



Plan de mobilité simplifié (PDMS) du ressort territorial de Mond'Arverne Communauté

V01 – Synthèse – 21/07/2025



Version 02 - 18/06/2025

Sommaire

1. Présentation de la démarche du PDMS	3
2. Synthèse du diagnostic	7
2.1. Éléments de synthèse du diagnostic	
2.2. Premières pistes identifiées	
3. Orientations et stratégie retenue	12
3.1. Le socle de la stratégie	
3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons	
3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales	
4. Analyse financière et juridique	23
4.1. Analyse financière	
4.2. Analyse juridique	
5. Plan d'actions	31
5.1. Les 15 actions du PDMS	
5.2. Estimation financière par scénario	
5.3. Temporalité de mise en œuvre	
6. Indicateurs de suivi et d'évaluation	40

1

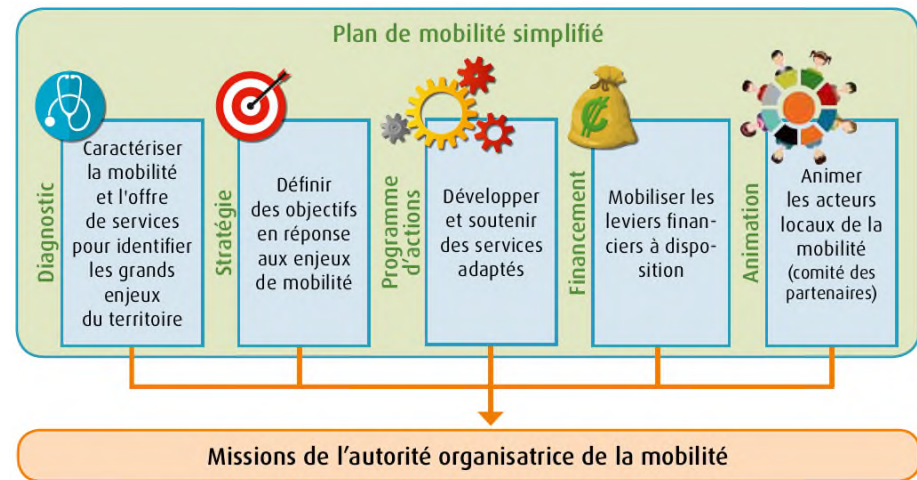
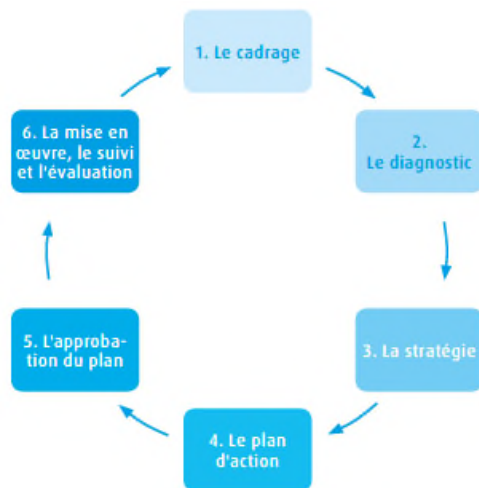
Présentation de la démarche PDMS



1. Présentation de la démarche du PDMS

- ❑ EGIS a été retenu pour mener à bien la démarche du PDMS de Mond'Arverne Communauté sur la base méthodologique suivante qui est développée dans le présent document :
 - ❑ **PHASE 1 : Consolidation du diagnostic Mobilité du territoire,**
 - ❑ **PHASE 2 : Construction de la stratégie Mobilité,**
 - ❑ **PHASE 3 : Définition d'un programme opérationnel,**
 - ❑ **Phase optionnelle d'accompagnement et d'assistance à maîtrise d'ouvrage.**

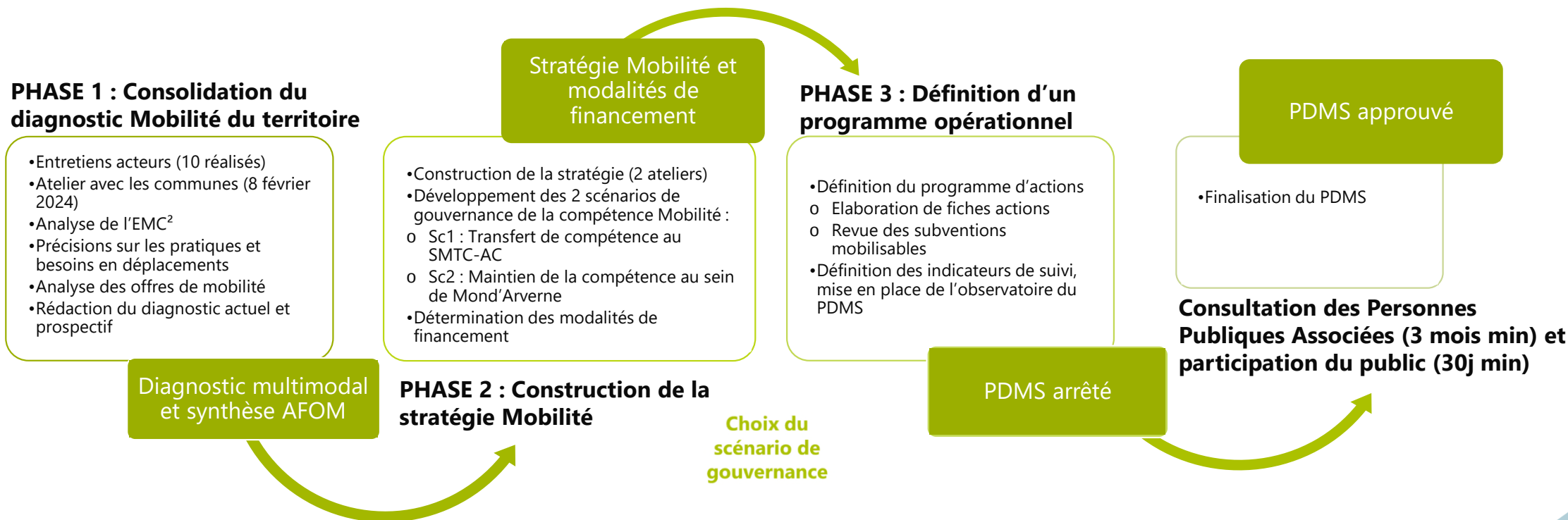
- ❑ Deux scénarios sont pris en compte pour le déploiement du PDMS en tant qu'AOM et seront étudiés collégialement :
 - ❑ **Scénario 1 : Transfert de la compétence Mobilité au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC),**
 - ❑ **Scénario 2 : Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC.**



Le plan de mobilité simplifié contribue aux missions de l'autorité organisatrice de la mobilité

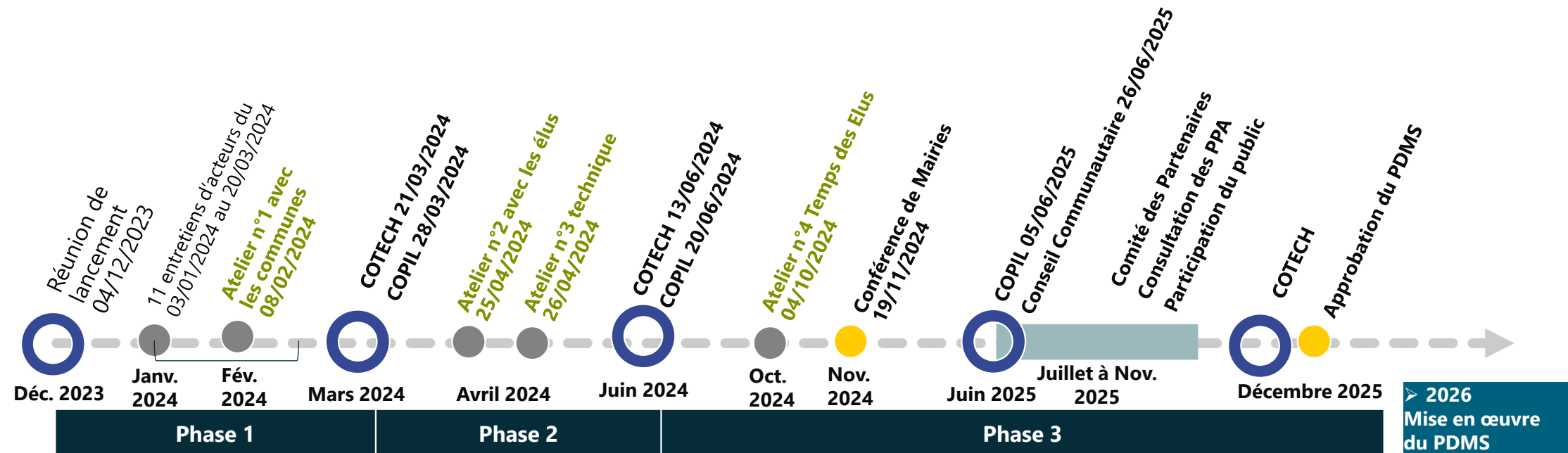
1. Présentation de la démarche du PDMS

❑ Le déroulé de la démarche est le suivant :



1. Présentation de la démarche du PDMS

❑ Le calendrier d'élaboration du PDMS est le suivant :



2

Synthèse du diagnostic

2.1. Éléments de synthèse du diagnostic 7

2.2. Premières pistes identifiées 11

Données, analyses, traductions graphiques de chaque composante et synthèse des entretiens d'acteurs dans le livrable du PDMS

2.1. Éléments de synthèse du diagnostic

Les composantes prises en compte dans la construction du diagnostic

1. Ecoute du territoire

- ☐ Concertation avec les communes
- ☐ Entretiens d'acteurs : Région AURA (transports scolaires et interurbains, réseau ferroviaire), Département, DDT63, Agence d'urbanisme, Agglo Pays d'Issoire, Vélo cité 63, Plateforme départementale des mobilités durables et solidaires, association Pra de Serre Développement, co-voiturage Auvergne, Banque de France.

2. Pratiques et besoins de déplacements

- ☐ Analyse socio-économique
- ☐ Analyse des pratiques (données EMC2).

3. Analyse des offres de mobilité

- ☐ Le réseau viaire
- ☐ Les transports en commun (TC)
- ☐ Les modes actifs
- ☐ Les modes partagés
- ☐ Les offres solidaires.

2

Synthèse du diagnostic

2.1. Éléments de synthèse du diagnostic 7

2.2. Premières pistes identifiées 11

2.2. Premières pistes identifiées

Interne à MAC

Liaisons principalement en Nord<>Sud à compléter par les liaisons en Est<>Ouest en navette sur RD213 et/ou par des voies cyclables sur RD8 en rabattement avec les gares et les aires de covoiturage

□ Grande Liaison Ouest<>Est entre Saint-Saturnin/Saint-Amant-Tallende et Tallende sur l'aire de covoiturage du Crest en lien avec l'A75

Rabattement sur les aires de covoiturage

- Aydat – La Caissière
- Le Crest – La Roche-Blanche – Orcet
- La Roche-Noire – Mirefleurs
- Gare de Vic-le-Comte – AC La Sauvetat

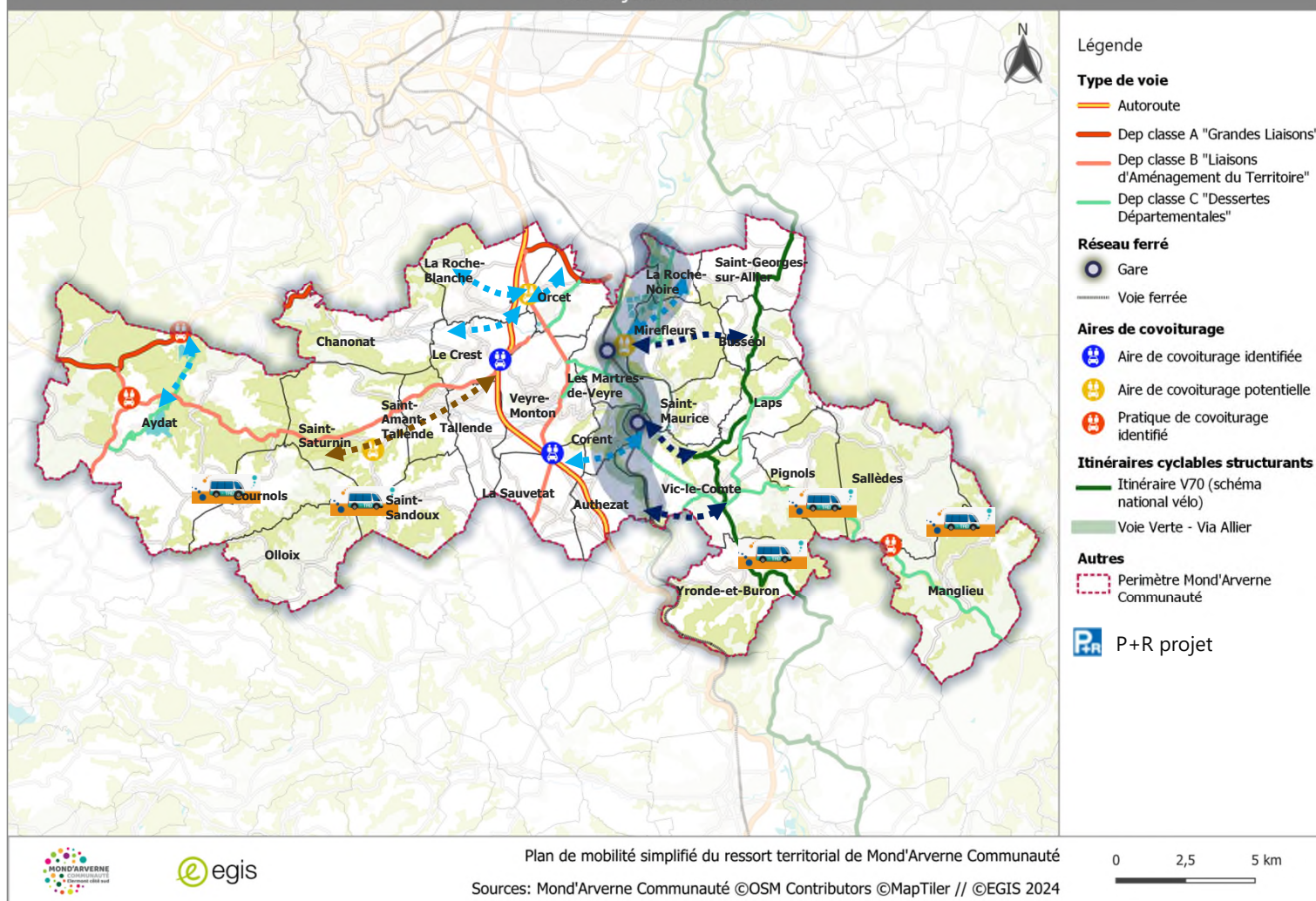
Liaisons cyclables entre la V70 et la voie verte et liaisons entre la voie verte et les villes à proximité (Les-Martres-de-Veyre, Mirefleurs, la Roche-Noire, Longues)

Offre TAD à expérimenter sur les zones rurales et peu denses Est et Ouest

Développement de l'offre

- Sur les gares pour le stationnement vélos
- Sur les aires de covoiturage avec les services annexes et les IRVE (infrastructures de recharge de véhicules électriques)

Les enjeux de mobilité



2.2. Premières pistes identifiées

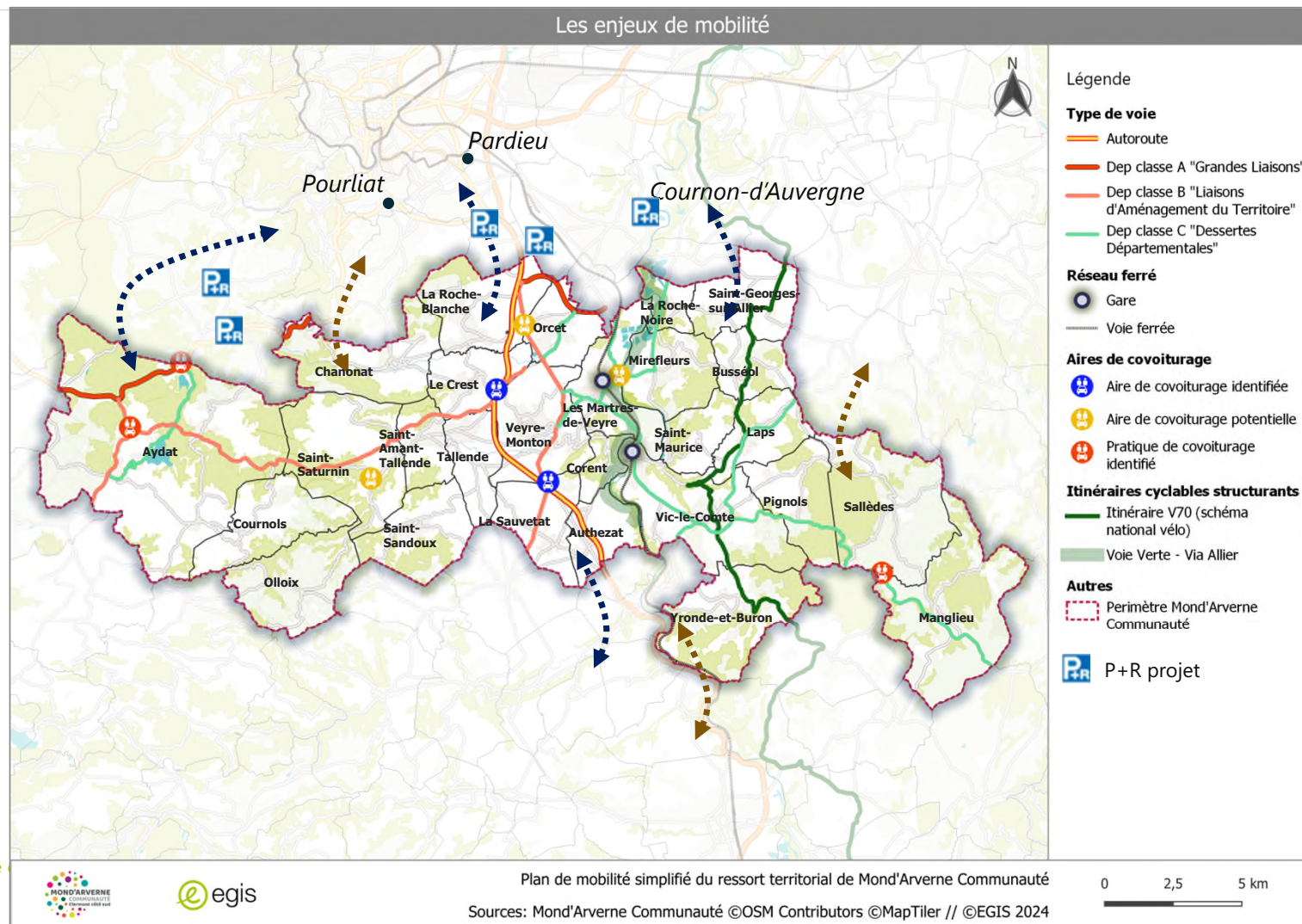
Externe à MAC

Liaisons avec le réseau TC du SMTC-AC et SHERPA (Pays d'Issoire) ←••••→

- ☐ Soit prolonger certaines lignes du SMTC sur le territoire du MAC (scénario 1)
- ☐ Soit proposer une offre de rabattement vers le réseau du SMTC via RN89 et A75 (scénario 2) - Secteurs Pardieu et Pourliat, lieux de rattachement au réseau SMTC identifiés (ligne C – Zenith et ligne 13 Pérignat-lès-Sarliève)

Liaisons avec le réseau cyclable des CC limitrophes au Sud : Clermont Auvergne Métropole, Billom Cté, Pays d'Issoire ←••••→

- ☐ Identifier les continuités cyclables



3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie

12

3.1.1. Les atouts – un « existant » solide

3.1.2. Les faiblesses – Un territoire disparate avec la voiture comme mode principal de déplacement

3.1.3. Les opportunités – Un lien étroit avec la métropole clermontoise

3.1.4. Les menaces – La gouvernance et les financements, le changement de comportement, comme points d'attention

3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons

18

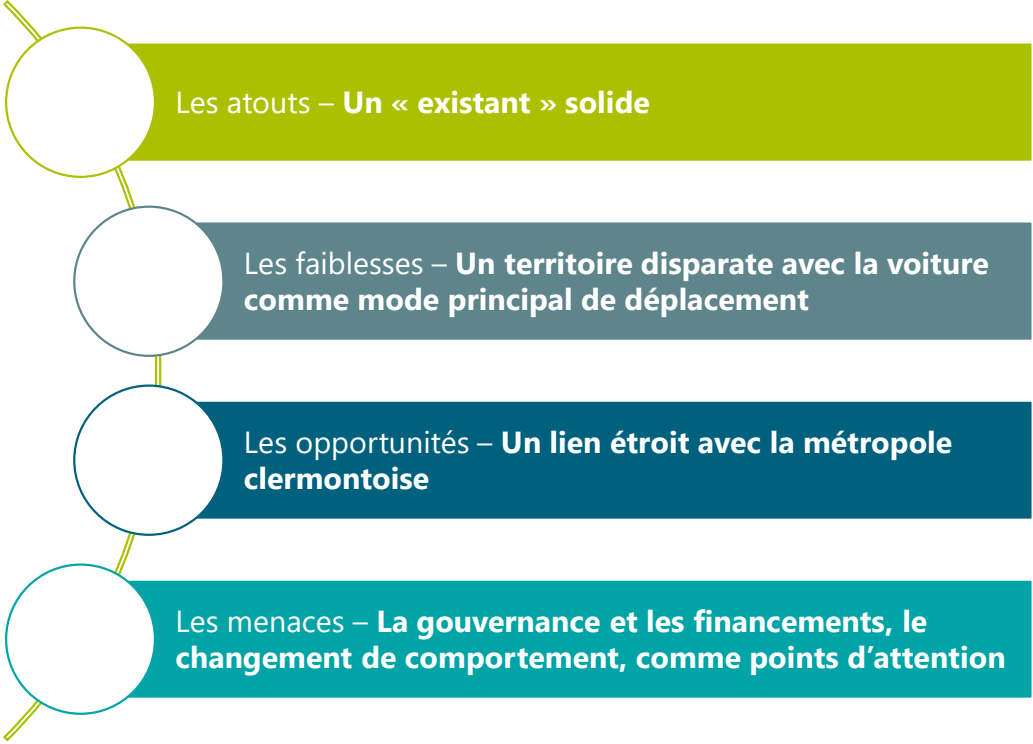
3.3 Les propositions d'ambitions de parts modales

21

3.1. Le socle de la stratégie

Le socle de la stratégie mobilité de MAC exprime **les postulats sur les caractéristiques actuelles du ressort territorial**. Il met en évidence **les atouts, les faiblesses, les opportunités et les menaces** de territoire de MAC, sur lesquels va s'appuyer la stratégie mobilité.

Ces éléments sont issus **des éléments du diagnostic territorial de la phase 1** (entretiens, EMC², études précédentes) **et des ateliers de la phase 2 qui ont eu lieu le 25 et 26 avril 2024**.



Les atouts – **Un « existant » solide**

Les faiblesses – **Un territoire disparate avec la voiture comme mode principal de déplacement**

Les opportunités – **Un lien étroit avec la métropole clermontoise**

Les menaces – **La gouvernance et les financements, le changement de comportement, comme points d'attention**

3.1.1. Les atouts – Un « existant » solide

- **3 pôles de vie dynamiques** (Vic-le-Comte, Les Martres-de-Veyre et Saint-Amant-Tallende/Tallende/Saint-Saturnin) et un territoire touristique avec **2 lieux de portée supra communautaire** (Plateau de Gergovie et Lac d'Aydat)
- Un **niveau d'infrastructures routières et de transport collectif structurant jugé satisfaisant** du fait du maillage routier avec l'A75, du réseau routier départemental dense et de la voie ferrée (Clermont-Ferrand <> Vic-le-Comte, Clermont-Ferrand <> Issoire et Clermont-Ferrand <> Brioude).
- Un territoire traversé par la **Via Allier (voie verte et V70)** qui est un itinéraire cyclable structurant et dédié aux modes actifs avec des communes porteuses de projets de création d'aménagements pour ce type de mode (Aydat et Saint-Amant-Tallende).
- **Deux aires de covoiturage** identifiées à proximité de l'A75, une pratique de covoiturage constatée et un potentiel de développement identifié.
- **Un territoire périurbain limitrophe avec la métropole clermontoise**, ce qui permet de bénéficier de son dynamisme, avec des temps de déplacements très compétitifs pour les liaisons en train (20 minutes entre Vic-le-Comte et la gare de Clermont-Ferrand).

3.1.2 Les faiblesses – Un territoire disparate avec la voiture comme mode principal de déplacement

- **Un territoire étendu, hétérogène, multipolaire** avec une **topographie contrainte** (différence de relief, de densité de population, en termes d'éloignement des pôles de vie).
- **Des habitudes ancrées dans l'usage de la voiture au quotidien**, en lien avec des pratiques personnelles avec une inertie dans le changement de comportement.
- **Des temps de déplacements hétérogènes en fonction de la localisation des communes** et du point de destination. La voiture reste pour la plupart des cas le moyen de déplacement le plus rapide car si l'on veut se déplacer autrement, les ruptures de charge sont importantes et pénalisantes.
- **Un manque d'offre en modes de déplacements alternatifs à la voiture sur les communes en frange du territoire et celles éloignées** de l'A75 et de la voie ferrée.

3.1.3 Les opportunités – Un lien étroit avec la métropole clermontoise

- Sa proximité de la métropole clermontoise offre une possibilité de **compléter l'offre de transport collectif existante via le raccordement à des lieux stratégiques** (tel que Pardieu, tram ligne A) – en cours de restructuration pour de nouvelles dessertes à compter de 2026
- Une volonté de **mise en œuvre d'une politique touristique** reposant sur les activités de pleine nature et le patrimoine archéologique, **en phase avec le développement de pratiques de mobilité plus respectueuses de l'environnement.**
- La présence de l'A75 avec ses 3 voies à partir de l'échangeur 5 (La Jonchère) qui pourrait **dédiée une voie au TC-covoiturage** permettant de favoriser les échanges à travers ces moyens de déplacement entre le territoire et la métropole clermontoise.

3.1.4 Les menaces – La gouvernance et les financements, le changement de comportement, comme points d'attention

- Des coûts des projets d'aménagements jugés élevés et une incertitude sur les financements disponibles.
- Des conflits d'intérêts potentiellement entre les différents partenaires pour développer la mobilité sur le territoire de Mond'Arverne.
- Dans l'intégration d'une gouvernance SMTC-AC, la nécessité d'**avoir un positionnement organisationnel pour « défendre les intérêts » du territoire de MAC.**
- Compte tenu des particularités de MAC et sans une offre de mobilité adaptée, **certaines parties du territoire risquent de ne pas avoir des alternatives à la voiture pour se déplacer.**
- **Un fort frein aux changements de comportements** en termes de mobilité.

3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie

12

3.1.1. Les atouts – un « existant » solide

3.1.2. Les faiblesses – Un territoire disparate avec la voiture comme mode principal de déplacement

3.1.3. Les opportunités – Un lien étroit avec la métropole clermontoise

3.1.4. Les menaces – La gouvernance et les financements, le changement de comportement, comme points d'attention

3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons

18

3.3 Les propositions d'ambitions de parts modales

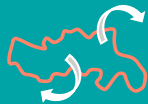
21

3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons



Favoriser les déplacements internes à MAC et déployer une offre adaptée en fonction des caractéristiques des communes

- Les déplacements internes à MAC sont majoritaires. L'offre de transport basée sur des alternatives à l'autosolisme principalement pour les courtes distances devra se développer entre les 3 pôles vie mais aussi pour les communes plus périphériques.
- Par ailleurs, le développement des aménagements pour les modes actifs, et spécifiquement pour les vélos, peut raisonner la place de la voiture dans les déplacements des usagers du territoire du MAC. Un maillage fin, une accessibilité apaisée, un stationnement sécurisé pour les vélos contribuent à un report modal en faveur des modes actifs.



S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

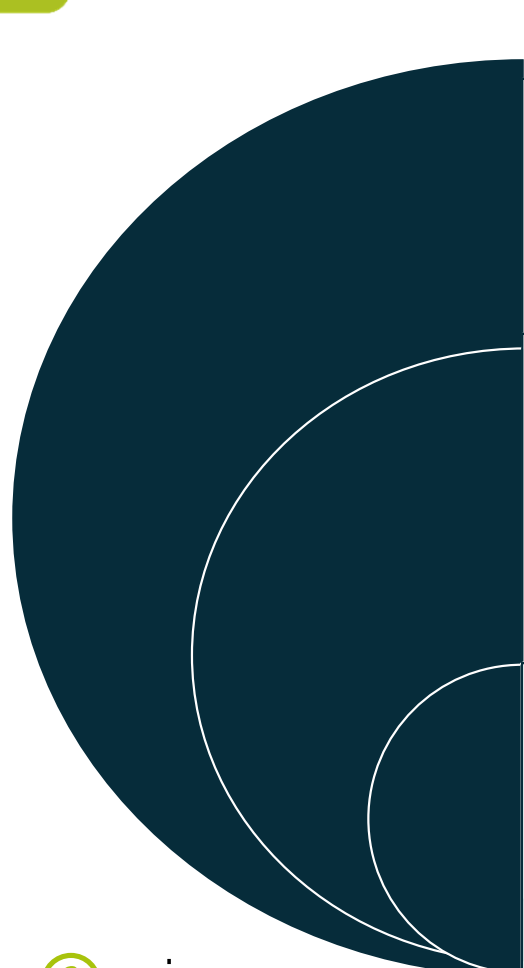
- Pour réduire l'usage de la voiture dans la chaîne des déplacements externes à MAC, il est nécessaire de proposer des solutions de transports adaptées au territoire, que ce soit pour le rabattement en gare, sur les aires de covoiturage et vers le réseau de transports collectifs.
- Proposer des alternatives crédibles pour ces déplacements externes répond aux besoins des usagers et aux enjeux environnementaux, sociaux et économiques actuels et futurs.



Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable

- Pour que les dynamiques de changement de comportement des usagers dans leur déplacement soient effectives, il convient d'appuyer la démarche par des actions visibles et en partenariat avec les usagers, afin d'induire une chaîne de déplacement plus vertueuse.
- Des mesures d'accompagnement et de promotion auprès de différents publics seront un levier pour se déplacer autrement et favoriser un mode de transport plus durable.

3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons



Axes stratégiques	Axes opérationnels	Exemples d'actions
<i>Accompagner les changements de comportements vers une mobilité plus durable</i>	• Accompagner la pratique et sensibiliser à la nécessité de changer de comportement • Pérenniser un cadre de mobilité adapté au territoire et partagé à toutes les échelles	• Promouvoir la mobilité au sein de MAC • Accompagner la décarbonisation • Mettre en place un cadre pour développer les pratiques de mobilité encadrées par MAC en lien avec les communes • Assurer un pilotage performant de la mise en œuvre du PDMS
<i>S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC</i>	• Proposer des alternatives à la voiture à partir de l'offre existante • Développer les usages partagés de la voiture : covoiturage, autopartage en complément des TC • Favoriser la multimodalité	• Conforter les itinéraires tous modes pour le rabattement vers les gares, les aires de covoiturage et la voie verte • Développer le covoiturage et l'autopartage • Favoriser l'intermodalité en gare • Compléter l'offre de déplacements en prenant appui sur le réseau de transports collectif
<i>Favoriser les déplacements internes à MAC et déployer une offre adaptée en fonction des caractéristiques des communes</i>	• Favoriser la pratique du vélo et de la marche à pied • Proposer des alternatives à la voiture adaptées en fonction des communes du territoire et des lieux de destination	• Mettre en place des navettes desservant les 3 pôles de vie • Expérimenter un service de TAD entre les petites communes, les hameaux et les 3 pôles de vie • Engager la démarche pour l'élaboration d'un Schéma Directeur Cyclable de MAC

3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie

12

3.1.1. Les atouts – un « existant » solide

3.1.2. Les faiblesses – Un territoire disparate avec la voiture comme mode principal de déplacement

3.1.3. Les opportunités – Un lien étroit avec la métropole clermontoise

3.1.4. Les menaces – La gouvernance et les financements, le changement de comportement, comme points d'attention

3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons

18

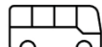
3.3 Les propositions d'ambitions de parts modales

21

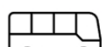
3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

Plusieurs scénarios selon les volontés/ambitions de réduire la part modale VPC (Véhicule Particulier Conducteur) sur le ressort territorial peuvent être réfléchis, ainsi que les modes à développer de façon prioritaire.

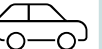
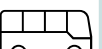
Scénario modeste VPC-3pts et équilibré

	Actuel H2023		H2035
	57%	-3pts	54%
	17%	+1pts	18%
	5%	+1pts	6%
	1%	+1pts	2%

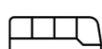
Scénario modeste VPC-5pts et ambition sur les TC

	Actuel H2023		H2035
	57%	-5pts	52%
	17%	+1pts	18%
	5%	+3pts	8%
	1%	+1pts	2%

Scénario volontaire VPC-6pts et équilibré

	Actuel H2023		H2035
	57%	-6pts	51%
	17%	+2pts	19%
	5%	+2pts	7%
	1%	+2pts	3%

Scénario volontaire VPC-7pts et ambition forte sur les TC

	Actuel H2023		H2035
	57%	-7pts	50%
	17%	+1pts	18%
	5%	+5pts	10%
	1%	+1pts	2%

H2035

Quelles ambitions en termes de réduction de part modale VPC ?

Quels modes valoriser en adéquation avec les ambitions ?

Afficher les ambitions de parts modales dans un intervalle ou un % objectif ?

4

Analyse financière et juridique

4.1. Analyse financière

23

4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

4.1.2. Bilan par scénario

4.1.3. Transfert de charge des cars de la Région (lignes régulières et scolaires)

4.2. Analyse juridique – Synthèse et préconisations

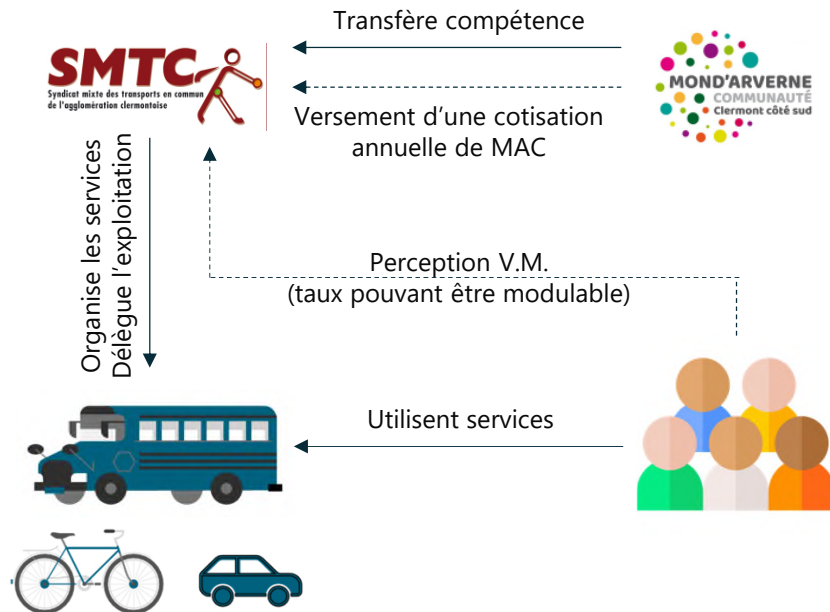
28

Eléments d'analyse dans le livrable du PDMS

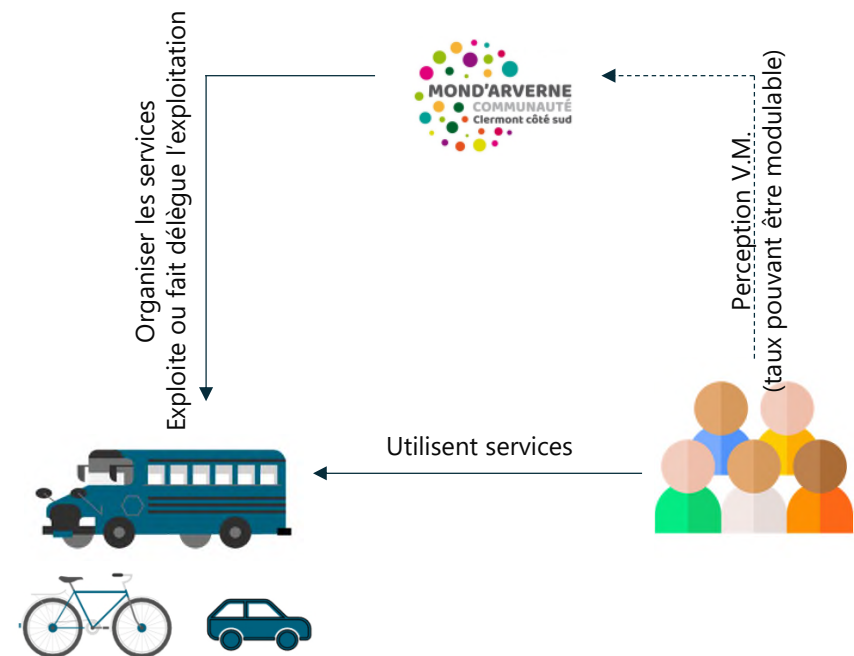
4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

Les schémas ci-dessous représentent, de manière synthétique, les implications financières des 2 scénarios.

Scénario 1 : Transfert de la compétence Mobilité au SMTC-AC



Scénario 2 : Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC



4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

- Les sources de recettes et de dépenses peuvent être listées comme suit :

Scénario SMTC-AC		Scénario MAC	
Recettes pour développer la mobilité	Coûts-Dépenses (investissement – exploitation)	Recettes pour développer la mobilité	Coûts-Dépenses (investissement – exploitation)
- Versement mobilité - Transfert de charges Région (régulières + scolaires) - Cotisation annuelle du MAC au SMTC-AC - Recettes tarifaires - Subventions	- Transfert de lignes Région (régulières + scolaires) - Renforcement de lignes existantes - Prolongation de lignes du réseau T2C - Création de lignes régulières, navettes, TAD - Services de covoiturage, service d'autopartage - Animation mobilité - Service de location de VAE	- Versement mobilité - Contribution du budget général de MAC - Recettes tarifaires - Subventions <i>Nota : les lignes de la Région (régulières et scolaires) restent dans le domaine de la Région</i>	- Renforcement de lignes existantes (navette Vic le Comte, ligne Aydat) - Création de lignes régulières, navettes, TAD - Maitrise d'ouvrage (ETP) - Aménagements cyclables - Services de covoiturage, service d'autopartage - Aide à l'achat de VAE - Animation mobilité

4.1.2. Bilan par scénario

Versement Mobilité (VM) = contribution patronale versée **par tous les employeurs** (entreprises et administrations) **au moins 11 salariés** – Possibilité de mise en place d'un VM territorialisé (ou « modulé »).

Cotisation annuelle de MAC au SMTC-AC dans le cas d'une adhésion au SMTC-AC – taux modulable.

Cotisation / Hab 41 804 habitants	TOTAL	Montant VM en fonction du taux appliqué									
		0,0%	0,10%	0,20%	0,30%	0,55%	0,80%	0,90%	0,95%	1%	2%
		0 k€	107 k€	215 k€	322 k€	590 k€	858 k€	965 k€	1 019 k€	1 073 k€	2 145 k€
0,5 €	21 k€	21 k€	128 k€	235 k€	343 k€	611 k€	879 k€	986 k€	1 040 k€	1 094 k€	2 166 k€
1,5 €	63 k€	63 k€	170 k€	277 k€	385 k€	653 k€	921 k€	1 028 k€	1 082 k€	1 135 k€	2 208 k€
4 €	167 k€	167 k€	274 k€	382 k€	489 k€	757 k€	1 025 k€	1 133 k€	1 186 k€	1 240 k€	2 313 k€
8 €	334 k€	334 k€	442 k€	549 k€	656 k€	924 k€	1 193 k€	1 300 k€	1 353 k€	1 407 k€	2 480 k€
9 €	376 k€	376 k€	484 k€	591 k€	698 k€	966 k€	1 234 k€	1 342 k€	1 395 k€	1 449 k€	2 522 k€
18 €	752 k€	752 k€	860 k€	967 k€	1 074 k€	1 342 k€	1 611 k€	1 718 k€	1 772 k€	1 825 k€	2 898 k€
36 €	1 505 k€	1 505 k€	1 612 k€	1 719 k€	1 827 k€	2 095 k€	2 363 k€	2 470 k€	2 524 k€	2 578 k€	3 650 k€

Scénario MAC
(taux VM hors budget principal)

Scénario SMTC-AC

Lors de la Conférences des Maires du 19/11/2024, dans le cadre du scénario Transfert de compétences au SMTC-AC, il a été retenu une enveloppe budgétaire d'environ 1,5 millions d'€ calculée sur la base de :

- ❖ **VM < 1%,**
- ❖ **Cotisation annuelle de 9€ par habitant.**

4.1.3. Transfert de charge des cars de la Région – Bilan

Scénario Transfert de compétences au SMTC-AC

- ❖ **Budget du déploiement** : 1,5 M€ de déploiement ($VM < 1\%$ + Cotisation annuelle à 9€/habitant)
- ❖ **Montant du transfert de charges des lignes régionales entre 1 447 k€ et 1 996 k€** (4 lignes régulières et 49 lignes scolaires et la navette Vic-le-Comte)

Scénario Maintien de la compétence au sein de MAC

- ❖ **Budget du déploiement** : 858k€ ($VM < 0,8\%$) + fond propre MAC sur la base de 9€ par habitant = 1,2 M€
- ❖ **Montant du transfert de charges des lignes régionales entre 905 k€ et 1 205 k€**
- sous réserve de négociations (36 lignes scolaires, aucune ligne régulière et la navette Vic-le-Comte)

4

Analyse financière et juridique

4.1. Analyse financière

23

4.1.2. Cadre financier des 2 scénarios

4.1.3. Bilan par scénario

4.1.4. Transfert de charge des cars de la Région (lignes régulières et scolaires)

4.2. Analyse juridique – Synthèse et préconisations 28

4.2. Analyse juridique – Synthèse et préconisations

COMPARAISON DES 2 SCENARIOS	SCENARIO MAC		SCENARIO SMT-C-AC
	REGIE	DSP	
COMPLEXITE DU MONTAGE	●	—	+
NIVEAU D'OFFRE	—	—	+
FLEXIBILITE DU SERVICE	+	—	⊕/⊖
AMORTISSEMENT / RENTABILITE	—	+	+
MAITRISE DES RISQUES	—	+	+
PILOTAGE ET GOUVERNANCE	+	⊕/⊖	⊕/⊖
NIVEAU D'EXPERTISE	—	+	+
RESPONSABILITE FINANCIERE	—	⊕/⊖	+

4.2. Analyse juridique – Synthèse et préconisations

A travers la démonstration ci-avant, le scénario qui se détache est le scénario 1 de transfert de la compétence mobilité au SMTC-AC.

Pourquoi cette conclusion?

Le scénario 1 permet de répondre aux objectifs suivants :

- Une expérience certaine dans le domaine de la mobilité,
- Une continuité des services de mobilité assurée par un syndicat spécialisé en la matière,
- Personnel qualifié et dédié aux transports et à la mobilité,
- Pas de gros investissements à réaliser pour MAC,
- Responsabilité financière à la charge du syndicat.

Le choix du scénario 1 a également l'avantage de permettre un meilleur déploiement des transports à l'échelle du territoire puisque le périmètre d'intervention du SMTC-AC n'est pas circonscrit aux communes membres de MAC. Il s'étend à l'ensemble de ses collectivités adhérentes.

De plus, par sa représentativité au Conseil syndical du SMTC-AC (qui se tient chaque trimestre), MAC pourra faire remonter tous sujets qui concernerait les services de mobilité déployés sur son territoire.

Eléments d'analyse dans le livrable du PDMS

5

Le plan d'actions

5.1. Les 15 actions constitutives du PDMS	31
5.2. Estimation financière par scénario	33
5.3. Temporalité de mise en œuvre	36

Détail des fiches actions dans le livrable du PDMs

5.1. Les 15 actions constitutives du PDMS

Actions du PDMS	Transports collectifs	Action 1. Création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la ligne P39 du futur réseau de transport public clermontois
		Action 2. Prolongement de la ligne 13 jusqu'à la Zone d'Activités de Pra de Serre
		Action 3. Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année
		Action 4. Etude d'opportunité et de faisabilité de desserte du Plateau de Gergovie
		Action 5. Création d'une ligne de bus express entre Saint-Amant-Tallende et le lycée Lafayette à Clermont-Ferrand
		Action 6. Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues
		Action 7. Création d'une navette entre la Zone d'Activités de Pra de Serre et la gare de Martres-de-Veyre
		Action 8. Création d'un service de Transport à la Demande pour toutes les communes de Mond'Arverne
	Covoiturage	Action 9. Création d'une aire multimodale à Orcet
		Action 10. Déploiement de 110 points de autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne
		Action 11. Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63
		Action 12. Accompagnement des habitants et personnes travaillant dans Mond'Arverne à l'utilisation du covoiturage à travers l'association Covoiturage Auvergne
	Modes actifs	Action 13. Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable
		Action 14. Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne
	Evolution des usages	Action 15. Accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires, entre 3 à 7 véhicules (sous condition d'appel à candidature)

5

Le plan d'actions

5.1. Les 15 actions constitutives du PDMS	31
5.2. Estimation financière par scénario	33
5.3. Temporalité de mise en œuvre	36

5.2. Estimation financière pour le scénario 1 – Transfert de la compétence Mobilité au SMTAC-AC

N° Fiche	Domaine	MOA	Intitulé	Investissement annualisé H.T	Coût d'exploitation annuel H.T	Coût total annuel H.T
1	Transports collectifs	SMTAC	Création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la ligne 39 du futur réseau de transport public clermontois	2 k€		2 k€
2	Transports collectifs	SMTAC	Prolongement de la ligne 13 jusqu'à la Zone d'Activités de Pra de Serre	14,5 k€	231,5 k€	246 k€
3	Transports collectifs	SMTAC	Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année	5 k€	528 k€	533 k€
4	Transports collectifs	SMTAC	Etude d'opportunité et faisabilité de desserte du plateau de Gergovie			20 k€*
5	Transports collectifs	SMTAC	Création d'une ligne de bus express entre Saint-Amant-Tallende et le lycée Lafayette à Clermont-Ferrand	5 k€	609 k€	614 k€
6	Transports collectifs	SMTAC	Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues		50 k€	50 k€
7	Transports collectifs	SMTAC	Création d'une navette entre la Zone d'Activités de Pra de Serre et la gare de Martres-de-Veyre		50 k€	50 k€
8	Transports collectifs	SMTAC	Création d'un service de Transport à la Demande pour toutes les communes de Mond'Arverne		100 k€	100 k€
10	Covoiturage	SMTAC/MAC	Déploiement de 110 points de autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne	20 k€		20 k€
11	Covoiturage	SMTAC/MAC	Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63		3 k€	3 k€
12	Covoiturage	SMTAC/MAC	Accompagnement des habitants et personnes travaillant dans Mond'Arverne à l'utilisation du covoiturage à travers l'association Covoiturage Auvergne		8 k€	8 k€
14	Modes actifs	SMTAC	Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne	13 k€	17 k€	30 k€
* Un seul déboursement l'année de l'étude.				TOTAL HT	60 k€	1 596 k€
				TOTAL TTC	72 k€ (TVA 20%)	1 756 k€ (TVA 10%)
						1 676 k€
						1 828 k€

5.2. Estimation financière pour le scénario 2 – Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC

N° Fiche	Domaine	MOA	Intitulé	Investissement annualisé H.T	Coût d'exploitation annuel H.T	Coût total annuel H.T
3	Transports collectifs	Région AURA	Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année	5,5 k€	528,5 k€	533 k€
4	Transports collectifs	MAC	Etude d'opportunité et faisabilité de desserte du plateau de Gergovie			20 k€*
6	Transports collectifs	MAC	Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues		50 k€	50 k€
7	Transports collectifs	MAC	Création d'une navette entre la Zone d'Activités de Pra de Serre et la gare de Martres-de-Veyre		50 k€	50 k€
8	Transports collectifs	MAC	Création d'un service de Transport à la Demande pour toutes les communes de Mond'Arverne		100 k€	100 k€
** 9	Covoiturage	MAC	Création d'une aire multimodale à Orcet	12 k€		12 k€
10	Covoiturage	MAC	Déploiement de 110 points de autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne	20 k€		20 k€
11	Covoiturage	MAC	Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63		3 k€	3 k€
12	Covoiturage	MAC	Accompagnement des habitants et personnes travaillant dans Mond'Arverne à l'utilisation du covoiturage à travers l'association Covoiturage Auvergne		8 k€	8 k€
** 13	Modes actifs	MAC	Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable			25 k€*
14	Modes actifs	MAC	Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne	13 k€	17 k€	30 k€
** 15	Evolution des usages de l'automobile	MAC	Accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires, entre 3 à 7 véhicules			2 k€*
TOTAL HT				50 k€	756 k€	853 k€
TOTAL TTC				60 k€ (TVA 20%)	832 k€ (TVA 10%)	892 k€

* Un seul déboursement l'année de l'étude et de l'expérimentation

** Actions à intégrer potentiellement dans le scénario 1

5

Le plan d'actions

5.1. Les 15 actions constitutives du PDMS	31
5.2. Estimation financière par scénario	33
5.3. Temporalité de mise en œuvre	36

5.4. Temporalité de mise en œuvre

4^{ème} trimestre 2025

1^{er} trimestre 2026

1^{er} trimestre 2027

1^{er} trimestre 2028

Discussion politique sur le scénario de transfert de compétence au SMTC-AC

Mars/Juin 2026
Elections municipales

2026 – Transfert de l'imprimerie BF
2027 – Installation progressive

Scénario MAC

Avril 2026-2027
Redéfinition de l'offre transports
Redéfinition du transfert de charges avec la Région
Préparation des marchés
Préparation de la mise en place du VM

01/01/2028
Déploiement de l'offre de transport redéfini et du VM

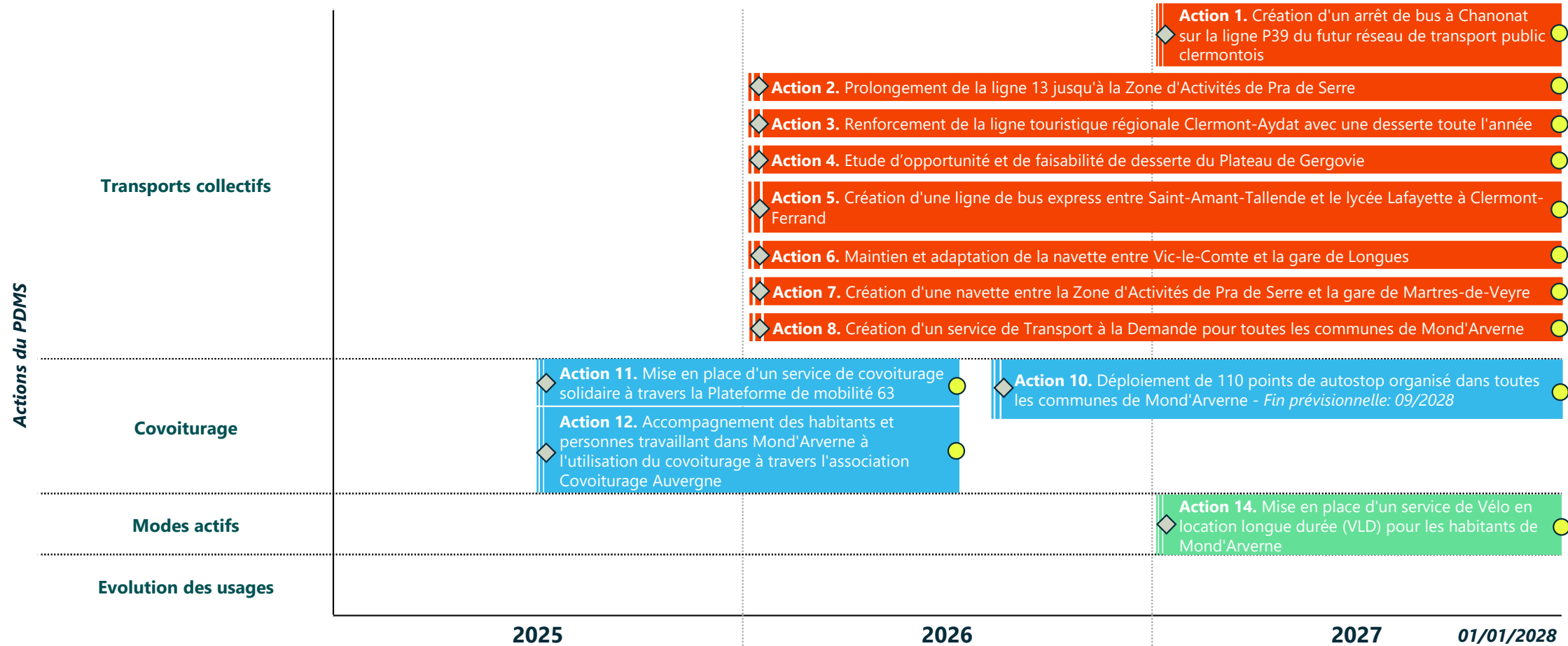
Scénario SMTC-AC

Avril 2026-2027
Travail préparatoire de la mise en œuvre de l'offre de mobilité de concert entre MAC et SMTC-AC
Préparation de la mise en place du VM

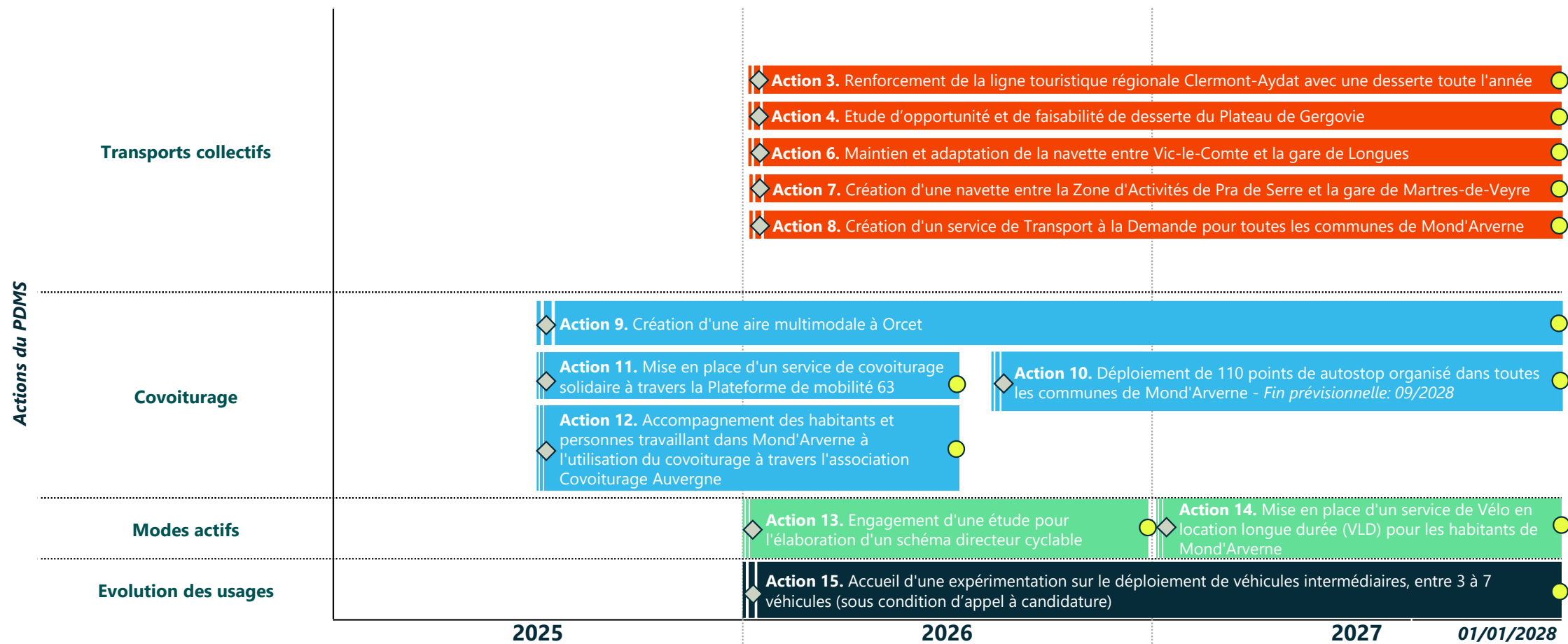
01/01/2028
Déploiement complet avec mise en place de la cotisation + VM

5.4. Scénario 1 - Transfert de compétences au SMTC-AC

Année de livraison et de mise en service des actions



5.4. Scénario 2 - Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC. Année de livraison et de mise en service des actions



6

Indicateurs de suivi et d'évaluation

6. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Domaine	Action	Indicateur	Unité	Temporalité
TC	Création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la ligne 39 du futur réseau de transport	Fréquentation de l'arrêt	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Prolongement de la ligne 13 jusqu'à la Zone d'Activités de Pra de Serre	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Etude d'opportunité et faisabilité de desserte du plateau de Gergovie	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Création d'une ligne de bus express entre Saint-Amant-Tallende et le lycée Lafayette à Clermont-Ferrand	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Création d'une navette entre la Zone d'Activités de Pra de Serre et la gare de Martres-de-Veyre	Fréquentation de la ligne	Usagers/an	annuel
		Evolution de la fréquentation par rapport à l'année précédente	Usagers	annuel
	Création d'un service de Transport à la Demande pour toutes les communes de Mond'Arverne	Nombre de véhicules à disposition	Véhicules	annuel
		Nombre de trajets effectués	Trajets/véh/an	annuel
		Nombre d'usagers inscrits	Usagers inscrits/an	annuel
		Nombre de réservations réalisées	Réservations/an	annuel

6. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Domaine	Action	Indicateur	Unité	Temporalité	
Covoiturage	Création d'une aire multimodale à Orcet	Nombre de places réservées aux covoitureurs	Places	annuel	
		Taux d'occupation de l'aire de covoiturage (voiture et vélos)	Places occupées/capacité maximum	annuel (réperage visuel par agent)	
	Déploiement de 200 points de autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne	Nombre de points de autostop déployés	Points	annuel	
		Bilan de l'enquête de satisfaction	plusieurs réponses	tous les 2-3 ans	
	Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63	Nombre d'inscrits au service et bénévoles	Inscrits	annuel	
		Nombre de trajets effectués	Trajets	annuel	
	Accompagnement des habitants et personnes travaillant dans Mond'Arverne à l'utilisation du covoiturage à travers l'association Covoiturage Auvergne	Nombre d'inscrits sur les différentes communautés	Inscrits	annuel	
		Nombre de trajets effectués avec Origine et/ou Destination MAC	Trajets	annuel	
	Modes actifs	Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable	Linéaire d'aménagements cyclables réalisés dans l'année (sur et hors voirie)	km	annuel
			Linéaire d'aménagements cyclables réalisés (sur et hors voirie)	km	annuel
		D'autres indicateurs sont à prévoir - Se baser sur l'outil de suivi Cycloscope de l'ADEME			
Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne				annuel	
		Nombre de vélos à disposition	Vélos		
Evolution des usages de l'automobile	Accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires, en	Nombre de locations de vélo (= nombre d'usagers) par an	Usagers	annuel	
		Nombre de véhicules à disposition	Véhicules	1 fois	
		Nombre de personnes ayant participé à l'expérimentation	Participants	1 fois	
		Bilan de l'expérimentation	plusieurs réponses	1 fois	



Mond'Arverne Communauté

Siège administratif et Pôle
Attractivité, Aménagement et
Transition écologique

ZA Le Pra de Serre
63960 Veyre-Monton

T. 04 73 39 62 00

M. contact@mond-arverne.fr