



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Sommaire

Avis des Personnes Publiques Associées (au 28/10/2025)

- Communauté de communes Dôme Sancy Artense
- SMTAC (Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise)
- État
- Région Auvergne-Rhône-Alpes
- Conseil Départemental du Puy-de-Dôme
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Puy-de-Dôme Clermont Auvergne Métropole
- Association Vélo-Cité 63
- Communauté de communes Massif du Sancy
- Comité de massif du Massif Central

1 8 AOUT 2025

COURRIER «ARRIVÉ»

Monsieur PIGOT Pascal,
Président de Mond'Arverne Communauté
ZA Le Pra de Serre
63960 Veyre-Monton

Rochefort-Montagne, le 01 août 2025

Objet : Approbation du Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté
Réf. : EDS/n°276.25.RM

Pour Information

Président

A. DESFORGES

G. PETEL

P. BRUN

S. C. FARGUES

Pour Instruction

M. GRENOUILLOUX

Monsieur le Président,

Vous nous avez consultés en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités limitrophe, afin de donner un avis consultatif sur la réalisation de votre Plan de Mobilité Simplifié.

Après lecture et analyse de ce document de planification des mobilités sur votre territoire, je vous informe que **nous émettons un avis favorable sur votre Plan de Mobilité Simplifié**, qui, via son diagnostic fait ressortir les besoins et spécificités de votre territoire tout en proposant dans sa stratégie des actions concrètes qui correspondent à vos réalités territoriales, qu'elles soient rurales ou périurbaines.

Nous portons notamment un fort intérêt pour le **développement du covoiturage** sur votre territoire, avec la création d'une aire multimodale, et l'accompagnement des habitants via l'association Covoiturage Auvergne, actions également en cours de mise en œuvre sur Dômes Sancy Artense. Nous sommes également attentif au **développement d'un transport à la demande** pour toutes les communes de Mond'Arverne, puisque nous sommes en réflexion sur la mise en place d'un service similaire sur Dômes Sancy Artense.

De plus, Elisa DE SOUSA, chargée de mission mobilité à Dômes Sancy Artense, reste à votre disposition pour travailler sur les relations de nos deux territoires, essentielles aux mobilités de demain.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Le Président



Alain MERCIER

Aurières

Avèze

Bagnols

Ceyssat

Cros

Gelles

Heume l'Eglise

Labessette

Laqueuille

Larodde

Mazayes

Nébouzat

Olby

Orcival

Perpezat

Rochefort-Montagne

St-Bonnet-près-Orcival

St-Donat

St-Julien-Puy-Lavèze

St-Pierre-Roche

St-Sauves-d'Auvergne

Saulzet-le-Froid

Singles

Tauves

La Tour d'Auvergne

Trémouille-Saint-Loup

Vernines

L'an deux mille vingt-cinq, le 25 septembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 18 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 6 en fin de séance

Date de la convocation :	19 septembre 2025
Secrétaire de séance :	Thomas WEIBEL

Présents à l'ouverture de séance :

Claude AUBERT ; Jean-Pierre BUCHE ; Alain CHARLAT ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Eric EGLI ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Laurent GANET ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Jean-Marc MORVAN ; Patrick NEHEMIE ; Serge PICHOT ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Christophe VIAL ; Thomas WEIBEL.

Arrivées en cours de séance : Marie DAVID (arrivée à 17H54 avant le vote de la délibération N°2) ; Christophe BERTUCAT (arrivée à 18H00 avant le vote de la délibération N°2).

Départs en cours de séance : Claude AUBERT (départ à 19H03 avant le vote de la délibération N°3 – donne pouvoir à Marie DAVID) ; Sondès EL HAFIDHI (départ à 19H05 avant le vote de la délibération N° 3 – donne pouvoir à Christophe BERTUCAT).

Procurations à l'ouverture de séance :

Richard BERT à Cyril CINEUX ; Stéphane CURNOL à Jean-Marc MORVAN ; Flavien NEUVY à François RAGE ; Thierry VATIN à Christiane DEMOUSTIER.

Représenté par son suppléant :

Claude PRIVAT par Alain CHARLAT.

Délégués titulaires excusés :

Jérôme AUSLENDER ; Dominique BALICHARD ; Sébastien DONADIEU ; Aurélio MACIAN ; Stanislas RENIE ; Gilles VESCOVI.

DÉLIBÉRATION N°17

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 25 SEPTEMBRE 2025

OBJET : AVIS DU SMTC-AC SUR LE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE DE MOND'ARVERNE COMMUNAUTE

La Loi d'Orientation des Mobilités n° 2019-428 du 24 décembre 2019 a profondément modifié le paysage institutionnel et organisationnel de la mobilité, en prévoyant la couverture de l'ensemble du territoire français par une AOM « locale ».

Les communautés de communes qui n'étaient pas encore AOM ont ainsi eu à se prononcer entre deux alternatives : se saisir de la compétence d'organisation de la mobilité ou laisser l'autorité régionale devenir AOM locale sur leur territoire en substitution.



Par délibération en date du 25 mars 2021, Mond'Arverne Communauté (MAC) a fait le choix de prendre la compétence mobilité, et de s'engager dans l'élaboration d'un plan de mobilité simplifié (PDMS), déclinaison du plan de mobilité pour les AOM de moins de 100 000 habitants visant à définir la stratégie et les actions de court, moyen et long terme du territoire intercommunal.

Cette démarche a donné lieu à une logique de coopération renforcée avec le SMTC-AC, s'appuyant sur la convention partenariale conclue entre les deux entités le 29 juin 2023.

En effet, la communauté de communes ayant souhaité étudier un scénario de gouvernance de sa mobilité basé sur le transfert de sa compétence au SMTC-AC, ce dernier a été sollicité pour formuler les propositions d'offres de services correspondantes. Il a par ailleurs été étroitement associé, dans le cadre d'un comité de pilotage paritaire, aux phases de validation des livrables constitutifs de ce PDMS, à savoir le diagnostic, la stratégie et le programme opérationnel.

Ainsi, le projet de PDMS arrêté par le conseil communautaire de l'EPCI en date du 26 juin 2025, a vocation à répondre aux ambitions suivantes :

- couvrir l'ensemble du territoire de la collectivité, y compris les communes situées sur les franges Ouest et Est du territoire ;
- répondre à la réalité des déplacements internes et externes à l'EPCI (avec, dans cette perspective, le rattachement au réseau métropolitain pour proposer des solutions aux déplacements pendulaires vers le territoire du SMTC) ;
- intégrer les différentes composantes du bouquet de solutions (collectives -y compris ferroviaire-, partagées, actives, solidaires).

A ces fins, un programme opérationnel a été défini, avec des actions estimées financièrement et adaptées en fonction des deux scénarii de gouvernance à l'étude au cours de l'élaboration du plan, à savoir :

- Le transfert de compétences au SMTC-AC ;
- L'exercice direct de la compétence par Mond'Arverne Communauté.

Le premier scénario ayant finalement été arrêté par délibération du conseil communautaire de l'EPCI en date du 26 juin 2025, le plan d'actions correspondant est le suivant :



Modes	Actions	Maîtrise d'ouvrage
TC	Création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la future ligne P39 T2C	SMTC
	Prolongement de la ligne 13 T2C jusqu'à la ZA Pra de Serre	SMTC
	Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année	SMTC
	Etude d'opportunité et de faisabilité de desserte du Plateau de Gergovie	SMTC
	Création d'une ligne de bus express Saint-Amant-Tallende > lycée Lafayette	SMTC
	Maintien et adaptation de la navette Vic-le-Comte > gare de Longues	SMTC
	Création d'une navette ZA Pra de Serre > gare Martres-de-Veyre	SMTC
	Création d'un service TAD pour toutes les communes	SMTC
Covoiturage	Création d'une aire multimodale à Orcet	MAC
	Déploiement de 110 points d'autostop organisé dans toutes les communes	MAC (2026)
	Mise en place de covoiturage solidaire (Plateforme mobilité 63)	MAC (2026)
	Accompagnement à l'utilisation du covoiturage (via Covoiturage Auvergne)	MAC (2026)
Modes actifs	Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable	MAC
	Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD)	SMTC
Evolution usages	Expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires	SMTC ou MAC

Conformément aux dispositions de l'article L1214-36-1 du Code des transports, ce projet de PDMS tel qu'arrêté par le conseil communautaire de Mond'Arverne Communauté est ainsi soumis, avant approbation définitive, aux « personnes publiques associées », dont le SMTC-AC, consulté en tant qu'AOM limitrophe.

Le SMTC-AC partage pleinement la vision des enjeux de mobilité exposée dans le document qui lui est soumis et son programme opérationnel, adapté aux enjeux environnementaux et sociaux et à la diversité des composantes périurbaines et rurales du territoire.

Il vous est ainsi proposé d'émettre un avis favorable sur le projet de plan de mobilité simplifié de Mond'Arverne Communauté, tout en attirant, dans la perspective d'une entrée effective de la collectivité dans notre syndicat, l'attention de celle-ci sur les points de vigilance suivants :

- Le contenu et les modalités de mise en œuvre des solutions de mobilité déployées directement par l'EPCI dès 2026 pourraient être amenés à évoluer sous gouvernance SMTC et/ou seraient à articuler avec les services existants ou futurs du syndicat ;
- le déploiement d'une offre de transport collectifs dès le 1^{er} janvier 2028 (soit le jour de l'entrée officielle de la collectivité au SMTC-AC) devra être accompagné d'un levier juridique permettant au SMTC-AC d'effectuer les travaux préparatoires, en amont, sur le territoire de MAC ;



- la nécessité d'une bonne articulation, pour le déploiement de services, avec les acteurs locaux compétents sur des sujets hors champ d'actions du SMTC-AC (compétence voirie par exemple).

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

A l'unanimité :

Pour : 24

Contre : 0

Abstention : 0

- **D'émettre un avis favorable sur le plan de mobilité simplifié de Mond'Arverne Communauté.**



Le Président du SMTC-AC

François RAGE

Fait et délibéré les jour, mois et an que dessus.

Au registre sont les signatures.

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :

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



Clermont-Ferrand, le 03/10/2025

Service Prospective Aménagement Risques
Bureau Mobilités et Analyses Territoriales
Affaire suivie par :
Clément DOGLIOTTI
Tél. : 04.43.36.03.67
clement.dogliotti@puy-de-dome.gouv.fr

Le directeur départemental des territoires
à
Monsieur le Président
Mond'Arverne Communauté
Siège administratif et Pôle Attractivité,
Aménagement et Transition écologique
ZA Le Pra de Serre
63960 Veyre-Monton

OBJET : Avis sur le projet de Plan De Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté

La communauté de communes de Mond'Arverne Communauté a pris la compétence mobilité en 2021 et s'est engagée en 2023 à élaborer un plan de mobilité simplifié (PDMS), intégrant une démarche participative. Ce travail a été réalisé de façon concomitante à la réflexion concernant l'exercice de la compétence mobilité sur votre territoire, pour laquelle le comité syndical a finalement acté une adhésion au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTAC) à compter du début de l'année 2028.

En préambule, je tiens à souligner la qualité du document arrêté et l'engagement de votre collectivité dans cette démarche volontariste et stratégique. Plusieurs points d'intérêt de votre projet sont en particulier à noter :

- l'approche géographique du diagnostic liée aux caractéristiques morphologiques du territoire notamment avec l'autoroute A75, et les différentes typologies de communes qui composent le territoire ;
- la volonté de développer l'offre de mobilité interne et externe à Mond'Arverne Communauté dans un objectif de réduction de l'autosolisme, qui caractérise actuellement les déplacements des usagers du territoire ;
- un plan d'action resserré, adapté à la diversité des enjeux du territoire et à l'ambition de la collectivité grâce à la réalisation d'un diagnostic solide étayé par un état des lieux sérieux ;
- l'analyse des scénarii ayant conduit au choix d'intégration de votre EPCI au SMTAC.

Je note également que, comme le prévoit l'article L 1231-5 du Code des transports, vous prévoyez de consulter le comité des partenaires créé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), préalablement à l'adoption du PDMS.

Les paragraphes suivants présentent un certain nombre d'observations que je vous invite à prendre en compte préalablement à l'approbation finale du PDMS afin d'en améliorer encore la qualité.

La stratégie :

Le PDMS propose des objectifs de part modale à horizon 2035. Il est logique de prendre une certaine profondeur de temps pour pouvoir enregistrer des changements significatifs. Cependant, la mesure des parts modales est, comme vous le savez, un processus complexe qui s'appuie principalement sur la réalisation d'une enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2), dont le pas de temps habituel est de 10 ans. La dernière ayant été réalisée en 2022, la prochaine devrait être conduite en 2032 et je recommande donc que les objectifs de part modale soient fixés à cet horizon-là.

Compte-tenu du calendrier des actions prévues (dont la mise en œuvre est intégralement entamée d'ici à 2028), cela laisse suffisamment de temps pour que celles-ci produisent leurs effets. Il n'y a donc pas lieu d'attendre 2035 pour espérer l'atteinte des cibles établies.

D'autre part, le PDMS présente 4 scénarios pour les cibles de part modales dont le principe repose sur des priorisations différenciées en termes d'actions (page 67). Dans toute la suite du document, il n'y est plus fait référence : le choix de stratégie entre les 4 trajectoires n'est pas énoncé. La partie stratégie manque donc d'une conclusion, au-delà du choix arbitré entre l'adhésion au SMTC-AC et l'exercice de la compétence par l'EPCI.

Enfin, il manque dans cet ensemble un regard sur la trajectoire de réduction des émissions transports (GES) que le territoire a l'ambition de tenir au regard des actions poursuivies et des éléments tendanciels (comme l'électrification du parc de véhicules).

Le plan d'action :

Le calendrier prévisionnel permet de donner une vision claire des étapes de mise en œuvre du plan. Les actions sont toutes prévues pour être conduites d'ici au début de l'année 2028, ce qui traduit à la fois l'ambition d'une mise en mouvement rapide d'une part, et une cohérence avec la date d'intégration dans le SMTC-AC d'autre part. Cependant, la période 2028-2035 (ou 2032 selon la recommandation précédente) ne comprend donc aucune action définie à ce stade.

Dans ces conditions, je vous invite à étudier dès à présent avec le SMTC-AC les possibilités d'enclencher soit un additif au PDMS à horizon 2028, soit une révision du Plan de Mobilité du SMTC-AC (2019-2030) à cet horizon, de façon à ce que de nouvelles actions soient déployées au-delà de 2028 dans un cadre clair pour définir les responsabilités entre les différents acteurs (SMTC / EPCI / communes / autres acteurs). Ce programme complémentaire prendra notamment en compte les conclusions des étapes franchies précédemment (exemple : mise en œuvre du schéma cyclable qui aura été défini dans le cadre des études inscrites dans l'action 13).

Au sujet du Service Express Régional Métropolitain (SERM), plusieurs actions du PDMS s'inscrivent dans la dynamique du projet (exemple : navette en rabattement vers la gare des Martres-de-Veyre). Il aurait été intéressant de les récapituler dans une action d'ensemble liée au SERM, en y incluant en outre une étude urbaine des quartiers de gares du territoire (Vic-le-Comte et Longues).

L'arrivée d'une offre de transport renforcée nécessite de réfléchir dès à présent à l'articulation urbanisme / mobilité de ces lieux. Le dossier de projet de SERM devra en poser les bases mais par la suite, des études plus poussées seront indispensables pour intensifier les tissus urbains autour de ces lieux, favoriser le rabattement et l'intermodalité.

Je sou mets également à votre réflexion quelques pistes d'actions supplémentaires qui pourraient compléter votre plan d'actions :

- **Action « accompagnement des entreprises - PDME » :**

Les entreprises du territoire peuvent être accompagnées dans leurs changements de pratique. À ce titre, le rôle de l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) est de favoriser le changement de pratique pour les trajets du quotidien mais également pour les trajets professionnels en appuyant les entreprises vers des démarches de type Plan de Mobilité Employeur (PDME). Une telle démarche est tout particulièrement attendue de la part des employeurs les plus importants du territoire.

L'élaboration d'un PDME propre à votre structure peut être bénéfique à ce titre, en interne bien entendu, mais aussi comme démonstrateur auprès des partenaires et entreprises que vous pourriez accompagner.

- **Action « Mailler le territoire en bornes de recharge pour véhicules électriques » :**

En complément des actions en faveur du covoiturage et pour limiter l'impact des véhicules en matière de Gaz à Effet de Serre (GES), il serait pertinent de proposer une action comprenant un recensement des poches de stationnement de plus de 20 places du territoire. Celles-ci sont concernées par l'article 118 de la Loi climat et résilience qui impose la réalisation d'infrastructures de recharge pour véhicule électrique depuis le 01/01/2025.

Les modalités de suivi :

Les modalités de suivi du projet de PDMS ne sont pas clairement décrites. Le document présente uniquement les indicateurs pressentis pour évaluer les objectifs, ce qui est insuffisamment précis pour un suivi par indicateur crédible (nécessitant des définitions précises, l'identification des sources des données, la périodicité de mise à jour, et le calcul de l'état zéro).

Le volet suivi du PDMS est essentiel pour garantir le suivi des objectifs annoncés et l'intervention des acteurs clés dans les différentes instances. Le document pourrait donc être complété par une description des principes de fonctionnement du suivi : comité de pilotage / comité technique, comité des partenaires.

Je rappelle à ce titre que le PDMS n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou schémas et ne présente pas de caractère opposable. C'est donc grâce à la coordination et la concertation, dans une optique de recherche de cohérence des différentes politiques publiques territoriales, que ce document peut porter des effets sur l'urbanisme, l'environnement, la santé ou la politique sociale.

Mes services se tiennent à votre disposition pour toute information ou tout échange complémentaire.

Le directeur départemental des territoires,


Guilhem BRUN



La Région
Auvergne-Rhône-Alpes

Julien VUILLEMARD

Conseiller délégué aux transports
scolaires et interurbains

Monsieur Pascal PIGOT

Président

Communauté de communes de Mond'Arverne Communauté
Rue Pra de Serre
ZA Le Pra de Serre
63960 VEYRE-MONTON

Votre interlocuteur : Damien HEYRAUD
damien.heyraud@auvergnerhonealpes.fr

Réf. : S2509-04020

Objet : Avis PDMS – Mond'Arverne Communauté

Le Conseil régional, le **14 OCT. 2025**

Monsieur le Président,

La Région Auvergne-Rhône-Alpes vous remercie pour la transmission du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) de Mond'Arverne Communauté. En tant que Personne Publique Associée, la Région est appelée à se prononcer sur la compatibilité de ce document avec les objectifs et règles du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

À l'examen du document, la Région tient à saluer la qualité de la démarche engagée par Mond'Arverne Communauté, tant dans la structuration du diagnostic que dans la définition des orientations stratégiques et du plan d'actions. Le PDMS témoigne d'une volonté de répondre aux enjeux de mobilité durable, d'accessibilité et de transition modale, en cohérence avec les objectifs régionaux.

Plus précisément, le document s'inscrit dans une dynamique compatible avec les objectifs du SRADDET en matière de mobilité, notamment :

- Le développement d'une offre de mobilité multimodale, accessible et adaptée aux caractéristiques du territoire ;
- La réduction de la dépendance à l'automobile, par le renforcement des transports collectifs, la promotion du covoiturage et des modes actifs ;
- L'amélioration des liaisons internes et externes, en particulier vers la métropole clermontoise ;
- La prise en compte des besoins des territoires peu denses et des publics éloignés de l'offre de transport ;



Toutefois, la Région souhaite attirer votre attention sur plusieurs points de vigilance, qui mériteraient d'être consolidés dans les phases de mise en œuvre :

- La formalisation explicite de la compatibilité du PDMS avec les règles générales du SRADDET, notamment celles relatives au report modal et à la complémentarité des réseaux ;
- Le renforcement des indicateurs environnementaux liés à la mobilité, en lien avec les objectifs régionaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de développement des énergies renouvelables ;
- La prise en compte plus affirmée des continuités cyclables et intermodales avec les territoires voisins.

Au regard de ces éléments, la Région Auvergne-Rhône-Alpes émet un avis favorable sur le Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté, sous réserve de la prise en compte des observations formulées ci-dessus.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations les meilleures.

B. en cachet lement

Julien VUILLEMARD



Copie : Jean-Pierre BRENAS, conseiller régional, référent transport pour le Puy-de-Dôme

Annexe 1 :

Commission permanente du 21 octobre 2025

Avis sur le Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté

Introduction sur la démarche de Plan de Mobilité Simplifié

Le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) est une démarche programmatique élaborée par les autorités organisatrices de mobilité (AOM) dont le ressort territorial comprend moins de 100 000 habitants. En 2022 le territoire de Mond'Arverne comprenait 41 000 habitants.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a créé ce dispositif pour lutter contre les déserts de mobilité, ces zones rurales ou péri-urbaines dévolues à un usage prédominant de la voiture individuelle.

La démarche consiste donc à planifier et organiser un bouquet de mobilités dans le but :

- d'offrir une solution de transport à tous les habitants du territoire, notamment les personnes vulnérables,
- de lutter contre le réchauffement climatique en diminuant les gaz à effet de serre émis par les transports,
- de rendre le territoire attractif.

Le Plan de Mobilité Simplifié propose un cadre normatif allégé, plus simple à élaborer qu'un plan de déplacement urbain. Cette démarche volontaire est soumise aux avis des partenaires (Département, Région, Communes, AOM riveraines) sans que ceux-ci soient opposables.

L'avis du Département est ainsi formulé conformément aux dispositions de l'article L1214-36-1, dans le cadre des compétences du Département qui sont abordées par le PdMS :

- politiques d'aménagement liées aux mobilités,
- gestion de voirie départementale,
- accès aux collèges,
- politique culturelle liée aux sites archéologiques,
- etc.

Le Plan de Mobilité Simplifié n'a pas de relation juridique avec les autres documents de planification urbaine (SCOT, PLU, etc.), toutefois le Département a souhaité mobiliser les mêmes instances de délibération en recueillant l'avis de sa commission urbanisme, réunie le 26 septembre 2025.

Il s'agissait en l'occurrence d'apprécier l'adéquation du bouquet modal proposé par le Plan de Mobilité Simplifié avec l'ambition politique de Mond'Arverne d'offrir une mobilité « pour tous et partout » dans les 10 ans à venir.

Eléments de compréhension du diagnostic et appréciation globale

On rappellera en préalable le cadre réglementaire dans lequel s'inscrit la demande d'avis :

- Mond'Arverne est Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) depuis le 1er juillet 2021, par application de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM),
- Mond'Arverne s'est engagée dans la réalisation d'un PdMS depuis 2023,
- Mond'Arverne transfère actuellement de cette compétence au Syndicat Mixte des Transports en Commune de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), Autorité Organisatrice sur le ressort territorial métropolitain, avec un objectif d'adhésion au 1er janvier 2028,
- Toutefois la communauté de communes peut poursuivre les actions liées aux politiques cyclables et aux politiques de covoiturage.

À la lecture du diagnostic, le contexte péri-urbain du territoire apparaît nettement, avec une polarisation importante des flux pendulaires vers la métropole clermontoise (environ 50%).

D'un autre côté, la géographie étirée de la communauté de communes et son urbanisme multipolaire « en chapelet » favorise des flux latéraux venant des ailes montagneuses vers le val d'Allier. Ces flux internes constituent une autre moitié des déplacements.

La ventilation des déplacements suit très schématiquement les points cardinaux, avec des flux externes (domicile-travail) qui se concentrent du sud vers le nord, alors que les flux internes se déplacent plutôt sur un axe est-ouest.

Il y a donc 2 problématiques de mobilité qui se croisent :

- l'une péri-urbaine nécessitant des solutions de transports massifiés et rapides qui privilégient des arrêts en zone dense,
- l'autre plutôt rurale, appelant une plus grande porosité avec l'habitat dispersé : transports à la demande, mobilités partagées (covoiturage, autostop), mobilités solidaires (transport d'utilité sociale), mobilité inversée, etc.

Il est nécessaire ensuite de rappeler que le territoire est traversé par deux infrastructures lourdes de transport, une autoroute et une double voie de chemin de fer. Il en résulte des pratiques différentes selon la proximité des usagers avec ces axes. Très schématiquement les habitants de l'ouest du territoire prennent plus volontiers l'autoroute que ceux de l'est qui utilisent plus le train.

Cependant les proportions ne sont pas équivalentes et les capacités d'accueil des réseaux routiers et autoroutier confortent des habitudes auto-solistes. Il en résulte que les solutions de transport du PdMS doivent être très efficaces pour basculer progressivement vers les modes alternatifs.

Cet enjeu est souligné par la littérature scientifique qui priorise une décarbonation des mobilités pendulaires entre le périurbain et l'agglomération (où se générerait 70% des émissions du quotidien) pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique.

L'enjeu de créer des liaisons radiales de transport en commun - efficaces et opérantes - vers la métropole clermontoise est primordial, et le Département accueille favorablement la décision de transfert de compétence au SMTC-AC.

Cette nouvelle organisation des transports couplée avec des politiques de densification urbaines permettra de limiter les distances parcourues et par conséquent les émissions de gaz à effet de serre.

Dans les parties les plus rurales du territoire, Mond'Arverne propose des solutions adaptées (Transport à la Demande [TAD], covoiturage solidaire, autostop organisé), mais le niveau de maturité semble inférieur aux projets péri-urbains de transports en commun.

Considérant la vulnérabilité de certains administrés sur ces zones, il nous semble prioritaire de garder le cap de mise en œuvre du service de covoiturage solidaire (action 11).

S'agissant des indicateurs d'évaluation de la démarche PdMS, le Département salue l'effort de rigueur et de transparence visé par le dispositif de suivi du nombre de passagers. On regrettera en revanche qu'une quantification des émissions de gaz à effet de serre et qu'un suivi des gains soient absents, alors qu'ils faciliteraient le pilotage des politiques de transition écologique.

Observations détaillées sur le PdMS qui concernent directement le Département

1. Transfert de compétences et transport scolaire :

Il est prévu dans le plan de mobilité simplifié une reprise des lignes scolaires. Aussi dans le cadre de sa compétence des collèges, le Département souhaite signaler une incompatibilité entre les horaires du service de cantine scolaire et les horaires de ramassage le mercredi midi.

A l'occasion du changement de prestataire, une réflexion pourrait être menée avec le Département pour améliorer ce point.

2. Le programme d'actions :

Le PdMS propose un scénario d'offre de mobilités qui se décline en 15 actions opérationnelles, avec notamment des prolongations de ligne du réseau Inspire, la création de navette de rabattement, le déploiement d'arrêts d'autostop, etc.

Le Département n'a pas vocation à commenter l'ensemble des 15 actions mais souhaite s'exprimer sur 7 des actions dans lesquelles son infrastructure routière ou ses compétences sont concernées. Voici ses observations :

- Action 1 : Création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la ligne P39 du futur réseau de TC clermontois

Cette implantation est prévue au niveau du virage des Varennes en bordure de la D2089. Le Département recommande, par souci de sécurité et de simplicité, d'utiliser les installations déjà existantes. Dans la négative, le Département conseille une implantation en agglomération (où la vitesse est limitée à 50km/h) et souhaite être contacté dès la phase d'élaboration pour préciser les prescriptions techniques permettant de garantir la sécurité de tous les usagers.

Pour cela, une demande de permission de voirie doit être adressée à la Direction Routière et d'Aménagement Territorial (DRAT) de Clermont-Limagne, conformément au Règlement de voirie Départementale du Puy-de-Dôme (titre V, chap.I, art.48, p.49 [disponible sur https://www.puy-de-dome.fr/fileadmin/user_upload/CD63-reglement-voirie.pdf]).

Contact : DRDCLERMONT-LIMAGNE@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 73 48 21

Il est également porté à connaissance que « dans le cadre d'un raccordement sur le réseau départemental, l'aménagement sera à la charge de l'aménageur qui garantit la sécurité et la visibilité pour tous » (Porter à connaissance des politiques départementales à prendre en compte dans les documents de planification, Conseil départemental du Puy de Dôme, 2024, p.9).

- Action 2 : prolongement de la ligne 13 jusqu'à la zone d'activités de Pra de Serre

Le projet consiste à rallonger la ligne actuelle d'environ 5km - en empruntant la D978 - pour atteindre la zone d'activités du Pra de Serre, depuis le terminus actuel de Pérignat-lès-Sarlieve jusqu'au lieu-dit les Horts.

Comme précédemment, si des arrêts intermédiaires devaient être installés sur route départementale, le Département souhaite être contacté en amont afin d'apprécier les conditions de faisabilité.

La demande de permission voirie doit-être adressée à la DRAT du Val d'Allier.

Contact : DRDVALALLIER@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 55 05 52

- Action 3 : Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat toute l'année

Il s'agit ici de faire évoluer l'actuelle ligne régionale P21 à vocation touristique et saisonnière vers une ligne urbaine régulière à vocation pendulaire. Sans changer la desserte globale, le tracé sera modifié en fonction de la politique d'arrêt du SMTC-AC, nouveau délégataire de la compétence mobilité.

Comme précédemment, la création d'un arrêt de bus à l'aire du rond-point du lac de la Cassière doit faire l'objet d'une demande de permission de voirie auprès de la DRAT du Val d'Allier.

S'agissant des arrêts de terminus à Verneuge ou Sauteyras, le Conseil départemental mène actuellement une étude d'aménagement des abords du Lac qui intègre les problématiques de desserte en transports en commun. Il souhaite être informé au plus tôt du scénario de terminus retenu afin d'en finaliser les emplacements.

Enfin, le Département souhaiterait qu'un emport pratique et capacitaire soit possible pour les vélos et les vélos à assistance électrique. Alors que le Département élabore actuellement un itinéraire cyclable qui relie les maisons de site Unesco entre Aydat et Volvic, il serait opportun que ces lieux soient accessibles en transports en commun par les cyclistes en itinérance.

- Action 4 : étude d'opportunité et de faisabilité d'une desserte du plateau de Gergovie

Le Département est membre du GIP Gergovie, et est compétent en animation culturelle des sites archéologique. A ce titre, il a déjà mené en 2022 une étude pour l'expérimentation de la desserte du musée par une navette autonome. A l'époque, la technologie de navigation était insuffisamment mature pour la conduite en rase campagne, mais les enseignements tirés de cette expérience pourraient toutefois alimenter les réflexions à venir. C'est pourquoi le Département souhaiterait être associé à l'étude de desserte du plateau de Gergovie.

- Action 9 : création d'une aire multimodale à Orcet

Le Département prend acte du projet qu'il insère dans son Schéma Départemental des Aires de Covoiturage (SDAC), actuellement en cours de révision. Conformément à ses engagements, il prendra en charge la signalisation de position avec panneaux réglementaires C52.

Une fois les caractéristiques de l'aire esquissées, il souhaite être consulté pour apprécier la compatibilité des aménagements routiers d'entrée et de sortie (sur route départementale) avec les trafics envisagés.

À noter que le Département recense une dizaine d'aires sur le territoire de Mond'Arverne dont quatre aires importantes de plus de 30 places. A ce titre, on pourra saluer le travail d'accueil et de multimodalité déjà effectué à l'aire de la Jonchère au Crest.

Contacts :

DRDVALALLIER@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 55 05 52

DGPD@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 42 02 22

- Action 10 : déploiement de 200 points d'autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne

Le Département conseille de réserver l'implantation des points d'arrêts d'autostop en agglomération, où les conditions d'accès pour les piétons et les possibilités d'arrêt pour les automobilistes sont les plus sûres.

L'attente d'implantation d'arrêts autostop hors-agglomération est compréhensible pour la performance du service. Néanmoins, elle devrait se faire au cas par cas, de préférence dans un hameau ou une petite zone urbanisée, et à l'appréciation d'aménités routières déjà existantes et sûres : zone de ralentissement, accotement élargi, visibilité suffisante, vitesse réduite, etc.

Dans tous les cas, il est souhaitable d'associer le Département en amont des réflexions d'implantation et une demande de permission de voirie doit être adressée à la DRAT du Val d'Allier.

Contact : DRDVALALLIER@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 55 05 52

- Action n°13: engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable

Le Département a élaboré son IVème schéma départemental des itinéraires cyclables pour la période 2025-2034, avec l'ambition d'accompagner le développement du vélo avec les territoires (https://www.puy-de-dome/fileadmin/user_upload/CD63_SchematinerairesCyclables_2025_v6.pdf).

Le Département est donc à la disposition de Mond'arverne pour étudier les besoins d'aménagement émergeant sur le réseau routier départemental, qu'il s'agisse d'itinéraires partagés hors agglomération ou de franchissement de points durs.

À ce jour un itinéraire d'intérêt départemental a d'ores et déjà été retenu. Il s'agit d'une piste cyclable entre le secteur dense de la métropole et la zone d'activité de la Novialle à La Roche Blance, le long de la D978, sur 1,4km.

S'agissant de la Via Allier, seule la commune d'Authezat est concernée pour Mond'Arverne, pour la section au sud du domaine de Chadieu en liaison avec Coudes.

La partie restant à aménager entre Corent et Chadieu (actuellement passage sur la voie communale) ainsi que l'aire de service relèvent de la finalisation du secteur centre de la Via Allier, pour laquelle le Département a prévu de poursuivre la maîtrise d'œuvre aux côtés des EPCI.

S'agissant de la partie sud de la Via Allier (48 km entre Authezat et Brassac-les-Mines), des procédures réglementaires sont actuellement en cours. La demande d'autorisation environnementale et la demande de déclaration d'utilité publique sont en fin d'instruction par les services de l'Etat. L'avis de l'autorité environnementale est attendu d'ici fin novembre 2025.

Contact : DGPD@puy-de-dome.fr | tel : 04 73 42 02 22

- Action 15: accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules légers intermédiaires, entre 3 à 7 véhicules

Les Véhicules Légers et Intermédiaires constituent une gamme de véhicules qui se situent entre le vélo et la voiture, depuis la microvoiture motorisée jusqu'au tricycle à assistance électrique.

Encore peu répandus, ces véhicules utilisent spontanément les routes départementales, avec des vitesses comprises entre 25 et 45km/h. L'enjeu est de prévenir les conflits d'usages avec les autres véhicules sans freiner cette pratique émergente, par exemple en identifiant des itinéraires sur routes apaisées.

Le Département se dote actuellement d'ingénierie pour élaborer des plans de circulations favorables aux modes doux hors agglomération et pourra accompagner cette expérimentation.

Enfin, le Département s'est exprimé, en commission permanente du 7 juillet 2025 sur l'arrêt du plan local d'urbanisme intercommunal de Mond'Arverne Communauté, en saluant les efforts de limitation de consommation de l'espace permettant de maintenir une urbanisation resserrée.

Aujourd'hui les mobilités collectives, partagées et actives doivent contribuer à renforcer ces politiques de densification. Elles peuvent ainsi contrecarrer les impacts négatifs d'un étalement urbain amplifié par la voiture individuelle : consommation des terres agricoles, coût des réseaux et infrastructures, congestion routière, pollution aux particules fines...

Aussi, le Département émet un avis favorable avec les observations ci-dessus, concernant le Plan de Mobilités Simplifié de Mond'Arverne.



*Pôle Développement des Entreprises
& des Territoires – Appui aux Territoires
PR - 2025 – 017
Lettre recommandée avec AR*

MOND'ARVERNE COMMUNAUTE
Monsieur Pascal PIGOT
Président
ZA de Prat de Serre
63960 VEYRE-MONTON

Clermont-Ferrand, le 16 octobre 2025

Objet : *Mond'Arverne Communauté – Plan De Mobilité simplifié (PDMs)
Avis de la CCI Puy-de-Dôme Clermont Auvergne Métropole*

Monsieur le Président,

Nous avons bien reçu votre courrier du 22 juillet 2025 nous informant du Plan de Mobilité simplifié (PDMs) arrêté le 26 juin 2025, et nous invitant, conformément à l'article L1214-36-1 du Code des transports, à formuler nos observations. Compte tenu des impacts financiers significatifs de ce plan pour les entreprises du territoire via le Versement Mobilité (VM), la Chambre de Commerce et d'Industrie Puy-de-Dôme Clermont Auvergne Métropole a souhaité rendre le présent avis.

Tout d'abord, la CCI tient à saluer l'initiative de Mond'Arverne Communauté (MAC) visant à mettre en place un PDMs sur son territoire. Le développement des transports en commun et la promotion des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle s'inscrivent dans une démarche vertueuse, tant sur le plan environnemental qu'économique. Cette orientation est en cohérence avec les enjeux de transition écologique et d'amélioration de la qualité de l'air et de vie, et nous en reconnaissons pleinement la pertinence.

Lors de l'examen attentif du présent dossier, plusieurs points ont attiré notre attention.

La CCI a bien noté les 2 scénarios envisagés initialement par Mond'Arverne Communauté, à savoir :

- Scénario : Maintien de la compétence au sein de Mond'Arverne Communauté (en Régie ou Délégation de Service Public)

Coût de déploiement des actions envisagées : 756 k€ / an

Recettes potentielles maximales : 1,234 k€ / an

- o Contribution de MAC sur fonds propres de 9 € par habitant et par an soit 376.236 € (31 %)
- o Versement Mobilité (VM) des Entreprises (Taux plafonné à 0,8 % car population < 50.000 habitants et présence de communes touristiques) => soit 858.000 € (69%)

.../...

Sur ce scénario, la CCI s'interroge sur la méthodologie retenue : la collectivité semble avoir privilégié les recettes potentielles maximales prélevables sur les entreprises plutôt que les besoins réels de financement des actions envisagées. Cette approche budgétaire nous paraît déconnectée des réalités économiques du territoire.

- **Scénario : Transfert de compétence au SMTC de l'Agglomération Clermontoise**

Coût de déploiement des actions envisagées : 1,596 M€ / an

Recettes envisagées :

- Cotisation de MAC au SMTC de 9 € par habitant et par an, soit 376.236 €
- **Versement Mobilité des Entreprises** sur la base d'un taux de VM de 0,95%, soit environ 1 019 000 € par an

Nous avons été informés récemment par vos services qu'une seconde délibération avait été adoptée le 26 juin 2025, par votre collectivité, visant à retenir le scénario de transfert de compétence au SMTC-AC. Cette délibération ne figurait pas parmi les documents transmis pour l'élaboration de notre avis. La CCI regrette que cette décision soit intervenue sans attendre le retour des Personnes Publiques Associées, dont les contributions et observations sur les actions envisagées auraient pu enrichir l'analyse et apporter des éclairages complémentaires avant la prise de décision de la collectivité. Aussi, nous exprimons le souhait que l'ensemble des avis recueillis puisse être pleinement valorisé dans le cadre du projet soumis à l'enquête publique, et qu'ils soient pris en considération avec attention avant l'approbation du PDMs par Mond'Arverne Communauté.

Concernant ce scénario retenu par Mond'Arverne Communauté, la CCI souhaite formuler les observations suivantes :

- **Équilibre budgétaire** : Le plan financier soulève des interrogations. Votre délibération « Compétence mobilité : transfert et adhésion au SMTC-AC au 1^{er} janvier 2028 » évoque un VM à 0,95% (soit une recette de 1 019 k€) et une contribution de Mond'Arverne Communauté à 9€/habitant (soit 376 k€). Ces ressources (1 395 k€) ne couvrent donc pas le coût total de déploiement des actions envisagées (1 596 k€). Comment sera financé ce déficit de 201 k€ ? Par une réduction des actions prévues ? Par une nouvelle augmentation d'un VM déjà très élevé ? Ces questions nécessitent des éclaircissements.
- **Financement de la ligne touristique Clermont-Aydat** : Nous nous interrogeons sur le bien-fondé de faire supporter intégralement aux entreprises, via le VM, le coût de la ligne touristique Clermont-Aydat (533 k€/an pour un service annuel), alors qu'elle bénéficie déjà d'un financement régional qui pourrait être maintenu. Nous nous interrogeons également sur la pertinence de proposer ce service sur l'ensemble de l'année avec la même intensité de fréquence (à savoir 12 courses par jour du lundi au dimanche toute l'année). Les documents remis ne font pas état d'une étude approfondie du besoin réel de déplacements tout au long de l'année, ni en termes touristiques, ni pour les saisonniers, ni, plus généralement, pour les habitants. Des informations complémentaires justifiant cette augmentation d'offre et le différentiel de coût afférent seraient nécessaires pour adapter le budget et son financement.

Appliquer un taux de Versement Mobilité (VM) de 0.95% n'est pas sans conséquence sur le budget des 90 établissements publics et privés qui seront assujettis à cette taxe. À titre de comparaison, plusieurs intercommunalités du département appliquent des taux

plus modérés : 0,3 % pour l'Agglo Pays d'Issoire, 0,6 % pour Thiers Dore et Montagne et 0,8 % pour Riom Limagne et Volcans, avec, pour ces deux derniers cas, une augmentation du taux qui a été progressive dans le temps, corrélativement à l'accroissement de l'offre. En ayant d'ores-et-déjà retenu un taux de 0.95%, Mond'Arverne Communauté deviendra en 2028 le deuxième territoire le plus taxé du département, juste derrière l'agglomération clermontoise, alors même que l'offre de transport en commun, bien qu'en voie d'amélioration, restera limitée par rapport à des territoires appliquant un taux de Versement Mobilité inférieur.

Par ailleurs, la CCI reste inquiète sur l'évolution possible de ce taux dans les années à venir. Ce taux de VM (0.95%), déjà élevé, pourrait être revu à la hausse dans une logique d'uniformisation avec les autres communes du périmètre du SMTC-AC, pour atteindre, à terme, le plafond légal de 2 % qui leur est appliqué. Cette perspective est d'autant plus préoccupante que le relèvement, voire la suppression des plafonds des taux de VM, fixés par l'Etat, fait régulièrement l'objet de discussions à l'Assemblée nationale. Une telle évolution serait particulièrement pénalisante pour nos entreprises locales.

Aussi, et au regard des remarques précédentes, la CCI souhaite que soient prises en compte ses demandes suivantes :

➤ **Le renforcement de la concertation avec les entreprises.**

Si dans le cadre de l'élaboration du PDMs, les concertations menées jusqu'à présent ont principalement impliqué les communes, la Région, le Département, le SMTC, divers organismes publics et l'association des entreprises de la ZA de Pra de Serre, nous souhaitons désormais qu'une place plus importante soit accordée à la voix des entreprises dans la phase de mise en œuvre du PDMs.

Il apparaît en effet impératif de **renforcer la consultation des entreprises du territoire** durant la phase des « *Travaux préparatoires à la mise en place de l'offre de transport* » (avril 2026 – décembre 2027). Cette concertation accrue doit permettre d'assurer une **adéquation optimale entre les solutions envisagées et les besoins réels des salariés et employeurs** (horaires, cadencement, dessertes des zones d'activités, etc.) et de garantir une **meilleure acceptabilité** de cette mesure.

En tant que premiers contributeurs financiers au projet (à hauteur de 1.019 k€/an, soit 64% des 1.596 k€ de coûts d'exploitation annuels), il est indispensable que les acteurs économiques du territoire soient pleinement associés à cette préparation, afin que les solutions retenues soient adaptées aux réalités du terrain et soutiennent efficacement la mobilité des actifs.

Enfin, une **attention particulière devra être portée à l'amplitude horaire des lignes de transport en commun** desservant les zones d'activités. Une offre étendue, adaptée aux horaires décalés et aux systèmes de travail en équipes, constitue un levier indispensable pour favoriser l'utilisation effective des transports collectifs par le plus grand nombre de salariés.

➤ **La progressivité du Versement Mobilité.**

Nous demandons à la fois la progressivité du taux de VM et une visibilité sur son évolution à moyen terme. Un taux initial plus faible en 2028, assorti d'une hausse graduelle, conditionnée au développement effectif de l'offre (fréquences, lignes nouvelles) et au calendrier réel de mise en service des actions, serait plus acceptable. Passer de 0% à 0,95% en une seule année représente, en effet, **un choc fiscal considérable** pour les entreprises, qui ne disposent d'aucune marge d'adaptation (prélèvement de plus de 11.300 € en moyenne par entreprise et par an).

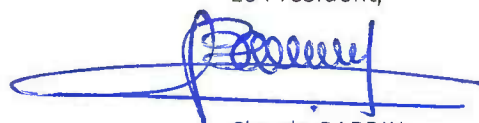
C'est pourquoi, il nous semble essentiel que le Versement Mobilité des Entreprises soit lié à la mise en œuvre effective des améliorations prévues dans le Plan De Mobilité Simplifié (PDMs). Cette approche progressive du VM, concertée et équitable permettrait de **préserver la compétitivité des entreprises** tout en accompagnant la montée en puissance de l'offre de transport et de **préserver l'attractivité du territoire** pour permettre l'implantation de nouvelles activités économiques. En définitive, il est donc crucial que ce Plan De Mobilité Simplifié (PDMs), soit équilibré, concerté et adapté aux besoins des entreprises, afin de concilier ambition écologique et dynamisme économique.

En conséquence, considérant le **taux élevé** du Versement Mobilité des Entreprises envisagé et le **manque de concertation préalable** pour la mise en œuvre d'une offre de transport adaptée aux besoins des entreprises, la Chambre de Commerce et d'Industrie Puy-de-Dôme Clermont Auvergne Métropole, émet un **avis défavorable** sur le Plan De Mobilité Simplifié (PDMs) du territoire de Mond'Arverne Communauté.

Toutefois, nous restons à votre disposition pour échanger avec vous sur la progressivité du versement mobilité et pour renforcer la concertation auprès des entreprises.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

Le Président,



Claude BARBIN.



Vélo-Cité 63

Association reconnue d'intérêt général

Affiliée à la *Fédération nationale des Usag(ères)ers de la Bicyclette (FUB)*

à l'*Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes (AF3V)*

à l'*Heureux Cyclage* et à *Rue de l'Avenir*

Centre des Associations · 21 rue Jean Richepin · 63000 Clermont-Ferrand

Clermont-Ferrand, le 20 octobre 2025

À l'attention de M. le Président
de Mond'Arverne Communauté

Objet : Plan de Mobilité Simplifié : avis consultatif

Monsieur le Président

Le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) de Mond'Arverne Communauté (MAC) a été arrêté le 26 juin 2025 pour définir la stratégie de mobilité répondant aux besoins de tous ses habitants sur tout son territoire.

Lors de son élaboration, notre association Vélo-Cité 63, adhérente à la Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette (FUB) a participé à quelques réunions de concertation. En réponse au courrier en date du 22 juillet 2025, nous avons demandé à être consulté pour avis sur le rendu du document avant son approbation et sa mise en œuvre.

Ce présent avis orienté en faveur de la mobilité active a été rédigé en prenant appui sur les connaissances de terrain et de vécu de l'association Les Martres-au-vert, qui depuis cet été est affiliée à la FUB. Elle devient ainsi un interlocuteur légitime pour participer à la co-construction en vue de la réalisation d'actions définies dans la PMS. Suite à votre courrier du 15 octobre, elle souhaite intégrer le Comité des partenaires mobilité que vous venez de constituer.

Préalable : le PMS un outil d'actions sur la mobilité parmi d'autres qui définissent le cadrage en matière de déplacement

Le PMS doit intégrer toutes les procédures et démarches de réflexion, de planification et d'actions, existantes, en cours ou futures élaborées à des échelles variables (inter-départementale, départementale, et intra-départementale) et qui concernent l'aménagement du territoire de MAC, et en particulier la mobilité. Cela rend l'exercice d'autant plus complexe pour aider à faire converger les actions vers une vision d'avenir cohérente.

Nous avons relevé quelques éléments de cadrage significatifs inscrits dans ces documents :

Pour la région Auvergne-Rhône-Alpes, le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) Horizon 2030 a fixé l'objectif à l'horizon 2050 que tous les acteurs devront contribuer à l'ambition nationale de baisser de 75 % les émissions de GES par rapport à 1990 et viser la neutralité carbone. Cet objectif est décliné dans le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2020-2025 qui affiche une baisse des Gaz à Effet de Serre de moins 40 % entre 2015 et 2030.

Pour le Grand Clermont, le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT, Territoire Clermont Auvergne Métropole + Riom Limagne Volcans + Billom Communauté + Mond'Arverne Communauté) est en cours de révision. D'après l'état des lieux établi, le transport routier carboné représente presque la moitié des émissions GES sur Mond'Arverne avec une forte dépendance à la voiture, malgré une augmentation de l'utilisation des transports en commun et des modes actifs et une baisse globale du nombre de déplacements (2023 / 2012). Les déplacements domicile/travail représentent 15 % des déplacements quotidiens (22% des km), proportion identique aux déplacements pour des achats. L'orientation principale est de : "Déployer des mobilités sobres adaptées aux besoins des populations et en lien avec les autres territoires".

Le projet de Service Express Régional Métropolitain Clermont-Auvergne (SERM, territoires de Vichy à Brioude, de Volvic à Thiers) est à l'étude en vue de l'obtention du statut lié à des financements qui permettront une amélioration conséquente des déplacements tous modes confondus. Les éléments issus des échanges vers des déplacements plus vertueux en alternative à l'autosolisme sont :

Aménagement du territoire pour accessibilité piétons (1 km) + rabattement à vélo (5-10 km) vers les gares (Vic-le-Comte et Les Martres-de-Veyre), les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), les aires de covoiturage depuis les centres-villes

Stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares et PEM ; Emport des vélos dans les trains
Simplification dans la compréhension et la tarification (étude titre de transport combiné parking + train + vélo)

Amélioration accessibilité PMR

Organisation covoiturage depuis les zones d'activités,

Mise en place liaison de covoiturage reliant Vic-le-Comte, Billom et Lezoux

Ajout via Allier comme infrastructure structurante pour les trajets domicile-travail

Le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) qui est actuellement en Enquête Publique permet à l'ensemble des citoyens de prendre connaissance du projet et de faire part de leurs remarques et observations. La lutte contre l'étalement urbain complétée par une « politique des déplacements » nous semble des orientations importantes à y intégrer. Il est important d'anticiper l'amélioration de liaisons favorables à la mobilité active, par exemple par des emplacements réservés sur des axes routiers ou à des points singuliers.

Vélo : une politique cyclable bien trop timide pour faire évoluer les pratiques

Les orientations concernant la mobilité active lors de l'élaboration du PDMS sont bien identifiées :

- pouvoir relier à vélo les principales zones de vie et de travail (zones artisanales, collèges et écoles, lieux administratifs, gares, en rajoutant aires de covoiturage ...)
- favoriser la multimodalité et la continuité des mobilités actives en optimisant les aménagements déjà réalisés
- permettre en mobilité cyclable les sorties principales des Martres de Veyre et St Amant et Vic-le-Comte, qualifiés pôles de vie du Grand Clermont vers les communes voisines (Mirefleurs, Veyre-Monton, Le Cendre, Orcet, Tallende, St-Saturnin...)

Ce qui nous paraît prioritaire est le développement des infrastructures. En effet, le frein principal identifié dans les témoignages en particulier du Baromètre vélo 2025, est le sentiment d'insécurité qui freine la pratique cyclable. Des pistes cyclables ont été aménagées sur le territoire depuis quelques années, selon les volontés et initiatives communales. Mais, il apparaît la nécessité de les relier entre elles ou jusqu'à des rues praticables sans danger à vélo pour que cela soit utilisé par les habitants. Un réseau fractionné et non continu s'avère parfois plus dangereux lorsqu'il faut s'insérer dans le trafic motorisé.

Il serait donc souhaitable de dégager des moyens financiers pour créer des infrastructures sécurisantes, en préalable au développement de la pratique du vélo sur nos territoires avec seulement 1 % de part modale aujourd'hui, la marge de progression est énorme.

Nous avons bien intégré que la mise en place d'une politique cyclable passe par l'action N°13 : Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur des aménagements cyclable (SDAC) livraison 2027 - 25 k€.

"Le schéma directeur cyclable doit permettre à Mond'Arverne d'être force de proposition pour le CD63 sur les aménagements cyclables à prévoir dans le territoire. » Nous regrettons que le Schéma départemental 2025/2034 du CD63 soit déjà acté sans laisser de possibilités d'extension pour de nouveaux projets concernant MAC.

« De plus, dans le cadre du projet SERM clermontois, les collectivités sont attendues sur des propositions relatives à des liaisons cyclables à prévoir et de manière connexe avec les gares SNCF."

"Le SDAC est une partie intégrante du système vélo et d'une stratégie vélo globale. Il permet de programmer les aménagements cyclables à prévoir par des actions concrètes mais le SDAC doit être complété par 3 autres volets: une communication pour promouvoir les modes actifs, le

développement d'équipements et de services pour les accompagner, l'évaluation pour adapter les actions."

Pourquoi les actions transports collectifs et covoiturage bénéficient de qualificatifs 'création', 'mise en place', 'déploiement' alors que pour les modes actifs aucune réalisation n'est envisagée avant la finalisation d'une 'étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable' d'ici 2027 pour 25 k€.

Ainsi, la partie "vélo" nous apparaît insuffisante et peu ambitieuse vis à vis des nombreux projets du PMS autour des transports collectifs et covoiturage. Pourtant face à "Des habitudes ancrées dans l'usage de la voiture au quotidien", la mobilité active (marche et vélo) est le bon levier pour réduire le bilan carbone. L'exemple des métropoles comme Clermont-Ferrand montre qu'il faut créer les infrastructures pour voir le nombre de cyclistes exploser, et non attendre qu'ils soient suffisamment nombreux pour se décider à aménager l'espace.

Ce Schéma Cyclable annoncé sans précision ni engagement ni moyen laisse peu d'espoir de voir des réalisations prochaines. Pour mémoire, la liaison Vic-Longues figurait au Schéma cyclable du CD63 de 2014 (ce qui signifie qu'elle avait émergé plusieurs années auparavant) et ce n'est qu'en 2021 qu'elle a été réalisée, signe qu'il faut du temps pour concrétiser un schéma. Aussi avec l'annonce d'un Schéma cyclable, sans acter rapidement des aménagements connectés les uns aux autres, et sans résoudre les points noirs (par ex. le pont de Mirefleurs et la liaison vers le Cendre), il est à craindre que les pratiques de mobilité n'évoluent que faiblement.

Nous souhaitons donc que les actions prioritaires identifiées soient affichées afin de les intégrer dans les réflexions et procédures comme le PLUI ou dans les programmations du Conseil Départemental.

Par ailleurs, nous rappelons que le Baromètre Vélo 2025 disponible depuis le 18 septembre fournit des informations intéressantes sur les attentes et demandes des cyclistes. Les résultats de cette enquête sont disponibles pour les communes d'Aydat, la Roche-Blanche, Orcet, Les Martres-de-Veyre, Vic-le-Comte :

<https://www.barometre-velo.fr/2025/carte/#10.9/45.6916/3.1139>

En Annexe du "livrable PDMSv02" les liaisons cyclables à développer ont été identifiées et priorisées. La méthode d'élaboration de cette liste et les critères retenus pour leur priorisation ne sont pas explicités.

Nous souhaitons insister sur des points particuliers des liaisons cyclables :

*L'accès au Cendre depuis la sortie des Martres-de-Veyre sur la RD 8/751A n'apparaît pas dans la liste des aménagements prévus. Il a été identifié par les usagers parmi les zones à améliorer en priorité lors du baromètre vélo de la FUB. Il n'apparaît pas dans le tableau avec la liste des tronçons identifiés et les priorités (dernière page annexe livrable PDMSv02)

*Le réseau de pistes cyclables créées à Orcet devrait être prolongé par des liaisons sécurisées avec les villages voisins (Les Martres, Veyre, Tallende, La Roche Blanche). Les routes d'accès à Orcet sont considérées comme dangereuses pour les vélos

*Nous regrettons que lors des rénovations de voirie hors agglomération, des aménagements cyclables ne soient pas prévus. Exemple dommageable : La D213 qui a été complètement modifiée au niveau de son passage sous l'autoroute A75 qui est rendu dangereuse pour les cyclistes.

*La voie verte Via Allier (différente de la véloroute V70 en parallèle) est un vrai point positif qui est vue par les utilisateurs comme un aménagement de loisirs avec son itinéraire sinueux et souvent en pleine nature en bords d'Allier. Elle peut présenter un handicap pour les trajets utilitaires : par ex. en partant de Mirefleurs, l'option Voie Verte rallonge l'accès à la pointe de Cournon de 10 minutes par rapport à un itinéraire direct le long des axes Mirefleurs - Le Bateau - Les Martres de Veyre - Le Cendre – Cournon. Néanmoins en apportant la sécurité et le confort du parcours, il serait souhaitable qu'elle devienne une voie d'utilisation au quotidien grâce à des liaisons de rabattement. Cela sans renoncer à des liaisons qui répondent plus à des logiques domicile/travail pour des vélotafeurs pressés.

*La desserte des zones d'activité du Pra de Serre et de la Novialle seulement accessibles via la RD978 très fréquentée et donc dangereuse devrait être améliorée. (au départ de Veyre et des Martres de Veyre)

*La liaison Aydat / St Amant Tallende : cet itinéraire n'offre pas d'alternative à la départementale RD 213 (chemin identifié sur google map, des panneaux de signalisation de direction pour les vélos mais très dangereuse à emprunter en vélo) ; de plus, plusieurs circuits de randonnées traversent cet axe (randonnées vers Chadrat/ Le Crest/ la montagne de la Serre) et c'est aussi très problématique pour les piétons car rien n'est prévu pour assurer leur sécurité.

Témoignage d'un cycliste, habitant Les Martres-de-Veyre :

L'exemple des Martres-de-Veyre montre aussi qu'il faut un schéma volontaire et cohérent. Des morceaux de pistes cyclables ne servent qu'à donner bonne conscience à certains. Sans continuité la sécurité des cyclistes n'est pas assurée. Réintégrer le trafic s'avère même plus dangereux que rester sur la route (carrefour D751/D225, vers boulangerie Mariette). De même, prendre la rue du Pont de la Pierre à contre sens, autorisé aux vélos (mais avec un marquage au sol peu visible et un petit panneau en amont) semble être utilisé seulement par quelques inconscients comme moi vu la tête surprise (ou furieuse) des automobilistes. Quant aux collégiens, disposant d'une centaine de mètres de piste cyclable vers leur établissement, ils reviennent ensuite vers le centre ville en prenant le sens interdit.

Pas de liaison sécurisée non plus pour rejoindre la voie verte qui longe la D751A vers le nouveau cimetière. Suivre cette départementale ou la traverser est très délicat. Lorsque l'on a réussi à accéder à la voie verte et que l'on se dirige vers Mirefleurs, nouveau problème : comment franchir le pont ? Les cyclistes de plus de 8 ans n'ont pas le droit d'emprunter le trottoir. Pourtant plusieurs m'ont dit qu'ils le faisaient par souci de sécurité ... et certains ont eu des problèmes avec les gendarmes. Alors, faute de passerelle, demander que la gendarmerie soit tolérante ? ou un trottoir pour les piétons et de l'autre côté pour les cyclistes (en réduisant la largeur de la chaussée et ainsi la vitesse excessive des voitures).

Si l'on a choisi d'aller plutôt vers Chadieu, il va falloir traverser la D225 avant le pont de Longues : il y a un passage piéton, les voitures doivent donc s'arrêter ... mais nous, sur la voie verte, un panneau nous dit que les vélos doivent céder le passage. Un jour pourtant les gendarmes m'ont vu arriver à vélo et se sont arrêtés, mais la plupart du temps les voitures ne ralentissent pas.

Le Conseil Départemental du Puy-de-Dôme a établi et publié son Schéma départemental des itinéraires cyclables IVe phase / 2025-2034. Il est regretté que les associations des usagers vélo (FUB, FF cyclotourisme) n'aient pas été invitées à participer aux phases de construction. Il semble trop tard pour MAC de proposer des aménagements cyclables qui pourraient être pris en compte dans le SDC.

Le programme est très modeste et ne peut servir que de complément aux actions que souhaitent engager MAC :

"Création d'une piste cyclable entre le secteur dense de la métropole et la zone d'activité de la Novialle à La Roche-Blanche, le long de la RD 978, sur 1,4 km."

"Création d'un aménagement cyclable léger entre Le Crest et l'aire de covoiturage de La Jonchère, sur 350 m"

"Sécurisation de la piste cyclable existante entre Vic-le-Comte et Longues, le long de la RD 225, par la mise en place d'une protection séparatrice sur 1,2 km."

"Dans le cadre de son schéma départemental (?!) des aires de covoiturage, il recense les sites existants et identifie les besoins en services complémentaires, notamment en stationnements sécurisés pour vélo. Le Département équipera ainsi les aires dont il est propriétaire lorsque cela s'avérera pertinent."

Concernant l'action 14, l'investissement dans des vélos en location longue durée, ne doit-elle pas attendre la mise en place d'un réseau cyclable cohérent, maillé et continu et surtout sécurisant.

Quant à l'action 15 (Accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires, entre 3 à 7 véhicules), elle nous semble anecdotique.

En accompagnement des infrastructures, la « culture vélo » passe par :

- des actions de formation auprès des publics prioritaires que sont les scolaires avec le Savoir Rouler à Vélo dans les classes primaires (voir les initiatives à Aydat et Saint-Amant-Tallende) et que sont les employés en incitant leur entreprises/administrations à

être pro-vélo par des incitations financières ou actions de vélo-école, d'aide à l'entretien de leur vélo ou encore l'accompagnement dans le choix d'un itinéraire sécurisé et l'offre de stationnement sécurisé au lieu de travail. Le soutien à l'installation d'Atelier associatif d'autoréparation mécanique vélo pour l'entretien des vélos personnels.

- Des manifestations comme la Fête du vélo ou des Vélorutions pour prendre conscience que la pratique du vélo est possible en échangeant avec des cyclistes aguerris apportant conseils et aide au trajet.

La contribution des associations locales sensibles à l'environnement et à la mobilité peut être un soutien à l'action des communes par leur connaissance du terrain et de leur proximité avec les habitants.

Dans les parties urbanisées de MCA, zones pavillonnaires et centre-bourg, une réglementation de zones apaisées de circulation (zone de rencontre ou zone 30 ou ville à 30) faciliterait une pratique sécurisée des petits parcours urbains. En réduisant la vitesse des véhicules motorisés, cela apporte un sentiment de sécurité pouvant inciter à aller à l'école ou au collège, faire ses courses ou activités culturelles plus facilement à vélo. Ces créations de zones apaisées au-delà d'une signalisation spécifique doivent s'accompagner d'aménagement incitatif à la baisse de vitesse et au respect des usagers vulnérables.

Dans les parties urbaines, les compléments de réglementation cyclistes au droit des feux tricolores comme le sas-vélo et le cédez-le-passage cycliste au feu (panneau M12) sont des éléments à ne pas négliger pour la sécurité et le respect des cyclistes.

Par ailleurs, à côté des grands axes, le réseau de petites routes, chemins ruraux ou voies désaffectées peuvent aussi contribuer à créer facilement des liaisons entre villages.

Voir la publication des recommandations de la FUB : Assurer la sécurité des cyclistes en milieu rural.

La marche : la grande oubliée dans les orientations du PMS

La place réservée aux piétons est de plus en plus réduite dans la plupart des communes de Mond'Arverne Communauté. Dans les rues principales, les trottoirs sont souvent en mauvais état, avec de nombreux obstacles (poteau, plantes, haies), souvent trop étroits et discontinus, obligeant à traverser ou passer sans cesse sur la chaussée. Absents sur de nombreuses rues, le stationnement sauvage de voiture ne laisse que très peu de place aux piétons. C'est le cas aux Martres-de-Veyre, mais aussi à Mirefleurs ou à Tallende où les trottoirs sont réduits à la portion congrue. Cela n'encourage pas la pratique de la marche pour les enfants, les parents avec poussette et les personnes âgées pour aller à l'école, faire leurs achats, aller à des activités culturelles ou simplement aller à la gare. La pacification et surtout un meilleur partage de l'espace public devraient être des objectifs des communes pour la sécurité des usagers vulnérables à l'encontre du « tout voiture » .

Intermodalité : des pistes de travail soulevées lors de l'étude du SERM Clermont Auvergne à reprendre

Nous retenons principalement les actions suivantes :

- développer des aménagements cyclables autour des gares dans un périmètre de 5 à 10 km pour le vélo et de 1 km pour les piétons,
- développer les stationnements en consignes sécurisées (en particulier pour des VAE coûteux) sur les aires de covoiturage (celle du Crest et de nouvelles à projeter comme à Mirefleurs) et à proximité des deux gares des Martres et de Vic-le-Comte .
- prendre en compte et augmenter l'emport de vélos sur les TER et les cars express.

D'autre part, pour la gare des Martres de Veyre, les trains sont difficilement accessibles aux vélos, mais aussi aux poussettes, et personnes à mobilité réduite dans le sens Clermont/Vic-le-Comte. Il est triste de lire p19 du document 'Délib 25-072 annexe livrable PDMSv02.pdf'. "Pas de travaux pour l'accessibilité car la gare n'est pas inscrite au SDAT (Schéma directeur d'accessibilité des transports publics de la Région)". Pourtant un accès aux voies pour la gare des Martres depuis l'impasse de la Garenne et la rue Louis Pasteur (passage informel après le grillage utilisé pour rejoindre la rue Louis Pasteur) serait à étudier.

Le développement de l'activité de la Banque de France à Longues sera sûrement un élément de développement de la mobilité de ce secteur impactant la circulation routière et la fréquentation de la gare.

Pour l'accès aux gares, un travail avec la SNCF devrait être engagé. La ligne Clermont - Vic n'étant toujours pas électrifiée à ce jour, la SNCF a des obligations de compensation en finançant ou aménageant des alternatives décarbonées. La SNCF pourrait mobiliser son foncier disponible pour créer à titre de compensation carbone, des itinéraires cyclables (axe Orcet-Le Cendre vers Les Martres puis Vic et Parent) mais aussi de financer des rabattements d'itinéraires cyclables vers les gares et les axes aménagés.

Mise en place et suivi : besoin de concertation et d'indicateurs qualitatifs

Concernant l'évaluation de la politique de la mobilité, des indicateurs plus qualitatifs devraient être intégrés pour mesurer la pertinence des offres de tous les transports confondus. Au delà de la fréquentation, des indicateurs mesurant la parole des usagers mais aussi des entreprises et des associatifs sont indispensables à ajouter à l'occasion d'enquêtes de terrain.

En conclusion, le PMS donne l'impression d'être un affichage de volontés certes louables pour justifier la prise de compétence Transports dans la seule intention de rejoindre le SMTC. Pour les mobilités du quotidien, cette adhésion future au SMTC suffira-t-elle à répondre aux ambitions de MAC dans ses défis de transitions écologique et énergétique ?

Vélo-Cité 63 et Les Martres-au-Vert, en tant qu'associations militantes pour le développement de la pratique du vélo comme mode de déplacement au quotidien, restent disponibles pour poursuivre les échanges sur les projets de votre collectivité en vue de favoriser la qualité de vie de vos concitoyens sur votre territoire.

Veuillez agréer, Monsieur le Président mes salutations respectueuses.

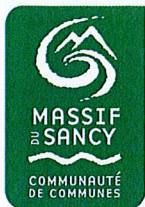
Le Président de Vélo-Cité 63
pour le Conseil d'Administration

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'S. Fabbro', with a stylized flourish at the end.

Serge Fabbro

Vélo-Cité 63 est une association loi 1901 à but non lucratif, née en 1996, comptant 1500 adhérents, avec le principal objectif d'attirer l'attention des citoyens et des autorités sur les bienfaits du vélo et de faire la promotion des autres modes de mobilité active, dont la marche, notamment sur tous les sujets concernant les aménagements de l'espace public, afin d'améliorer la qualité de vie pour tous dans l'agglomération clermontoise et le département du Puy-de-Dôme.

Contact : info@velocite63.fr - <https://www.velocite63.fr>



Mond'Arverne
Communauté
22 OCT. 2025
COURRIER «ARRIVÉ»

Pour information

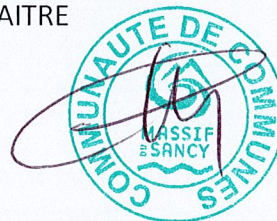
PRESIDENT
A. DESFORGES
P. BRUN
SC FARGUES
Pour Instruction
M. GRENOUILLOUX

BORDEREAU D'ENVOI N° 25 – 228

Monsieur Le Président
de Mond' Arverne Communauté
ZA Le Pra de Serre
63 960 VEYRE-MONTON

Pièces jointes	Désignation
1	Bonjour, Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la délibération n° 161/2025 en date du 19 septembre 2025 attestant de l'avis favorable rendu sur votre projet de Plan de Mobilité Simplifié. Vous en souhaitant bonne réception, et restant disponible, Cordialement,

Au Mont-Dore, le 20 Octobre 2025
La Secrétaire Générale,
Crystèle MAITRE



MERCI DE BIEN VOULOIR RETOURNER LE RECEPISSE
(par mail ccms@cc-massifdusancy.fr ou par courrier)

Récépissé de bordereau d'envoi n° 25-228 : **Plan de Mobilité Simplifié** - Mond' Arverne Communauté

Reçu le :

Signature et/ou cachet



Extrait du registre des délibérations du Conseil communautaire

n° 161 / 2025

L'an deux mil VINGT-CINQ, le Trente du mois de Septembre, le Conseil Communautaire du Massif du Sancy dûment convoqué en date du 19 Septembre 2025, s'est réuni en session ordinaire à La Bourboule sous la Présidence de Monsieur Lionel GAY.

ÉTAIENT PRESENTS :

Besse	Mesdames Brigitte DECHAMBRE, Catherine TARTIERE, Messieurs Lionel GAY, Pierre MARLET, Jacques PERRON
Chambon sur Lac	/
Chastreix	Monsieur Michel BABUT
Compains	Monsieur Henri VALETTE
Egliseneuve d'Entraigues	/
Espinchal	Monsieur Jean-Luc CHANIER
La Bourboule	Mesdames Amélie GOUTET, Violette EYRAGNE, Messieurs Romain BATTUT, François CONSTANTIN, Jean-Marc EYRAGNE
La Godivelle	Madame Jocelyne MANSANA
Le Mont-Dore	Messieurs Patrick BRIET, Sébastien DUBOURG
Le Vernet Sainte-Marguerite	/
Montgreleix	Monsieur Jean MAGE
Murat le Quaire	Monsieur Jean-François CASSIER
Murol	Messieurs Roger DUMONTEL, Sébastien GOUTTEBEL
Picherande	Monsieur Frédéric ECHAVIDRE
Saint-Diéry	Monsieur Frédéric CHASSARD
Saint-Genès Champespe	Monsieur Alain CHAUVET
Saint-Nectaire	Madame Marion LEFEUVRE, Monsieur Alphonse BELLONTE
Saint-Pierre Colamine	Monsieur Michel CLECH
Saint-Victor la Rivière	Monsieur François GORY
Valbeileix	Madame Elsa LANCELLE

Secrétaire de séance : Monsieur Henri VALETTE

Nombre de Conseillers : En exercice : 35 - Présents : 28 - Votants : 31

Pouvoirs : Madame Brigitte DEVELAY-MICHELIN à Madame Violette EYRAGNE, Madame Michèle MABRU à Monsieur Sébastien DUBOURG, Monsieur Emmanuel LABASSE à Monsieur Lionel GAY

Absents / Excusés : Mesdames Séverine MONESTIER, Florence SALVODELLI, Messieurs Didier CARDENOUX, Laurent DABERT

Le quorum étant atteint, le conseil peut délibérer.

OBJET : Plan de Mobilité Simplifié – Mond'Arverne Communauté

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le Code des Transports, et notamment son article L.1214-36-1, soumettant le projet de Plan de Mobilité Simplifié pour avis aux personnes publiques associées ;

CONSIDERANT le courrier de Mond'Arverne Communauté en date du 22 Juillet 2025 adressé à la Communauté de Communes du Massif du Sancy la sollicitant pour émettre un avis sur le projet de son Plan de Mobilité Simplifié ;

CONSIDERANT que cet avis doit parvenir à Mond'Arverne Communauté au plus tard trois mois après la transmission du projet, et qu'à défaut cet avis sera réputé favorable ;

Monsieur le Président informe les membres présents que le Conseil communautaire de Mond'Arverne Communauté a délibéré en date du 26 Juin 2025 pour arrêter le projet de son Plan de Mobilité Simplifié.

Monsieur le Président rappelle à l'Assemblée que dans le cadre de l'association de la Communauté de Communes du Massif du Sancy à l'étude du Plan de Mobilité Simplifié, le projet arrêté est transmis pour avis dans les trois mois à compter de la date de sa notification, conformément à l'article L.1214-36-1 du Code des Transports.

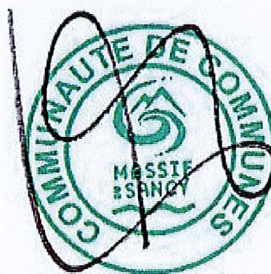
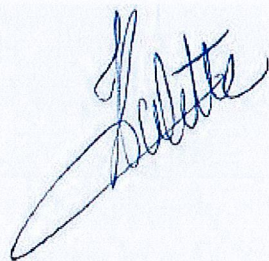
Monsieur le Président présente les grandes lignes du projet de Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté.

Après en avoir délibéré, et à l'unanimité des membres présents, le Conseil Communautaire

- EMET un avis favorable au projet de Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté ;
- MANDATE son Président pour en informer le Président de Mond'Arverne Communauté.

Le Secrétaire de Séance,
Henri VALETTE

Ainsi fait et délibéré,
Les Jour, Mois, An que sus dit
Au registre sont les signatures
Pour copie conforme
Le Président,
Lionel GAY





**Avis de la commission spécialisée *Transports et mobilité*
du comité de massif du Massif central
sur le projet de plan de mobilité simplifié (PDMS)
de la Mond'Arverne communauté)**

- Vu les articles L. 1214-36-1 et R. 1214-42 du code des transports ;
- Vu la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 modifiée relative au développement et à la protection de la montagne, notamment son article 3 ;
- Vu le décret n° 2017-755 du 3 mai 2017 relatif à la composition et au fonctionnement des comités pour le développement, l'aménagement et la protection du massif des Alpes, du Massif central, du massif du Jura, du massif des Pyrénées et du massif des Vosges, notamment son article 8 ;
- Vu le règlement intérieur du comité de massif du Massif central, notamment son article 11 ;
- Vu la saisine de la Communauté de communes Avallon, Vézelay, Morvan par courrier électronique en date du 23 juillet 2025 ;
- Considérant le schéma interrégional d'aménagement et de développement du Massif central dans sa version consolidée au 30 juin 2026 ;
- Considérant la convention interrégionale du Massif central (CIMAC) 2021-2027 adoptée le 17 novembre 2022 ;
- Considérant l'audition du pétitionnaire en visioconférence en séance du 06 octobre 2025 ;
- Sur proposition du président de la commission spécialisée ;

DECIDE :

À l'unanimité, de rendre un **avis favorable** au projet de plan de mobilité simplifié de Mond'Arverne communauté.



La commission tient à souligner la qualité du travail conduit par les équipes de Mond'Arverne communauté et met en avant les éléments suivants :

- La qualité du travail préparatoire,
- Une approche partenariale exemplaire avec le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC), évitant la mise en œuvre d'une démarche isolée et favorisant la cohérence interterritoriale,
- Une ouverture à la pluralité des mobilités, intégrant à la fois le transport collectif, le covoiturage, le transport à la demande (TAD), le vélo, ainsi que les véhicules intermédiaires et autonomes,
- Une vision pragmatique et évolutive, laissant place aux ajustements en fonction des besoins du territoire et des retours d'expérience,
- Une dimension innovante et solidaire, pleinement alignée avec les priorités du Massif Central en matière de mobilité inclusive et d'expérimentations locales.

La commission, tout en approuvant sans réserve le Plan de Mobilité Simplifié, formule les encouragements suivants afin d'accompagner le déploiement du projet dans les meilleures conditions :

- Versement Mobilité (VM)

La commission se félicite du choix d'un taux maîtrisé et concerté, fixé volontairement en dessous de 1%, témoignant d'une réelle attention portée au tissu économique local et d'un souci d'équilibre entre ambition de service et soutenabilité financière.

- Coordination avec la plateforme mobilité 63

La commission encourage la collectivité à poursuivre la coordination engagée avec la plateforme de mobilité du Puy-de-Dôme, afin de renforcer la complémentarité et la visibilité des actions à l'échelle du Massif central et de la région.

Elle salue l'équilibre général du projet, qui conjugue ambition, coopération interterritoriale et prudence financière, et encourage la collectivité à poursuivre cette démarche partenariale et innovante au service des habitants du territoire.

Le commissaire à l'aménagement, au développement et à la protection du Massif central est chargé de notifier l'avis de la commission spécialisée au pétitionnaire et aux membres du comité de massif.

André MARCON
Président de la commission spécialisée
Transports et mobilités