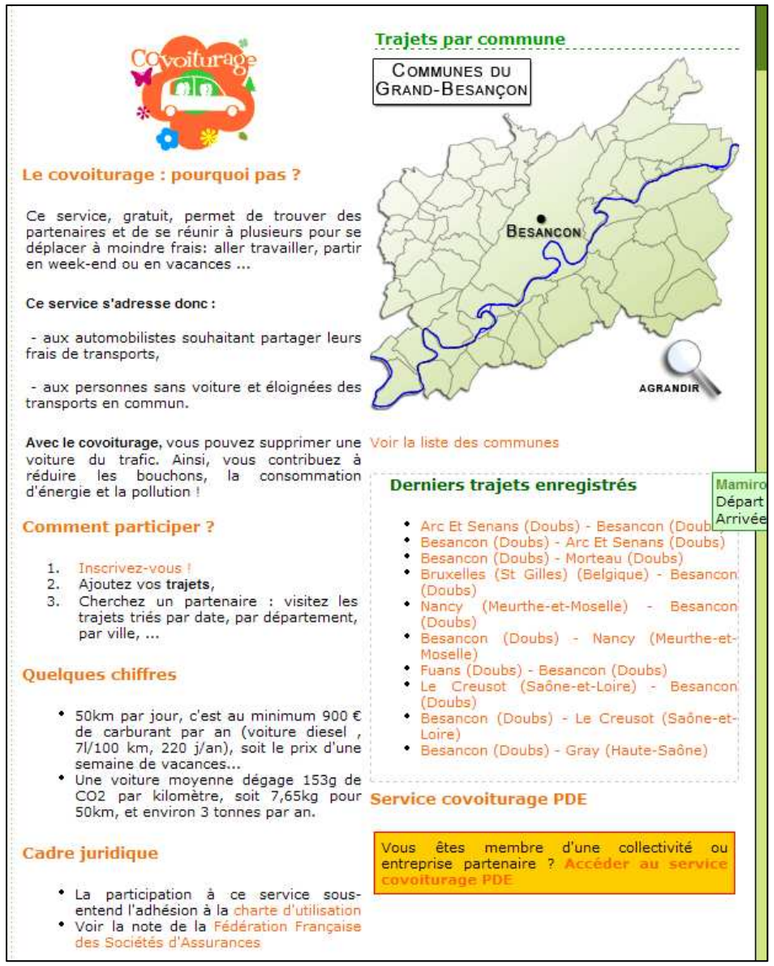
- **Des mesures incitatives :**

  - Associer les entreprises et les grandes administrations, entreprendre des actions de sensibilisation….

12 UN EXEMPLE D'INCITATION D'UNE COLLECTIVITE A LA PRATIQUE DU COVOITURAGE :

Le Portail du Grand Besançon encourage les déplacements en covoiturage :

- logo identifiant ;
- avantages économiques et environnemental ;
- mise en relation des internautes.



Covoiturage

Le covoiturage : pourquoi pas ?

Ce service, gratuit, permet de trouver des partenaires et de se réunir à plusieurs pour se déplacer à moindre frais: aller travailler, partir en week-end ou en vacances ...

Ce service s'adresse donc :

- aux automobilistes souhaitant partager leurs frais de transports,

- aux personnes sans voiture et éloignées des transports en commun.

Avec le covoiturage, vous pouvez supprimer une voiture du trafic. Ainsi, vous contribuez à réduire les bouchons, la consommation d'énergie et la pollution !

Comment participer ?

1. Inscrivez-vous !
2. Ajoutez vos **trajets**,
3. Cherchez un partenaire : visitez les trajets triés par date, par département, par ville, ...

Quelques chiffres

- 50km par jour, c'est au minimum 900 € de carburant par an (voiture diesel , 7l/100 km, 220 j/an), soit le prix d'une semaine de vacances...
- Une voiture moyenne dégage 153g de CO2 par kilomètre, soit 7,65kg pour 50km, et environ 3 tonnes par an.

Cadre juridique

- La participation à ce service sous-entend l'adhésion à la charte d'utilisation
- Voir la note de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances

Trajets par commune

COMMUNES DU GRAND-BESANÇON

BESANCON

AGRANDIR

Voir la liste des communes

Derniers trajets enregistrés

- Arc Et Senans (Doubs) - Besancon (Doubs)
- Besancon (Doubs) - Arc Et Senans (Doubs)
- Besancon (Doubs) - Morteau (Doubs)
- Bruxelles (St Gilles) (Belgique) - Besancon (Doubs)
- Nancy (Meurthe-et-Moselle) - Besancon (Doubs)
- Besancon (Doubs) - Nancy (Meurthe-et-Moselle)
- Fuans (Doubs) - Besancon (Doubs)
- Le Creusot (Saône-et-Loire) - Besancon (Doubs)
- Besancon (Doubs) - Le Creusot (Saône-et-Loire)
- Besancon (Doubs) - Gray (Haute-Saône)

Service covoiturage PDE

Vous êtes membre d'une collectivité ou entreprise partenaire ? Accéder au service covoiturage PDE

Besançon.fr

Le portail officiel du Grand Besançon

Plan du site | Contacts | Accessibilité | Forums | R.S.S.

Vie des 59 communes | Vie pratique | Loisirs et Culture | Tourisme | Développement

Accueil covoiturage

Espace membre

S'identifier
S'inscrire

Trajets

Recherche
Réguliers à Besançon
Par date à Besançon
Dans le Grand-Besançon
Dans le Doubs
En Franche-Comté

Evénements

A Besançon
Dans le Doubs
En Franche-Comté
Ce mois-ci en France et en Europe
Tous les événements
Proposez votre événement

Lieux publics

Grand Besançon
Doubs

Pratique

Partage des frais
Nos conseils
Avantages du covoiturage
Flux RSS

Règlementation

Charte d'utilisation
Assurance

COVOITURAGE : BESANCON (25000 - DOUBS)

Revenir à la liste des villes du Grand Besançon

1310 trajets de covoiturage au départ ou en arrivée de **Besancon** (**Doubs**).

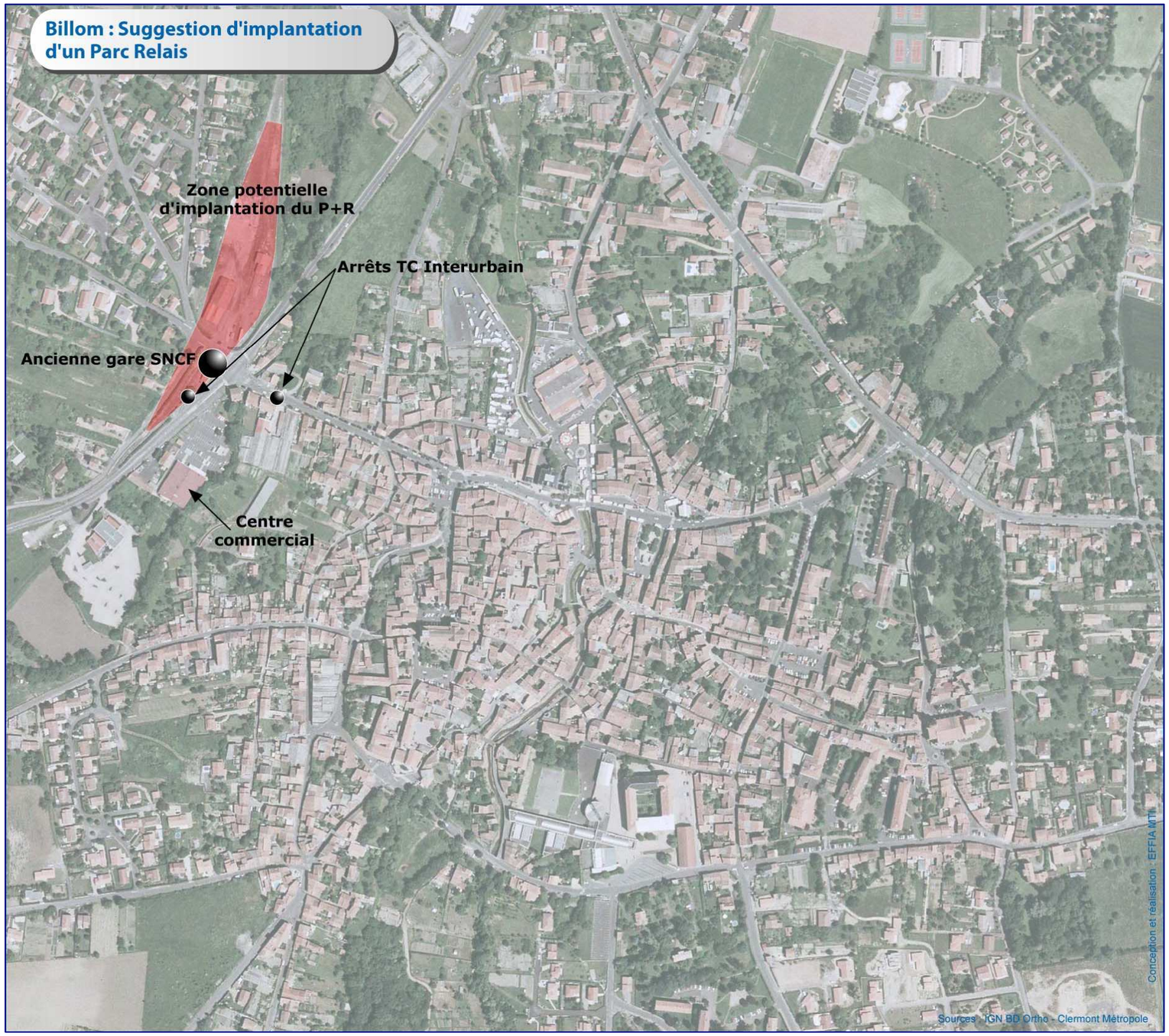
Départ ▲▼	Arrivée ▲▼	Rôle du membre	Fréquence date ▲▼
Nice (6 - Alpes-Maritimes)	Besancon (25 - Doubs)	Cond ou Pass	07/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Grenoble (38 - Isère)	Cond ou Pass	07/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Paris (75 - Paris)	Passager	07/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Paris (75 - Paris)	Conducteur	07/12/07
Sochaux (25 - Doubs)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	08/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Sochaux (25 - Doubs)	Passager	08/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Lyon (69 - Rhône)	Passager	08/12/07
Paris (75 - Paris)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	09/12/07
Paris (75 - Paris)	Besancon (25 - Doubs)	Conducteur	09/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	10/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Nancy (54 - Meurthe-et-Moselle)	Cond ou Pass	10/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Lille (59 - Nord)	Passager	13/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Lille (59 - Nord)	Passager	13/12/07
Maastricht (Pays-Bas)	Besancon (25 - Doubs)	Conducteur	14/12/07
Nancy (54 - Meurthe-et-Moselle)	Besancon (25 - Doubs)	Cond ou Pass	14/12/07
Bordeaux (33 - Gironde)	Besancon (25 - Doubs)	Conducteur	15/12/07
Lille (59 - Nord)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	15/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Liège (Belgique)	Passager	15/12/07
Lille (59 - Nord)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	16/12/07
Lille (59 - Nord)	Besancon (25 - Doubs)	Conducteur	16/12/07
Bordeaux (33 - Gironde)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	16/12/07
Bordeaux (33 - Gironde)	Besancon (25 - Doubs)	Cond ou Pass	17/12/07
Nice (6 - Alpes-Maritimes)	Besancon (25 - Doubs)	Cond ou Pass	19/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Dijon (21 - Côte-d'Or)	Passager	19/12/07
Paris (75 - Paris)	Besancon (25 - Doubs)	Conducteur	20/12/07
Epinal (88 - Vosges)	Besancon (25 - Doubs)	Passager	20/12/07
Besancon (25 - Doubs)	Epinal (88 - Vosges)	Passager	20/12/07

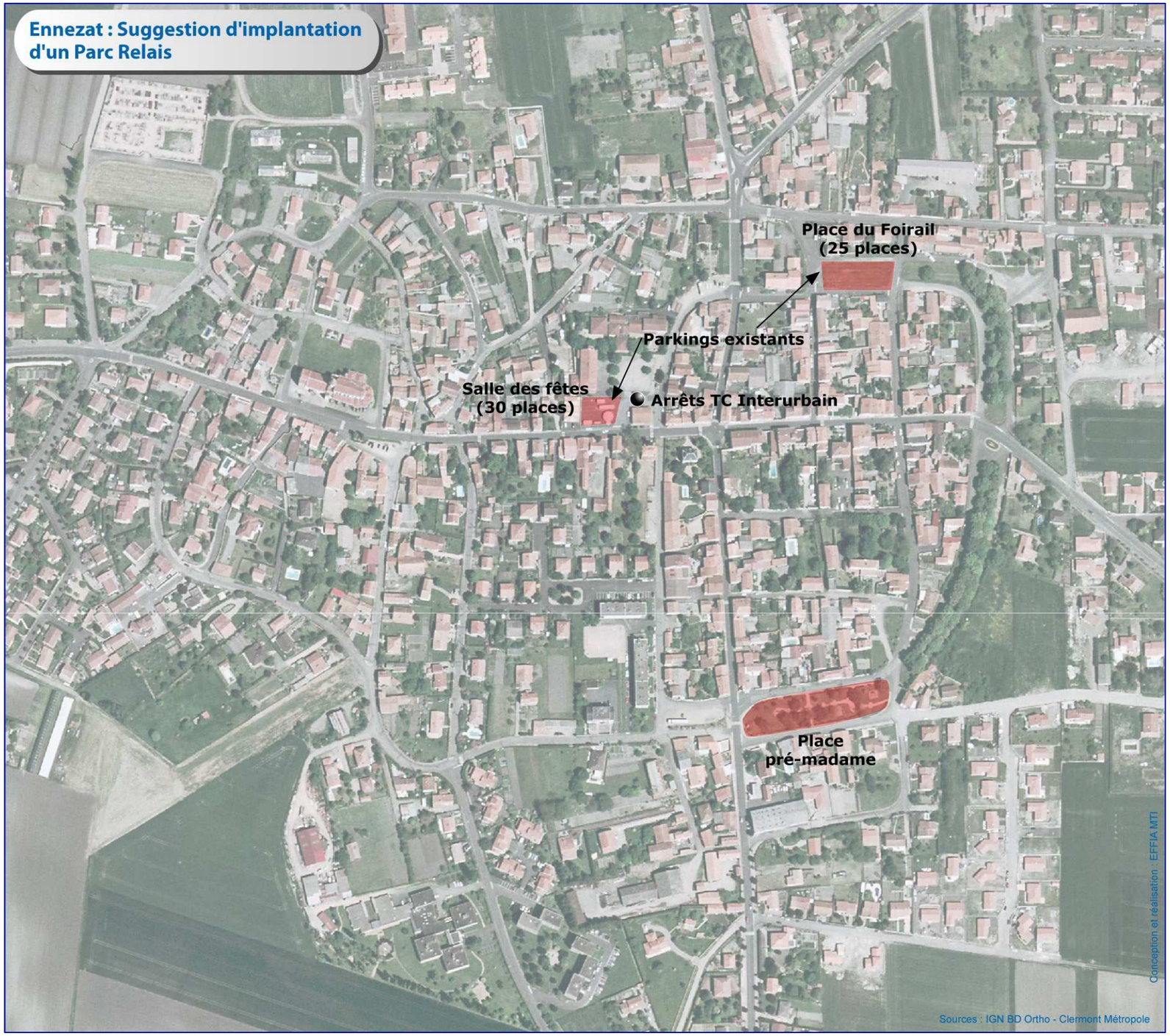
Malgré cette incitation, il n'y a pas de mise en relation avec le réseau de Transport en commun et les Parc Relais de l'agglomération :

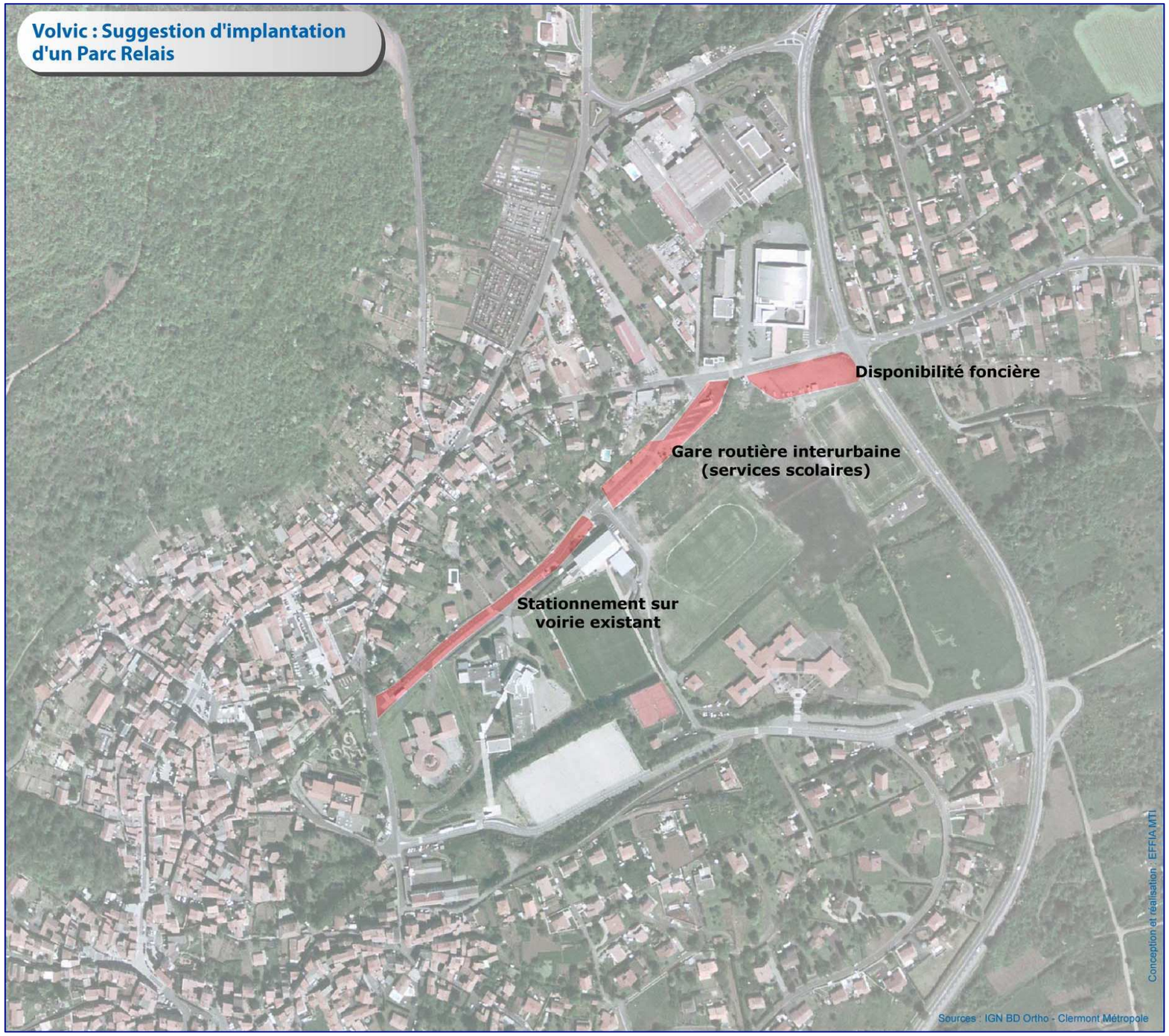
- Le portail est un simple site d'annonce de covoiturage ;
- Il n'existe aucun lien de connexion avec une logique de déplacements à l'échelle de l'agglomération ;
- Les Parc Relais existants sur les pôles d'échanges du réseau TC ne sont pas évoqués.
- Les annonces concernant les déplacements quotidiens, à l'échelle du Grand Clermont, sont faibles.
- La cible est essentiellement des déplacements occasionnels, à l'échelle régionale et nationale.

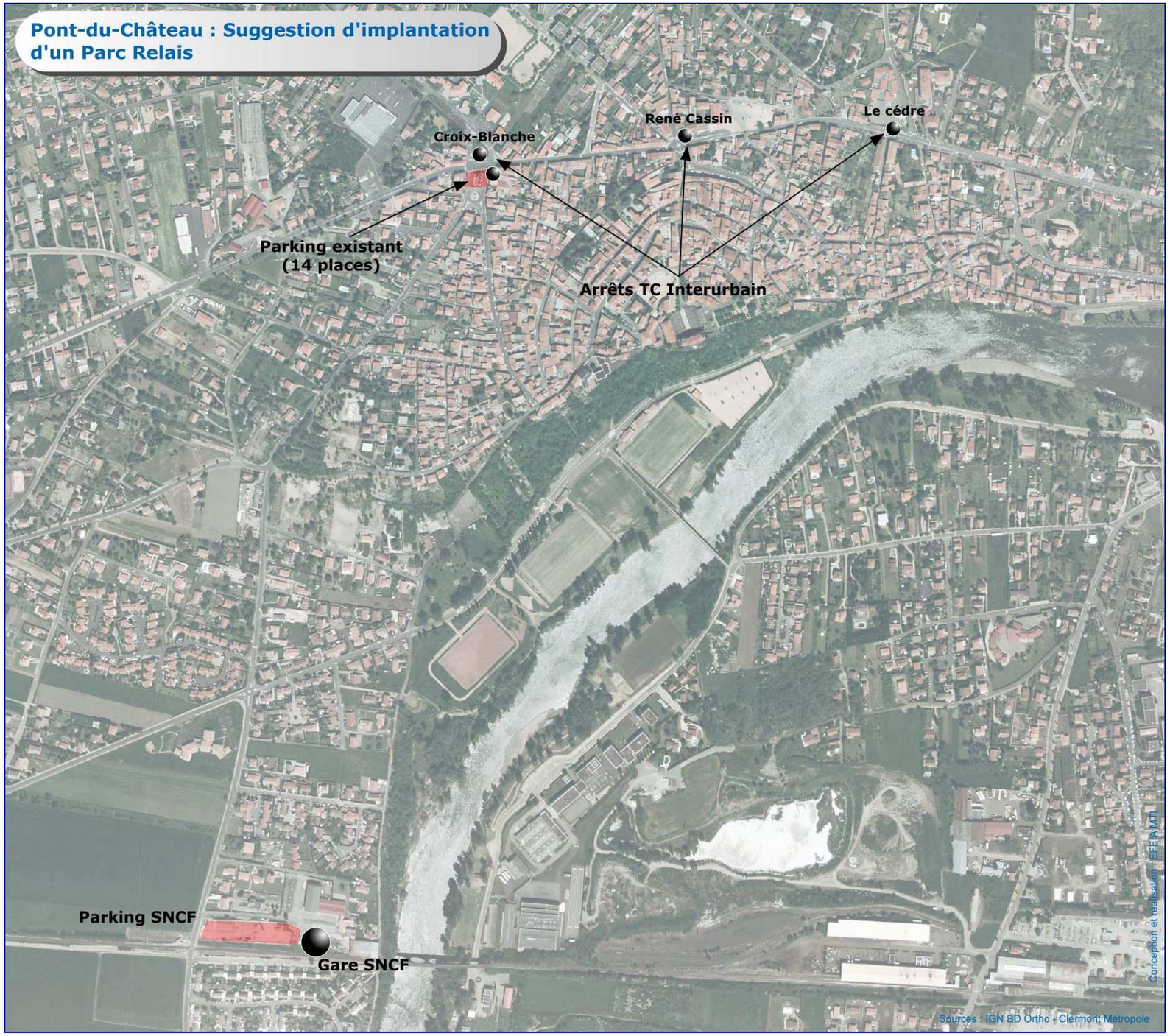
	Agglomération		PTU		Tramway	P+R 1er couronne
	Communes	Habitants	Communes	Habitants		
Grand Besançon	59	175 000	57	170 000	non	2
Grand Clermont	**106**	**380 000**	**22**	**280 000**	**1 ligne**	**5**

13 SUGGESTIONS D'IMPLANTATION DES 4 PARCS RELAIS A REALISER :




Ennezat : Suggestion d'implantation d'un Parc Relais
Place du Foirail (25 places)
Parkings existants
Salle des fêtes (30 places)
Arrêts TC Interurbain
Place pré-madame
Conception et réalisation : EFFIA MTI
Sources : IGN BD Ortho - Clermont Métropole


Volvic : Suggestion d'implantation d'un Parc Relais
Disponibilité foncière
Gare routière interurbaine (services scolaires)
Stationnement sur voirie existant
Conception et réalisation : EFFIA MTI
Sources : IGN BD Ortho - Clermont Métropole


Pont-du-Château : Suggestion d'implantation d'un Parc Relais
Croix-Blanche
René Cassin
Le cédre
Parking existant (14 places)
Arrêts TC Interurbain
Parking SNCF
Gare SNCF
Sources : IGN BD Ortho - Clermont Métropole
Conception et réalisation : EFFIA MTI

14 ANNEXE :

14.1 Extrait du SCOT (Diagnostic-septembre 2007)

- **Billom :** Situé dans un territoire de faible densité, **« Billom** reste une commune très recherchée pour son cadre de vie très agréable. L'accueil de population à Billom doit permettre de réguler la pression urbaine sur les autres communes. Par ailleurs, il est important de poursuivre la politique de mise en valeur du patrimoine ancien ,et de renforcer sa « visibilité », par un traitement qualitatif des espaces publics de l'artère principale et de ses abords ».

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune de Billom appartient à la **Communauté de Communes Billom Saint-Dier**.
    - Cette EPCI comprend 16 communes et 10 098 habitants (données INSEE RG99) dont 42% résident à Billom.
    - Sa densité de population est de 48 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,96%.
    - L'âge médian de la population est 40 ans (50% de la population à moins de 40 ans).
    - 40% de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **Vic le Comte :** La bipolarité de Vic le Comte avec Longues fragilise son développement urbain. La municipalité souhaite limiter l'urbanisation entre les deux polarités. Par ailleurs, il y a lieu de poursuivre une politique de valorisation du patrimoine ancien et de veiller à une plus grande qualité architecturale des constructions nouvelles dans les secteurs en cours d'urbanisation.

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune de Vic le Comte appartient à la **Communauté de Communes Allier Comté Communauté.**
    - Cette EPCI comprend 7 communes et 6 754habitants (données INSEE RG99) dont 65 % résident à Vic le Comte.
    - Sa densité de population est de 71 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,67%.
    - L'âge médian de la population est 39 ans (50% de la population à moins de 39 ans).
    - 31% de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **Les Martres-de-Veyre :** Les Martres de Veyre constituent aujourd'hui un pôle de vie exclusivement constitué de résidences principales. Ce pôle de vie, qui doit « partir » sa première génération d'enfants avec une baisse de la taille des ménages, se doit donc de gérer une double échelle de projet de territoire, dont **la priorité paraît être le renforcement de la centralité des Martres de Veyre, en particulier autour de la gare et de son noyau ancien.**

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune Les Martres-de-Veyre appartient à la **Communauté de Communes de Gergovie Val d'Allier**.
    - Cette EPCI comprend 10 communes et 18 130 habitants (données INSEE RG99) dont 22% résident aux Martres-de-Veyre.
    - Sa densité de population est de 236 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,94%.
    - L'âge médian de la population est 38 ans (50% de la population à moins de 38 ans).
    - 17% de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **St-Saturnin-Tallende :** St Saturnin, St Amand Tallende, Tallende forment, autour de la Veyre et de la Monne, une polarité importante, véritable tête de pont de l'arrière pays des Cheirs. Au-delà de la protection évidente du patrimoine, l'insertion paysagère et cet ensemble urbain nécessite une attention particulière afin d'en préserver la silhouette.

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - Les communes de St Saturnin, St Amand Tallende et Tallende appartient à la **Communauté de Communes des Cheires.**
    - Cette EPCI comprend 11 communes et 9 586 habitants (données INSEE RG99) dont 18% résident à St Amand Tallende.
    - Sa densité de population est de 52 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 1,76%.
    - L'âge médian de la population est 39 ans (50% de la population à moins de 39 ans).
    - 24,5 % de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **Volvic :** «Sa localisation, son cadre naturel remarquable, la qualité de son architecture et de ses paysages font de Volvic une commune attractive. Cependant, d'un point de vue de la structure urbaine, il reste à mettre en adéquation l'image, l'échelle, les équipements, la démographie, le territoire,… Le site du lycée doit accueillir un programme de logements, des locaux associatifs et des locaux techniques ».

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune de Volvic appartient à la **Communauté de Communes Volvic Sources et Volcans.**
    - Cette EPCI comprend 6 communes et 14 989habitants (données INSEE RG99) dont 14% résident à Volvic.
    - Sa densité de population est de 99 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,74%.
    - L'âge médian de la population est 40 ans (50% de la population à moins de 40 ans).
    - 27% de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **Ennezat :** «Sur le plan de la structure urbaine, Ennezat doit relever le défi du passage d'un statut de « gros bourg de Limagne » à celui de pôle de vie du Grand Clermont. Ce changement passe en grande partie par la requalification des espaces publics, mais également par une politique d'habitat et de structuration des commerces et services qui conforte cette vocation. »

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune d'Ennezat appartient à la **Communauté de Communes Limagne d'Ennezat.**
    - Cette EPCI comprend 12 communes et 9 123 habitants (données INSEE RG99) dont 22% résident à Ennezat.
    - Sa densité de population est de 76 hab/km².
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,47%.
    - L'âge médian de la population est 39 ans (50% de la population à moins de 39 ans).
    - 25 % de la population active résidente dans l'EPCI y travaillent.

- **Pont-du-Château :** Avec plus de 10 000 habitants, Pont du Château constitue une centralité importante du Grand Clermont. Par sa position stratégique, la volonté politique de mixité sociale et d'offrir un cadre de vie convivial à travers les actions du Projet d'Aménagement et de Développement Durable, ce pôle de vie constitue un enjeu majeur dans l'organisation du SCOT du Grand Clermont et dans l'accueil de population nouvelle. Il dispose d'un potentiel de développement et de renouvellement urbain important avec notamment le « renouveau » de la rive droite en s'appuyant sur les équipements existants pour mener des opérations de restructuration et de renouvellement urbain. Cette approche devra intégrer également la question du repositionnement de la gare SNCF. Enfin, en matière de positionnement et d'image, il existe une marge de progression importante qu'il s'agit de révéler notamment à travers le projet de requalification du Val d'Allier et des gravières.

  - Le territoire et la population : chiffres clés
    - La commune Pont-du-Château appartient à la **Communauté d'Agglomération de Clermont Communauté**.
    - La commune compte 4 521 habitants en 1999.
    - 23 % de la population active résidente dans la commune y travaillent.
    - Le taux de variation de population annuel, entre 1990 et 1999, était de + 0,40%.

14.2 Le détail des temps de trajet par communes vers les Parcs Relais correspondants.

Parc Relais de Billom													
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine à Billom					Etape 2 : de Billom à Clermont Ferrand						
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement /personne		Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.		VP	TC		VP	Cov.	TC
									Train	Car			
BILLOM	331						30,40	32,20		40	7,90	3,59	3,9
BONGHEAT	29	9,8	11,0		2,55	1,11							
BORT-L'ETANG	50	11,1	12,0		2,89	1,25							
EGLISENEUVE-PRES-BILLOM	265	5,2	6,0		1,35	0,59							
ESTANDEUIL	255	14,9	17,3		3,87	1,68							
FAYET-LE-CHÂTEAU	76	15,3	18,7		3,98	1,73							
GLAINE-MONTAIGUT	33	6,8	8,0		1,77	0,77							
MAUZUN	297	8,8	10,0		2,28	0,99							
MONTMORIN	9	3,9	5,0		1,00	0,44							
NERONDE-SUR-DORE	30	20,3	20,9		5,28	2,29							
NEUVILLE	12	13,6	17,2		3,54	1,54							
REIGNAT	123	4,1	5,0		1,07	0,46							
SAINT-DIER-D'AUVERGNE	22	18,3	20,7		4,76	2,07							
SERMENTIZON	15	17,2	19,4		4,47	1,94							
TREZIOUX	24	16,9	18,4		4,39	1,91							
TOTAL	**1571**												

Parc Relais d'Ennezat														
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine à Ennezat						Etape 2 : de Ennezat à Clermont Ferrand						
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement/personne			Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.	TC		VP	TC		VP	Cov.	TC
										Car				Car
ENNEZAT	195							22,20	22,10	38		5,77	2,62	2,3
AUBIAT	54	9,8	18,2		2,55	1,11								
CLERLANDE	4	11,1	6,0		2,89	1,25								
ENTRAIGUES	73	5,2	5,0		1,35	0,59								
LA MOUTADE	55	14,9	14,0		3,87	1,68								
LE CHEIX	43	15,3	12,0		3,98	1,73								
MARTRES-SUR-MORGE	6	6,8	7,0		1,77	0,77								
SAINT-IGNAT	71	8,8	7,0		2,28	0,99								
SAINT-LAURE	47	3,9	6,0		1,00	0,44								
SARDON	25	20,3	11,0		5,28	2,29								
SURAT	43	13,6	6,0		3,54	1,54								
THURET	62	4,1	10,0		1,07	0,46								
VARENNES-SUR-MORGE	28	18,3	10,0		4,76	2,07								
TOTAL	**706**													

Parc Relais des Martres de Veyre														
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine aux Martres de Veyre						Etape 2 : des Martres de Veyre à Clermont Ferrand						
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement/personne			Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.	TC		VP	TC		VP	Cov.	TC
										Train				
LES MARTRES-DE-VEYRE	62		5		0,51	0,22		18,30	20,70	13		4,76	2,16	0,78
BUSSEOL	24	7,0	11,0		1,81	0,79								
CORENT	37	3,8	5,0		0,98	0,43								
LA ROCHE-NOIRE	446	4,9	7,0		1,27	0,55								
MIREFLEURS	52	3,3	6,0		0,85	0,37								
SAINT-GEORGES-SUR-ALLIER	210	7,0	9,0		1,82	0,79								
TOTAL	**831**													

Parc Relais de St-Saturnin-Tallende														
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine au pôle de vie					Etape 2 : de l'échangeur A75 à Clermont Ferrand						
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement /personne		Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.		VP	TC		VP	Cov.	TC
									Car				
Echangeur A 75							17,00	19,00	30		4,42	2,01	1,6
SAINT-AMANT-TALLENDE	247	4,5	4		1,17	0,51							
LE CREST	639	2,5	3		0,65	0,28							
LUDESSE	1	7,5	8		1,95	0,85							
SAINT-SANDOUX	89	8,5	9		2,21	0,96							
SAINT-SATURNIN	172	6,5	7		1,69	0,73							
TALLENDE	220	3	4		0,78	0,34							
VEYRE-MONTON	797	6	6		1,56	0,68							
TOTAL	**2165**												

Parc Relais de Vic-le-Comte													
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine à Vic Le Comte (Gare)					Etape 2 : de Vic Gare à Clermont Ferrand						
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement /personne		Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.		VP	TC		VP	Cov.	TC
									Train				
VIC LE COMTE	596	4,43	7		1,15	0,50	18,76	23,00	16		4,88	2,12	0,89
LAPS	61	6,72	9		1,75	0,76							
PIGNOLS	36	8,83	11		2,30	1,00							
SAINT-MAURICE	113	3,98	6		1,03	0,45							
CHADELEUF	27	11,5	13		2,99	1,30							
COUDES	83	7,89	9		2,05	0,89							
LUDESSE	43	11,09	15		2,88	1,25							
NESCHERS	69	12,03	14		3,13	1,36							
PARENT	91	6,43	8		1,67	0,73							
PLAUZAT	164	7,4	9		1,92	0,84							
SAINT-BABEL	41	12,35	15		3,21	1,40							
YRONDE-ET-BURON	88	7,95	10		2,07	0,90							
AUTHEZAT	74	4,91	6		1,28	0,56							
LA SAUVETAT	105	5,24	7		1,36	0,59							
MONTPEYROUX	52	7,34	9		1,91	0,83							
TOTAL	**1643**												

Parc Relais de Volvic													
Communes	Nb.DT	Etape 1 : du pôle de vie à la gare de Volvic						Etape 2 : de Volvic Gare à Clermont Ferrand					
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement/personne			Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement		
			VP	TC	VP	Cov.	TC		VP	TC	VP	Cov.	TC
										Train			
VOLVIC	562	4	5		1,02	0,44		16,45	20,00	22	4,28	1,86	2,52

Parc Relais de Pont-du-Château														
Communes	Nb.DT	Etape 1 : de la commune d'origine à Pont du Château					Etape 2 : de Pont du Château à Clermont Ferrand							
		Distance	Temps		Coût pour 1 déplacement/personne		Distance	Temps			Coût pour 1 déplacement			
			VP	TC	VP	Cov.		VP	TC		VP	Cov.	Train	TU
									Train	TU				
PONT-DU-CHÂTEAU	31						14,20	13,60	8	20	3,69	1,68	0,78	0,91
DALLET	94	2,54	3		0,66	0,29								
MEZEL	44	4,43	6		1,15	0,50								
TOTAL	**169**													

14.3 Les comptes rendu des acteurs rencontrés dans le cadre de la présente étude.

Etude sur le Développement de l'inter modalité dans le Grand Clermont et sur la conception de pôles d'échanges

Réalisé le 29.11.07 par téléphone,

Monsieur Virgouley confirme l'intérêt et l'opportunité de développer la connexion des 7 bassins de vie avec le Grand Clermont.

Actuellement, les pôles ferroviaires disposent de parkings, où le VP+train fonctionne très bien. **Les aménagements supplémentaires sur ces pôles ne semblent pas prioritaires.**

Les bassins de vie :

- **Volvic** : Cette gare est assez difficile d'accès et ne semble pas constituer un point stratégique de développement. Le rabattement VP/Train est inintéressant actuellement, du fait de l'éloignement de la gare, par rapport au centre. Il est à préconiser un rabattement routier par des cars express via la N9, en direction du parking intermodal des Pistes.

- **Les Martes-de-Veyre et Vic le Comte**: le niveau d'offre ferroviaire est performant, les parkings en rabattement sont en service et à niveau. Ces deux pôles fonctionnent déjà de manière satisfaisante.

- **Ennezat** : Pas d'offre ferroviaire. Rabattement routier identique à Volvic débouchant sur le parking des Pistes.

- **Pont-du-Château** : ce pôle n'est pas à prioriser, du fait qu'il a été intégré récemment au PTU. La ligne 36 T2C a été mise en service depuis septembre 2007, et fonctionne apparemment très bien.

- **Billom** : Il n'y a pas d'offre ferroviaire à Billom. Rabattement VP/TCI avec parking aménagé.

Réalisé le 19.07.07 à Clermont-Ferrand,

L'agence assure le lien entre le schéma directeur et le SCOT pour l'aménagement territorial de l'aire Clermontoise.

Dans le cadre de la présente étude, EFFIA-MTI devra prendre en compte, dans la définition des pôles d'échanges, les enjeux de développement urbain.

Les bassins de vie abordés :

- **Ennezat :** il serait judicieux de renforcer l'activité économique du cœur de ville en y implantant le point de desserte majeur de la commune.

- **Volvic :** une gare difficilement accessible et peut propice à inciter au transfert modal. Le rayonnement de Riom sur le bassin de Volvic pose la question de l'accessibilité entre les deux villes et plus particulièrement l'accès à la gare de Riom qui offre une liaison plus rapide avec le centre et le sud de Clermont.

- **Tallende :** La création d'un parc relais, interconnecté à une desserte interurbaine, relié au Tram à La Pardieu, vient compléter une pratique de covoiturage déjà en place sur l'échangeur autoroutier (A75).

- **Pont du Château :** la réflexion est en cours concernant le déplacement de la gare actuelle, excentrée du cœur de ville, par la réouverture de l'ancienne gare de Mortraix, située sur une friche industrielle de 10 ha, lieu d'un projet de développement urbain. De plus, ce site est plus facilement accessible à pied, notamment depuis les établissements scolaires. On pourrait également envisager une desserte des 2 gares sur cette zone périurbaine, préfigurant ainsi, des déplacements inter pôle de vie en 2ème couronne de l'aire Métropolitaine.

- **Billom :** Il n'y a plus d'activité ferroviaire sur cette gare, mais l'infrastructure en place, reliant Billom à l'axe Thiers-Clermont, est une voie privée, propriété du Conseil Général. L'éventualité d'un renforcement de la desserte de Billom s'effectuerait par une navette car (sur le modèle de Volvic) en rabattement sur la gare de Chignat, couplée avec une liaison express vers La Pardieu.

La notion de développement du Grand Clermont correspond à 2 échelles territoriales :

- l'Espace Urbain Métropolitain
- les pôles de vie, précédemment cités, jouant le rôle de « quartier délocalisé ».

Réalisé le 08.08.07 à Clermont-Ferrand,

- Le Conseil Général du Puy de Dôme réaffirme sa volonté de concourir à l'amélioration des déplacements sur le Grand Clermont ainsi qu'au développement de l'inter modalité. La création de Parcs relais à la périphérie du centre ville va dans ce sens.

- Le Conseil Général n'est pas représenté au SEPAC, alors que le réseau interurbain est en rabattement sur des pôles d'échanges situés sur le PDU, et notamment sur le réseau urbain structurant (terminus du Tram à La Pardieu).

- Il serait judicieux de renforcer et d'améliorer la liaison Riom – Clermont par la création notamment d'un site propre sur la D2009, qui supporte actuellement un trafic journalier de 40 000 véhicules. L'ouverture d'un nouvel établissement scolaire (LEP) en périphérie de Riom devrait s'accompagner d'un renforcement de la desserte en transports en commun.

- La desserte du pôle de vie de Pont du Château n'est pas de la « compétence » du Conseil Général en ce qui concerne la problématique de cette étude.

- Le pôle de vie de Billom n'est pas desservi par le réseau ferroviaire. Il est préférable de privilégier un rabattement sur Vertaizon. D'ailleurs, la capacité de stationnement a été récemment accrue sur ce pôle d'échanges.

- Concernant le secteur de Cournon, dans l'éventualité de la réalisation d'un site propre en rabattement sur le terminus du Tram à La Pardieu, le pôle de vie de Billom et de ses environs sera alors naturellement en rabattement sur cet axe structurant.

- Il serait préférable, concernant le positionnement du pôle d'échanges d'Ennezat, de renforcer le lieu de vie du centre ville en privilégiant sont implantation au cœur de ville (suivant les disponibilités foncières). Le trafic automobile, et particulièrement de transit, serait limité ce qui permettrait de privilégier les déplacements en modes doux.

Réalisé le 19.07.07 à Clermont-Ferrand,

La volonté du Conseil Régional d'Auvergne est de développer prioritairement les connexions aux gares et points d'arrêt TER dans le cadre des projets de développement de l'inter modalité avec les autres modes de transports du territoire, et notamment du Grand Clermont, dans le cadre de la présente étude.

Le projet majeur du réseau ferroviaire est le développement de la croix ferroviaire avec 2 échéances majeures :

- sur l'axe Nord-Sud, en septembre 2008, la restructuration de l'offre plus rythmée afin de satisfaire aux besoins de déplacements entre Moulins et Brioude;
- sur l'axe Est-Ouest (Thiers/Volvic), à l'horizon 2011, le développement de l'offre, rendu possible par des aménagements de l'infrastructure (CPER).

De plus, une opération d'amélioration des services en gare est engagée ainsi qu'une augmentation des capacités de stationnement sur les gares de Riom, Vertaizon, Le Cendre favorisant le rabattement intermodal.

Dans le cadre de la problématique de la desserte périurbaine de l'aire Clermontoise, un système de navette par le cadencement de l'offre ferroviaire est à l'étude pour l'horizon 2011, sur l'axe Moulins/Brioude.

Les bassins de vie :

- Volvic : Cette gare est assez difficile d'accès et ne semble pas constituer un point stratégique de développement.

- Les Martes-de-Veyre : la capacité du stationnement a été augmentée. Cette gare bénéficie d'un bon niveau de desserte et de services.

- Ennezat : Il n'y a pas d'offre ferroviaire. La gare la plus proche est celle de Riom. Cette commune est desservie pas une ligne départementale.

- Pont-du-Château : actuellement, l'axe est à voie unique. L'aménagement d'un terminus à Vertaizon permettra de doubler les circulations sur cet axe Est-Ouest dans le cadre du projet Croix ferroviaire.

- Billom : Il n'y a pas d'offre ferroviaire à Billom. Les usagers se rabattent sur Chignat (Vertaizon). Le développement du trafic de 20% environ (abonnements scolaires et de travail) sur l'axe Est Thiers-Clermont incite au développement de l'attractivité de la gare de Vertaizon. La capacité du stationnement VP a été augmentée récemment (de 30 places environ), et sera améliorée dans une seconde phase de 60 places supplémentaires.