



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

Décembre 2025



Accusé de réception en préfecture
063-20069473-2025193 DE 2025-193-DE
Date de transmission : 19/12/2025
Date de réception en préfecture : 19/12/2025

Sommaire

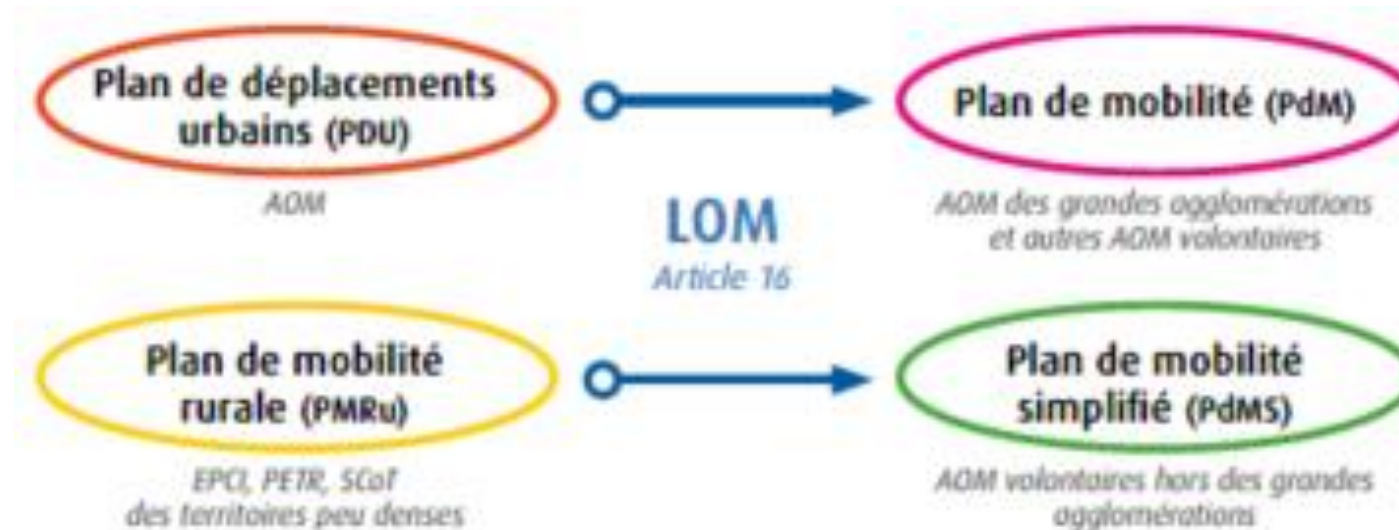
1. Présentation de la démarche du PDMS	3
2. Synthèse du diagnostic	10
2.1. Ecoute du territoire	
2.2. Description des pratiques et des besoins en déplacements	
2.3. Analyse des offres de mobilité	
2.4. Premières pistes identifiées	
3. Orientations et stratégie retenue	55
3.1. Le socle de la stratégie	
3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons	
3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales	
3.4. L'impact sur les émissions de GES (gaz à effet de serre)	
3.5 Ecoute du territoire	
4. Analyse financière et juridique	75
4.1. Détermination des modalités de financement	
4.2. Analyse juridique	
5. Plan d'actions	105
5.1. Les 16 actions constitutives du PDMS	
5.2. Fiches actions	
5.3. Estimation financière par scénario	
5.4. Temporalité de mise en œuvre	
6. Mise en œuvre, suivi et évaluation du PDMS	133
6.1. Mise en œuvre du PDMS	
6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation	
7. Annexes	

1

Présentation de la démarche PDMS

1.1. L'engagement pris par Mond'Arverne communauté

- ❑ Mond'Arverne Communauté (MAC), créée le 1^{er} janvier 2017, se compose de 27 communes membres.
- ❑ Territoire périurbain et rural, Mond'Arverne Communauté souhaite s'engager dans la réalisation d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS), issu de la redéfinition des outils juridiques de la Loi d'Orientation des Mobilités (24/12/19) permettant la construction et la mise en œuvre d'une politique de mobilité locale en fonction des besoins du territoire.
- ❑ Le présent document rassemble l'ensemble des réflexions engagées depuis décembre 2023 dans le but de faire émerger une vision commune des actions à mettre en œuvre sur le ressort territorial de MAC en matière de mobilité et de déplacements, constitutives du Plan de Mobilité Simplifié.

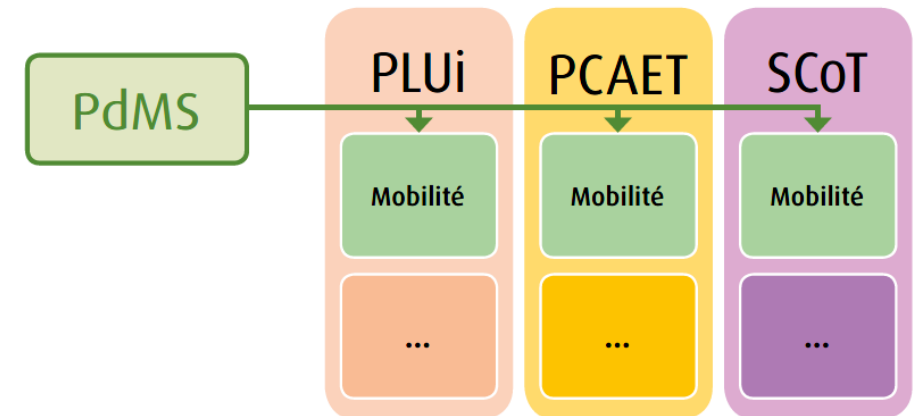
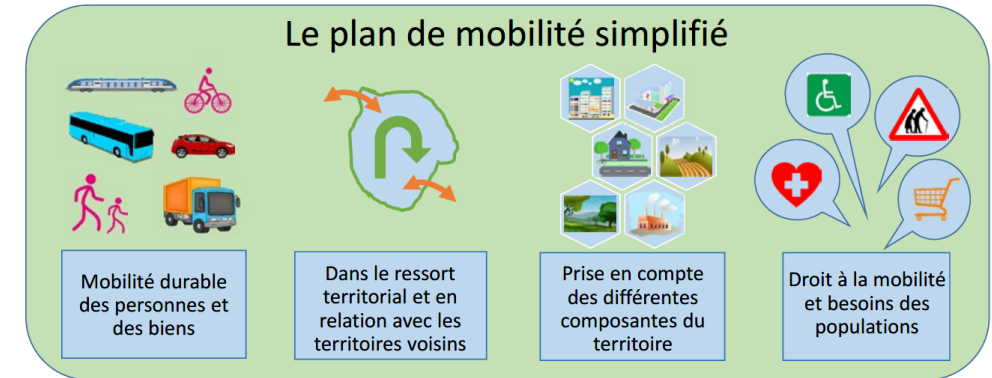


Source : CEREMA

1.2. Les principes d'un Plan de Mobilité Simplifié

❑ Les **7 principes** du PDMS sont les suivants :

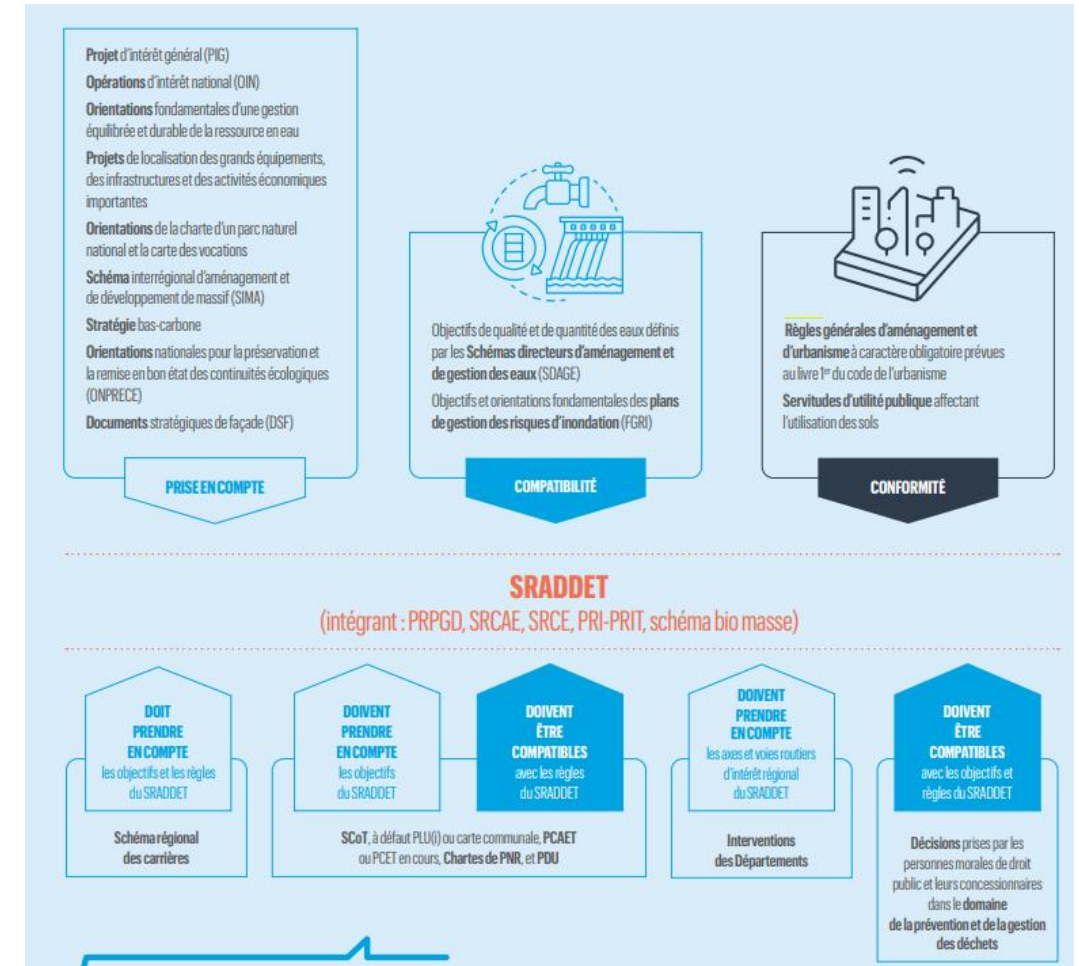
1. **Volontaire** : non obligatoire, sa réussite dépend des volontés locales.
2. **Souple** : la liste des thématiques à aborder et son processus d'élaboration sont peu cadrés par la loi, ce qui laisse de la place pour l'adaptation et l'innovation locales.
3. **Indépendant juridiquement** : il n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme.
4. **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non : PLUi, PCAET, SCoT.
5. **Adapté au territoire** : conçu localement par les acteurs du territoire, il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis.
6. **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration.
7. **Participatif** : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire.



Le contenu du plan de mobilité simplifié contribue à d'autres démarches de planification

1.2. Les documents cadre pour le diagnostic

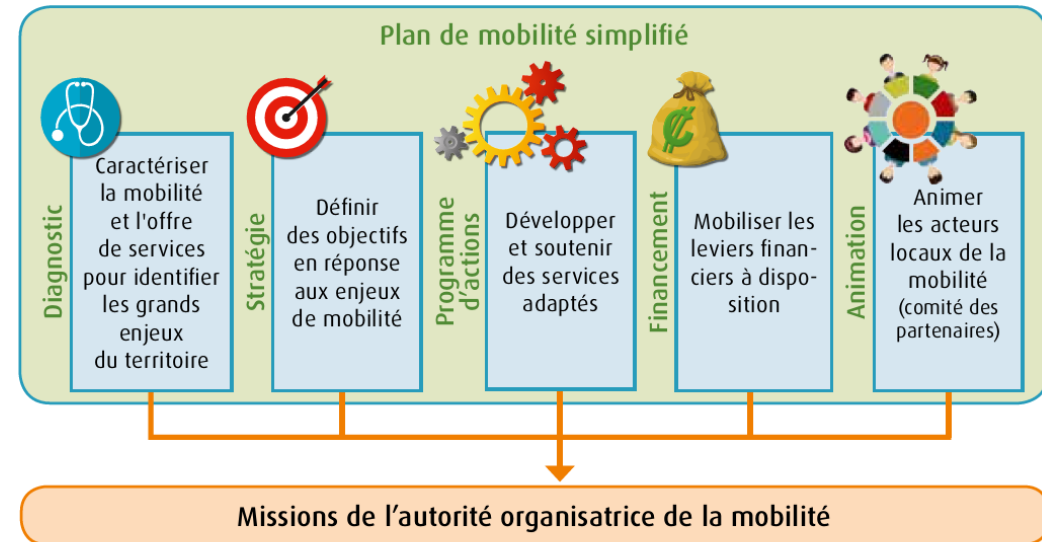
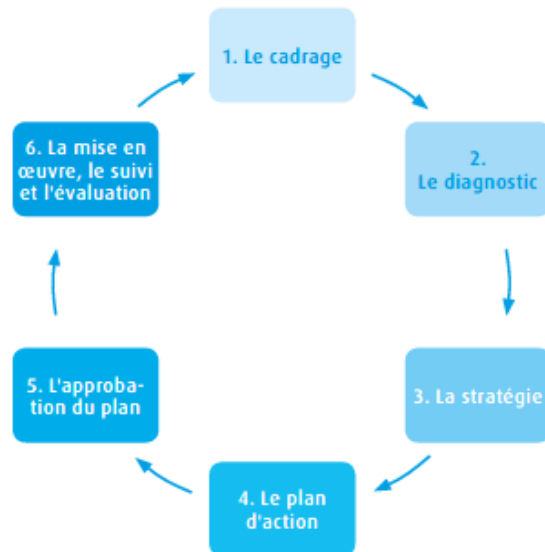
- ❑ Le premier bilan de la situation actuelle, apparenté à un « pré-diagnostic », permet d'assurer la compatibilité des actions du PDMS avec les documents relevant d'autres démarches menées sur le territoire de Mond'Arverne ou à des échelles supérieures:
 - ❑ SCoT du Grand Clermont, en cours de révision; à l'horizon 2050.
 - ❑ Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'égalité des Territoires (SRADDET), à l'horizon moyen terme 2030 et long terme 2050.
 - ❑ PCAET de Mond'Arverne 2020-2025



1.3. Les objectifs de la mission

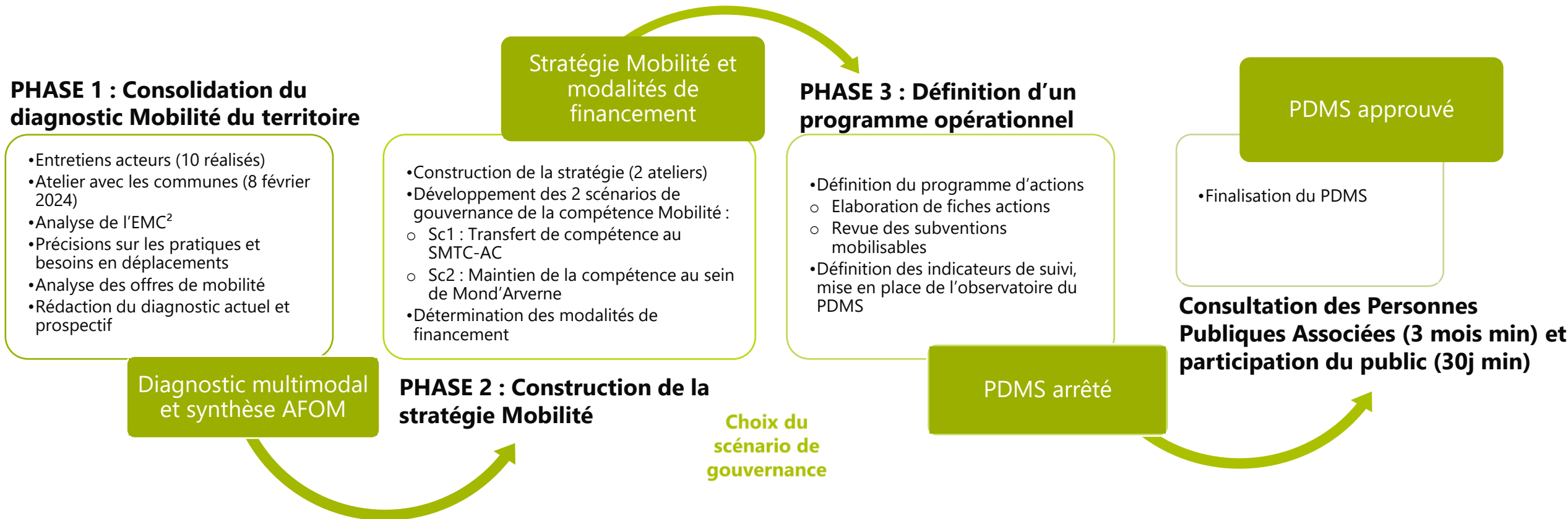
- ❑ EGIS a été retenu pour mener à bien la démarche du PDMS de Mond'Arverne Communauté sur la base méthodologique suivante qui est développée dans le présent document :
 - ❑ **PHASE 1 : Consolidation du diagnostic Mobilité du territoire,**
 - ❑ **PHASE 2 : Construction de la stratégie Mobilité,**
 - ❑ **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.**

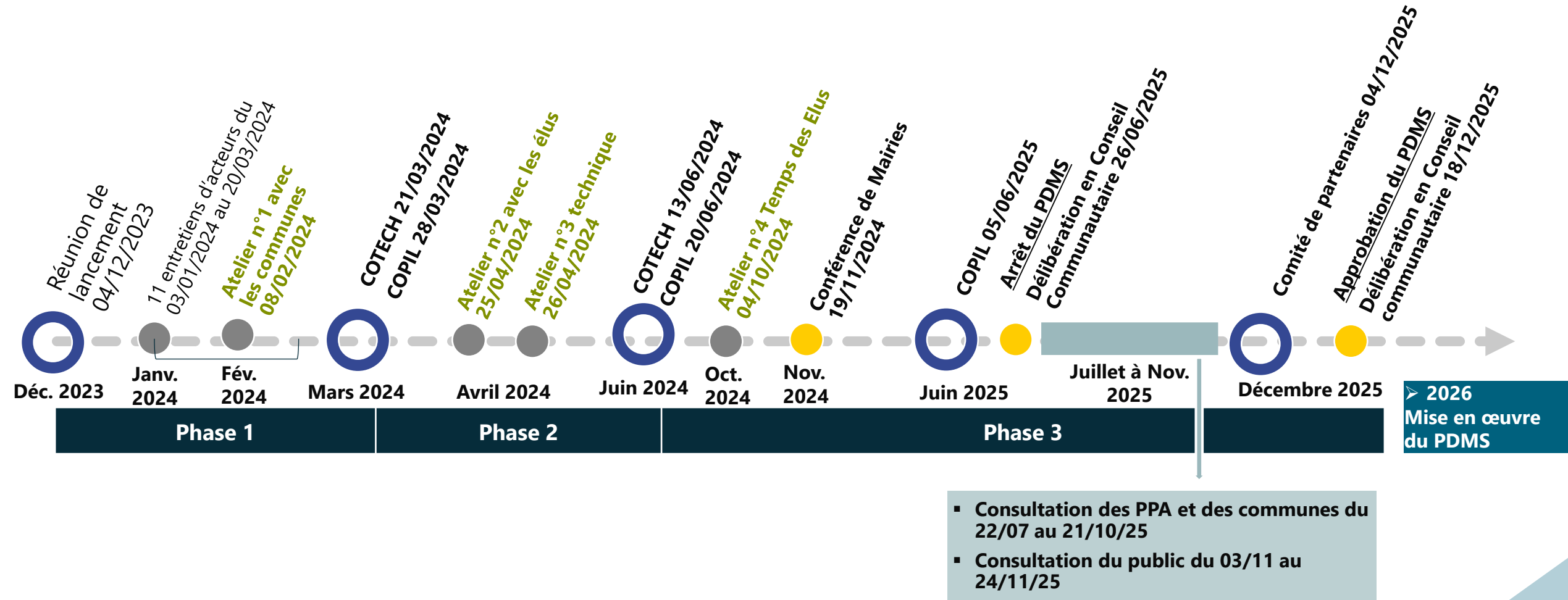


Le plan de mobilité simplifié contribue aux missions de l'autorité organisatrice de la mobilité

1.4. Le schéma de la démarche d'élaboration du PDMS



1.5. Le calendrier d'élaboration du PDMS



2

Synthèse du diagnostic

2.1. Ecoute du territoire	10
2.2. Description des pratiques et des besoins en déplacements	24
2.2.1. Analyse socio-économique	
2.2.2. Analyse de l'EMC ²	
2.3. Analyse des offres de mobilité	38
2.3.1. Le réseau viaire	
2.3.2. Les transports en commun	
2.3.3. Les modes actifs	
2.3.4. Les modes partagés	
2.3.5. Les offres solidaires	
2.4. Premières pistes identifiées	52

2.1. Atelier de concertation avec les communes du 08/02/24

- ❑ Afin d'engager la démarche du PDMS de MAC et d'initier un diagnostic partagé du territoire, un atelier a été réalisé avec les communes afin d'élaborer un portrait de la mobilité sur 5 thématiques différentes :
 - ❑ Trafic VL (véhicules légers) / PL (poids lourds),
 - ❑ TC (Transport en Commun-Collectif) & Intermodalité,
 - ❑ Modes actifs (marche à pied, vélo),
 - ❑ Logistique,
 - ❑ Nouveau usages (Covoiturage, Autopartage, Véhicules électriques, ...).
- ❑ Pour chacune de ces thématiques, les principaux sujets abordés sont les suivants : **le constat actuel, les dysfonctionnements et les améliorations possibles.**
- ❑ Les participants ont été organisés en 3 tables de réflexion sur les 3 secteurs géographiques de Mond'Arverne: secteur Ouest, Secteur Centre, Secteur Est.

Trafic VL/PL



TC & Intermodalité



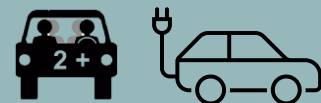
Modes actifs



Logistique



Nouveaux usages



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne



2.1. Atelier de concertation avec les communes du 08/02/24

- Afin d'engager les discussions de l'atelier, une série de questions a été proposée aux participants selon les thématiques abordées :

Trafic VL/PL



- Quels sont les principaux axes utilisés pour les trajets Domicile-Travail (liaisons internes et avec les autres territoires) ?
- Quelles sont les axes les plus saturés / congestionnés en heures de pointe ?
- Quels sont les points de conflits ?
- Existe-t-il des discontinuités du réseau viaire ? Des chaînons à compléter ? Nouveau franchissement de l'Allier et/ou A75 ?

TC & Intermodalité



- Où l'offre TC doit-elle être développée ?
- Pour qui (salariés, aller aux marchés, faire les démarches administratives, ...) ? Pour quelles Origines/Destinations (voir en lien avec les offres TC des territoires limitrophes) ?
- Où sont les lieux d'intermodalité à conforter (passage d'un mode à l'autre – rupture de charge) ?

Modes actifs



- Quelles liaisons actuelles sont à conserver et améliorer ?
- Quels sont les itinéraires à compléter en priorité (tronçons manquants, liaisons avec le réseau cyclable limitrophe) ?
- Où faut-il créer / améliorer le stationnement vélos ? Quels types de dispositifs à mettre en place ?
- Où faut-il renforcer l'accessibilité PMR ?

Logistique



- Quels sont les itinéraires d'accès aux zones d'activités ?
- Existe-t-il des problèmes pour accéder à celles-ci (signalisation directionnelle par exemple) ?
- Où pourrait-être développée l'offre en termes de P+R en lien avec le réseau ferré et le réseau de TC ?

Nouveaux usages



- Est-ce que les aires de covoiturage sont bien identifiées ? Où faudrait-il en développer ?
- Quels services pourraient être associés ?
- Autre que la journée de la mobilité, quelles actions pourraient être mises en place pour promouvoir la mobilité durable et sociale ?

2.1. Retour de l'atelier avec les communes du 08/02/24

Trafic VL/PL



Par secteur, les problématiques qui sont ressorties de l'atelier sont les suivantes :

Secteur Ouest

- 1. Afflux de véhicules pour rejoindre l'A75
- 2. Point majeur de conflit : La Jonchère (Le Crest)
- 3. Trafic important aux heures de pointe sur la traversée de Saint-Saturnin / Saint-Amant-Tallende, qui n'est pas adaptée à un tel niveau de trafic

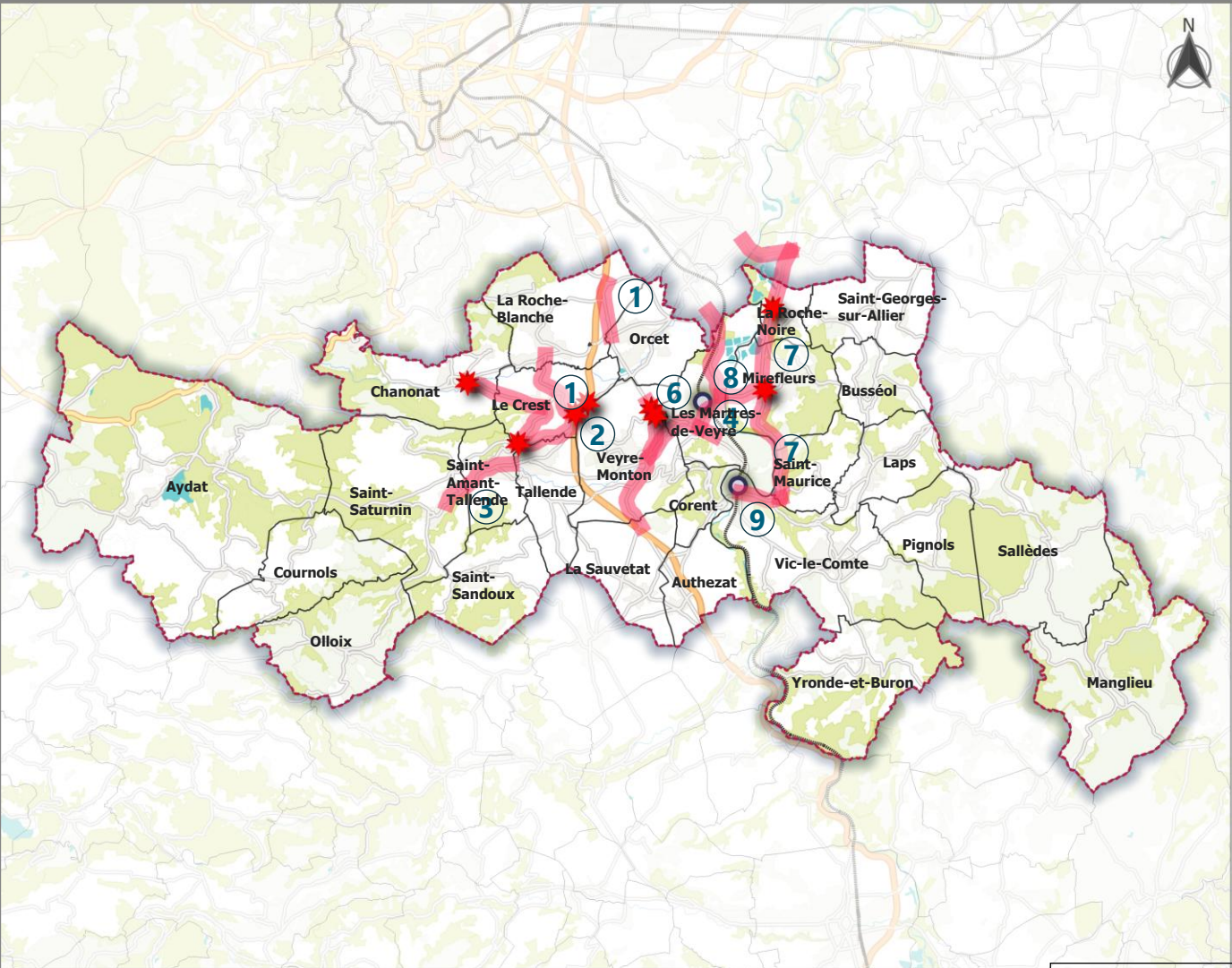
Secteur Centre

- 4. Trafic important sur la RD751 entre Mirefleurs et les Martres-de-Veyre
- 5. 2 carrefours dangereux : RD978 & RD78 / RD225
- 6. Trafic important sur la RD3

Secteur Est

- 7. Amélioration de la circulation entre Mirefleurs et les Martres-de-Veyre et entre Saint-Maurice/Sainte Marguerite et Mirefleurs (via la D1)
- 8. Augmentation du trafic de transit Est-Ouest sur le pont de Mirefleurs
- 9. Amélioration de la sécurité de la RD758 entre Longues et Saint-Maurice (Lissac)

Retour atelier - Trafic VL/PL



Légende

- Points de conflit VL
- Axe avec forte circulation
- Réseau ferré**
- Gare
- Voie ferrée
- Autres**
- Perimètre Mond'Arverne Communauté



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié



2.1. Retour de l'atelier avec les communes du 08/02/24

Par secteur, les problématiques qui sont ressorties de l'atelier sont les suivantes :

☐ **Secteur Ouest**

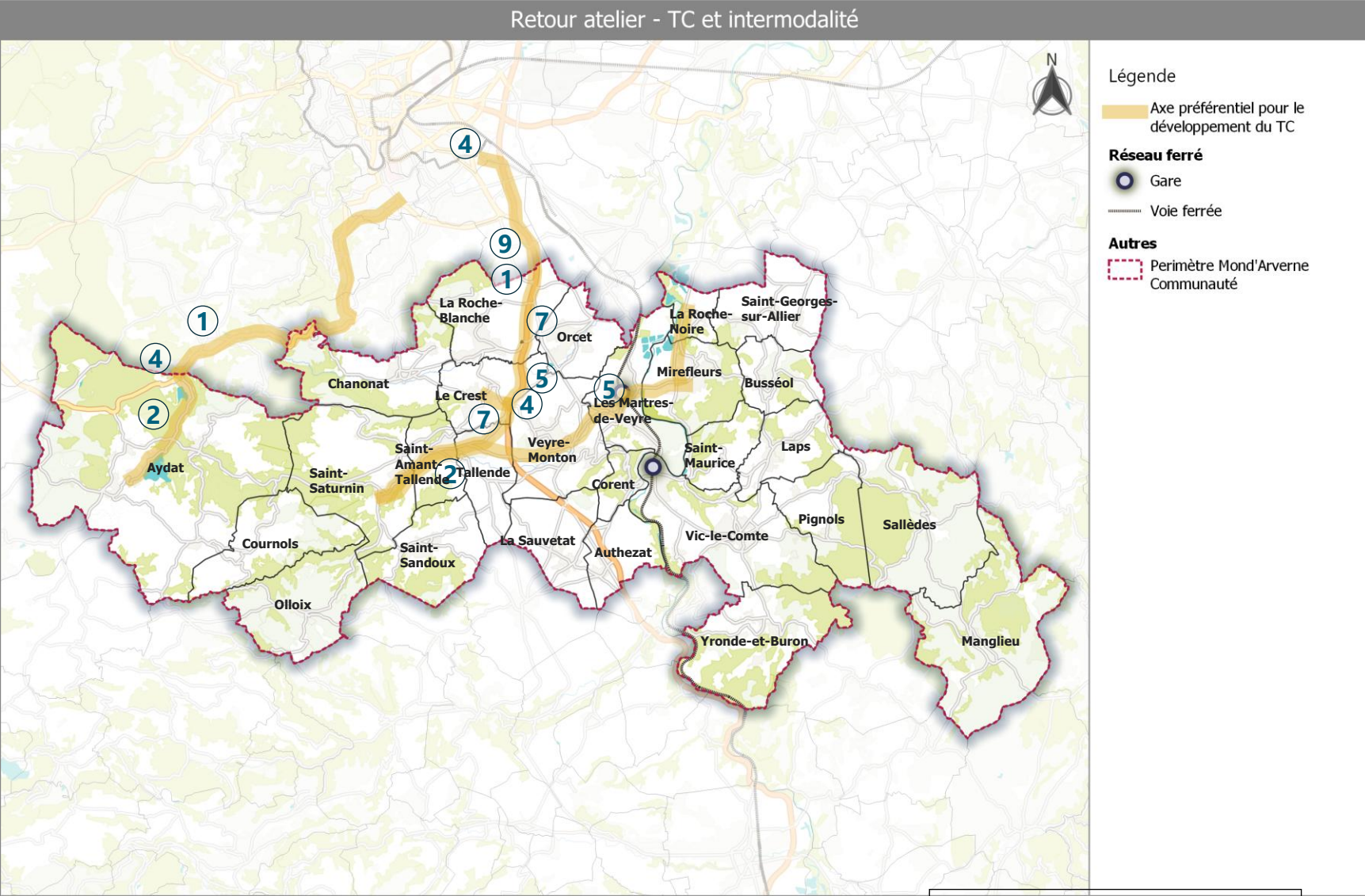
- 1. Demande de création de 2 lignes de bus régulières vers Clermont-Ferrand (via N89 & A75)
- 2. Demande de création de 2 navettes (A): Saint-Saturnin <> Saint-Amant-Tallende (B) Aydat <> La Cassière
- 3. Demande de création de ligne TAD pour les petites communes
- 4. Renforcement de l'intermodalité à La Jonchère, La Pardieu, La Cassière

☐ **Secteur Centre**

- 5. Demande de rabattement TC sur les aires de covoiturage et les gares
- 6. Demande de développement de l'offre de stationnement pour les vélos sur les lieux d'intermodalité
- 7. Développement de l'offre TC : (A) Saint-Saturnin/Tallende/Veyre vers Aire de covoiturage, B) Roche-Noire/Mirefleurs vers la gare et (C) La Novialle/Orcet vers l'aire de covoiturage

☐ **Secteur Est**

- 8. Demande de création de navettes de rabattement sur les gares
- 9. Demande de création de navettes de rabattement sur le réseau T2C (Pérignat-lès-Sarliève)
- 10. Demande de création de service de TAD pour les RDV santé, commerces, marchés et hors MAC (vers Issoire ou Cournon)
- 11. Demande de création de navettes vers centre de loisirs les mercredis et vacances scolaires



2.1. Retour de l'atelier avec les communes du 08/02/24



Par secteur, les problématiques qui sont ressorties de l'atelier sont les suivantes :

Secteur Ouest

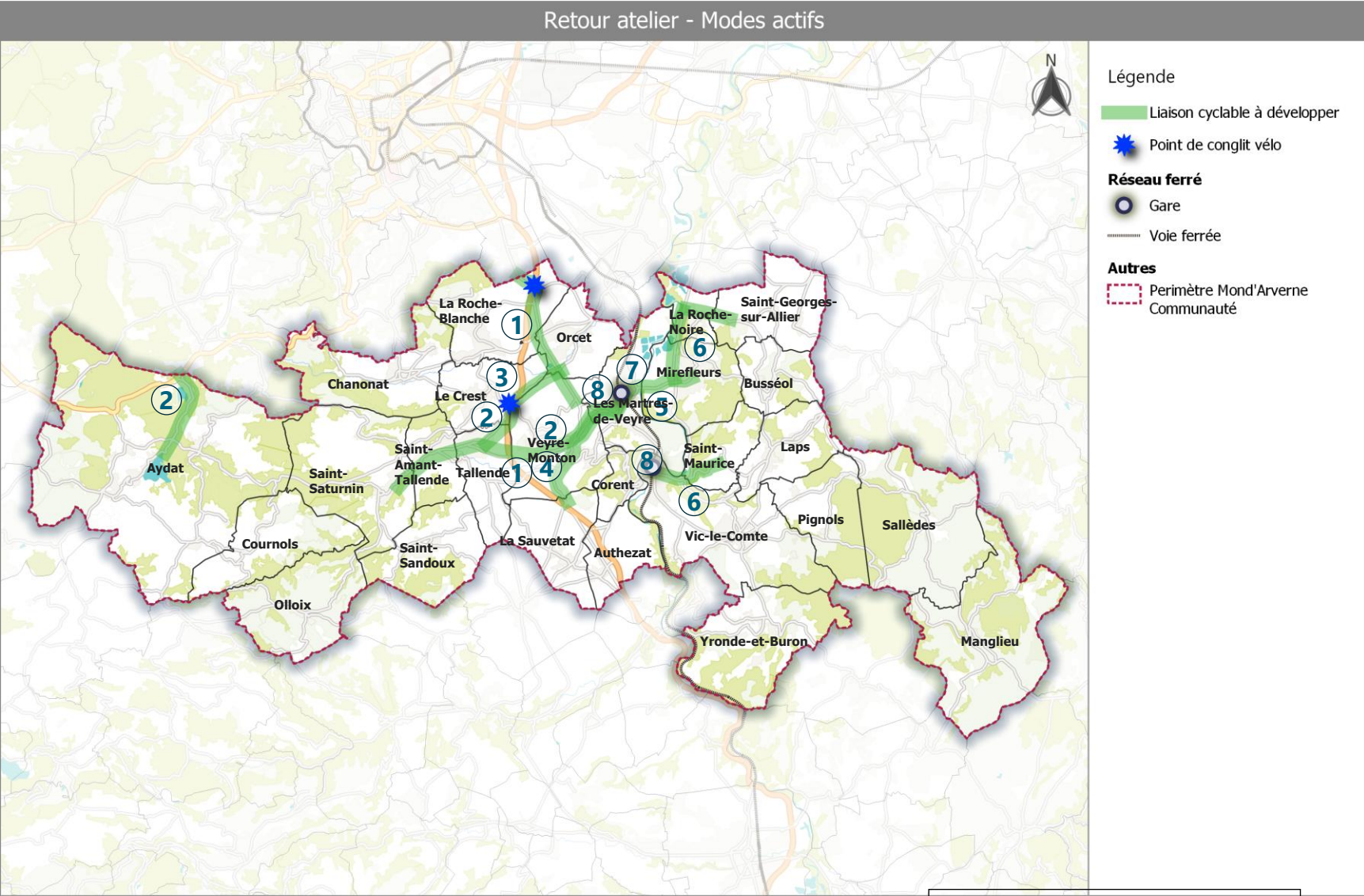
- 1. Demande de création de 2 liaisons principales : (A) vers la Via Allier (et la gare des Martres-de-Veyre) et (B) Connexion au réseau cyclable de la Métropole
- 2. Demande de création de 3 liaisons cyclables pour développer l'intermodalité: (A) La Cassière (Aydat), (B) La Jonchère (Le Crest) et (C) Vers les gares
- 3. Demande d'installation d'équipements sur les lieux d'intermodalité : box sécurisés, station de réparation & gonflage pour les vélos

Secteur Centre

- 4. Demande de création d'une liaison cyclable de rabattement vers Saint-Saturnin/Saint-Amant-Tallende via les Martres-de-Veyre
- 5. Demande de création d'une liaison cyclable entre Mirefleurs et les Martres-de-Veyre

Secteur Est

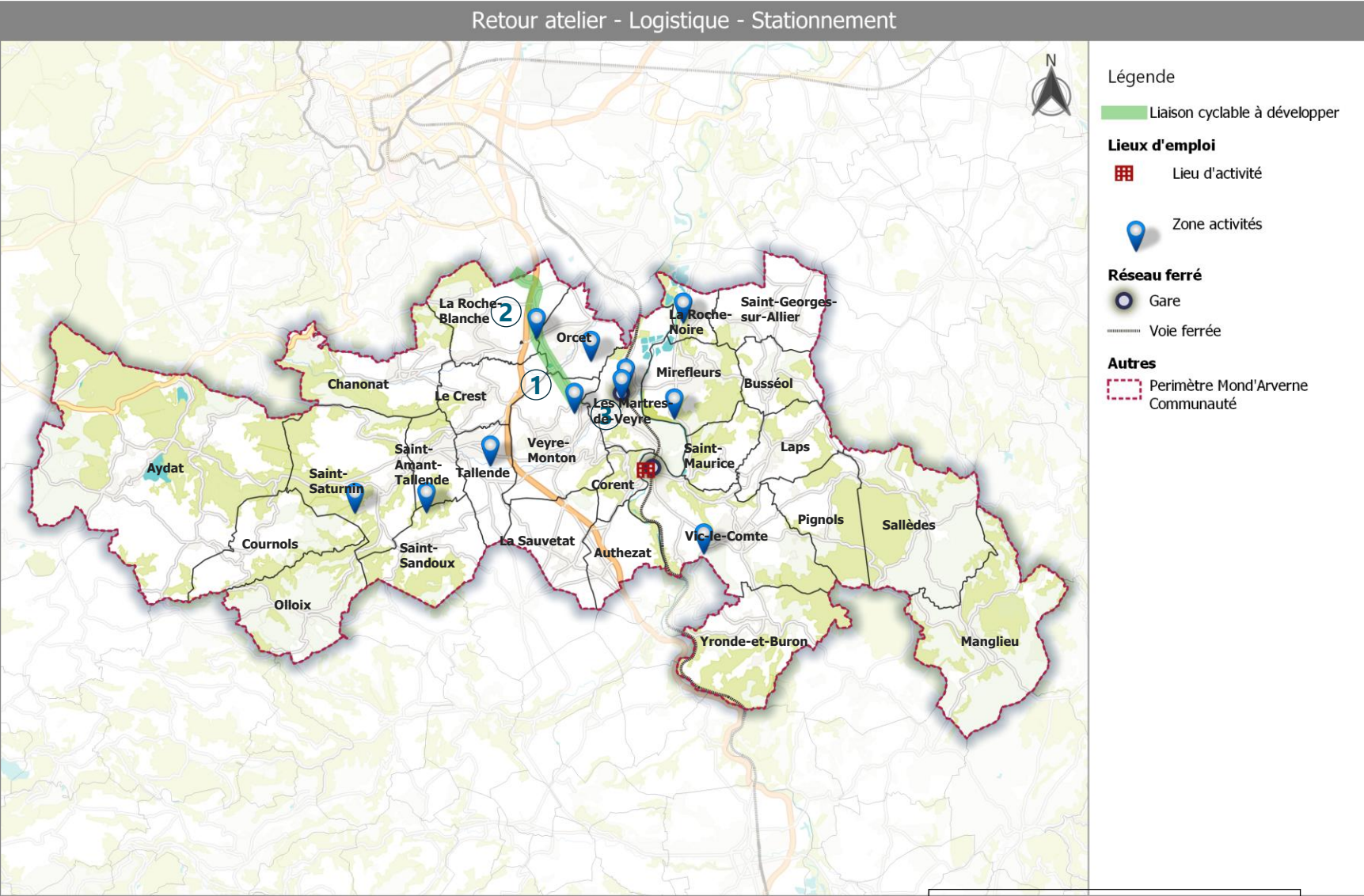
- 6. Demande de création de liaison cyclables entre Mirefleurs – La Roche-Noire – Saint-Georges et Saint-Maurice - Longues
- 7. Enjeu de connexion avec la voie verte
- 8. Amélioration des services vélo en gare : service de location, plus de places stationnement notamment sécurisées, service de gonflage/recharge
- 9. Demande d'un coup de pouce de MAC pour l'acquisition des vélos domicile-travail
- 10. Amélioration de l'accessibilité PMR le long de la voie verte



2.1. Retour de l'atelier avec les communes du 08/02/24

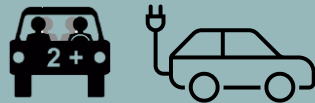
Par secteur, les problématiques qui sont ressorties de l'atelier sont les suivantes :

- Secteur Ouest**
 - Enjeu d'amélioration des accès en vélo aux ZA, notamment Pra de Serre et la Novialle
- Secteur Centre**
 - Peu d'impact si ce n'est la Novialle
- Secteur Est**
 - Saturation du parking voitures de la gare



2.1. Retour de l'atelier avec les communes du 08/02/24

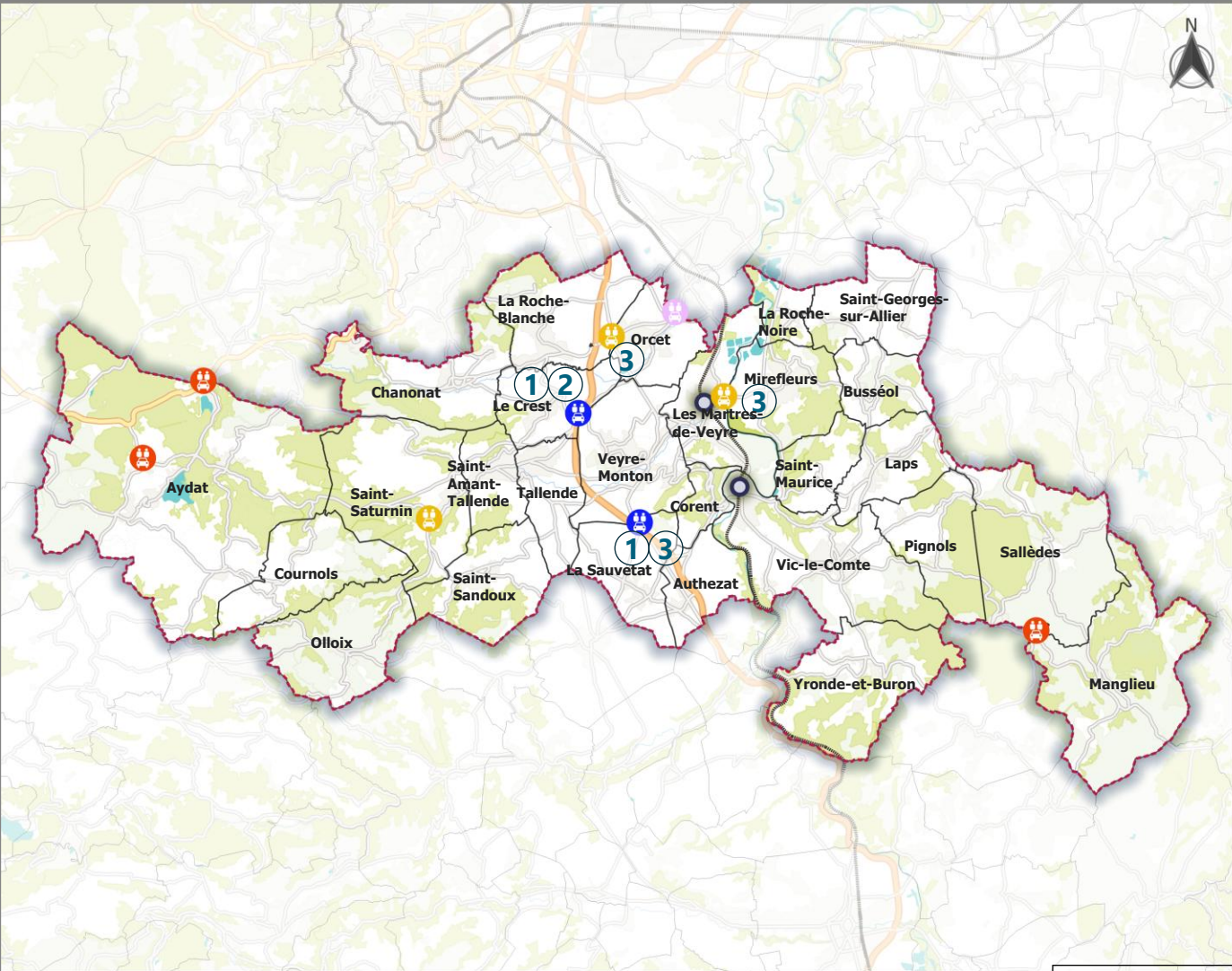
Nouveaux usages



Par secteur, les problématiques qui sont ressorties de l'atelier sont les suivantes :

- Secteur Ouest**
 1. Demande de relier les aires de covoiturage en vélo
 2. Demande de mise en place de WC publics sur l'aire de covoiturage du Crest
- Secteur Centre**
 3. Demande de création de 3 aires de covoiturage : (A) Orcet, La Roche-Blanche → chez Portal (terrain prêt), (B) Demande d'agrandissement de l'aire de Pont-Henri, (C) Parking sur RD751 avec un accès voie verte entre Mirefleurs et Les Martres-de-Veyre
- Secteur Est**
 4. Promouvoir Mov'Ici en relayant le dispositif d'incitation financière mis en place par le SMTC auprès des habitants de MAC
 5. Demande de dupliquer le dispositif en interne de MAC

Retour atelier - Covoiturage



Légende

Aires de covoiturage

- AC non utilisée
- AC potentielle
- AC sauvage
- AC identifiée

Réseau ferré

- Gare
- Voie ferrée

Autres

- Perimètre Mond'Arverne Communauté



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié



2.1. Entretiens d'acteurs réalisés

11 entretiens téléphoniques avec les acteurs de la Mobilité en lien avec le ressort territorial de MAC ont été menés du 03/01/24 au 20/03/24.

Une synthèse est présentée ci-après et les CR sont annexés au présent document – Annexe 1.

Entretien avec	Entretien avec	Entretien avec
CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PUY DE DÔME Jérémy COLZANI -Direction Aménagement des Territoires Pôle Infrastructures, Aménagement et Accompagnement des Territoires Chef de projet mobilité / planification	REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES - RESEAU FERROVIAIRE Anne CASTANIE – Responsable	ASSOCIATION PRA DE SERRE David HUGON - Président de l'Association Pra de Serre – PDG TP HUGON Virginie PEREIRA - TRACTO Services TP
DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DU PUY DE DÔME Céline BARRAILH - DDT63/SPAR/BMAT Responsable du Bureau Mobilité et analyse territoriale Clément DOGLIOTTI	AGGLO PAYS D'ISSOIRE Thibault GAILLARD	COVOITURAGE AUVERGNE Julie PINET - Coordinatrice Covoiturage Auvergne depuis 6 ans Lise – Chargée de développement
REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES - TRANSPORTS SCOLAIRES Raphaëlle JENIN - Direction des mobilités territoriales transports interurbains et scolaires Antenne régionale des transports interurbains et scolaires du Puy-de-Dôme Responsable Julien BAYOT	AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL Sébastien REILLES - Chargé d'études Mobilité VELO63 Serge FABBRO - Président VC63 Relais avec l'agglomération clermontoise Bruno NEULLAS - Relais Voie verte et Territoire	BANQUE DE FRANCE Béatrice ROBERT - Directrice du projet REFONDATION Emma GUTTIERREZ - Responsable Imprimerie Chamalières Vincent NIEMIEC - Responsable Papeterie d'Europafi Vic-le-Comte
	PLATEFORME MOBILITES SOLIDAIRES Claire LAIGNEZ – Responsable départementale	

2.1. Retour des entretiens

Les éléments saillants des entretiens sont synthétisés ci-après. Les compte-rendus se trouvent en annexe 1 du présent document.

Entretien avec	Points clés
CONSEIL DEPARTEMENTAL DU PUY DE DÔME Jérémy COLZANI -Direction Aménagement des Territoires Pôle Infrastructures, Aménagement et Accompagnement des Territoires Chef de projet mobilité / planification	☐ Schéma Départemental des aires de covoiturage – audit des aires existantes à réglementer – Aire innovante de Pont-Henri à Veyre-Monton ☐ Schéma Directeur Vélo ☐ Mobilité solidaire avec les chèques Mobiplus ☐ Transport en commun : le Département finançait des bus montagne comme transport organisé à la demande que la Région n'a pas repris mais que certaines Communautés de Communes ont poursuivi ☐ Aéroport Aulnat dont le Département est partenaire orienté vers une clientèle d'affaires, un peu de tourisme et pour le transport de fonds de la Banque de France ☐ Territoire Energie 63 pour l'installation de recharges de véhicules électrique (IRVE)
DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES DU PUY DE DÔME Céline BARRAILH - DDT63/SPAR/BMAT Responsable du Bureau Mobilité et analyse territoriale Clément DOGLIOTTI	Rôle de la DDT 63 : ☐ Contrôle et avis de l'application légale et méthodologique des documents de planification ☐ Accompagnement des EPCI pour le montage et le portage des dossiers de subventions (fonds vert, fonds de mobilité active)
REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES - TRANSPORTS SCOLAIRES Raphaëlle JENIN - Direction des mobilités territoriales transports interurbains et scolaires Antenne régionale des transports interurbains et scolaires du Puy-de-Dôme Responsable Julien BAYOT	☐ Organisation de l'offre de 35 lignes de transports scolaires et d'autres lignes régulières sur le territoire du MAC ou en lien ☐ Relance des marchés des lignes régulières et scolaires pour le 01/09/2025 donc un engagement de la procédure pour l'automne 2024 pour 4 ans (1 an renouvelable 3 fois) ☐ À ce jour, ne sachant pas où la compétence Mobilité va se porter pour le territoire du MAC, la Région va relancer les marchés tels qu'ils sont définis actuellement ☐ Participation à la feuille de route des Mobilités Positives 2035 pour évaluer l'augmentation de la fréquence, la création de nouvelles lignes, ...

2.1. Retour des entretiens

Les éléments saillants des entretiens sont synthétisés ci-après. Les compte-rendus se trouvent en annexe 1 du présent document.

Entretien avec	Points clés
REGION AUVERGNE-RHÔNE-ALPES - RESEAU FERROVIAIRE Anne CASTANIE – Responsable	❑ Ligne TER Clermont-Ferrand – Brioude : une des lignes les plus dynamiques du territoire auvergnat en termes de cadencement et de fréquentation avec la gare de Vic-le-Comte qui est l'une des plus fréquentées du territoire ❑ Travaux effectués sur la gare de Vic-le-Comte/Longues : racks vélos et consignes sécurisées vélos, rénovation du passage sous-terrain (peinture et éclairage) mais pas de prolongement jusqu'au site de la Banque de France – 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) ❑ Intercités Clermont-Ferrand <> Paris : Proposition d'un 9^{ème} AR (gain estimé de 10min) – Questionnement de l'accroche horaire et l'offre sur les correspondances à H2027 (meilleur cadencement, meilleur ordonnancement et meilleur matériel) ❑ Création d'une diamétrale entre Thiers jusqu'à Vic-le-Comte à H2027 (demande d'une offre pour les lycéens et les salariés de la Banque de France) : Etude actuelle du réticulaire et des fiches horaires ❑ Etude de l'étoile ferroviaire clermontoise : lancement de l'étude – Renforcement de l'offre à H2032-2035 : meilleur cadencement (travailler sur les contre-pointes)
AGGLO PAYS D'ISSOIRE Thibault GAILLARD	❑ Territoire en lien avec le sud de MAC, de configuration similaire ❑ Non intégré dans l'EMC² - 2023 mais dans celle de 2012 ❑ Schéma Directeur Vélo réalisé et validé en décembre 2021 avec 5 stations de vélos en libre-service : APlib' sur Issoire ❑ Réseau de transports en commun SHERPA depuis 01/07/23 sur Issoire avec 2 navettes urbaines sans réservation et une navette en TAD pour des usages d'accès aux marchés pour les personnes âgées, le mercredi pour les activités des jeunes ❑ Services autour de la Mobilité : Demande de coopération entre EPCI pour mener des démarches transversales ❑ Postule au fonds LEADER (programme européen)

2.1. Retour des entretiens



Les éléments saillants des entretiens sont synthétisés ci-après. Les compte-rendus se trouvent en annexe 1 du présent document.

Entretien avec	Points clés
ASSOCIATION PRA DE SERRE David HUGON - Président de l'Association Pra de Serre – PDG TP HUGON Virginie PEREIRA - TRACTO Services TP	❑ Association en cours de création (actuellement une trentaine d'entreprises) dont le rôle est de faire remonter les problèmes du quotidien de la ZA vers les élus et les services publics ❑ Problème d'accessibilité de la ZA : absence de transports en commun en desserte de la ZA, ce qui a un impact sur le recrutement des intérimaires non motorisés, manque de signalisation directionnelle en amont et de signalétique sur la zone ❑ Cheminements piétons/vélos non sécurisés
COVOITURAGE AUVERGNE Julie PINET - Coordinatrice Covoiturage Auvergne depuis 6 ans Lise – Chargée de développement	❑ Association loi 1901 – Site de covoiturage jusqu'en 2020 puis a rejoint la plateforme de la Région Mov'Ici : Promotion, animation et sensibilisation sur les 4 départements auvergnats (Allier, Cantal, Haute-Loire et Puy de Dôme) à destination du grand public et des entreprises ❑ Possibilité de créer une collaboration avec MAC ❑ Prime d'état du covoiturage sur les courtes distances : expérimentation menée par le SMTC-AC ❑ Challenge Mobilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes > Prochain Challenge : 04/06/24 à destination des entreprises et des universitaires ❑ Mon auto partagée soutenue par le SMTC : l'association a la gestion du dispositif et son animation sur une expérimentation de 2 ans
BANQUE DE FRANCE Béatrice ROBERT - Directrice du projet REFONDATION Emma GUTTIERREZ - Responsable Imprimerie Chamalières Vincent NIEMIEC - Responsable Papeterie d'Europafi Vic-le-Comte	❑ Etude de mobilité du projet Refondation qui est le transfert de l'imprimerie de la Banque de France (500 salariés) actuellement sur Chamalières vers Vic-le-Comte où est déjà installée la papeterie (300 salariés) avec un achèvement des travaux au 1^{er} trimestre 2026 et un transfert progressif des activités entre mi-2026 et mi-2027 ❑ Accessibilité via la gare de Longues pour les salariés à la journée et pas pour les postés avec horaires décalés : Accès piétons le long de la voie ferrée ❑ Accès en vélos : itinéraire des aménagements cyclables à améliorer ❑ Accès en voiture : réorganisation des poches de stationnement – Aménagement de la RD96 avec le pont des Goules et création d'un giratoire au niveau de l'entrée principale du site

2.1. Retour des entretiens

Les éléments saillants des entretiens sont synthétisés ci-après. Les compte-rendus se trouvent en annexe 1 du présent document.

Entretien avec	Points clés
AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL Sébastien REILLES - Chargé d'études Mobilité	❑ Urbanisation du territoire : Développement de l'habitat dans les années 70-80 (maisons pavillonnaires) autour du système route/voiture et orienté vers l'aire clermontoise, accéléré avec l'A75 gratuite et la création d'échangeurs ❑ Population vieillissante avec des capacités de mobilité moindre et pas forcément de possibilité de relocalisation en centre-ville et avec des besoins de déplacements du quotidien, de santé et d'activités sociales ❑ Répartition des flux en déplacements : communes de l'ouest en accroche avec A75 (La Roche Blanche St saturnin) et communs de l'est en accroche avec le réseau ferré sur les 2 gares les Martes-de-Veyre et Vic-le-Comte (Veyre-Monton Les Martes-de-Veyre Mirefleurs Pignols) mais choix possible en accroche avec l'A75 ❑ Choix modal différenciant entre la voiture et le train car le train est peu concurrentiel et présence d'une population avec des revenus moyens élevés dont la sensibilité au prix de l'essence est plus faible ❑ Projets ferroviaires en cours de réalisation pouvant impactés positivement le territoire : prémices d'un système SERM (Service Express Régional) avec amélioration des grilles horaires des trains (H2026-2027) et à plus long terme avec les études de SNCF Réseaux ❑ Covoiturage à promouvoir sur le territoire de MAC, ainsi que le TAD (personnes à mobilité réduite) autour des 3 polarités de MAC
VELO63 Serge FABBRO - Président VC63 Relais avec l'agglomération clermontoise Bruno NEULLAS - Relais Voie verte et Territoire	❑ Travail militant auprès du public et des institutions pour développer le vélo au quotidien (vélotaffeurs) et pas seulement pour une activité de loisirs ❑ Promotion du vélo auprès des enfants : Vélo-école du samedi matin (adultes et enfant) / Ecole du savoir rouler à vélo (programme national au CM1/CM2) ❑ Association française pour le développement des véloroutes et des voies vertes (AF3V) > délégation auprès de la région Auvergne et du département du Puy de Dôme ❑ Plan vélo de Billom : exemplaire en termes d'implication des élus, du milieu associatif ❑ Objectif : avoir un schéma cyclable à l'échelle des intercommunalités ❑ Intermodalité entre le train et le vélo : avoir un stationnement sécurisé, une offre au départ et à l'arrivée, avoir une bonne capacité d'embarquement dans les trains ❑ Liaison avec la voie verte – intermodalité à l'échangeur n°5 (covoiturage)

2.1. Retour des entretiens

Les éléments saillants des entretiens sont synthétisés ci-après. Les compte-rendus se trouvent en annexe 1 du présent document.

Entretien avec	Points clés
PLATEFORME MOBILITES SOLIDAIRES Claire LAIGNEZ – Responsable départementale	❑ Les actions de l'association sont complémentaires aux initiatives publiques et l'objectif principal est d'arriver à lever les freins de mobilités pour les personnes nécessitant un accompagnement et suivant deux grandes thématiques : « savoir bouger » et « pouvoir bouger » ❑ 9 conseillers mobilité sont déployés dans le territoire, dont 1 concerne Mond'Arverne Communauté ❑ 42 orientations (accompagnements) ont été réalisées dans le territoire de Mond'Arverne en 2023, dont un tiers sont des missions locales. Par exemple : accompagnement pour l'obtention du code de la route au travers de formations, des ateliers de prise de parole, etc ❑ Des expérimentations sont en cours (transport d'utilité sociale) et vont démarrer (autopartage) dans d'autres territoires du Puy-de-Dôme ❑ Le Transport d'utilité sociale est actuellement en place dans la CC Chavanon, Combrailles et Volcans. Le service devrait se déployer également dans la CC Dômes Sancy Artense. Le retour sur la première année est très positif avec 140 trajets réalisés par mois. 70% de ces trajets sont assurés par des bénévoles. ❑ La clé de la réussite de ce type d'initiative repose sur l'implication de la collectivité locale. Il est indispensable que le EPCI soit moteur

2

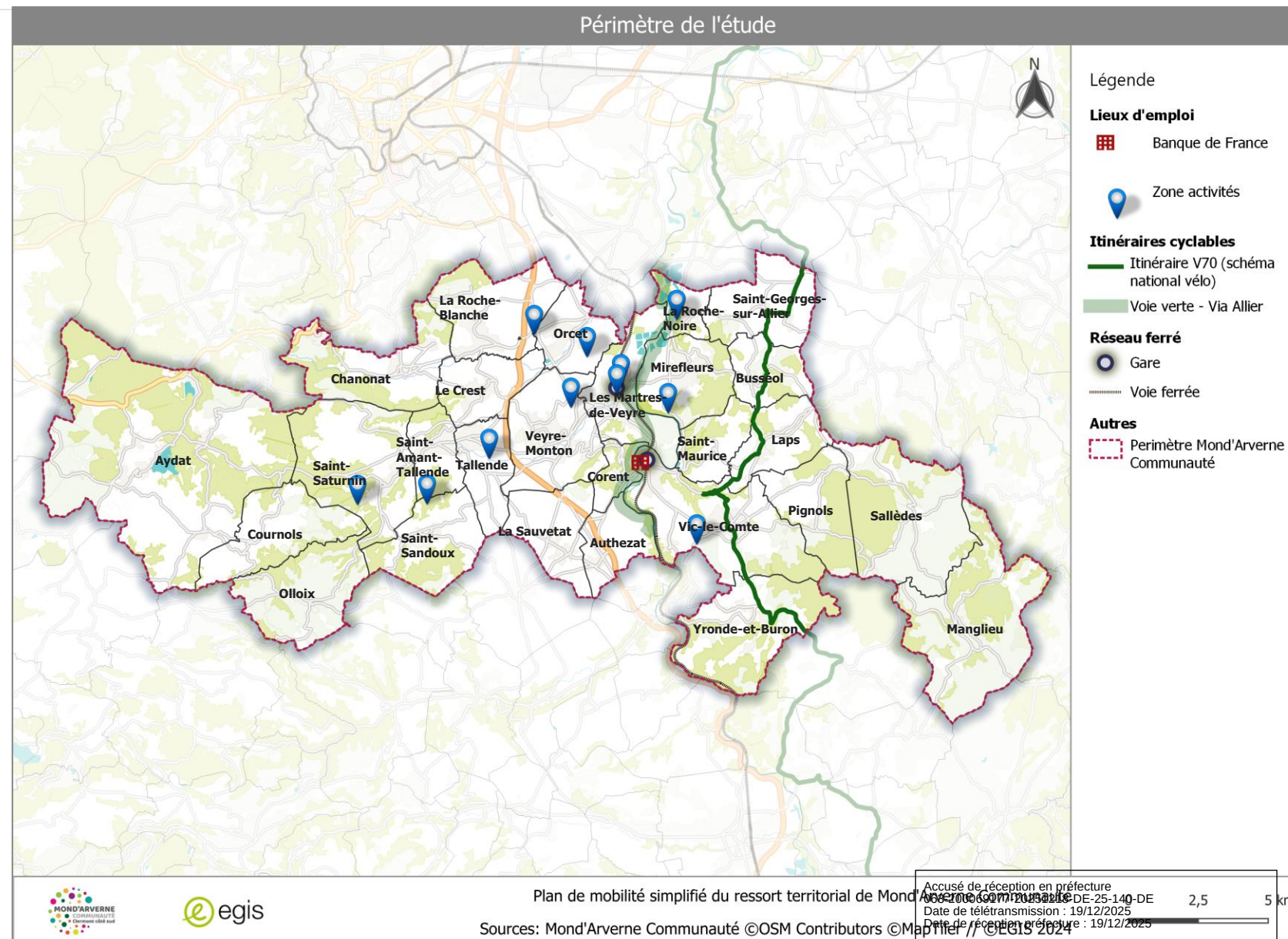
Synthèse du diagnostic

2.1. Ecoute du territoire	10
2.2. Description des pratiques et des besoins en déplacements	24
2.2.1. Analyse socio-économique	
2.2.2. Analyse de l'EMC ²	
2.3. Analyse des offres de mobilité	38
2.3.1. Le réseau viaire	
2.3.2. Les transports en commun	
2.3.3. Les modes actifs	
2.3.4. Les modes partagés	
2.3.5. Les offres solidaires	
2.4. Premières pistes identifiées	52

2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Organisation du territoire

Les éléments clés du ressort territorial de MAC sont présentés ci-après :

- ❑ Région : Auvergne Rhône-Alpes // Département : Puy-de-Dôme (63)
- ❑ Mond'Arverne : 27 communes // Superficie : 307,30 km²
- ❑ Population 2020 : 40 762 habitants
- ❑ 3 pôles : Vic-le-Comte, Les Martres-de-Veyre, Tallende/Saint-Amant-Tallende/Saint-Saturnin
- ❑ Epine dorsale VL-PL = A75 gratuit avec 3 échangeurs et RD978 avec présence d'aires de covoiturage
- ❑ Epine dorsale TC = voie ferrée avec 2 gares SNCF : Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte avec 3 lignes TER (CF/Brioude, CF/Issoire, CF/Vic-le-Comte)
- ❑ Réseau bus : 6 lignes Cars Région Puy-de-Dôme traversant MAC + lignes scolaires + navette Vic-Le-Comte bourg/Gare Vic-le-Comte + navette estivale Monton/Veyre + navette Aydat/CF
- ❑ Réseau cyclable : Voie verte et Via Allier
- ❑ Dimension économique : une dizaine de zones d'activités (Pra de Serre – Veyre-Monton / La Novialle – La Roche-Blanche / Les Portes Nord – Les Martres de Veyre, ...) – Projet Refondation de l'imprimerie de Banque de France à Vic-le-Comte H2026
- ❑ Dimension touristique : Base nautique du Lac d'Aydat, Plateau de Gergovie avec Musée archéologique de la bataille de Gergovie, ...



2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Données socio-économiques

Population 2020

Vic-le-Comte (5 188 hab.) présente la population la plus importante du territoire, suivie par :

- ❑ Les Martres-de-Veyre (3 941 hab.)
- ❑ Veyre-Monton (3 664 hab.)
- ❑ La Roche-Blanche (3 498 hab.)
- ❑ Orcet (2 781 hab.) et Aydat (2 511 hab.)

Les communes les moins peuplées, entre 200 et 500 habitants sont : Busséol, Cournols, Olloix, Pignols, Manglieu.

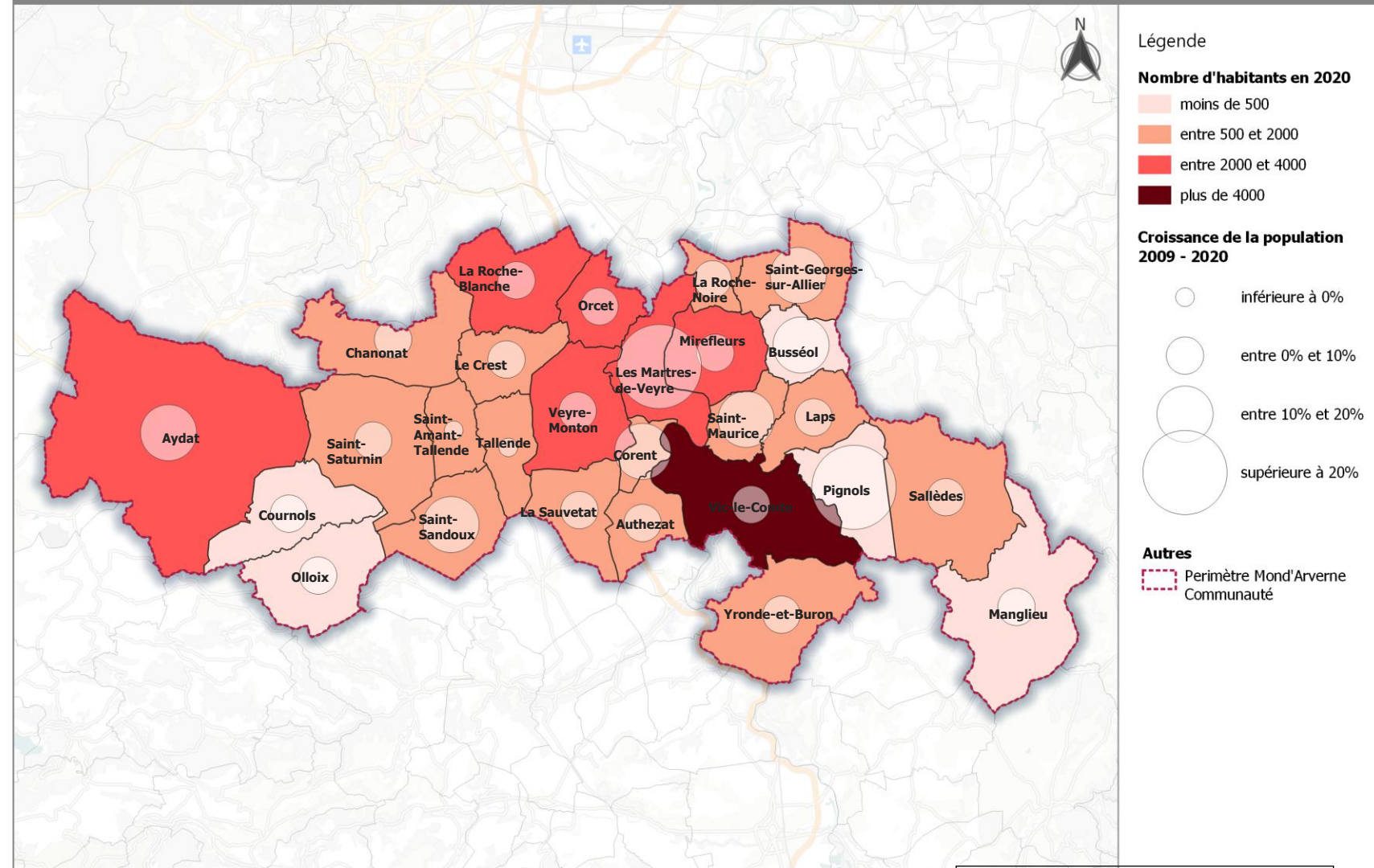
Croissance de la population entre 2009 et 2020

Les Martres-de-Veyre (35%) montre le plus fort taux de croissance de la population entre 2009 et 2020, suivie par :

- ❑ Pignols (21%)
- ❑ Saint-Maurice (19%)
- ❑ Aydat (18%)

Le tableau détaillé des données chiffrées est annexé au présent document – Annexe 3.

Evolution de la population entre 2009 et 2020



2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Données socio-économiques

Emploi 2020

Vic-le-Comte (1218 emplois) et La Roche-Blanche (1128 emplois) sont les communes avec le plus d'emplois, suivies par Veyre-Monton (943), Les Martres-de-Veyre (794) et Saint-Amant-Tallende (634)

Croissance des emplois entre 2009 et 2020 (TCAM)

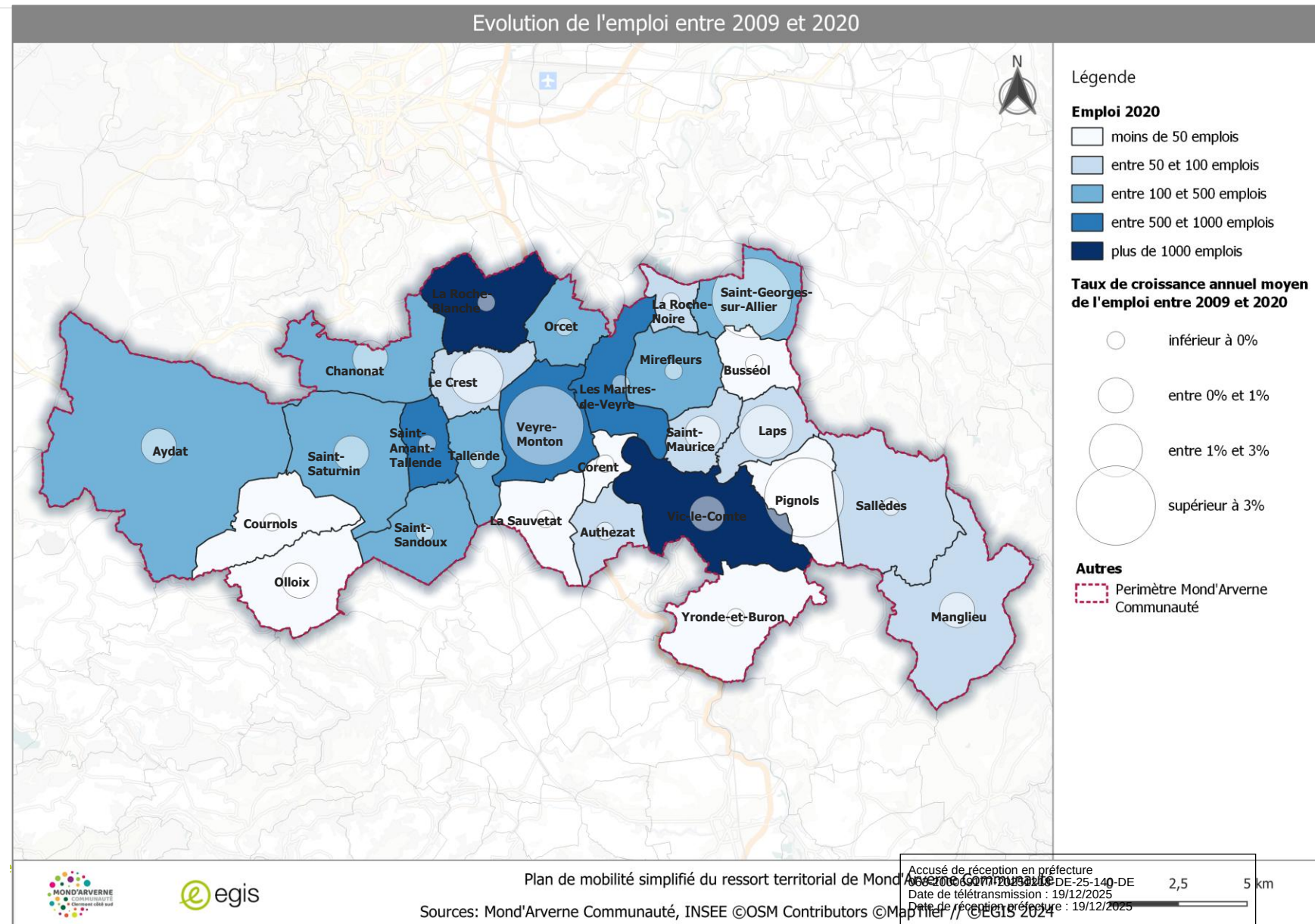
Les communes de Pignols (+5,7%/an) et Saint-Georges-sur-Allier (+4,8%/an) montrent les taux les plus élevés de croissance annuelle moyenne des emplois entre 2009 et 2020. Cependant, le comparatif se fait sur de petits volumes avec un nombre d'emplois relativement bas, d'où un impact plus fort :

- Pignols : 18 emplois en 2009 → 33 emplois en 2020
- Saint-Georges sur Allier : 67 emplois en 2009 → 112 emplois en 2020

Les éléments contextuels majeurs en termes de nombre total d'emplois créés se portent sur les communes suivantes :

- Veyre-Monton : + 355 emplois (ZA Pra de Serre)
- Vic-le-Comte : + 147 emplois (ZAC des Meules) – le projet Refondation à H2026 de la Banque de France va impacter fortement le nombre d'emplois (+500 salariés)

Le tableau détaillé des données chiffrées est annexé au présent document – Annexe 4.



2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Localisation des principaux pôles générateurs

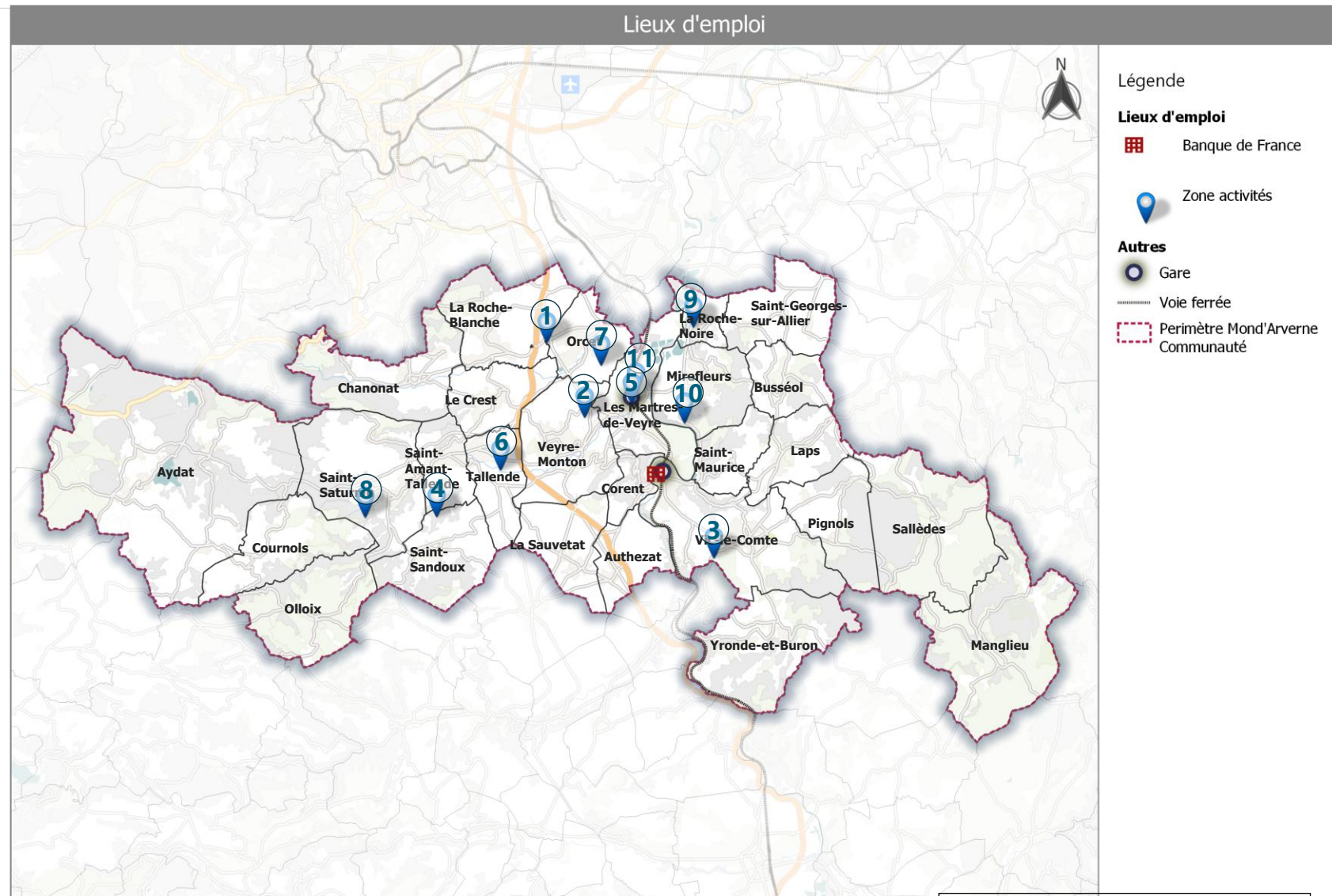
Zones d'activité

10 zones d'activités de Mond'Arverne sont identifiées :

1. La Novialle – La Roche-Blanche
2. Pra de Serre – Veyre-Monton
3. Les Meules – Vic-le-Comte
4. Le Suzot – Saint-Amant-Tallende
5. Les Portes Nord – Les Martres-de-Veyre
6. Cheir'Activités / Les Rases – Tallende
7. Les Sagnes – Orcet
8. La Tourtelle – Saint-Saturnin
9. Les Varennes – La Roche-Noire
10. Le Daillard – Mirefleurs
11. Le Chazaleix – Les Martres-de-Veyre

Nous constatons que la répartition des zones d'activités se concentre sur le centre du territoire en lien avec l'A75 et le réseau viaire structurant pour une facilité en termes d'accessibilité.

Le tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités est annexé au présent document – Annexe 5.



2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Localisation des principaux pôles générateurs

Etablissements scolaires et équipements sportifs

L'offre sur le territoire en termes d'établissements scolaires s'étend de la maternelle aux collèges.

Pour les lycées, les élèves doivent s'orienter en dehors du territoire sur Issoire et sur Clermont-Ferrand.

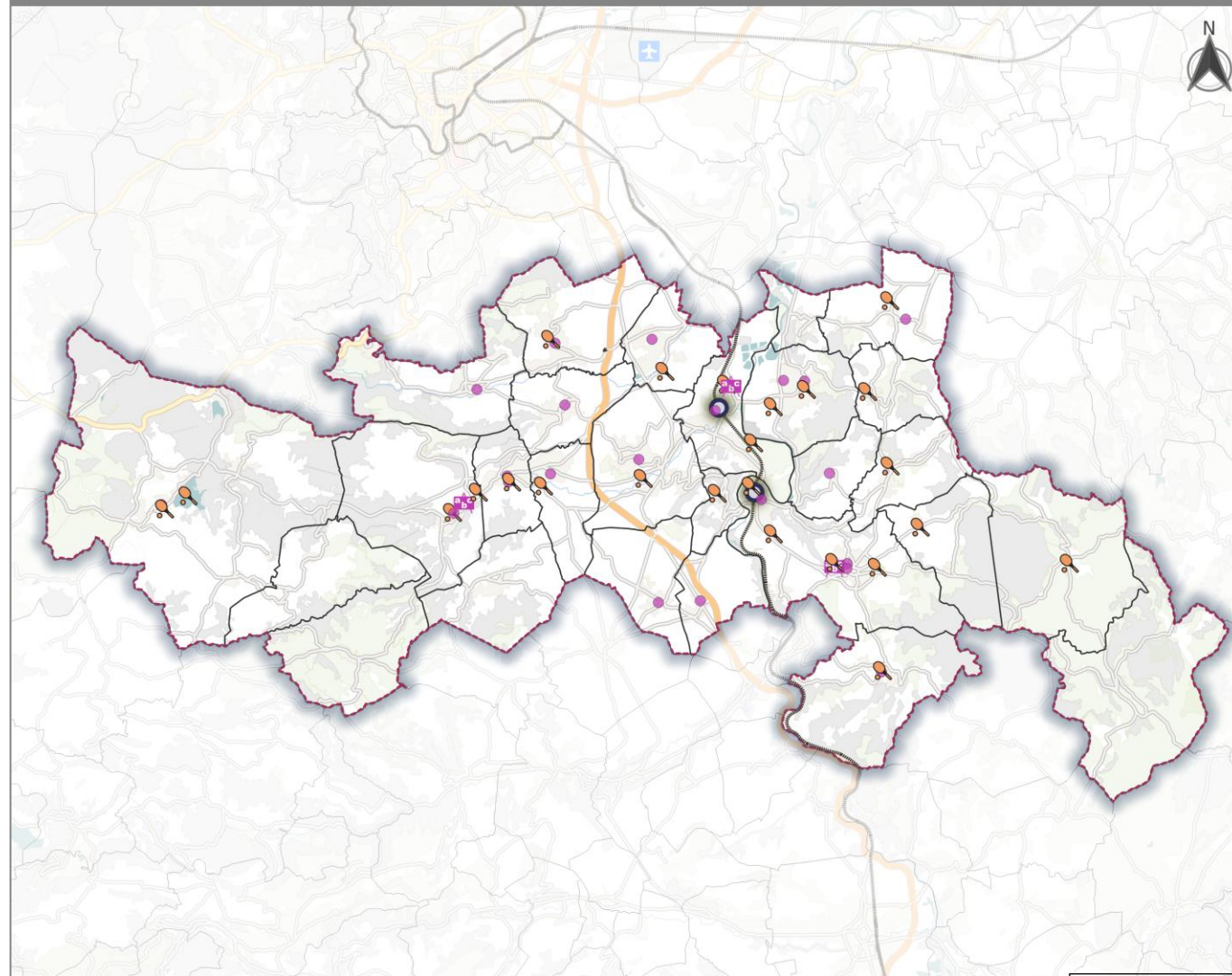
Pour l'enseignement supérieur, les études se feront sur Clermont-Ferrand principalement ou d'autres villes.

Sont présents 27 écoles primaires et 3 collèges :

- ❑ Collège de la Comté à Vic-le-Comte
- ❑ Collège Jean Rostand aux Martres-de-Veyre
- ❑ Collège Saint-Joseph à Saint-Saturnin.

Les équipements sportifs se trouvent dans les centres bourgs principalement.

Etablissements scolaires et équipements sportifs



Légende

Points d'intérêt

- Collège
- Ecole maternelle, élémentaire ou primaire
- Equipeement sportif

Autres

- Gare
- Voie ferrée
- Perimètre Mond'Arverne Communauté

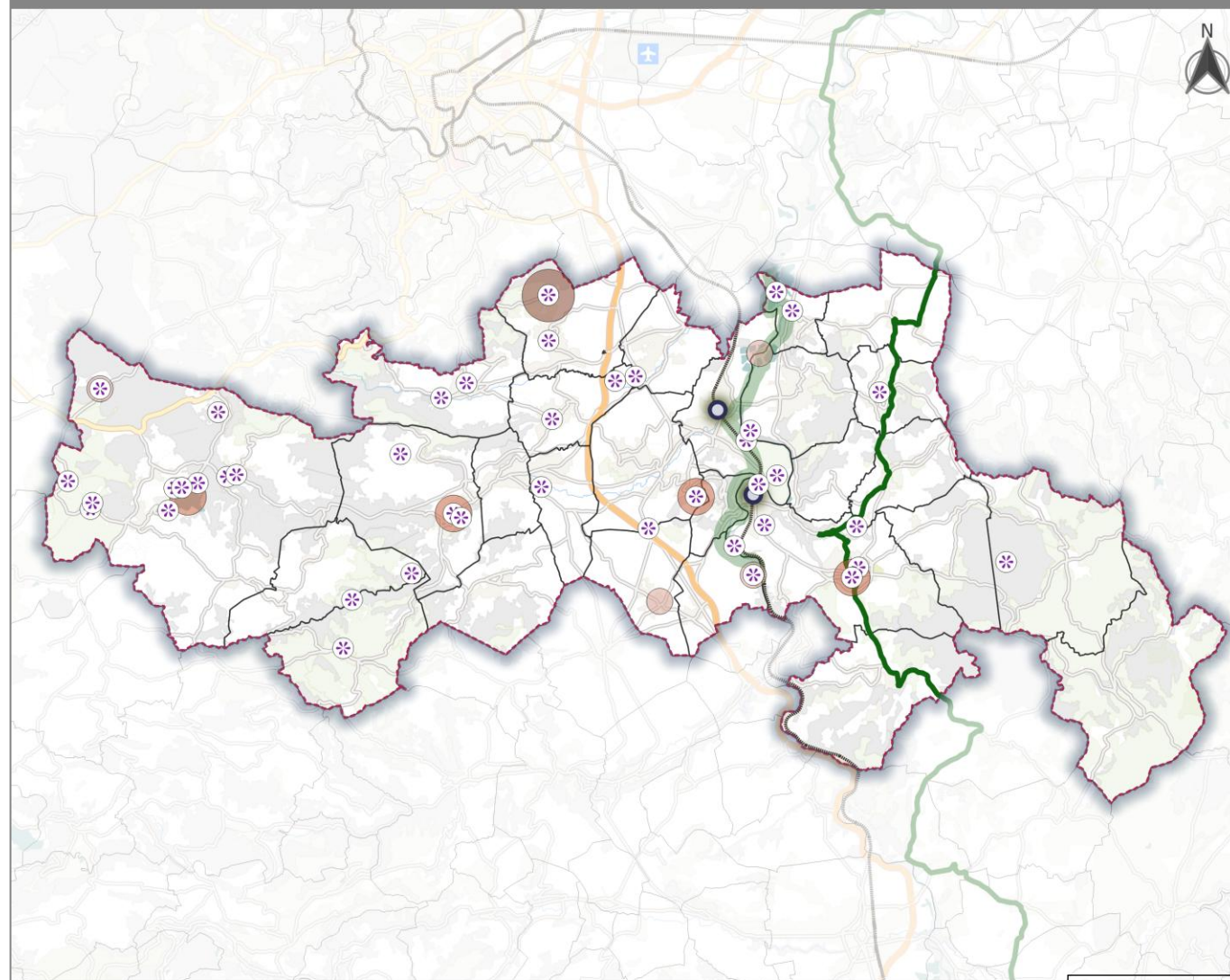
2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Localisation des principaux pôles générateurs

Lieux touristiques et de loisirs

Les principaux lieux touristiques sont :

- ☐ Le musée archéologique de la bataille de Gergovie
- ☐ Les centres-villes patrimoniaux: La Sauvetat, Vic-le-Comte, Chanonat, Saint-Amant-Tallende
- ☐ Le site archéologique Oppidum de Corent
- ☐ La base de loisir du lac d'Aydat
- ☐ La voie verte de l'Allier
- ☐ Maison des espaces naturels et de la forêt de la Comté à Sallèles.
- ☐ Les parcs et forêts :
 - ☐ À l'Ouest : Parc Naturel Régional des Volcans d'Auvergne
 - ☐ À l'Est : Parc Naturel Régional Livradois-Forez, dont la forêt de la Comté en fait partie.

Lieux touristiques-loisirs



Légende

Points d'intérêt

- Loisirs

Pôles touristiques SCOT

- Pôle touristique majeur à conforter
- Pôle touristique complémentaire à valoriser
- Pôle à potentiel touristique-récréatif à renforcer

Itinéraires cyclables

- Voie Verte - Via Allier
- Itinéraire V70 (schéma national vélo)

Autres

- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre Mond'Arverne Communauté

2.2.1. Analyse socio-économique du territoire – Localisation des principaux pôles générateurs

Autres équipements et services

D'autres équipements et services identifiés sur le territoire sont de nature commerciale, de santé et autres nécessités.

Le regroupement de ces lieux s'observe surtout sur le centre du périmètre d'étude et notamment les communes de Saint-Amant-Tallende, La Roche-Blanche, Veyre-Monton, Les Martes-de Veyre et Vic-le-Comte.

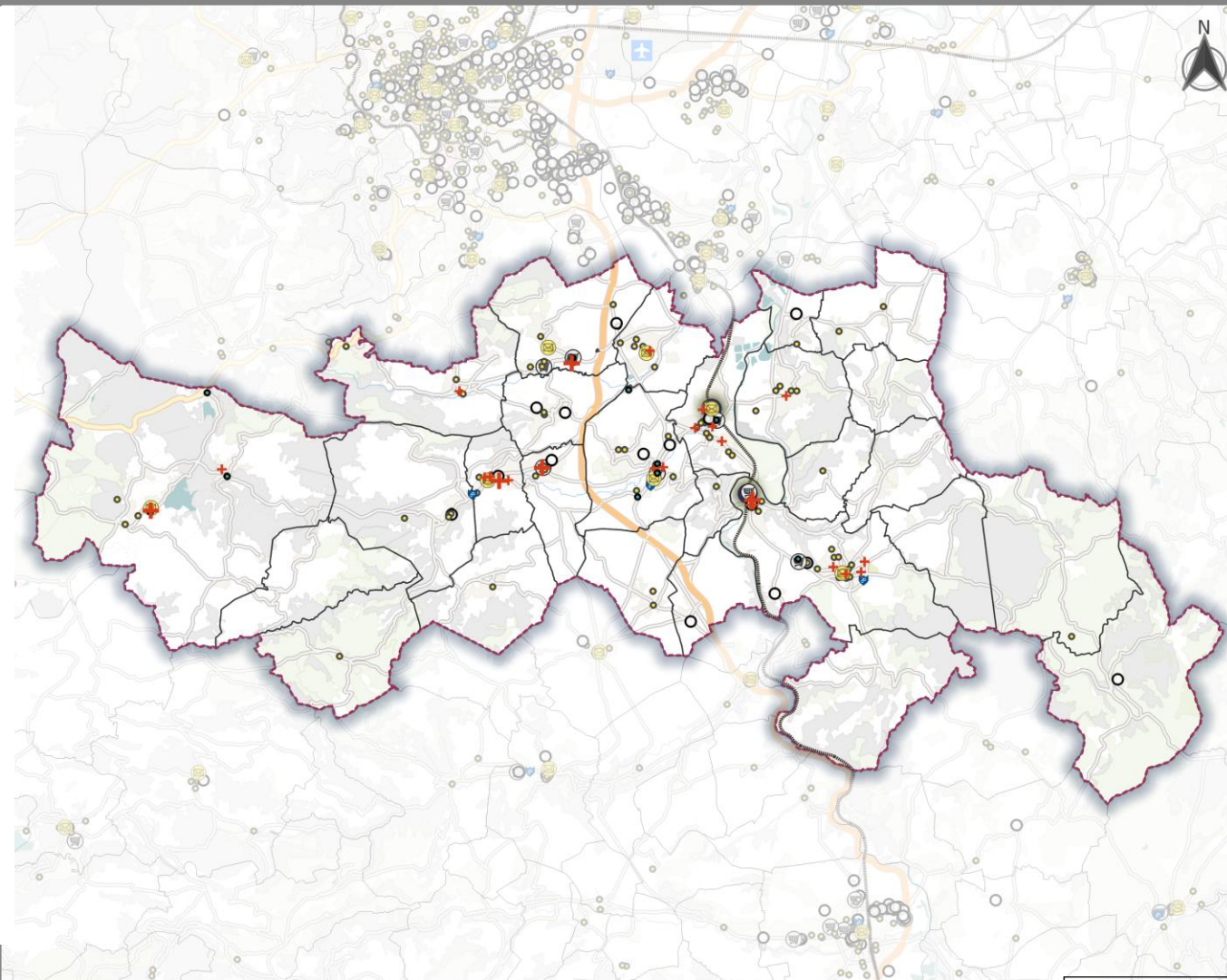
On peut identifier **2 centres hospitaliers** :

- ❑ Le FAM (Foyer d'accueil Médicalisé pour adultes handicapés, à Saint-Sandoux et
- ❑ La Clinique Psychiatrique de l'Auzon à la Roche-Blanche.

L'offre médicale sur Clermont-Ferrand et Issoire (hôpitaux) induit des déplacements.

Concernant **les zones commerciales avec de grandes surfaces type supermarché ou intermarché**, on distingue notamment celles des Martres-de-Veyre, de Vic-le-Comte, mais également sur la Roche-Blanche qui dispose d'un Intermarché et Veyre-Monton d'un Carrefour contact qui restent des lieux de services importants et attractifs à l'échelle des villages concernés et villages alentours.

Autres équipements et services



Légende

Points d'intérêt

- Commissariat/Gendarmerie
- Bureau de poste
- Commerces de proximité (boulangerie, épicerie, boucherie...)
- Commerces autres (bricolage, mobilier, électroménager...)
- Super ou hyper marchés
- Stations-service
- Principaux points de santé
- Autres points de santé (pharmacie, médecin ...)
- Autres services (déchèterie, zone commerciale, auberge ...)

Autres

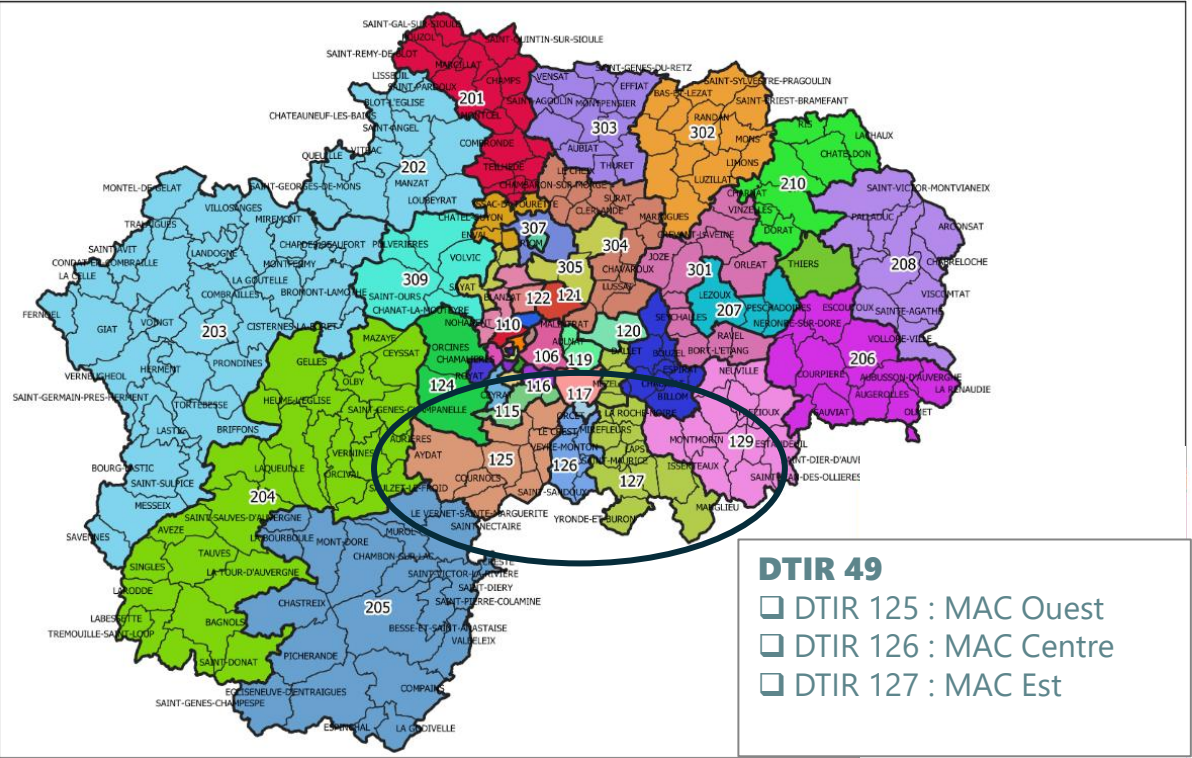
- Gare
- Voie ferrée
- Périmètre Mond'Arverne Communauté

2.2.2. Analyse de l'EMC²

Des **Enquêtes Mobilité Certifiées Cerema (EMC²)** ont été réalisées en **2022-2023** par **SMTAC-AC** sur le périmètre suivant :

- 11 EPCI/AOM,
- 285 communes,
- 560 00 habitants.

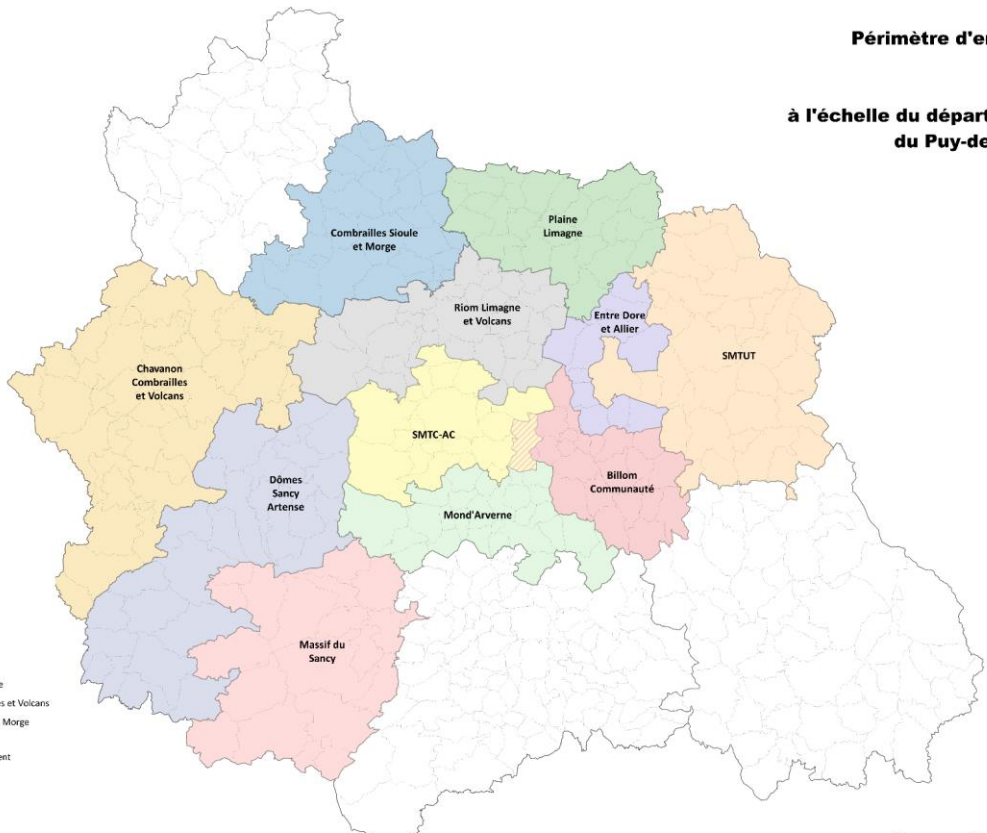
Découpage DTIR (49 zones) EMC² Clermont-Ferrand 2023



A

Périmètre d'enquête
EMC²

à l'échelle du département
du Puy-de-Dôme



Redaction : SMTAC-AC / DMI / 14/01/2024

Communes	DTIR	Communes	DTIR	Communes	DTIR
Aydat	125	Authezat	126	Busséol	127
Chanonat	125	Corent	126	La Roche-Noire	127
Cournols	125	La Sauvetat	126	Laps	127
La Roche-Blanche	125	Les Martres-de-Veyre	126	Manglieu	127
Le Crest	125	Orcet	126	Mirefleurs	127
Oloix	125	Veyre-Monton	126	Pignols	127
Saint-Amant-Tallende	125			Saint-Georges-sur-Allier	127
Saint-Sandoux	125			Saint-Maurice	127
Saint-Saturnin	125			Sallades	127
Tallende	125			Vic-le-Comte	127
				Yronde-et-Buron	127

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

2.2.2. Analyse de l'EMC²

Certains **résultats de l'EMC² relatifs au territoire de MAC** sont présentés ci-après.

Cependant, un document plus complet rédigé par le SMTC-AC est disponible.

Exploitation SMTC-AC – Décembre 2023

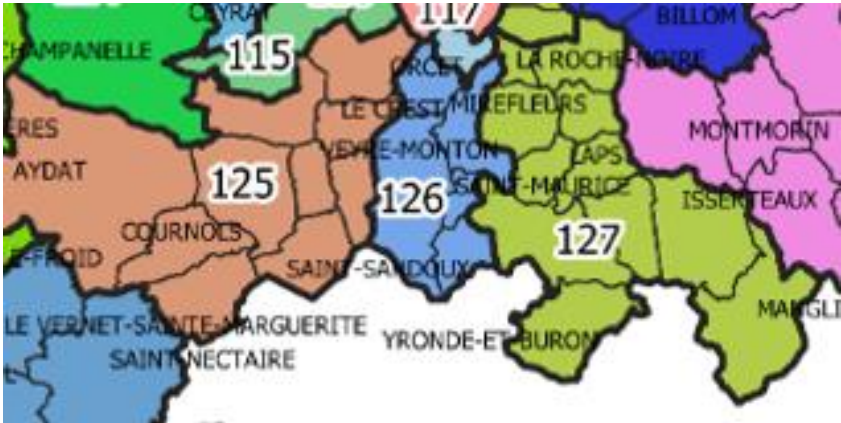
Caractéristiques ménages et population de MAC –

- ❑ Taille des ménages : 2,31 (supérieure à la taille moyenne du périmètre EMC²) avec une part importante de ménage de 4 personnes et une part de ménage d'une personne la plus faible du périmètre EMC²
- ❑ 1,67 voitures par ménage : légère baisse / 2012 (1,74 voitures par ménage) mais très supérieure à la moyenne du périmètre EMC² (1,33 voitures par ménage)
- ❑ 1,7 vélos par ménage : plus grand nombre de vélo (moyenne du périmètre EMC² : 1,1 vélo) certainement en lien à la sur-représentation de la classe 5-17 ans
- ❑ 0,96 actif occupé par ménage (moyenne du périmètre EMC² : 0,79).

Répartition entre flux d'échange et flux interne par rapport à MAC

- ❑ 51,2% de flux internes à MAC
- ❑ 48,8% de flux en échanges avec le périmètre EMC² et externes avec au périmètre EMC².

Communes	DTIR	Communes	DTIR	Communes	DTIR
Aydat	125	Authezat	126	Busséol	127
Chanonat	125	Corent	126	La Roche-Noire	127
Cournols	125	La Sauvetat	126	Laps	127
La Roche-Blanche	125	Les Martres-de-Veyre	126	Manglieu	127
Le Crest	125	Orcet	126	Mirefleurs	127
Oloix	125	Veyre-Monton	126	Pignols	127
Saint-Amant-Tallende	125			Saint-Georges-sur-Allier	127
Saint-Sandoux	125			Saint-Maurice	127
Saint-Saturnin	125			Sallèdes	127
Tallende	125			Vic-le-Comte	127
				Yronde-et-Buron	127



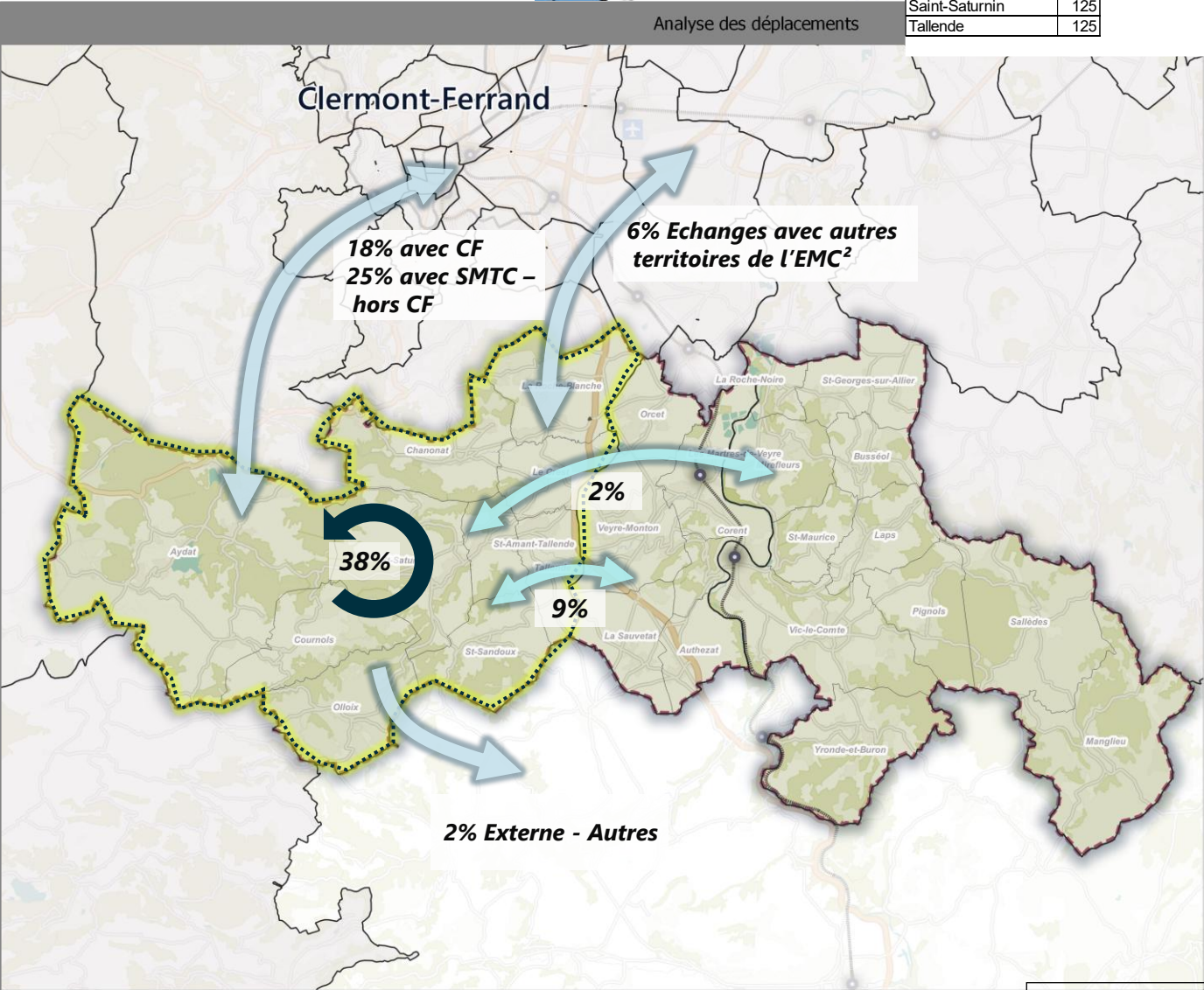
2.2.2. Analyse de l'EMC²

Répartition des flux pour DTIR 125 : MAC Ouest

La répartition des flux pour le secteur Ouest de MAC est la suivante :

- 49% des déplacements se font en interne à Mond'Arverne avec 38% uniquement au sein de la zone de tirage (DTIR125).
- 43% des déplacements sont en lien avec le territoire du SMTc. Les flux en échange avec Clermont-Ferrand représentent 18% et avec le reste du territoire du SMTc (hors CF) à hauteur de 25%.
- 6% des flux sont en échange avec les autres territoires de l'EMC² et seulement 2% représentent les volumes de flux externes au secteur de l'EMC².

Communes	DTIR	Communes	DTIR	Communes	DTIR
Aydat	125	Authezat	126	Busséol	127
Chanonat	125	Corent	126	La Roche-Noire	127
Cournols	125	La Sauvetat	126	Laps	127
La Roche-Blanche	125	Les Martres-de-Veyre	126	Manglieu	127
Le Crest	125	Orcet	126	Mirefleurs	127
Oloix	125	Veyre-Monton	126	Pignols	127
Saint-Amant-Tallende	125			Saint-Georges-sur-Allier	127
Saint-Sandoux	125			Saint-Maurice	127
Saint-Saturnin	125			Sallèdes	127
Tallende	125			Vic-le-Comte	127
				Yronde-et-Buron	127



- Légende
- Perimètre Mond'Arverne Communauté
 - Découpage EMC²

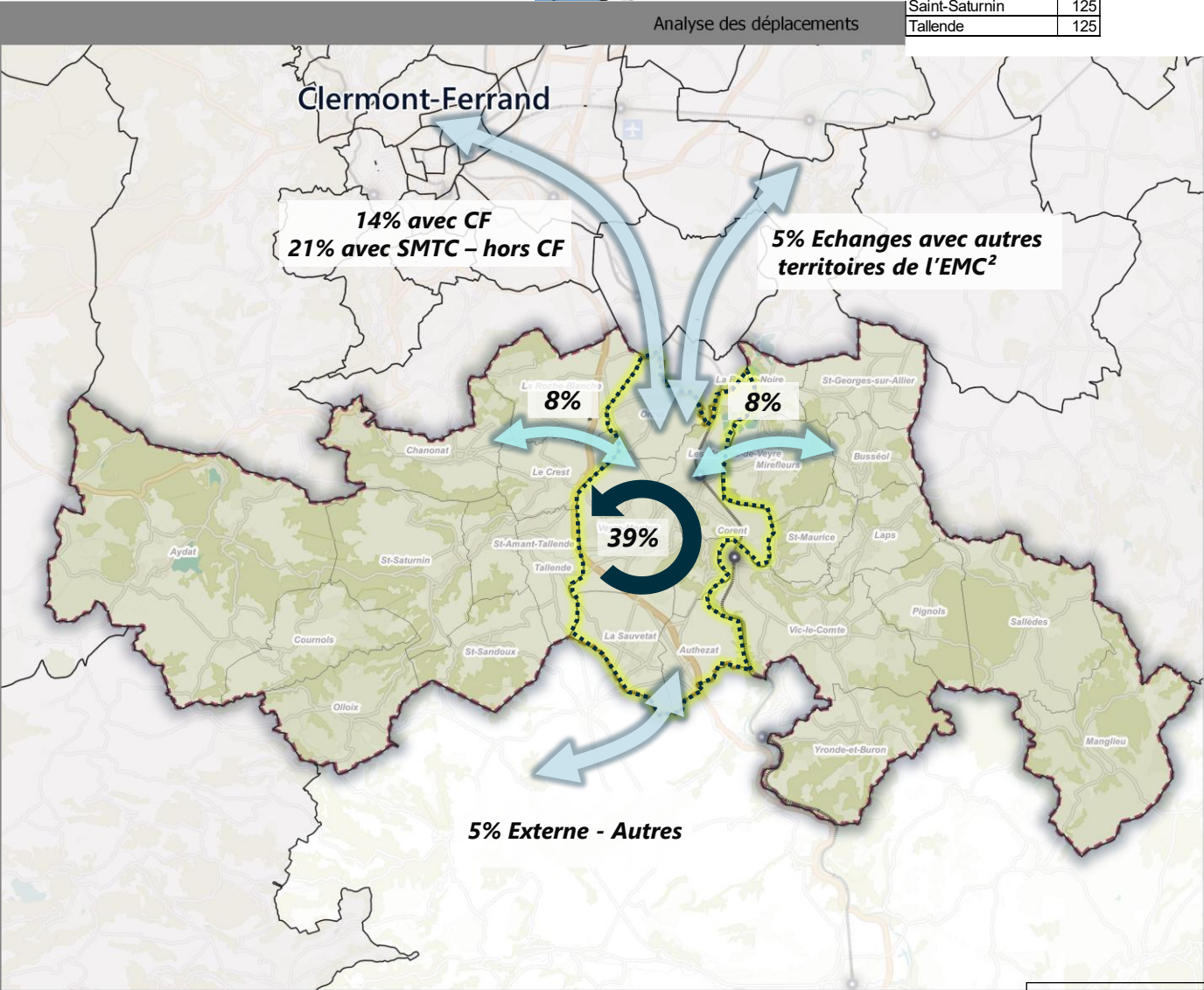
2.2.2. Analyse de l'EMC²

Répartition des flux pour DTIR 126 : MAC Centre

La répartition des flux pour le secteur Centre de MAC est la suivante :

- 55% des déplacements se font en interne à Mond'Arverne avec 39% uniquement au sein de la zone de tirage (DTIR126).
- 35% des déplacements sont en lien avec le territoire du SMTc. Les flux en échange avec Clermont-Ferrand représentent 14% et avec le reste du territoire du SMTc (hors CF) à hauteur de 21%.
- 5% des flux sont en échange avec les autres territoires de l'EMC² et 5% représentent les volumes de flux externes au secteur de l'EMC².

Communes	DTIR	Communes	DTIR	Communes	DTIR
Aydat	125	Authezat	126	Busséol	127
Chanonat	125	Corent	126	La Roche-Noire	127
Cournols	125	La Sauvetat	126	Laps	127
La Roche-Blanche	125	Les Martres-de-Veyre	126	Manglieu	127
Le Crest	125	Orcet	126	Mirefleurs	127
Oloix	125	Veyre-Monton	126	Pignols	127
Saint-Amant-Tallende	125			Saint-Georges-sur-Allier	127
Saint-Sandoux	125			Saint-Maurice	127
Saint-Saturnin	125			Salèdes	127
Tallende	125			Vic-le-Comte	127
				Yronde-et-Buron	127



Légende

- Perimètre Mond'Arverne Communauté
- Découpage EMC²

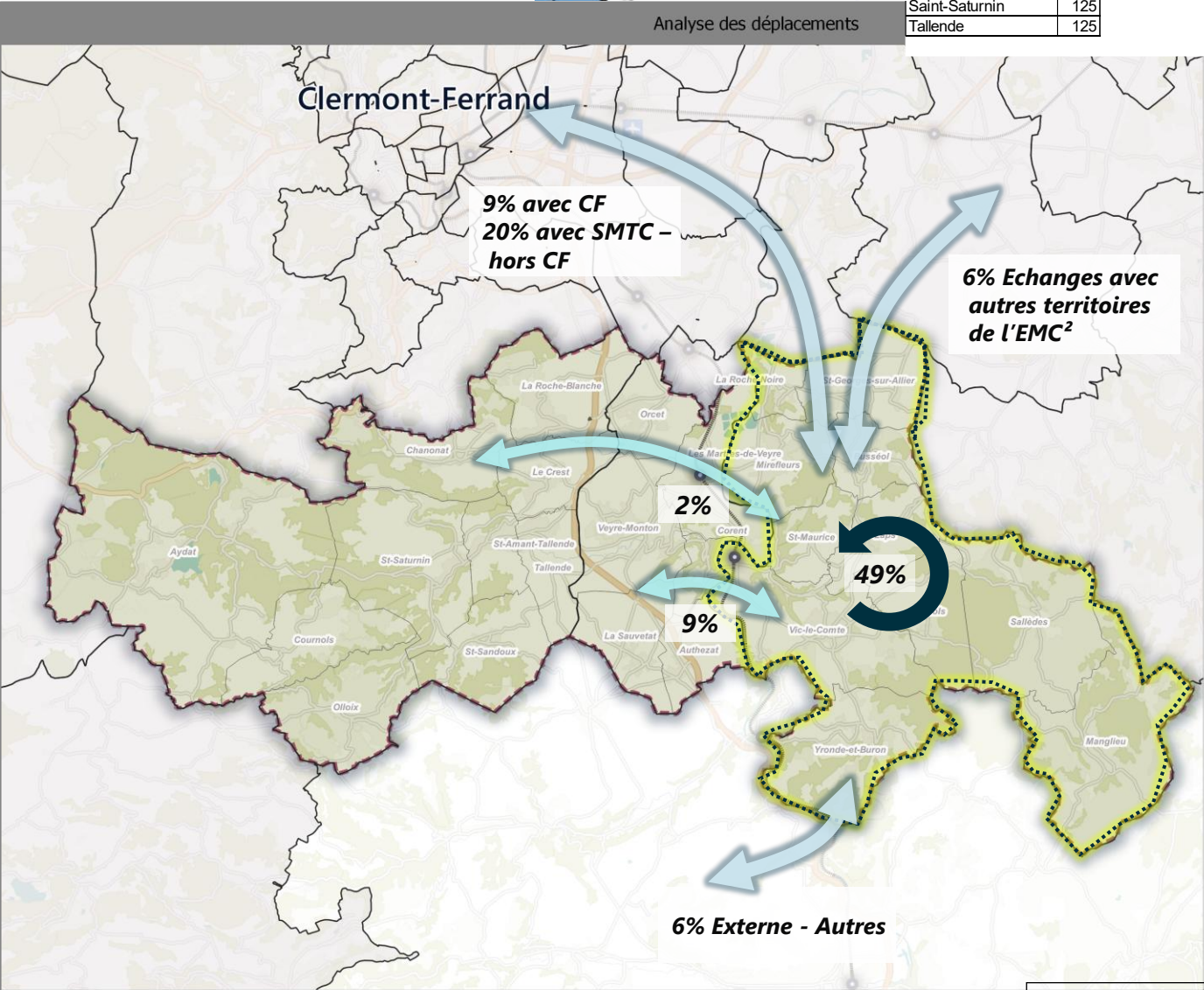
2.2.2. Analyse de l'EMC²

Répartition des flux pour DTIR 127 : MAC Est

La répartition des flux pour le secteur Est de MAC est la suivante :

- 60% des déplacements se font en interne à Mond'Arverne avec 49% au sein de la zone de tirage (DTIR127).
- 29% des déplacements sont en lien avec le territoire du SMTC (la zone de tirage qui dépend le moins du territoire du SMTC). Les flux en échange avec Clermont-Ferrand représentent 9% (la moitié que le secteur ouest) et avec le reste du territoire du SMTC (hors CF) à hauteur de 20%.
- 6% des flux sont en échange avec les autres territoires de l'EMC² et 6% représentent les volumes de flux externes au secteur de l'EMC².

Communes	DTIR	Communes	DTIR	Communes	DTIR
Aydat	125	Authezat	126	Busséol	127
Chanonat	125	Corent	126	La Roche-Noire	127
Cournols	125	La Sauvetat	126	Laps	127
La Roche-Blanche	125	Les Martres-de-Veyre	126	Manglieu	127
Le Crest	125	Orcet	126	Mirefleurs	127
Oloix	125	Veyre-Monton	126	Pignols	127
Saint-Amant-Tallende	125			Saint-Georges-sur-Allier	127
Saint-Sandoux	125			Saint-Maurice	127
Saint-Saturnin	125			Sallèdes	127
Tallende	125			Vic-le-Comte	127
				Yronde-et-Buron	127



2.2.2. Analyse de l'EMC²

Répartition des modes de déplacement

Le bilan de la répartition des modes de déplacement (voiture conducteur, voiture passager, TC, 2RM (2 roues motorisées), marche à pied, vélo et autres) est expliqué ci-après par relations territoriales.

Au sein d'un même secteur de MAC
(même zone de tirage)

- Au sein du secteur Ouest, 1 déplacement sur 2 est effectué en voiture (conducteur). En revanche, dans le secteur Est, ce taux diminue jusqu'à 40%.
- L'usage de la voiture en tant que passager représente au maximum 18,4%, au sein du secteur Ouest.
- Le TC est utilisé en faible mesure et au maximum à hauteur de 4,4%, au sein du secteur Est.
- 35% des déplacements sont effectués à pied au sein du secteur Est, chiffre qui diminue pour le Centre et l'Ouest.
- Le vélo reste inférieur à 3%. Le secteur Centre est celui avec un plus fort taux de 2,6%

Mode	Ouest (DTIR 125)	Centre (DTIR 126)	Est (DTIR 127)
Voiture conducteur	48,8%	46,9%	40,4%
Voiture passager	18,4%	11,9%	16,0%
TC	2,1%	3,6%	4,4%
2RM	0,0%	0,0%	0,0%
Marche	29,7%	34,9%	35,3%
Vélo	1,1%	2,6%	1,9%
Autres	0,0%	0,0%	1,6%
Tous modes	100%	100%	100%

Entre les secteurs de MAC

- Seulement la voiture (conducteur et passager) et les TC sont représentatifs.
- La voiture (conducteur) est utilisée au minimum pour 60% des déplacements, entre le secteur Ouest et le secteur Centre ou Est.
- L'usage de la voiture en tant que passager reste du même ordre de grandeur que pour les déplacements au sein d'une même zone de tirage, entre 16% et 18%.
- 1 déplacement sur 5 est effectué en TC entre le secteur Ouest et le secteur Centre ou Est, probablement en raison du transport scolaire.

Mode	Ouest (DTIR 125) <> Centre (DTIR 126)	Ouest (DTIR 125) <> Est (DTIR 127)	Centre (DTIR 126) <> Est (DTIR 127)
Voiture conducteur	60,8%	60,5%	77,4%
Voiture passager	16,4%	18,9%	16,4%
TC	22,8%	20,7%	6,2%
2RM	0,0%	0,0%	0,0%
Marche	0,0%	0,0%	0,0%
Vélo	0,0%	0,0%	0,0%
Autres	0,0%	0,0%	0,0%
Tous modes	100%	100%	100%

Entre les secteurs de MAC et Clermont-Ferrand

- 8 déplacements sur 10 sont effectués en voiture (conducteur) entre le secteur Ouest et Clermont-Ferrand. L'usage est moindre pour les autres secteurs et descend jusqu'à environ un tiers en lien avec le secteur Est.
- 2 déplacements sur 10 en lien avec les secteurs Centre et Est sont effectués en voiture en tant que passager.
- Le plus fort taux d'utilisation des TC concerne les déplacements en lien avec le secteur Est, de 5%. Ce secteur est celui qui est le mieux desservi notamment par la ligne ferroviaire Clermont-Ferrand <> Brioude.

Mode	Mond'Arverne Ouest - Clermont-	Mond'Arverne Centre - Clermont-	Mond'Arverne Est - Clermont-Ferrand
Voiture conducteur	79%	72%	64%
Voiture passager	15%	21%	22%
TC	3%	1%	5%
2RM	4%	4%	9%
Marche	0%	0%	0%
Vélo	0%	2%	0%
Autres	0%	0%	0%
Tous modes	100%	100%	100%

2

Synthèse du diagnostic

2.1. Ecoute du territoire	10
2.2. Description des pratiques et des besoins en déplacements	24
2.2.1. Analyse socio-économique	
2.2.2. Analyse de l'EMC ²	
2.3. Analyse des offres de mobilité	38
2.3.1. Le réseau viaire	
2.3.2. Les transports en commun	
2.3.3. Les modes actifs	
2.3.4. Les modes partagés	
2.3.5. Les offres solidaires	
2.4. Premières pistes identifiées	52

2.3.1. Le réseau viaire

A75

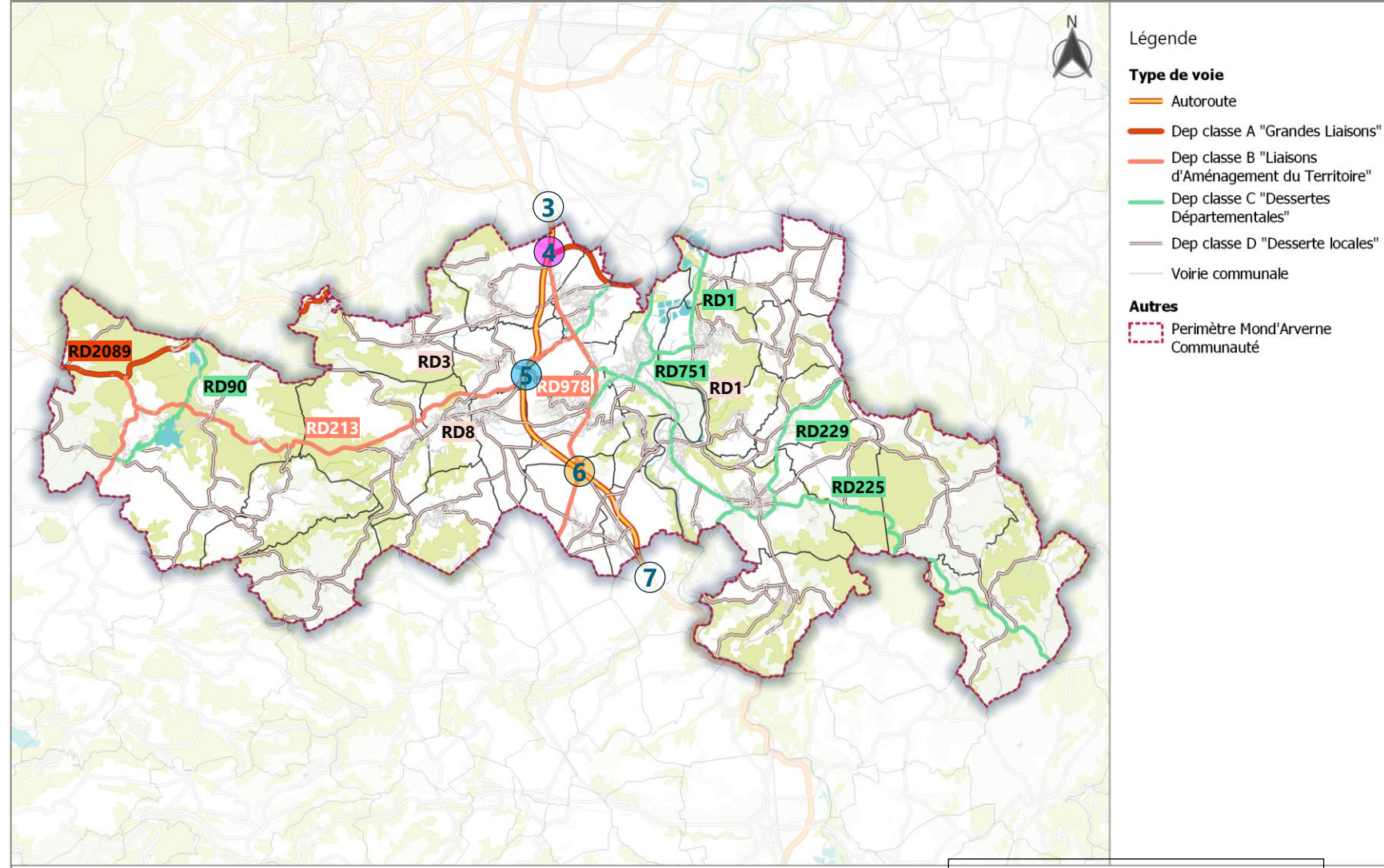
Axes Nord/sud au centre du territoire de Mond'Arverne, l'A75 le dessert gratuitement via 3 échangeurs :

- ❑ Au nord, l'**échangeur n°4** sur la **Roche-Blanche**, constitue l'accès à l'A75 au plus près de Clermont-Ferrand et permet de desservir le secteur nord-est de Mond'Arverne (Orcet, Les Martres-de-Veyre, Mirefleurs) ainsi que d'autres secteurs à proximité tel que les communes de Pérignat-sur-Allier, Le Cendre et Cournon-d'Auvergne.
- ❑ Au centre, l'**échangeur n°5** sur le **Crest et Veyre-Monton** dessert la partie centrale du territoire et notamment il permet les échanges avec la RD213, reliant la commune de Orcet à Aydat.
- ❑ Au sud, l'**échangeur n°6** sur la **Sauvetat** constitue un accès direct à Veyre-Monton ainsi qu'à Vic-le-Comte. Cet échangeur est celui qui donne accès le plus rapidement au site de la Banque de France à Longues via la D96 et le pont de Goules.

Deux échangeurs sont en bordure du territoire du MAC :

- ❑ Echangeur n°3 qui dessert Pérignat-lès-Sarliève
- ❑ Echangeur n°7 qui dessert Coudes et Montpeyroux.

Hiérarchisation du réseau routier

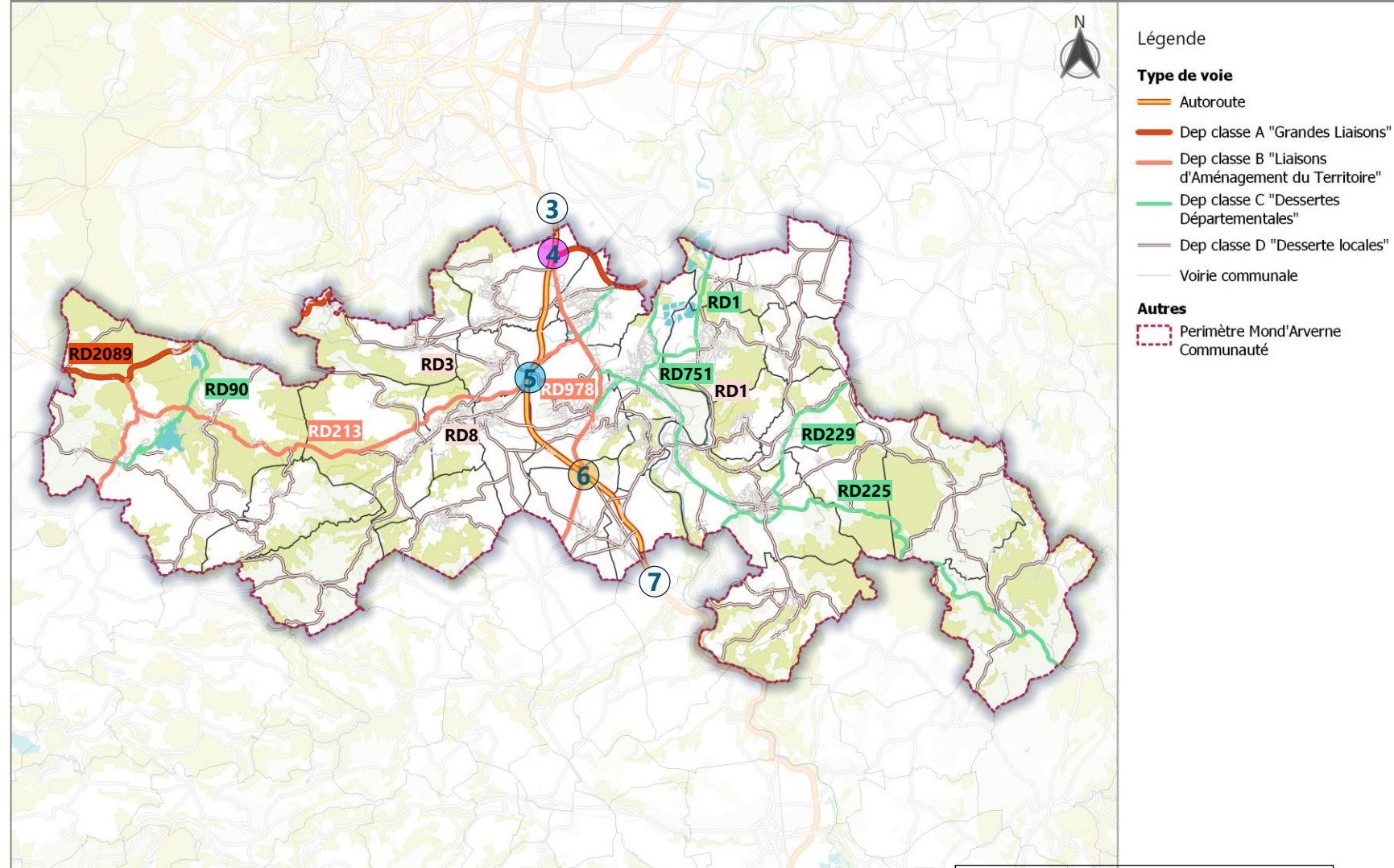


2.3.1. Le réseau viaire départemental

Réseau départemental divisé en 4 niveaux

- ❑ La liaison entre la RD28 et l'échangeur n°4 (entre Orcet et La Roche Blanche) ainsi que la **RD2089** sont les seules routes de type « **Grandes Liaisons** » au niveau de Département.
- ❑ Les routes **RD213** et **RD978** constituent des « **Liaisons d'Aménagement du Territoire** ». La **RD213** structure le territoire d'est à ouest entre Orcet et Aydat. La **RD978** est un itinéraire à grande circulation.
- ❑ Plusieurs routes sur le secteur centre-est sont de routes de « **Desserte Départementale** » et structurent ainsi ces secteurs du territoire. Notamment la **RD1** entre La Roche-Noire et Mirefleurs, la **RD751** entre Mirefleurs et Martres, la **RD225** entre Veyre-Monton et Sugères et la **RD229** entre Laps et Vic-le-Comte. A l'est du territoire, sur la commune d'Aydat, la **RD90** relie les centres-bourg de La Cassière et Aydat et donne notamment accès au lac d'Aydat.
- ❑ Les routes de « **Desserte locale** » complètent le réseau départemental. Pour son rôle de maillage et liaison intercommunale on distingue notamment la **RD8** entre Saint-Saturnin, Saint-Amant-Tallende et Tallende puis jusqu'à Veyre-Monton, ainsi que la **RD1** entre Mirefleurs, Saint-Maurice et Vic-le-Comte ou la **RD3** entre Chanonat et Saint-Amant-Tallende.

Hiérarchisation du réseau routier



2.3.2. Les transports en commun

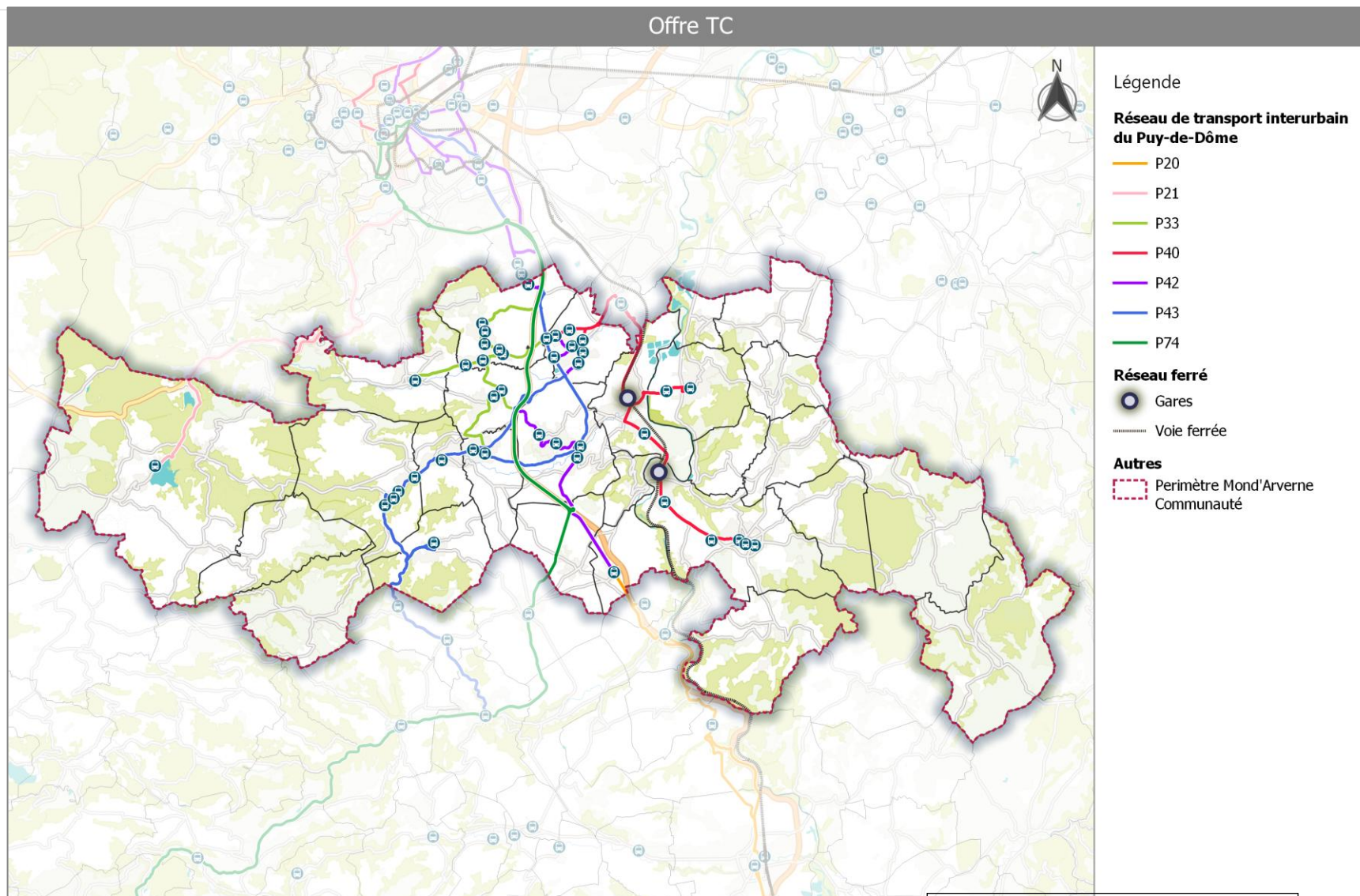
Réseau ferroviaire – Offre

La ligne TER « Clermont-Ferrand – Issoire – Brioude » dessert le territoire au niveau de 2 gares : Les Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte/Longues, avec 3 services:

- ☐ Clermont-Ferrand <> Brioude avec 25 AR
 - ☐ Clermont-Ferrand <> Issoire avec 18 AR
 - ☐ Clermont-Ferrand <> Vic-le-Comte avec 24 AR.
-
- ☐ En heure de pointe du matin, les usagers de la gare de Vic-le-Comte bénéficient de 4 à 5 trains/h dans le sens de la pointe et ceux de Martres-de-Veyre de 3 trains/h.
 - ☐ En heure de pointe du soir, les usagers de la gare de Vic-le-Comte bénéficient de 4 trains/h et ceux de Martres-de-Veyre de 3 trains/h.
 - ☐ Les gares de Clermont-Ferrand et Issoire se situent à 15-20 minutes des Martres-de-Veyre et de Vic-le-Comte, en fonction des missions empruntées.

Les deux gares du périmètre d'étude ont une bonne offre par rapport aux autres branches du périmètre relatif à l'étoile ferroviaire de Clermont-Ferrand

Les données chiffrées relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares se trouvent annexées au présent document – Annexe 6.



2.3.2. Les transports en commun

Réseau ferroviaire – Demande annuelle

Montées/descentes annuelles (Source : Données 2015 de l'étude Valorisation de la croix ferroviaire et des gares de Clermont- Ferrand) :

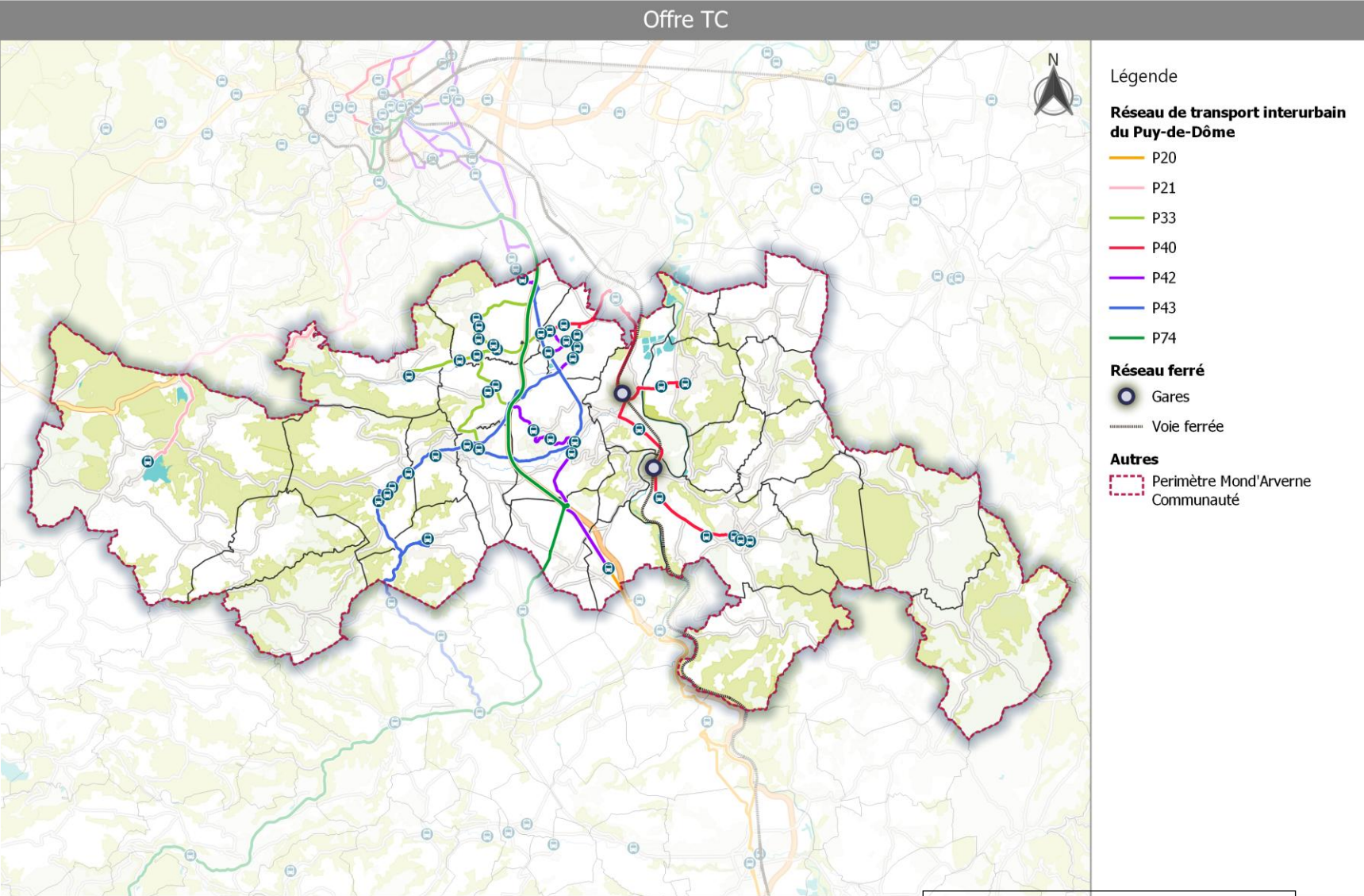
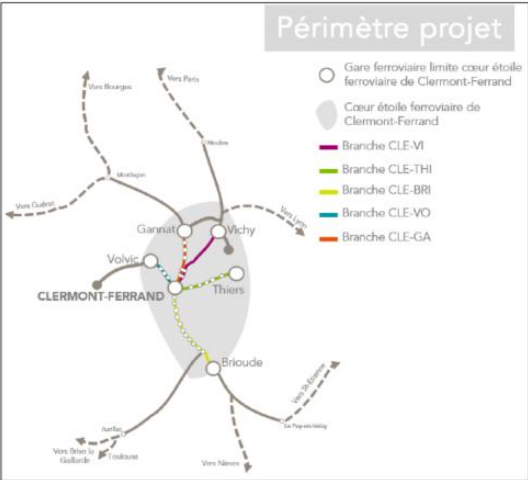
- Vic-le-Comte : 214 500 voyageurs/an
- Martres-de-Veyre : 168 400 voyageurs/an.

Ces sont les 4^{ème} et 5^{ème} gare en termes de fréquentation annuelle après Clermont-Ferrand, Pardieu et Riom.

Montées/descentes par jour

nb voyageurs/jour (opendata SNCF)	2018	2022	taux évolution 2018/2022
Longues-Vic	708	906	27,97
Les Martres	530	584	10,19

L'étude pour un schéma directeur de l'étoile ferroviaire clermontoise vient de débuter.

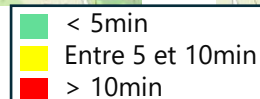
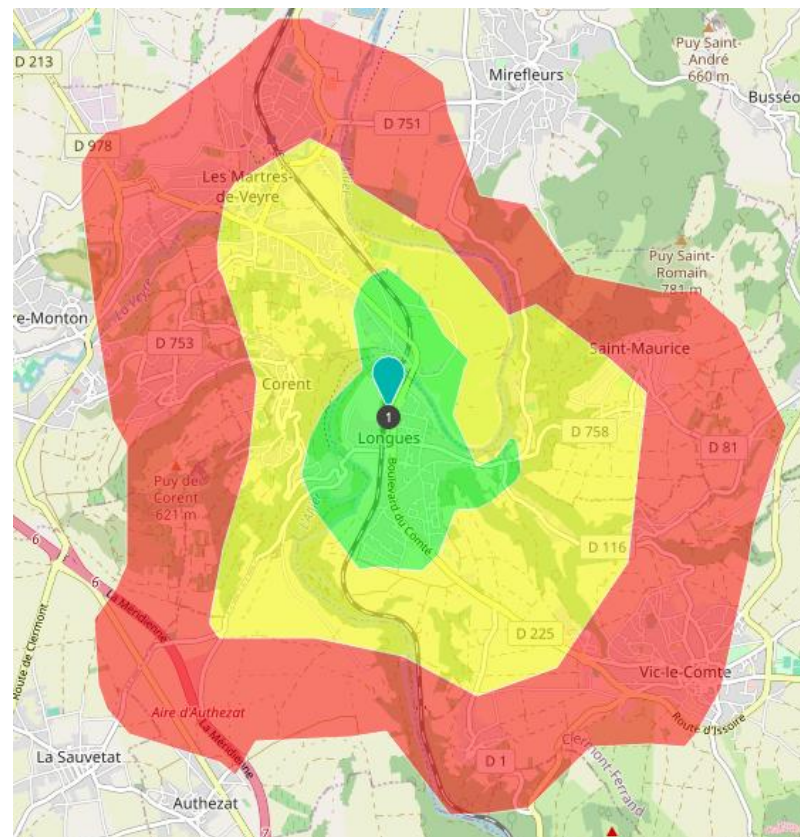


2.3.2. Les transports en commun

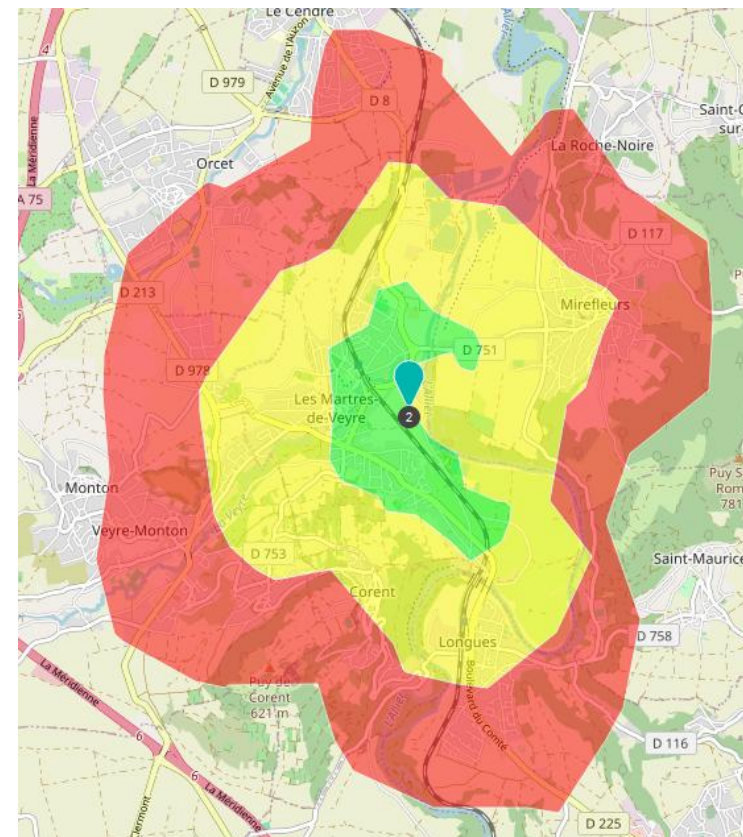
Potentiel de rabattement en vélo vers les gares de Vic-le-Comte et Martres-de-Veyre

- Les communes de **Martres-de-Veyre** et **Vic-le-Comte** ont une gare dans leur propre commune. L'intégralité des secteurs d'habitation de la commune de Martres-de-Veyre pourrait être atteinte en vélo en moins de 15 minutes. En revanche, la partie Est de Vic-le-Comte se situe à plus de 15 minutes de la gare (Longues).
- Les communes de **Veyre-Monton** (via la D8 et la D978) et **Mirefleurs** (via la D751) se situent à moins de 15 minutes en vélo de la gare de Martres, à l'exception du secteur de Monton.
- La commune de **Saint-Maurice** reste à moins de 15 minutes de la gare (via la D1 et D758). En revanche, les temps depuis la gare se rallongent compte tenu de la pente (+100m).
- Les habitants de la **Sauvetat** et **Authezat** (via la D630) se situent à la limite des 15 minutes en vélo depuis la gare de Vic (le centre de la Sauvetat se situe à 5km de la gare).

Gare de Vic-le-Comte



Gare de Martres-de-Veyre



2.3.2. Les transports en commun

Réseau Cars Région Puy-de-Dôme (anciennement Transdôme)

Le réseau car-Région Puy-de-Dôme compte 31 lignes dont 6 lignes traversant Mond'Arverne :

☐ **ligne 20 : CF Issoire via Veyre-Monton**

☐ **ligne 33 : CF – Saint-Saturnin**

☐ **ligne 40 : CF-Veyre-Monton-Vic-le-Comte**

☐ **ligne 42 : CF-Veyre-Monton**

☐ **ligne 43 : CF-Saint-Saturnin-CF**

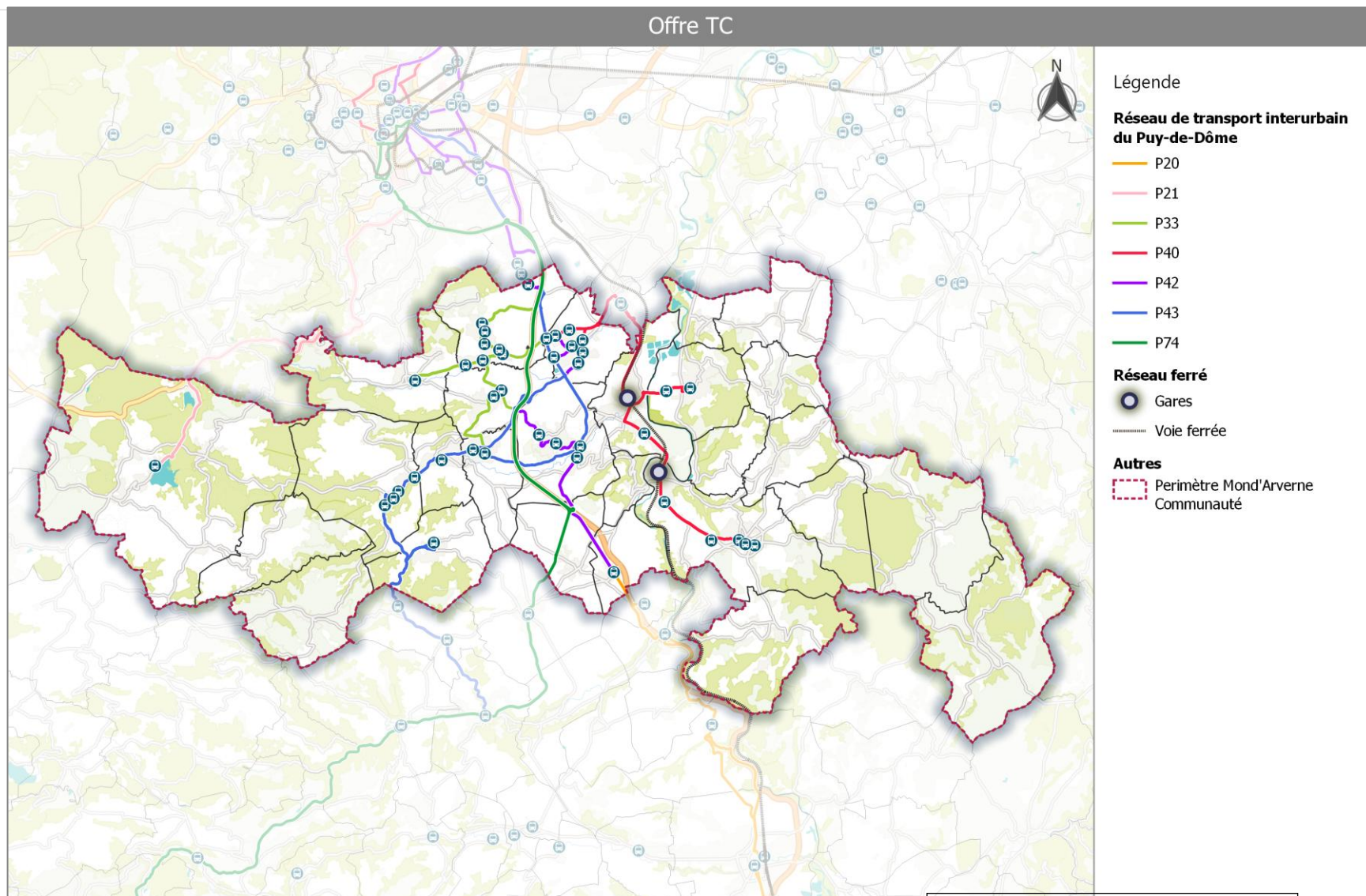
☐ **ligne 74 : CF-Super-Besse** (uniquement samedi et dimanche)

Sur les 27 communes :

- ☐ 14 sont desservies par au moins 1 ligne Transdôme
- ☐ Orcet et Veyre-Monton sont desservies par 3 lignes différentes
- ☐ 13 communes ne sont pas desservies, notamment celles à l'est et à l'ouest.

Offre de transports scolaires

62 lignes scolaires traversent le territoire avec 36 lignes intra-MAC, 3 lignes entrant dans MAC et 23 lignes sortant de MAC.



2.3.2. Les transports en commun

Navette Vic-le-Comte bourg et gare SNCF de Vic-le-Comte/longues

- ❑ Desserte de 5 arrêts tous les jours en lien avec les horaires des trains et avec 9 rotations quotidiennes
- ❑ Tarifs :
 - ❑ Gratuité pour les enfants de moins de 6 ans
 - ❑ 1€ aller/retour ou 0,65€ par trajet pour un carnet de 10 tickets ou 10,50€ / mois – 0,35 € par trajet pour un carnet de 10 tickets (abonnement pour apprentis, étudiants, bénéficiaires du RSA ou du billet de solidarité)

TARIFS DE LA NAVETTE

- Trajet aller/retour : 1 €
- Carnet 10 trajets : 6,50 €
- Carnet 10 trajets : 3,50 €
Jeunes de 6 à 25 ans, apprentis, étudiants, bénéficiaires du RSA ou du billet de solidarité
- Abonnement mensuel uniquement pour : 10,50 €
Apprentis, étudiants, bénéficiaires du RSA ou du billet de solidarité
- Enfants jusqu'à 6 ans : Gratuit

Vente de tickets (à l'unité auprès du transporteur, par carnet et abonnement à la mairie de Vic-le-Comte)

Arrêts

- Vic-le-Comte bourg : Bd J.-B. Edmond Bargoin
- Vic-le-Comte bourg : Halle du Jeu de Paume, sauf le jeudi matin arrêt devant l'école J. Prévert
- Pont de Binet
- Zones des Meules : rue des Meuliers
- Bd du Comté
- Longues : Gare S.N.C.F

• Renseignements : mairie de Vic-le-Comte
Tél. 04 73 69 02 12 - www.mairie-vic-le-comte.fr
• Contact TER Auvergne-Rhône-Alpes au 09 69 32 21 41
ou contactez nous sur www.ter-sncf.com/auvergne
• Guichet de la Gare SNCF - Vic-le-Comte
Ouvert les mardis et jeudis de 7h00 à 12h00 et de 13h50 à 16h00

Rotations journalières

HORAIRES du 10/12/2023 au 05/07/2024

NOUVEAUX HORAIRES NAVETTE DU 10/12/2023 AU 05/07/2024

Horaires des trains à Longues (Gare S.N.C.F)

Départ VIC-LE-COMTE / Arrivée Gare S.N.C.F					Horaires des trains à Longues (Gare S.N.C.F)		Départ Gare S.N.C.F / Arrivée VIC-LE-COMTE						
Départ Bd J-B Bargoin	Halle du Jeu de Paume	Pont de Binet	ZA les Meules	Abribus Bd du Comté	Arrivée Gare S.N.C.F	Vic-le-Comte Clermont-Fd	Clermont-Fd Vic-le-Comte	Départ Gare S.N.C.F	Abribus Bd du Comté	ZA les meules	Pont de Binet	Halle du Jeu de Paume	Arrivée Bd J-B Bargoin
6h28	6h29	6h31		6h34	6h36	6h41	6h49	6h52	6h54		6h57	6h59	7h00
7h04	7h05	7h07		7h10	7h12	7h15	7h10	7h13	7h15		7h18	7h20	7h21
8h42	8h43	8h45	8h47	8h50	8h52	8h55	8h49	8h56	8h58	9h01	9h03	9h05	9h06
10h04	10h05	10h07	10h09	10h12	10h14	10h17	9h57	10h17	10h19	10h22	10h24	10h26	10h27
12h55	12h56	12h58	13h00	13h03	13h05	13h09	12h51	13h08	13h10	13h13	13h15	13h17	13h18
15h02	15h03	15h05	15h07	15h10	15h12	15h15	15h02	15h15	15h17	15h20	15h22	15h24	15h25
17h29	17h30	17h32	17h34	17h37	17h39	17h42	17h45	17h49	17h51	17h54	17h56	17h58	17h59
18h15	18h16	18h18		18h21	18h23	18h26	18h27	18h30	18h32		18h35	18h37	18h38
18h39	18h40	18h42		18h45	18h47	19h09	18h50	18h54	18h56		18h59	19h01	19h02

PETITS RAPPELS :
1. Rendez-vous à l'arrêt 5mm avant le passage de la navette
2. Pour raison de sécurité, aucun arrêt de complaisance ne sera accepté en dehors des arrêts mentionnés sur la fiche horaire
3. Train en retard, problème de correspondance, joignez-nous par téléphone au 04 73 69 02 12 ou par mail à l'adresse suivante : info-mairie@mairie-vic-le-comte.fr

2.3.2. Les transports en commun

Navette gratuite sur le Plateau de Gergovie

- ❑ Navette électrique de 9 places entre le parking P2 (Maison des étudiants) et P3 (musée et restaurant)
- ❑ Tous les jours de juillet et d'août et seulement les WE en juin et septembre
- ❑ Liaison entre les 2 parkings distant de 800m (10min à pied)
- ❑ Horaires calés sur les heures d'ouverture du musée de Gergovie et pour randonner sur le plateau
- ❑ Variation du nombre de rotations en fonction de la demande : de 8 à 65 rotations avec une fréquentation allant de 8 usagers à 168 usagers par jour > Bonne fréquentation au regard de la faible distance à parcourir (dénivelé moyen).

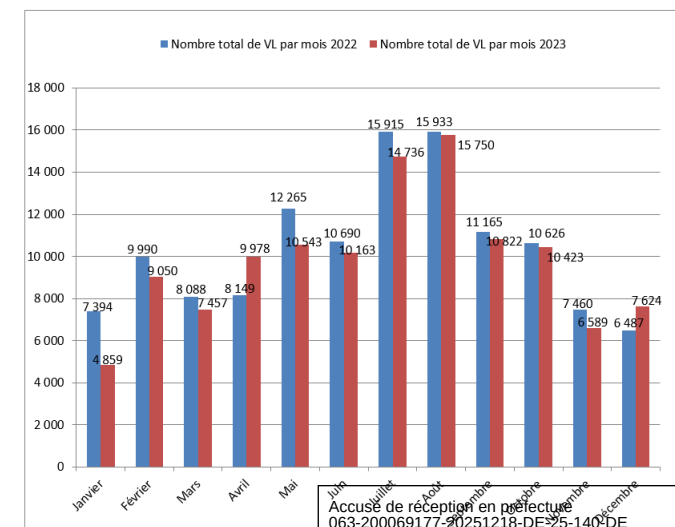


Fréquentation du Plateau – Année 2023

- ❑ 15 750 VL pour le mois d'août et 4 859 VL pour le mois de janvier
- ❑ Moyenne de 508 VL/j pour le mois d'août et moyenne de 157 VL/j pour le mois de janvier
- ❑ Légère diminution de la fréquentation par rapport à 2022 exception faite des mois d'avril et de décembre.

➤ La navette ne va pas être reconduite à l'été 2025.

Fréquentation du plateau de Gergovie par les véhicules légers
Comparatif années 2022 et 2023



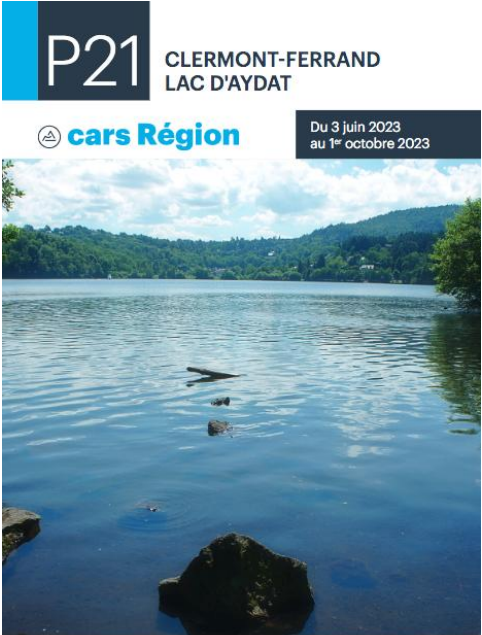
2.3.2. Les transports en commun

Navette estivale Monton<>Veyre

- ❑ Service arrêté cette année en 2024 (liaison entre le Place Georges Brassens à Monton et le centre commercial de Veyre) car aucun usager n'utilise le service depuis sa reprise en juillet 2021 par MAC (comptabilisation par l'opérateur à la demande de MAC)

Ligne bus navette Aydat <> Clermont-Ferrand

- ❑ Liaison entre la gare routière de Clermont-Ferrand, la Mairie Beaumont et la base nautique à Aydat
- ❑ Tous les jours sur juillet et août et de juin à septembre le we
- ❑ Usagers : Habitants de Aydat pour aller sur Clermont-Ferrand, ainsi que pour les jeunes saisonniers qui vont travailler sur la base nautique
- ❑ La fréquentation de cette navette estivale est impactée par les conditions météorologiques
- ❑ Trajet de 30min
- ❑ Tarifs :
 - ❑ Gratuité pour les enfants de moins de 5 ans et les titulaires d'un abonnement Oûra
 - ❑ 6€ aller/retour ou 3€ par trajet ou 2,25€ par trajet pour un carnet de10 tickets ou 45€ / mois (abonnement)



CLERMONT-FD ▶ LAC AYDAT - BASE NAUTIQUE						
Jours de circulation	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD
Du 3 juillet au 3 septembre	*	*	*	*	*	*
CLERMONT-FD Gare routière	09:30	13:30	16:30	18:00	20:00	
BEAUMONT Mairie	09:40	13:40	16:40	18:10	20:10	
AYDAT Base nautique	10:00	14:00	17:00	18:30	20:30	
Jours de circulation	SD	SD	SD	SD	SD	SD
Du 3 juin au 2 juillet	*	*	*	*	*	*
Du 9 septembre au 1 ^{er} octobre	*	*	*	*	*	*
CLERMONT-FD Gare routière	09:30	13:30	16:30	18:00	20:00	
BEAUMONT Mairie	09:40	13:40	16:40	18:10	20:10	
AYDAT Base nautique	10:00	14:00	17:00	18:30	20:30	
LAC AYDAT - BASE NAUTIQUE ▶ CLERMONT-FD						
Jours de circulation	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD	LMMeJVSD
Du 3 juillet au 3 septembre	*	*	*	*	*	*
AYDAT Base nautique	10:00	14:00	17:30	18:30	20:30	
BEAUMONT Mairie	10:20	14:20	17:50	18:50	20:50	
CLERMONT-FD Gare routière	10:30	14:30	18:00	19:00	21:00	
Jours de circulation	SD	SD	SD	SD	SD	SD
Du 3 juin au 2 juillet	*	*	*	*	*	*
Du 9 septembre au 1 ^{er} octobre	*	*	*	*	*	*
AYDAT Base nautique	10:00	14:00	17:30	18:30	20:30	
BEAUMONT Mairie	10:20	14:20	17:50	18:50	20:50	
CLERMONT-FD Gare routière	10:30	14:30	18:00	19:00	21:00	
TARIFS						
Ticket / 3€						
Carnet 10 tickets / 25€						
Abonnement mensuel / 45€						
dont la moitié peut être prise en charge par l'employeur.						
Week-ends et jours fériés inclus.						
L'utilisateur ne pourra prendre le car qu'aux arrêts prévus dans le trajet.						
PENSEZ A ANTICIPER VOTRE ACHAT DE BILLETS.						
Transporteur						
Keolis Pays des Volcans : 04 73 69 96 96						
Renseignements horaires						
www.laregionvoustransporte.fr/interurbainpuydedome						
Renseignements techniques						
transport@paysdesvolcans.fr						

2.3.3. Les modes actifs

Réseau cyclable – Offre

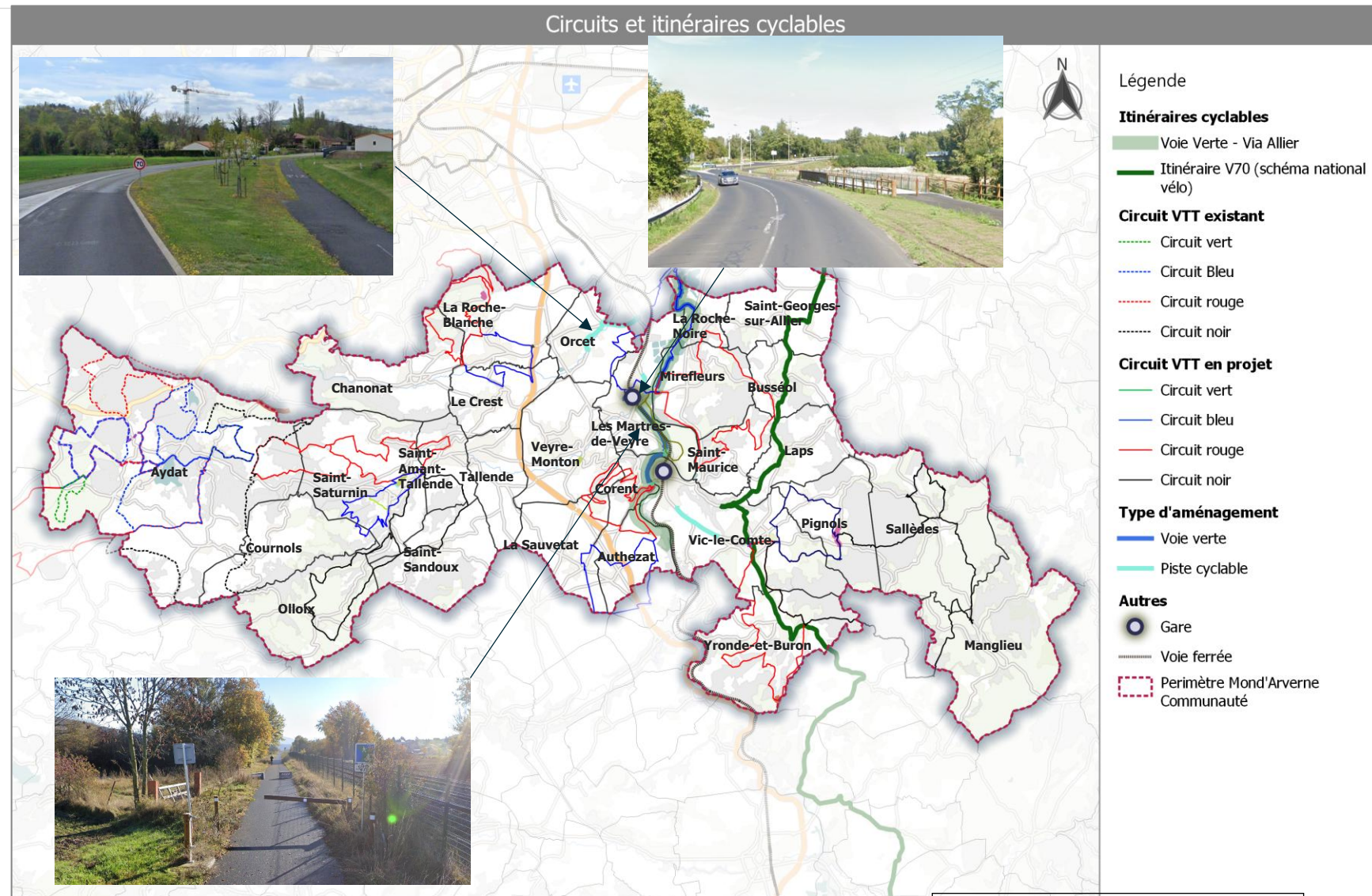
Sont identifiés 3 types d'itinéraires/circuits cyclables :

- ❑ La **Voie verte – Via Allier**, suivant l'Allier et empruntant majoritairement des aménagements dédiés de type Voie verte (quelques passages avec partage de la voirie)
- ❑ La **V70, également appelé « Via Allier »**, la *Véloroute de l'Auvergne*. Itinéraire cyclable inscrit dans le schéma national vélo, de 455km, entre Nevers et Langogne. L'itinéraire traverse Mond'Arverne suivant des routes à faible trafic (classe D du réseau départemental) D49, D4 et D752.

L'itinéraire V70 a une destination tournée vers le cyclotourisme alors que la « voie verte » participe à la desserte fine des communes pour déplacements du quotidien et en rabattement avec les gares. Des liaisons Est-Ouest devront être réfléchies pour permettre une continuité des itinéraires.

- ❑ **Des circuits VTT** (10 existants et 18 en projet) avec 3 principaux objectifs:

- (1) Déplacements du quotidien,
- (2) Boucles depuis la voie verte de l'Allier,
- (3) Pouvoir faire le lien avec la GTMC (Grande Traversée du Massif Central).



2.3.3. Les modes actifs

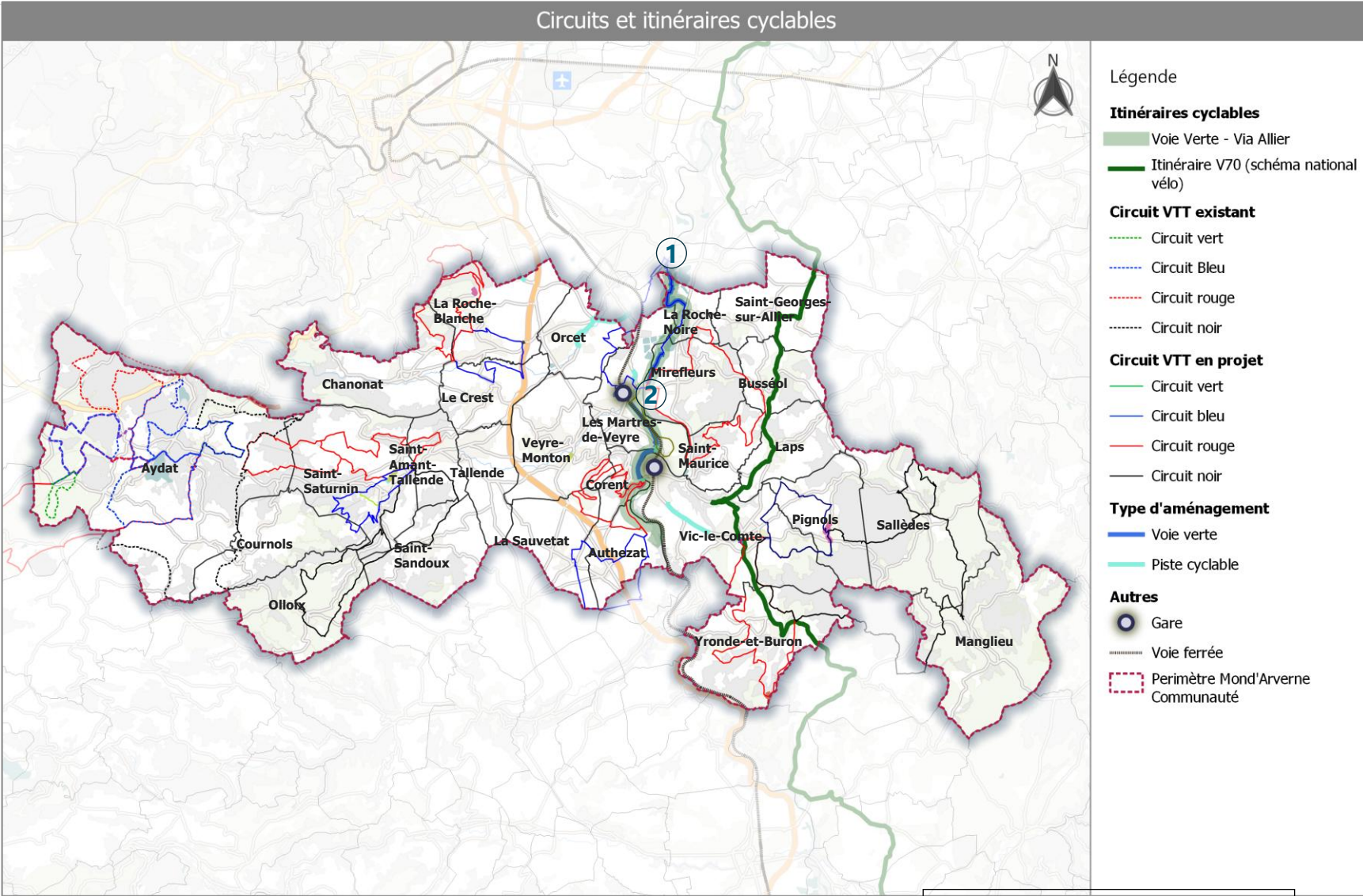
Réseau cyclable – Points délicats

Les traversées de l’Allier sont des points délicats à prendre en compte :

- 1. Pont de l’Allier, entre Cournon-d’Auvergne et Pérignat-sur-Allier, réparé avec un encorbellement piétons/vélo
- 2. Pont de Mirefleurs entre Mirefleurs et Martres : les cyclistes doivent mettre pied à terre et emprunter le trottoir ou rouler sur la chaussée. Limitation à 50 km/h.

Réseau cyclable en dehors de MAC

- ❑ Le Schéma Départemental Cyclable (SDC) est en cours de révision. MAC va proposer des aménagements cyclables qui pourront être pris en compte dans le SDC.
- ❑ Pays d’Issoire et Billom Communauté ont des schémas directeurs cyclables et sont dynamiques sur le développement des aménagements pour le mode vélo
- ❑ Sancy Dôme Artense n’a pas d’aménagements cyclables et la problématique vélo n’est pas une priorité pour leur territoire.



2.3.3. Les modes partagés

Offre des aires de covoiturage

Plusieurs typologies ont été repérées :

■ **2 aires** pleinement identifiées en lien avec l'A75, au niveau de :

1. Echangeurs n°5 : AC du Crest
2. Échangeur n° 6 : AC de Veyre-Monton

■ **1 aire** identifiée mais non utilisées :

3. En limite du territoire avec Le Cendre

■ **3 aires** potentielles où l'on pressent une demande

4. Vers Orcet – Chez Portal (RD978/route d'Orcet RD120)
5. Vers Les Martres-de-Veyre (parking de la voie verte)
6. Sur Saint-Saturnin (entrée depuis Saint-Sandoux)

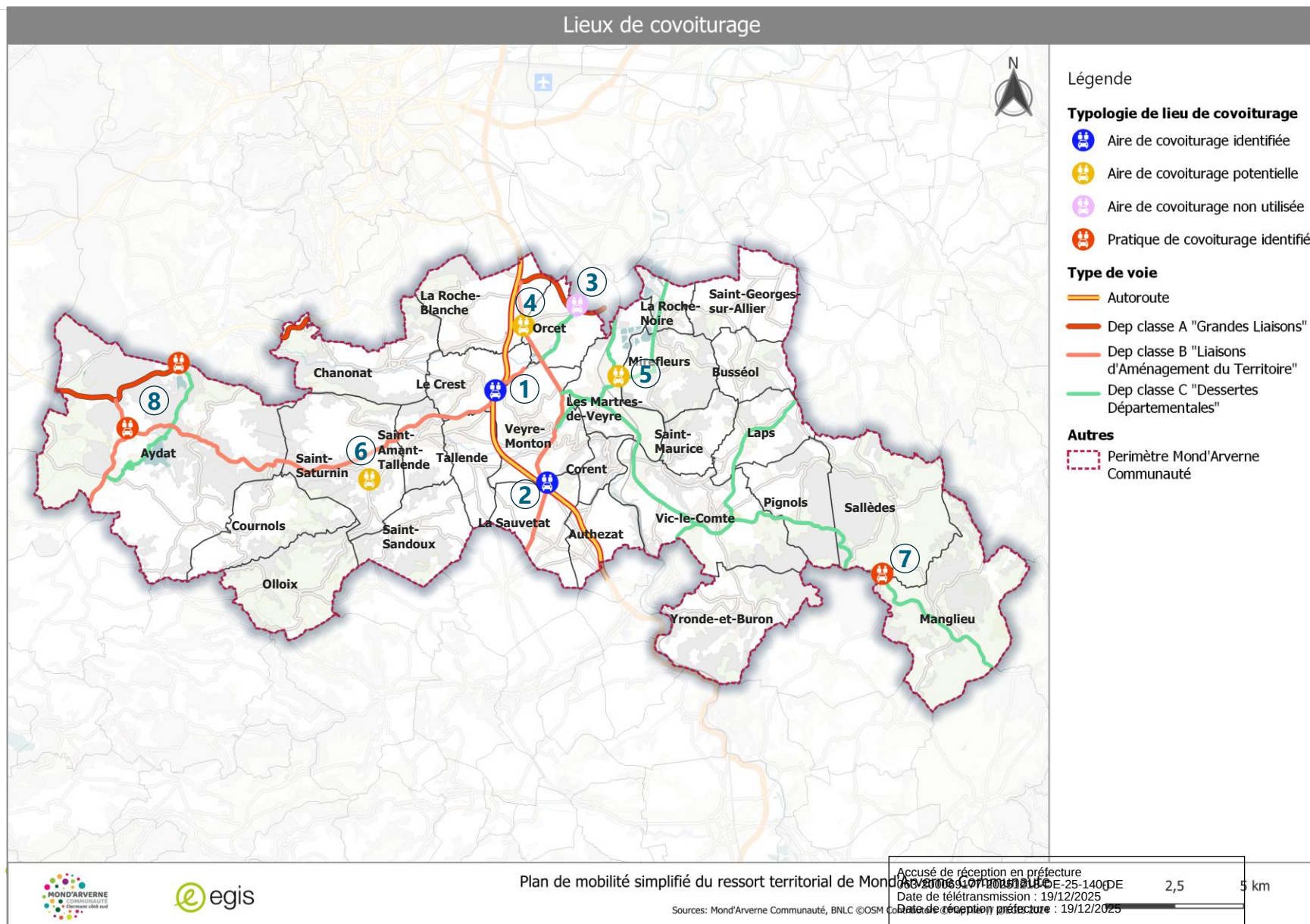
■ **3 aires** sauvages et donc nécessitant d'être confortées sur

7. Entre Sallèles et Manglieu
8. Aydat (X2).

Il est à noter que des ateliers covoiturage ont été organisés par Sancy Dôme Artense. Certains habitants d'Aydat étaient présents à ces ateliers.

Applications

■ Mov'Ici : plateforme régionale de covoiturage dont l'animation est assurée notamment par Covoiturage Auvergne sur l'ex-Région Auvergne.



2.3.4. Les offres solidaires

Plateforme de la Mobilité inclusive et durable

À destination des personnes nécessitant un accompagnement et suivant deux grandes thématiques :

- ❑ « **Savoir bouger** » : Ateliers Mobilité, Vélo Ecole, Formation Conduite 2-roues, Formation Code, Formation Conduite Vélo
- ❑ « **Pouvoir bouger** » : Aide technique à l'entretien, réparation et acquisition de véhicules, Location de véhicules, Aide au covoiturage, autopartage et alternatives à la voiture solo

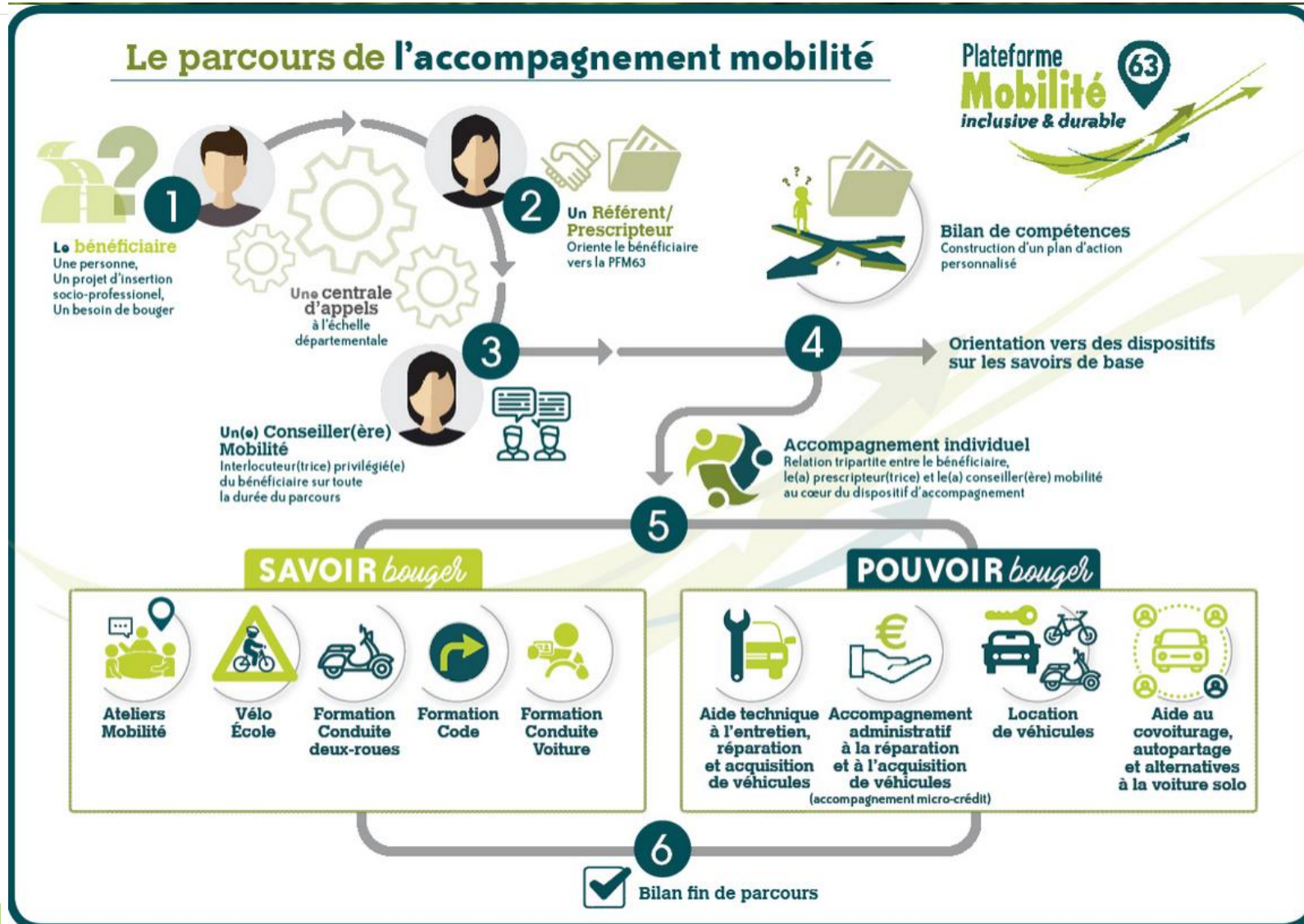
- ❑ 9 conseillers mobilité sont déployés dans le territoire, dont 1 concerne Mond'Arverne Communauté.

Mobiplus

- ❑ Proposé par le Conseil départemental du Puy-de-Dôme pour les personnes de plus de 75 ans, des bénéficiaires du RSA et des personnes de moins de 26 ans accompagnées par une mission locale
- ❑ Sous la forme d'un carnet de 20 chèques d'une valeur unique de 3 € chacun pour payer le chauffeur de taxi, le Bus des Montagnes, la location d'un deux-roues, les réparations de son véhicule auprès d'un garage agréé.



le mobilite Simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne



2

Synthèse du diagnostic

2.1. Ecoute du territoire	10
2.2. Description des pratiques et des besoins en déplacements	24
2.2.1. Analyse socio-économique	
2.2.2. Analyse de l'EMC ²	
2.3. Analyse des offres de mobilité	38
2.3.1. Le réseau viaire	
2.3.2. Les transports en commun	
2.3.3. Les modes actifs	
2.3.4. Les modes partagés	
2.3.5. Les offres solidaires	
2.4. Premières pistes identifiées	52

2.4. 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

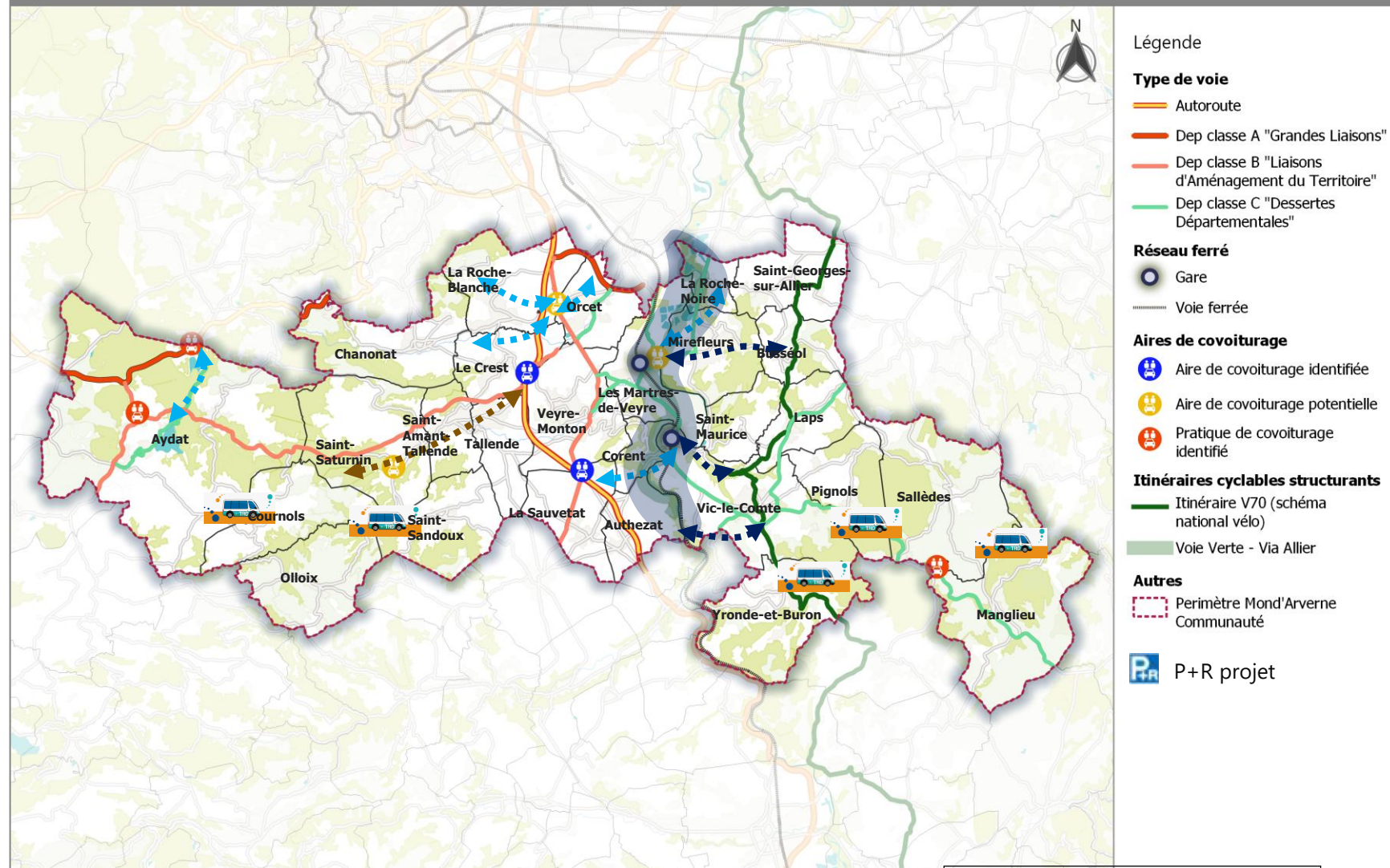
Liaisons cyclables entre la V70 et la voie verte et liaisons entre la voie verte et les villes à proximité (Les-Martres-de-Veyre, Mirefleurs, la Roche-Noire, Longues)

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



2.4. Premières pistes identifiées

Externe à MAC

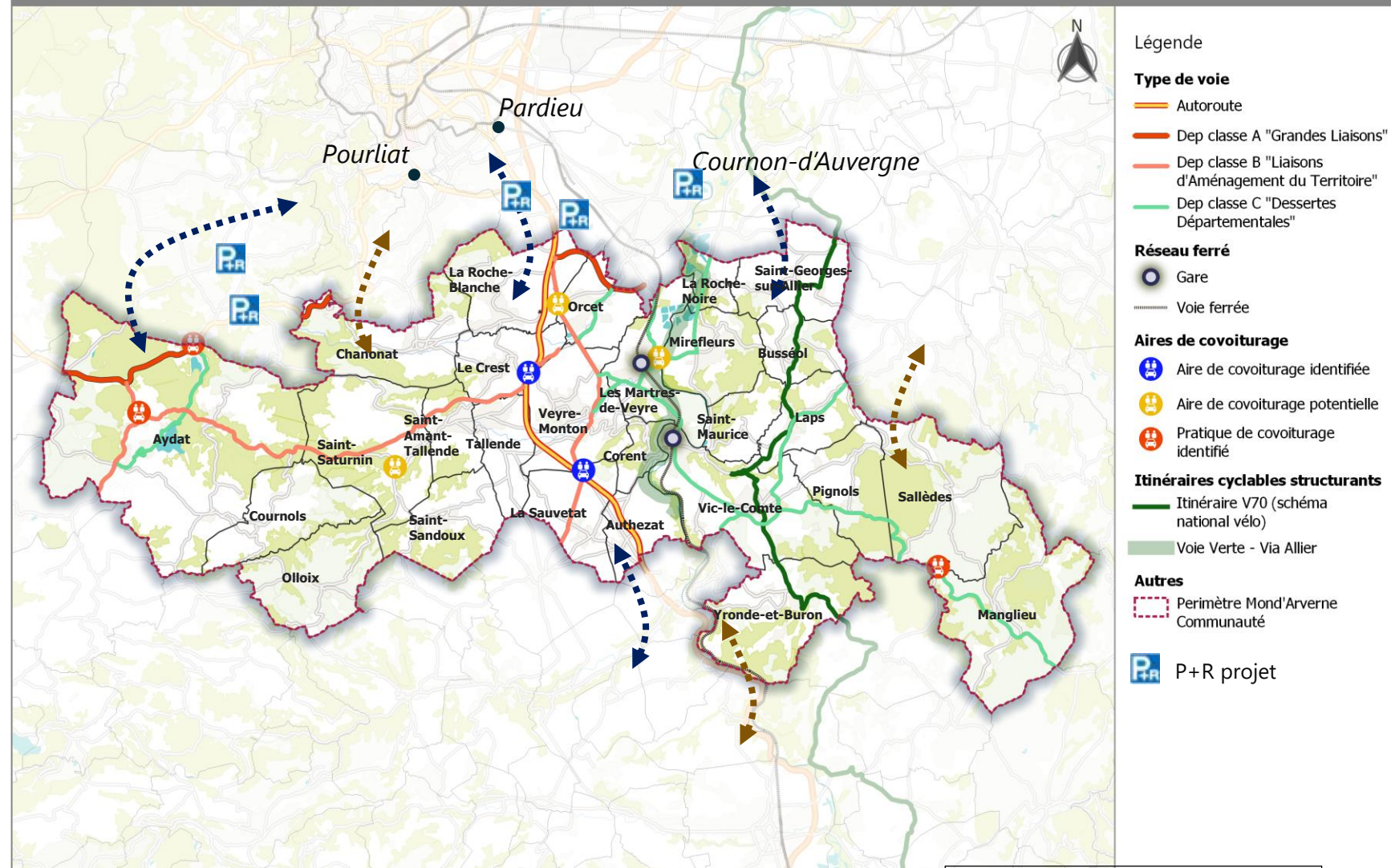
Liaisons avec le réseau TC du SMTC-AC et SHERPA (Pays d'Issoire) ←••••→

- ❑ 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

Les enjeux de mobilité



3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie

55

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

61

3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

65

3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)

69

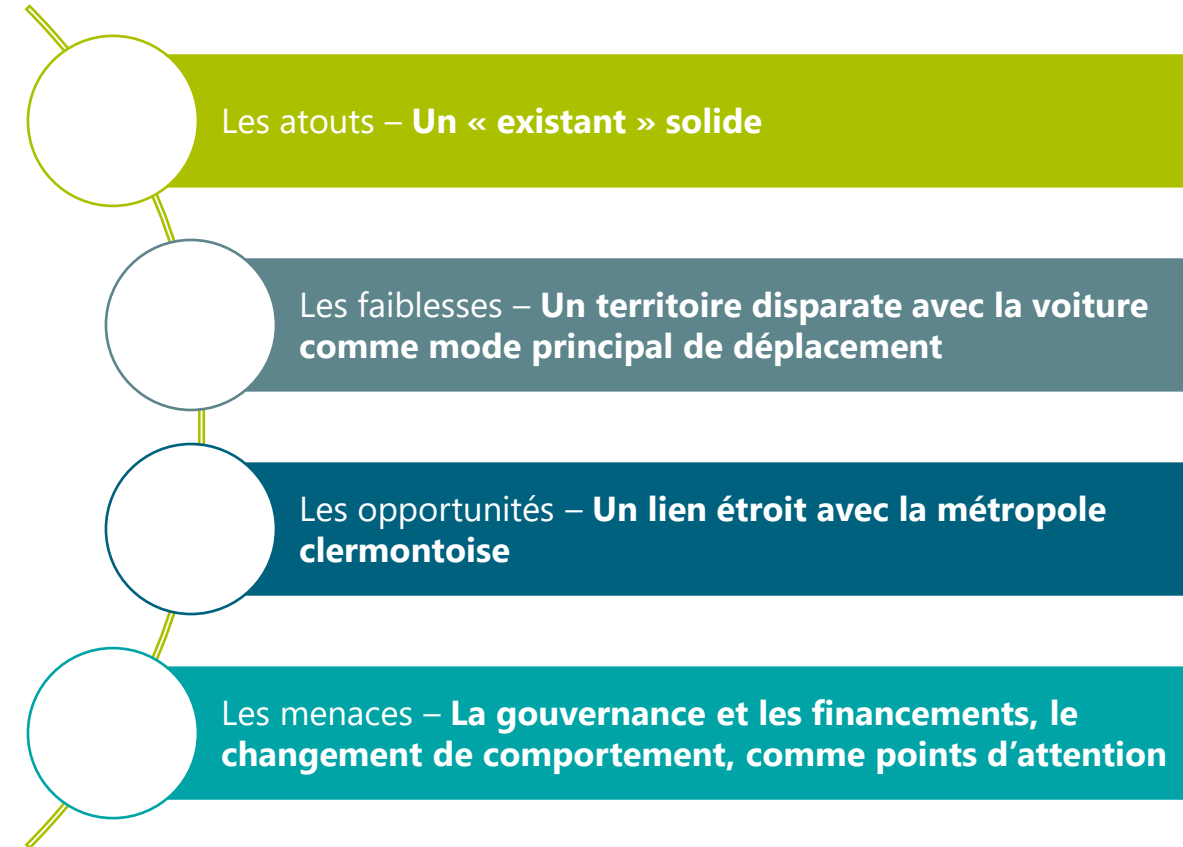
3.5. Ecoute du territoire

71

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**.



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

55

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

61

3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

65

3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)

69

3.5. Ecoute du territoire

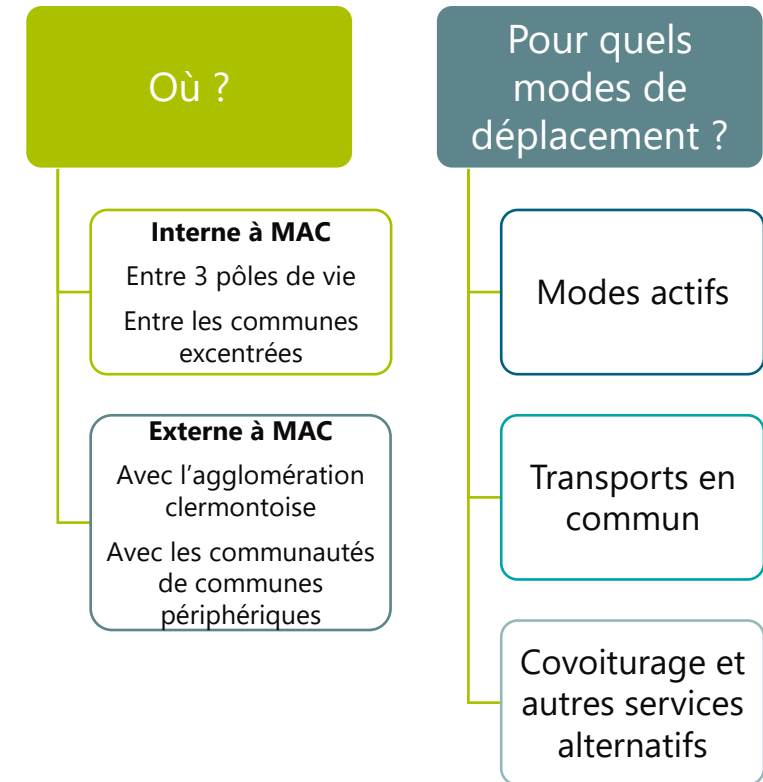
71

3.2. Les leviers d'actions

Mond'Arverne Communauté a la volonté de **mettre à disposition de ses habitants un panel d'options de mobilité permettant d'évoluer vers des pratiques plus durables du point de vue environnemental, social et économique.**

Comme analysé dans le cadre du diagnostic avec les premiers résultats de l'EMC², **la moitié des déplacements se font en interne au ressort territorial de MAC et le reste se fait avec les territoires limitrophes** avec une préférence marquée en lien avec le périmètre du SMTC-AC.

La stratégie doit donc s'appliquer **sur les déplacements internes et externes à MAC.**

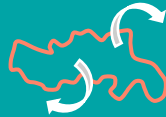


3.2. Les 3 axes stratégiques et leurs déclinaisons



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

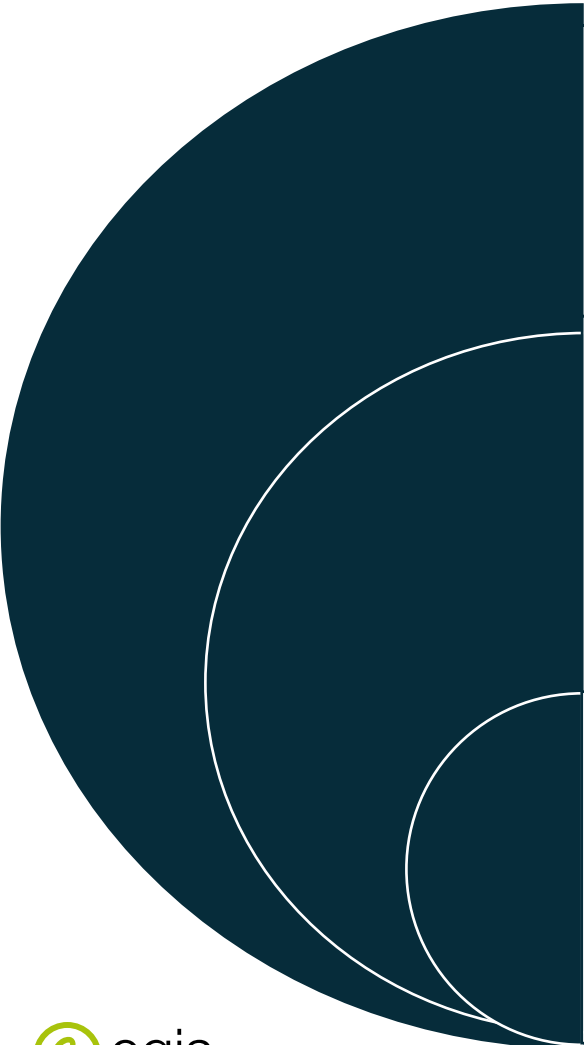
- Pour réduire l'usage de la voiture dans la chaîne des déplacements externes à MAC, il est nécessaire de proposer des solutions de transports adaptées au territoire, que ce soit pour le rabattement en gare, sur les aires de covoiturage et vers le réseau de transports collectifs.
- Proposer des alternatives 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

55

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

61

3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

65

3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)

69

3.5. Ecoute du territoire

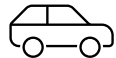
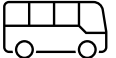
71

3.3. Les propositions d’ambitions de parts modales

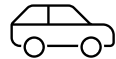
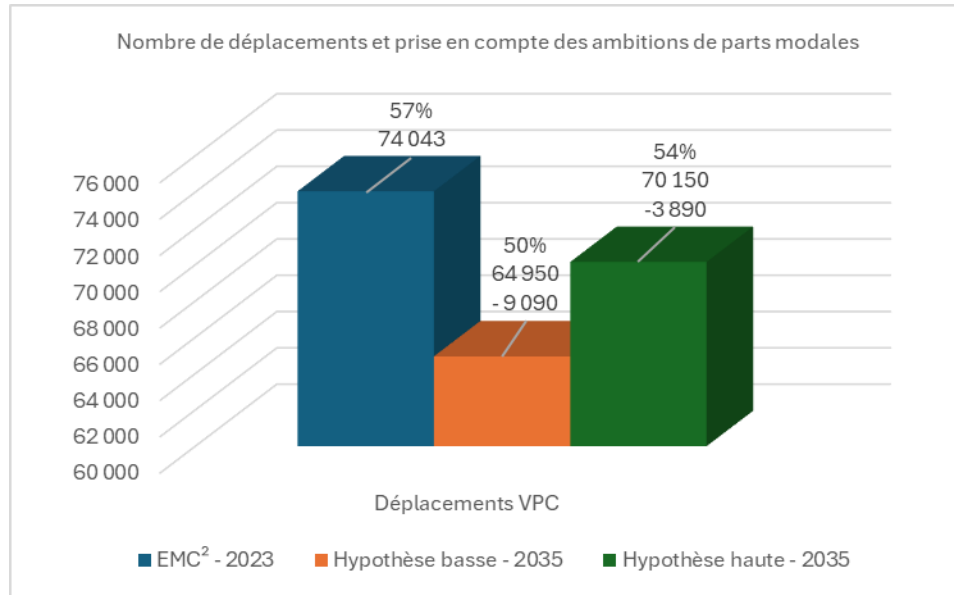
Le cœur de la stratégie mobilité est **la réduction de la part modale de l’autosoliste et le développement des modes alternatifs.**

Des ambitions en termes de réduction de la part modale de l’autosoliste doivent être précisées et les ambitions sur les reports modaux discutés.

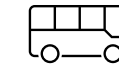
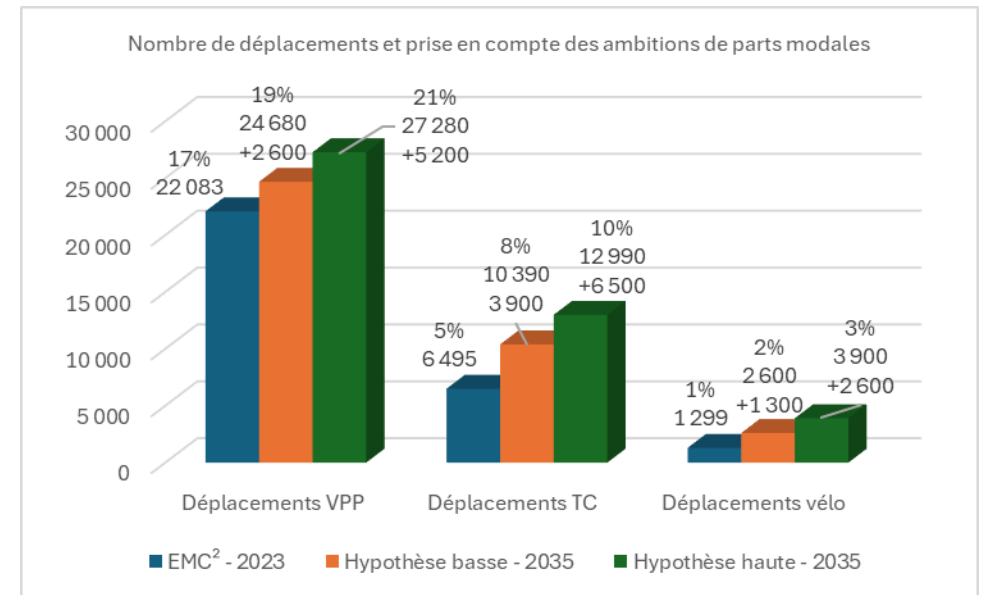
Les objectifs chiffrés des parts modales sont à fixer à l’échelle de MAC et concernent **les déplacements des habitants du ressort territorial.**

	Indicateur : part modale	Actuel H2023	Ambitions du PDMS de MAC Hypothèse H2032	Justification
	Voiture particulier conducteur (VPC)	57%	Entre 50% et 54% Entre -3 et -7 points	Ambition en ligne avec le PDU clermontois H2030 dont la part modale VPC passe de 59% à 50% (-9 points)
	Voiture particulier passager (VPP) (y compris covoiturage)	17%	Entre 19% et 21% Entre +2 points et +4 points	Objectif du Plan national covoiturage : tripler le nombre de trajets quotidiens (soit de 900 000 à 3M par jour)
	Transports collectifs (TC)	5%	Entre 8% et 10% Entre +3 et +5 points	Ambition forte
	Vélo	1%	Entre 2% et 3% Entre +1 et +2 points	Part modale moyenne nationale du vélo H2019 = 3% Selon les aménagements engagés

3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales



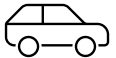
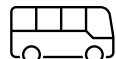
% part modale
Nombre de déplacements
Différence du nombre de déplacements



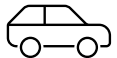
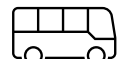
3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

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		H2032
	57%	-3pts	54%
	17%	+1pts	18%
	5%	+1pts	6%
	1%	+1pts	2%

Scénario modeste VPC-5pts
et ambition sur les TC

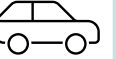
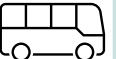
	Actuel H2023		H2032
	57%	-5pts	52%
	17%	+1pts	18%
	5%	+3pts	8%
	1%	+1pts	2%

H2035

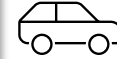
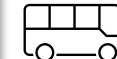
Quelles ambitions en termes de réduction de part modale VPC ?

Quels modes valoriser en adéquation avec les ambitions ?

Scénario volontaire VPC-6pts
et équilibré

	Actuel H2023		H2032
	57%	-6pts	51%
	17%	+2pts	19%
	5%	+2pts	7%
	1%	+2pts	3%

Scénario retenu

	Actuel H2023		H2032
	57%	-7pts	50%
	17%	+1pts	18%
	5%	+5pts	10%
	1%	+1pts	2%

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

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

3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie

55

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

61

3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales

65

3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)

69

3.5. Ecoute du territoire

71

3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)

Quelle évolution des déplacements à l'horizon 2032 ?

2022 – Source EMC² :

- **41 032 habitants** dans le ressort territorial de Mond'Arverne
- **132 036 déplacements** par jour
- **3,49 déplacements** quotidiens **par personne**

2032 – Evolution des comportements de mobilité à conforter lors de la prochaine EMC² :

Hausse des déplacements ?

- Une croissance démographique attendu du département du Puy-de-Dôme (projections Omphale de l'INSEE – Scénario central)
- Mais une diminution observée du nombre de déplacements en 10 ans malgré une hausse de la population -> 159 600 déplacements en 2012

Baisse de la mobilité individuelle ?

- Une baisse du nombre de déplacements quotidiens par personne → 4,42 en 2012

Pour information :

Objectif de réduction des GES (CO₂e) sur le territoire du SMTC-AC entre 2012 et 2030 de -45%

(Source : Evaluation environnementale du PDU de l'agglomération clermontoise)

3

Orientations et stratégie retenue

3.1. Le socle de la stratégie	55
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	61
3.3. Les propositions d'ambitions de parts modales	65
3.4. L'impact sur les émissions des GES (gaz à effet de serre)	69
3.5. Ecoute du territoire	71

3.4. Ecoute du territoire

Atelier de concertation avec les élus 25/04/24

- Afin de consolider la stratégie Mobilité de la phase 2, un atelier avec les élus de MAC a été organisé pour réfléchir autour de la vision du territoire, ses atouts, faiblesses, opportunités et menaces.



3.4. Ecoute du territoire

Atelier de concertation technique 26/04/24

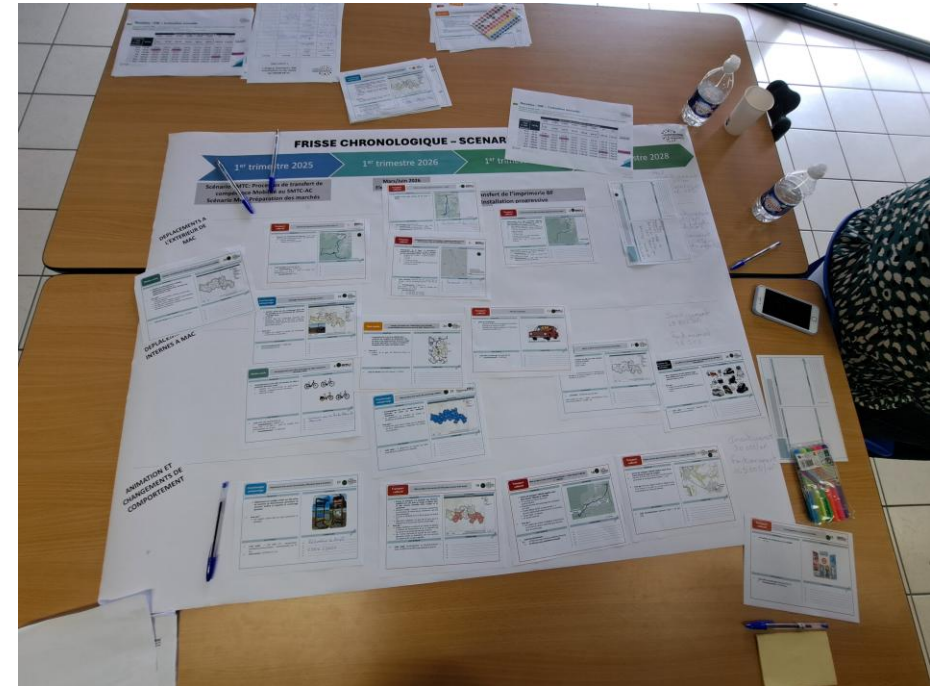
- Afin de consolider la stratégie Mobilité de la phase 2, un atelier avec des partenaires techniques a été organisé pour réfléchir autour de la vision du territoire, ses atouts, faiblesses, opportunités et menaces.



3.4. Ecoute du territoire

Atelier « temps des élus » 04/10/24

- ❑ En fin d'année 2024, un atelier nommé « temps des élus » a été organisé.
- ❑ L'objectif était de discuter et d'échanger sur les deux scénarios (transfert de la compétence mobilité au SMTC-AC ou maintien de celle-ci au sein de MAC), les aspects financiers (Versement mobilité (VM), cotisation annuelle) en comparaison avec les actions à déployer sur le territoire et la temporalité de mise en œuvre du PDMS.



4

Analyse financière et juridique

4.1. Détermination des modalités de financement

75

4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

4.1.2. Versement mobilité (VM) – Généralités

4.1.3. Scénario 1 – Transfert de compétence au SMTC-AC : Calcul du VM et cotisation annuelle

4.1.4. Scénario 2 – Maintien de la compétence au sein de MAC : Calcul du VM

4.1.5. Bilan par scénario

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

4.2. Analyse juridique

90

4.2.1. Cadrage de l'analyse juridique

4.2.2. Scénario 1: Transfert de compétence Mobilité au SMTC-AC

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

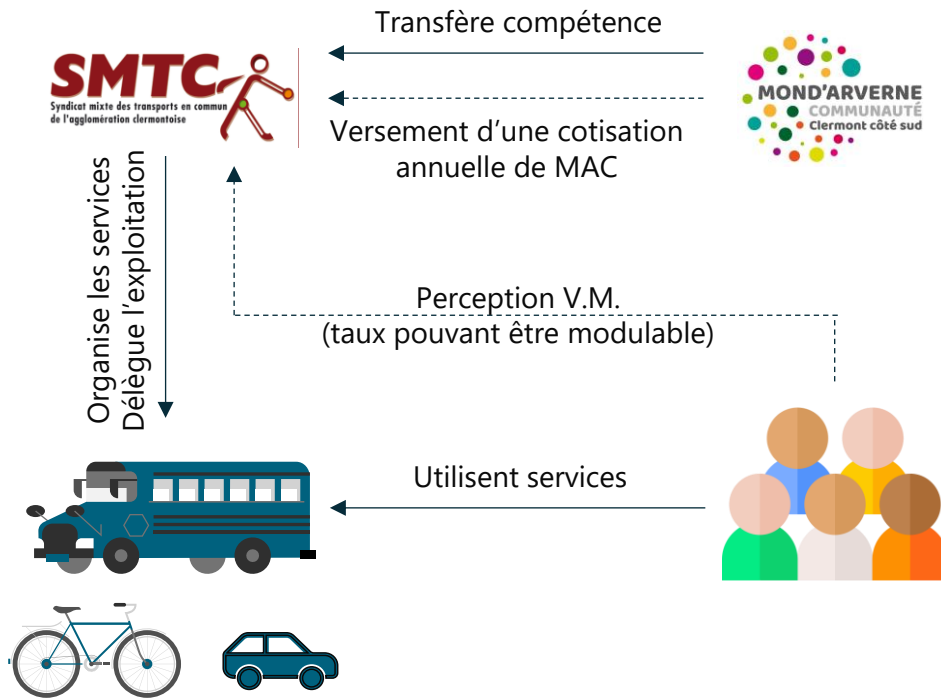
4.2.4. Comparaison des 2 scénarios et préconisations

4.2.5. Autres modes de gestion

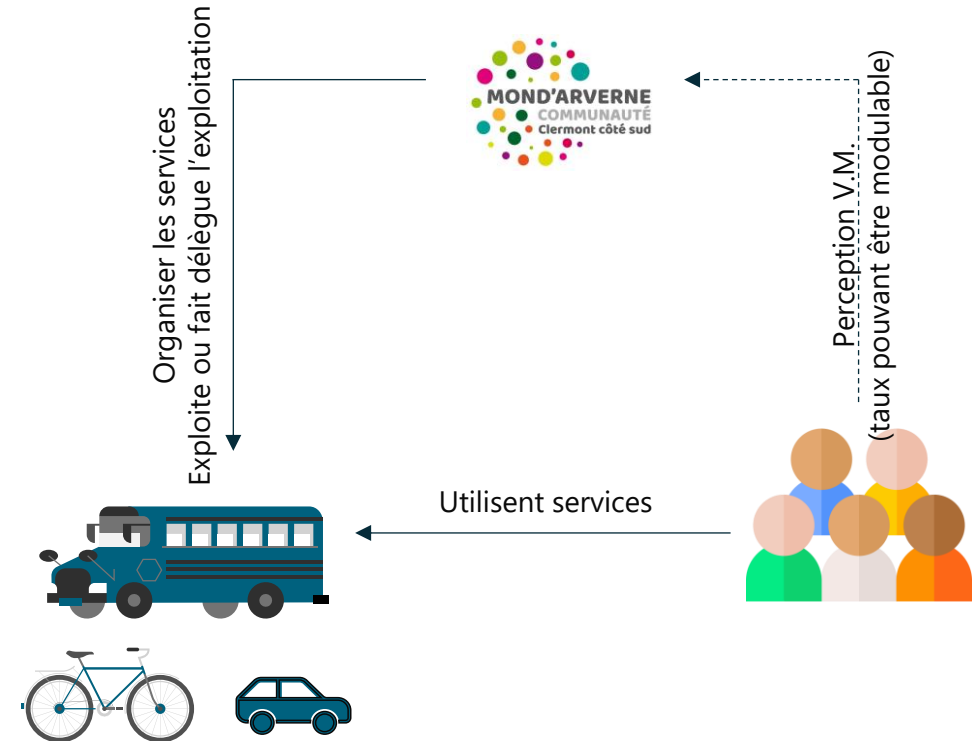
4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

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. Versement mobilité (VM) – Généralités

Le versement mobilité est une **contribution patronale**, versée par tous les employeurs (entreprises et administrations) qui emploient **au moins 11 salariés**. Le versement mobilité est calculé en pourcentage des rémunérations soumises à cotisations sociales versées par l'entreprise aux salariés. Le taux applicable varie selon le scénario de mise en œuvre sélectionné.

Pour les syndicats mixtes AOM pouvant mobiliser du VM ainsi que pour les syndicats mixtes dit « SRU » (pouvant mobiliser du versement mobilité additionnel), la modulation des taux de VM est possible au niveau des EPCI composants le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal de l'EPCI.

- **Il est donc possible pour les syndicats mixtes AOM de moduler le VM par EPCI composant le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal.**

Article L2333-67 CGCT:

- En cas d'extension du périmètre (...) d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux de versement (...) peut être réduit ou porté à zéro par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de douze ans à compter de cette inclusion, (...) lorsque le versement destiné au financement des mobilités n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur.
 - Le taux adopté pour ces communes et établissements publics de coopération intercommunale ne peut être inférieur au taux qui leur était applicable l'année précédant la modification de périmètre.
 - Ces dispositions sont applicables lors de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre.
 - Les dispositions (ci-dessus) s'appliquent aux communes incluses dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de mobilité, soit de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de mobilité à un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre dont elles sont membres. (...)

4.1.2. Versement mobilité (VM) – Généralités

Article L5722-7-1 CGCT:

- Les syndicats mixtes (AOM) du présent code compétents en matière de mobilité peuvent, **par décision motivée**, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui les composent, selon un **critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal** (...). La réduction du taux est en rapport avec l'écart constaté, en se fondant sur ce critère, entre les **différents périmètres d'établissement public composant le syndicat**.

Il apparait donc qu'une territorialisation du taux de VM permettrait à MAC de rejoindre le SMTC-AC tout en appliquant un taux plus acceptable par les entreprises situées sur le territoire.



Les modalités de fixation du taux « territorialisé » ou « modulé » sont à définir par le Syndicat mixte concerné et doivent se baser sur « un critère qu'ils déterminent à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal défini à l'article L. 2334-4 ». Le Syndicat mixte dispose d'une grande liberté.

4.1.2. Versement mobilité (VM) – Généralités

Synthèse

La mise en place d'un VM territorialisé (ou « modulé ») permettrait d'atteindre un compromis sur le taux de VM, en adhérant au SMTC-AC tout en bénéficiant d'un taux local pouvant être supérieur à 0,8% et en dessous des 2% actuellement appliqués par le SMTC-AC.

Le taux de VM ainsi « modulé » sera défini soit par le SMTC-AC, soit par MAC.

- Le SMTC-AC dispose d'une grande liberté sur la définition du taux de VM applicable. S'il doit prendre en compte les deux composantes relatives à la fragilité économique imposées par la loi (densité de population et potentiel fiscal des EPCI), ces deux éléments peuvent être pondérés ou se voir appliquer des « seuils ».
- Si MAC instaure un VM préalablement à l'intégration du SMTC-AC, le taux minimum sera celui appliqué par MAC.

Si la compétence mobilité est exercée par MAC, même temporairement, MAC pourra instaurer le VM. Si la compétence est transférée directement au SMTC-AC, ce sera au SMTC-AC d'instaurer le VM sur le territoire, selon les conditions mentionnées ci-avant (la territorialisation et la définition d'un taux modulé sont une possibilité, mais non une obligation).

Il sera nécessaire de convenir en amont avec le SMTC-AC d'un planning de VM.

4.1.2. Versement mobilité (VM) – Généralités

Les données calculées sont issues des projections de recettes liées au VM, sur base de :

- Taux applicables variant selon le scénario et
- Projections d’assiette issues de données URSSAF.

Les fourchettes « basses » et « hautes » sont estimées par l’URSSAF et incluent selon le cas des établissements pouvant bénéficier d’exonérations.

Nous avons fait **le choix d’une hypothèse intermédiaire**, moyennes de l’intervalle de la fourchette.

	Nb. Etablissements 2023	Effectifs moyens 2023	Masse Salariale 2023	Montant VM en fonction du taux appliqué						
Taux VM applicable				0,10%	0,20%	0,30%	0,55%	0,80%	1%	2%
Fourchette intermédiaire	89 nbre ét	2 684 ETP	83 517 k€	80 k€	170 k€	250 k€	460 k€	670 k€	840 k€	1 670 k€
Fourchette intermédiaire avec Transfert imprimerie BdF	90 nbre ét	3 184 ETP	107 267 k€	107 k€	215 k€	322 k€	590 k€	858 k€	1 073 k€	2 145 k€

Le versement mobilité est compris selon le taux VA M appliqué :

- **Entre 0 k€ et 1 670 k€ - avant transfert de l’imprimerie de la Banque de France ;**
- **Entre 0 k€ et 2 145 k€ - avec transfert de l’imprimerie de la Banque de France.**

4.1.3. Scénario 1 – Transfert de compétence au SMTC-AC : Calcul du VM et cotisation annuelle



Adhésion au SMTC-AC

La modulation des taux de VM est possible au niveau des EPCI composants le SMTC-AC. Le SMTC-AC peut proposer **un taux compris entre 0% et 2%.**

En effet, le taux actuellement en vigueur sur le ressort territorial du SMTC-AC est de 2%. Néanmoins, la modulation des taux au niveau des EPCI composant le syndicat est une possibilité juridique.

Le postulat de base concernant le "schéma" recettes-dépenses proposé par le SMTC-AC est le suivant : tout euro collecté sur le territoire de MAC sera réinvesti en offre sur le territoire, ni plus, ni moins.

Le versement mobilité, dans le scénario où la compétence mobilité est transférée au SMTC-AC, est compris :

- **Entre 0 k€ et 1 670 k€ - avant transfert de l'imprimerie de la Banque de France ;**
- **Entre 0 k€ et 2 145 k€ - avec transfert de l'imprimerie de la Banque de France.**

	Nb. Etablissements 2023	Effectifs moyens 2023	Masse Salariale 2023	Montant VM en fonction du taux appliqué						
Taux VM applicable				0,10%	0,20%	0,30%	0,55%	0,80%	1%	2%
Fourchette intermédiaire	89 nbre ét	2 684 ETP	83 517 k€	80 k€	170 k€	250 k€	460 k€	670 k€	840 k€	1 670 k€
Fourchette intermédiaire avec Transfert imprimerie BdF	90 nbre ét	3 184 ETP	107 267 k€	107 k€	215 k€	322 k€	590 k€	858 k€	1 073 k€	2 145 k€



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne

L'estimation de l'impact de l'installation de la BdF est basée sur 500 ETP, pour un salaire brut moyen de 35 k € soit 47,5 k€ en coût total employeur.

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

4.1.3. Scénario 1 – Transfert de compétence au SMTC-AC : Calcul du VM et cotisation annuelle

Dans le scénario où la compétence mobilité est transférée au SMTC-AC, s'ajoute la **cotisation annuelle du MAC au SMTC-AC** qui peut être **modulable**.

Avec une population de 40 762 habitants en 2020, le montant potentiellement disponible en recettes peut s'échelonner **de 21 k€ à 1 505k€** selon le taux de la cotisation annuelle.

Cotisation / Hab 41 804 habitants	TOTAL
0,5 €	21 k€
1,5 €	63 k€
4 €	167 k€
8 €	334 k€
9 €	376 k€
18 €	752 k€
36 €	1 505 k€

4.1.4. Scénario 2 – Maintien de la compétence au sein de MAC : Calcul du VM

Déploiement par MAC

MAC peut proposer un taux compris entre 0% et 0,80%. Il peut être composé de :

- 0.55% car population entre 10 000 et 100 000 habitants
- Possibilité de majorer de 0.05 point car c'est une Communauté de Communes
- Possibilité de majorer de 0.2 point car présence d'Aydat et de Saint-Saturnin, communes touristiques au sens de l'article L 133-11 du code du tourisme.

Le versement mobilité, dans le scénario où MAC déploie la compétence mobilité, est compris :

- Entre 0 k€ et 670 k€ - avant transfert de l'imprimerie de la Banque de France ;
- Entre 0 k€ et 858 k€ - avec transfert de l'imprimerie de la Banque de France.

	Nb. Etablissements 2023	Effectifs moyens 2023	Masse Salariale 2023	Montant VM en fonction du taux appliqué						
Taux VM applicable				0,10%	0,20%	0,30%	0,55%	0,80%	1%	2%
Fourchette intermédiaire	89 nbre éts	2 684 ETP	83 517 k€	80 k€	170 k€	250 k€	460 k€	670 k€	840 k€	1 670 k€
Fourchette intermédiaire avec Transfert imprimerie BdF	90 nbre éts	3 184 ETP	107 267 k€	107 k€	215 k€	322 k€	590 k€	858 k€	1 073 k€	2 145 k€

4.1.5. Bilan par scénario

- ❖ **Versement mobilité : Contribution patronale**, versée par tous les employeurs (entreprises et administrations) qui emploient **au moins 11 salariés**. Le versement mobilité est calculé en pourcentage des rémunérations soumises à cotisations sociales versées par l'entreprise aux salariés. Le taux applicable varie selon le scénario de mise en œuvre sélectionné.
- ❖ **Possibilité** pour les syndicats mixtes AOM **de moduler ou territorialiser le VM par EPCI composant le syndicat, selon des critères basés sur la densité démographique et le potentiel fiscal.**
 - ❖ **Scénario Transfert de la compétence Mobilité au SMTC-AC** > Le SMTC-AC peut proposer un taux compris entre 0% et 2%.
 - ❖ **Scénario Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC** > MAC peut proposer un taux compris entre 0% et 0,80%.
- ❖ **Dans le scénario Transfert de compétences au SMTC-AC**, ajout de la **cotisation annuelle de MAC au SMTC-AC** aux recettes, dont le taux est modulable.
- ❖ **Recherche de subventions** (FEDER, ADEME, DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local) notamment) également mobilisables pour financer les investissements initiaux.

4.1.5. 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.

		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%
Cotisation / Hab 41 804 habitants	TOTAL	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.

4.1.6. Transfert de charge des cars de la Région

- ❖ Total de 53 lignes : 4 scolaires et 49 régulières* (> 2022) + Navette Vic-le-Comte
- ❖ Scénario Transfert de compétences au SMTC-AC
 - ❖ Lignes circulant sur le territoire de MAC et du SMTC-AC exclusivement : soit 4 lignes régulières et 49 lignes scolaires et la navette Vic-le-Comte.
- ❖ Scénario Maintien de la compétence au sein de MAC
 - ❖ Lignes circulant exclusivement sur le territoire de MAC : soit aucune ligne régulière, 36 lignes scolaires et la navette Vic-le-Comte.
- ❖ Tout transfert de compétence implique **un transfert de charges nettes**. Leur mode de calcul est basé sur un accord entre région et EPCI. Il existe donc une certaine marge de négociation. Un transfert peut être réalisé sur base de moyens réels (matériel, personnel, etc.) et/ou sur base financière (plus fréquent et plus simple).

* Les lignes scolaires LS105B et LS655A ont été arrêtées à partir de l'année scolaire 2021-2022.

4.1.6. Transfert de charge des cars de la Région – Evolution de la charge nette HT

	2020-2021	2021-2022	2022-2023	2023-2024
Périmètre SMTC-AC + MAC	1 447 k€	1 481 k€	1 562 k€	1 996 k€
Périmètre MAC	905 k€	1 063 k€	1 100 k€	1 205 k€

Une augmentation conséquente est à noter :

- ❖ Périmètre SMTC-AC : 38%,
- ❖ Périmètre MAC : 33%.

Scénario Transfert de compétences au SMTC-AC

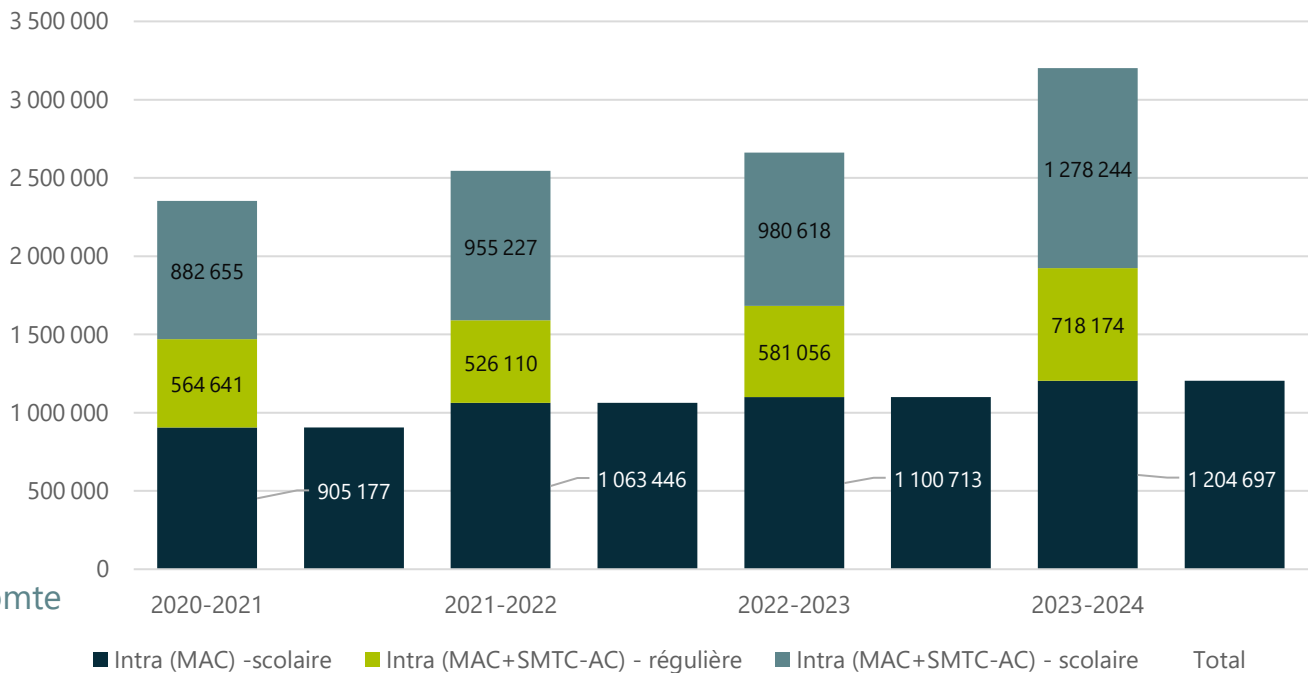
- ❖ Concerne 4 lignes régulières et 49 lignes scolaires et la navette Vic-le-Comte
- ❖ Montant du transfert de charges entre 1 447 k€ et 1 996 k€

Scénario Maintien de la compétence au sein de MAC

- ❖ Concerne 36 lignes scolaires (qui n'ouvrent pas le droit à l'instauration du VM*), aucune ligne régulière et la navette Vic-le-Comte.
- ❖ Montant du transfert de charges entre 905 k€ et 1 205 k€ (sous réserve de négociations).

*Pour lever un VM, il sera nécessaire de mettre en place des services réguliers, comme la navette Vic-le-Comte.

Evolution des charges nettes HT



Source : données fournies par la Région

4.1.6. 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. Détermination des modalités de financement

75

4.1.1. Cadre financier des 2 scénarios

4.1.2. Versement mobilité (VM) – Généralités

4.1.3. Scénario 1 – Transfert de compétence au SMTC-AC : Calcul du VM et cotisation annuelle

4.1.4. Scénario 2 – Maintien de la compétence au sein de MAC : Calcul du VM

4.1.5. Bilan par scénario

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

4.2. Analyse juridique

90

4.2.1. Cadrage de l'analyse juridique

4.2.2. Scénario 1: Transfert de compétence Mobilité au SMTC-AC

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

4.2.4. Comparaison des 2 scénarios et préconisations

4.2.5. Autres modes de gestion

4.2.1. Cadrage de l'analyse juridique

Le cadrage juridique a été réalisé sur la base des 2 scénarios qui sont pour rappel :

- Scénario 1 : Transfert de la compétence Mobilité au SMTC-AC,
- Scénario 2 : Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC.

Sont identifiés les différents avantages et inconvénients de chacun des scénarios d'un point de vue juridique.

Une comparaison des deux scénarios est faite sur le plan juridique et des préconisations formulées.

Puis deux autres modes de gestion sont présentés succinctement, afin d'avoir une connaissance fine des formules distinctes pouvant être mises en œuvre à l'avenir.

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

Présentation du SMTC-AC

Le SMTC-AC est un établissement public créé en 1976 avec pour objet l'organisation et l'exploitation des transports en commun sur l'ensemble des communes qui le compose. Il regroupe aujourd'hui 23 communes, dont 21 communes de Clermont-Auvergne-Métropole, Mur-sur-Allier et Pérignat-es-Allier, pour 300 000 habitants.

Les compétences du SMTC-AC en matière de transports et mobilité sont les suivantes :

- L'organisation et l'exploitation des transports en commun à l'intérieur du ressort territorial.
- Le développement de nouveaux services de mobilité : covoiturage, auto-partage, vélos en libre-service.
- L'élaboration du plan de déplacement urbain (PDU) et sa valorisation,
- La mise en œuvre de l'intermodalité,
- L'intégration tarifaire,
- La communication vers les usagers voyageurs,
- La responsabilité des dossiers d'expérimentation et d'innovation en matière de déplacements.

Les AOM peuvent parfaitement transférer leur compétence d'AOM à un syndicat mixte qui deviendra alors AOM à sa place et organisera tous les services de mobilité à l'intérieur de son périmètre. Cela implique d'adhérer au syndicat mixte.



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

Adhésion au SMTC-AC

Les étapes de l'adhésion sont les suivantes :



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

Reprise des services régionaux

➤ **Si la Communauté de communes a décidé de leur reprise avant d'adhérer au SMTC-AC**, ceux-ci seront repris par le SMTC-AC, ce-dernier se substituant, à MAC dans la convention conclue avec la Région fixant les modalités du transfert et les conditions de financement de ces services.

➤ **Si la Communauté de communes n'a pas décidé de la reprise de ces services avant d'adhérer au SMTC-AC**

- Pour les transports scolaires, une convention devra être conclue entre le SMTC-AC et la Région (article L.3111-8 du CT).

Cette convention fixera les conditions de financement des services de transports scolaires dans le nouveau périmètre du SMTC-AC. Ce dernier assurera donc les services de transports scolaires sur le territoire de MAC.

- Pour les autres services régionaux intégralement inclus dans le périmètre de la MAC (navette de Vic-le-Comte, lignes régulières intégralement compris dans les 2 ressorts territoriaux), ils peuvent, soit être repris par le SMTC-AC, soit conservés par la Région (article L.3111-5 du CT). En effet, le SMTC-AC peut se substituer à la Région en cas d'accord entre le SMTC-AC et la Région (article L.3111-5 du CT). A défaut, d'accord de la Région ou du SMTC-AC, la Région conservera ces services

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

Conséquences du transfert

L'adhésion au SMTC-AC permet à MAC de transférer à ce dernier les services de mobilité existants aujourd'hui sur son territoire.

Cela a pour avantage de confier la compétence mobilité à un syndicat spécialisé en la matière, qui dispose de moyens techniques et de personnel qualifié et expert pour intervenir.

En revanche, MAC ne sera plus maîtresse de cette compétence sur son territoire, elle prend donc le risque de voir les services existants diminuer. En effet, le maintien de l'ensemble des services existants va principalement dépendre des moyens financiers mis à la disposition du SMTC-AC car cela a un coût. Il est ainsi prévu que tout euro collecté sur le territoire sera réinjecté dans l'offre de services déployée sur le territoire, ni plus ni moins.

Le SMTC-AC peut néanmoins décider de renforcer ou d'étendre les services existants.

Le maintien des services sera donc fonction, d'une part, du montant du VM et de la contribution financière versée par MAC au SMTC-AC et, d'autre part, des recettes tirées de la vente des abonnements et tickets aux habitants de MAC.

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

Conséquences du transfert de la compétence Mobilité : Avantages / Inconvénients

AVANTAGES	INCONVENIENTS
▪ Un syndicat éprouvé en matière de mobilité, ▪ Personnel qualifié, dédié aux transports et à la mobilité, ▪ Approche plus globale pour les déplacements de citoyens (échelle du bassin de vie), ▪ Optimisation des dépenses car territoire plus vaste pour intervenir (économie de moyens), ▪ Niveau d'offre plus important, ▪ Meilleure coordination au niveau des transports sur le territoire - Facilite la mise en place de nouvelles lignes ou le renforcement de lignes existantes, ▪ Responsabilité financière à la charge du SMTC-AC qui devra percevoir le VM, ▪ Reporting tous les trimestres via le Comité syndical + Possibilité d'être membre du bureau syndical.	▪ SMTC-AC qui prend les décisions, contrôle de MAC qui est donc amoindri, ▪ SMTC-AC qui peut réduire les services existants (si moins de moyens financiers mis à sa disposition), ▪ Moins de flexibilité si MAC souhaite ajouter de nouveaux services, ▪ Contribution à verser au SMTC-AC (montant à déterminer).

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

Implications pour MAC

Depuis le 1^{er} juillet 2021, Mond'Arverne Communauté dispose de la compétence Mobilité.

Cette compétence lui permet de maîtriser l'élaboration de la stratégie locale de mobilité sur son territoire qui fait souvent écho avec d'autres politiques publiques, tels que l'aménagement, l'environnement, l'énergie, etc.

Elle peut ainsi décider des services qu'elle souhaite mettre en place, en complément des offres de mobilités publiques ou privées qui existent sur son territoire et ce afin de répondre aux besoins de la population en matière de déplacements.

Concrètement qu'est-ce que cela implique pour Mond'Arverne Communauté ?

Elaborer et mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité



Organiser un Comité des partenaires tous les ans



Participer au contrat opérationnel de mobilité



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

Rôle de Mond'Arverne Communauté en tant qu'AOM

- **Élaborer et mettre en œuvre une stratégie locale de mobilité**

La Communauté de communes est seule compétente pour :

- Organiser tous les services de transport de personnes, de marchandises, de mobilités actives ou partagées à l'intérieur de son périmètre,
 - Contribuer financièrement ou techniquement, au développement de projets développés par d'autres acteurs,
 - Elaborer un Plan de Mobilité ou un Plan de Mobilité simplifié,
 - Percevoir le Versement Mobilité de la part des entreprises.
- C'est donc elle qui décide des services mobilité qu'elle souhaite mettre en place et qui choisit les services de mobilité adaptés à ses besoins.
- **Fédérer les acteurs locaux**

Un Comité des partenaires pour informer, concerter et communiquer sur la politique de mobilité doit être organisé au minima une fois par an. Il est composé des représentants des employeurs, des usagers et de l'AOM.

- **Être un acteur majeur de l'écosystème local de la mobilité**

La LOM a créé un nouvel outil pour favoriser la coordination des AOM entre elles : **le Contrat opérationnel de mobilité** à l'échelle du bassin de mobilité. En tant qu'AOM, la Communauté de communes devra y participer (pas encore conclu par la Région).

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

Choix du mode de gestion du service public

Pour assurer la mise en œuvre des services de mobilité, MAC va devoir faire appel à des opérateurs de transports. Elle a le choix entre assurer une gestion en directe en régie ou avoir recours à une gestion déléguée via une délégation de service public.

- **En régie** : MAC assurera une gestion directe. C'est donc elle qui assumera le risque commercial. Elle a le choix entre constituer :
 - **Une régie autonome**, dotée de la simple autonomie financière (budget spécial annexé à celui de MAC). La Communauté de communes crée un service disposant de l'autonomie financière pour qu'il puisse assurer l'exploitation du service.
 - **Une régie personnalisée**, dotée de l'autonomie budgétaire (budget propre) et de la personnalité morale. La Communauté de communes va créer une structure à part entière qui sera sous sa tutelle, pour assurer l'exploitation du service.

A titre d'exemple, T2C est une régie EPIC du SMTC-AC qui dispose de l'autonomie budgétaire et de la personnalité morale.
- La régie pourra conclure des **marchés de prestation de service** avec des opérateurs de transports ou elle pourra acquérir son propre matériel roulant et recruter du personnel pour assurer le service.
- **En DSP** : MAC délèguera à un opérateur privé la mise en œuvre du service de mobilité. C'est sur l'opérateur que reposera le risque commercial puisqu'il percevra directement les recettes provenant de la vente des titres de transport. Le contrat le plus adapté est :
 - **La concession** : l'opérateur réalise les investissements nécessaires à l'exploitation du service et assume les charges de maintenance. Il se rémunère sur les usagers (recettes provenant de la vente des titres de transport) et verse une redevance à la Communauté de communes.

➤ **Il s'agit de l'option la plus souvent retenue par les AOM.**

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



Conséquences du maintien de la compétence : avantages / inconvénients

	AVANTAGES	INCONVENIENTS
REGIE	▪ VM récupéré par MAC pour assurer les services de transports et mobilité, ▪ Recettes (abonnements + tickets) récupérés par MAC, ▪ Rôle majeur de MAC en matière de mobilité, ▪ Liberté dans la mise en œuvre du service et de son adaptabilité aux besoins, ▪ Gestion en direct par MAC permettant de s'assurer de la qualité du service.	▪ Investissements à réaliser au départ qui sont lourds, ▪ Fonctionnement moins souple qu'avec une structure privée (ex: gestion du personnel, soumission à la comptabilité publique, etc.), ▪ Risque commercial qui repose en tout ou partie sur MAC, ▪ Périmètre d'intervention limité à celui de MAC, ▪ Mise en concurrence pour les éventuels marchés.
DSP	▪ Permet de faire appel à des professionnels expérimentés, ▪ Portage des investissements par le concessionnaire, ▪ Transfert des risques d'exploitation au concessionnaire, ▪ Responsabilisation de l'opérateur et optimisation de l'exploitation, de la qualité de service et sa rentabilité, ▪ Niveau de service à assurer qui est imposé au concessionnaire.	▪ Mise en concurrence, ▪ Veiller à la viabilité financière de l'exploitation (si les risques sont trop importants, la CC devra verser une subvention au concessionnaire), ▪ Périmètre d'intervention limité à celui de MAC, ▪ Contrôle limité au rapport annuel, ▪ Durée de la concession, ▪ Avenant au contrat pour ajouter de nouveaux services.

4.2.4. Comparaison des 2 scénarios et préconisations

	SCENARIO MAC		SCENARIO SMTAC-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	⊖	⊕/⊖	⊕

4.2.4. Comparaison des 2 scénarios 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.

4.2.5. Autres modes de gestion : Société Publique Locale (SPL)



Il s'agit pour MAC de créer une société de droit privé dont elle serait actionnaire pour gérer et exploiter tout ou partie des services de mobilité.

Pour cela, elle doit s'associer a minima avec un autre acteur public (création qui implique d'avoir au moins 2 actionnaires publics). Cela suppose donc de trouver un partenaire public qui souhaiterait s'inscrire dans une ambition territoriale de développement de la mobilité sur son territoire.

La SPL permet de mutualiser les moyens entre les collectivités actionnaires, ce qui facilite la gestion. Elle ne peut pas intervenir pour d'autres clients que ses actionnaires mais, en contrepartie, elle n'est pas soumise à concurrence par ses actionnaires. A titre d'exemple, elle peut prétendre à une DSP tout en étant exemptée de mise en concurrence.

Le contrôle de la structure s'effectue via la présence des membres de la collectivité au sein des organes de direction et de contrôle.

Autre possibilité : adhérer à une SPL déjà existante en matière de transports/mobilité

Avec les règles applicables aux SPL :

- Statut de droit privé (SA) avec comptabilité privée + salariés de droit privé,
- Capital à 100% public = aucun actionnaire privé,
- Au moins 2 actionnaires,
- Soumission aux règles de droit privé applicables aux sociétés anonymes combinées avec les dispositions applicables aux SEML.

SPL	
OBJET SOCIAL	- Opération de construction et d'aménagement, ou d'exploitation de service à caractère industriel et commercial - Toute autre opération d'intérêt général entrant le champ de compétence des actionnaires Pas de principe de spécialité : toute activité se rattachant aux compétences des collectivités actionnaires La SPL doit réaliser la totalité de son activité sur le territoire des collectivités actionnaires : principe de territorialité
CAPITAL	Capital social au moins égal à : 225 000 euros pour les sociétés ayant dans leur objet la construction d'immeubles à usage d'habitation, de bureaux ou de locaux industriels, destinés à la vente ou à la location, 150 000 euros pour celles ayant dans leur objet l'aménagement, 37 000 euros pour les autres sociétés
FORME	Société anonyme à durée illimitée
ACTIONNARIAT	Actionnariat 100% public entre collectivités territoriales et leurs groupements
GOVERNANCE	Les règles de droit commun des sociétés commerciales s'appliquent : assemblées d'actionnaires ordinaires et extraordinaires, conseil d'administration/conseil de surveillance, directoire.
PERSONNEL	- Personnel de droit privé - Transfert possible de personnel public mis à disposition ou détaché
MISE EN CONCURRENCE	- Pas de mise en concurrence entre la SPL et les Collectivités actionnaires qui lui confient des commandes - Obligation de mise en concurrence pour les contrats passés par la SPL avec des opérateurs économiques
REGIME FISCAL	- Comptabilité privée - Impôts sur les sociétés et soumission à la TVA

4.2.5. Autres modes de gestion : Société d'Economie Mixte à Object Unique (SEMOP)

Il s'agit pour MAC de créer avec un ou plusieurs acteurs privés une société en charge d'assurer la gestion de tout ou partie des transports publics.

La durée d'existence de la SEMOP est liée au contrat qui lui est confié (en général une concession).

Comme pour la SPL, la collectivité garde un pouvoir de contrôle via sa représentation dans les organes de direction et de contrôle, d'autant que la président de la SEMOP est obligatoirement un représentant de la collectivité.

A titre d'exemple, des SEMOP sont créées pour gérer le service de transport par bus (Communauté de communes de La Rochelle, Communauté d'agglomération du Centre Littoral à Cayenne en Guyane).

Avec les règles applicables aux SEMOP :

- Statut de droit privé (SA) avec comptabilité privée + salariés de droit privé,
- Capital mixte avec à minima 33% du capital public,
- Au moins 2 actionnaires, avec nécessairement un public et un privé,
- Mise en concurrence préalable pour le choix de l'actionnaire privé,
- Soumission aux règles de droit privé applicables aux sociétés anonymes combinées avec les dispositions applicables aux SEML.

SEM	
OBJET SOCIAL	1° Soit la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement ; 2° Soit la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service ; 3° Soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales. Constituée pour une durée limitée, elle est dissoute de plein droit au terme du contrat ou dès que l'objet de ce contrat est réalisé ou a expiré.
CAPITAL	-37 000€ minimum pour les SEMOP à activité de services -225 000€ minimum pour les SEMOP de construction -50 % des apports en espèces sont versés obligatoirement au moment de la constitution, le solde devant être libéré dans les 5 ans
FORME	Société anonyme à durée limitée
ACTIONNARIAT	La SEMOP doit comprendre au minimum 2 associés : public (34% à 85%) et privé (15% à 66%)
GOVERNANCE	Les règles de droit commun des sociétés commerciales s'appliquent : assemblées d'actionnaires ordinaires et extraordinaires, conseil d'administration/conseil de surveillance, directoire. Le représentant de la collectivité est président du conseil d'administration ou de surveillance
PERSONNEL	▪ Personnel de droit privé ▪ Possibilité de procéder à la mise à disposition ou au détachement de personnel public par les membres
MISE EN CONCURRENCE	Mise en concurrence pour la sélection de l'actionnariat selon les règles applicables à la typologie du contrat concédé (Marché ou délégation de service public)
REGIME FISCAL	➤ Comptabilité privée ➤ Impôts sur les sociétés et soumission à la TVA

5

Le plan d'actions

5.1. Les 16 actions constitutives du PDMS	105
5.2. Fiches actions	107
5.3. Estimation financière par scénario	124
5.4. Temporalité de mise en œuvre	128

5.1. Les 16 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 d'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)
	Action 16. Accompagnement des employeurs dans leur démarche PDME et réalisation d'un PDME par MAC en sa qualité d'employeur

5

Le plan d'actions

5.1. Les 16 actions constitutives du PDMS	105
5.2. Fiches actions	107
5.3. Estimation financière par scénario	124
5.4. Temporalité de mise en œuvre	128



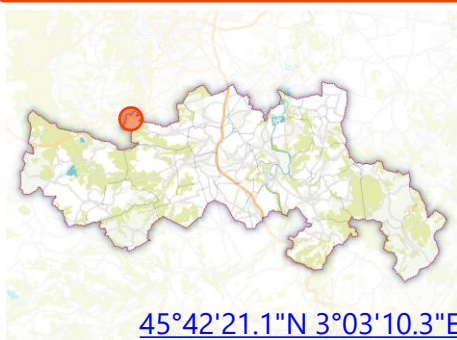
S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

Action n°1: création d'un arrêt de bus à Chanonat sur la ligne P39 du futur réseau de transport public clermontois

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



45°42'21.1"N 3°03'10.3"E

OBJECTIFS

- Desservir la commune de Chanonat avec une ligne du futur réseau de transport clermontois.
- Proposer une alternative à la voiture particulière avec un service de transport régulier.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	SMTc
Partenaires	CD63
Invest H.T	30 000 € (2 000 €/an avec amortissement sur 15 ans)
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

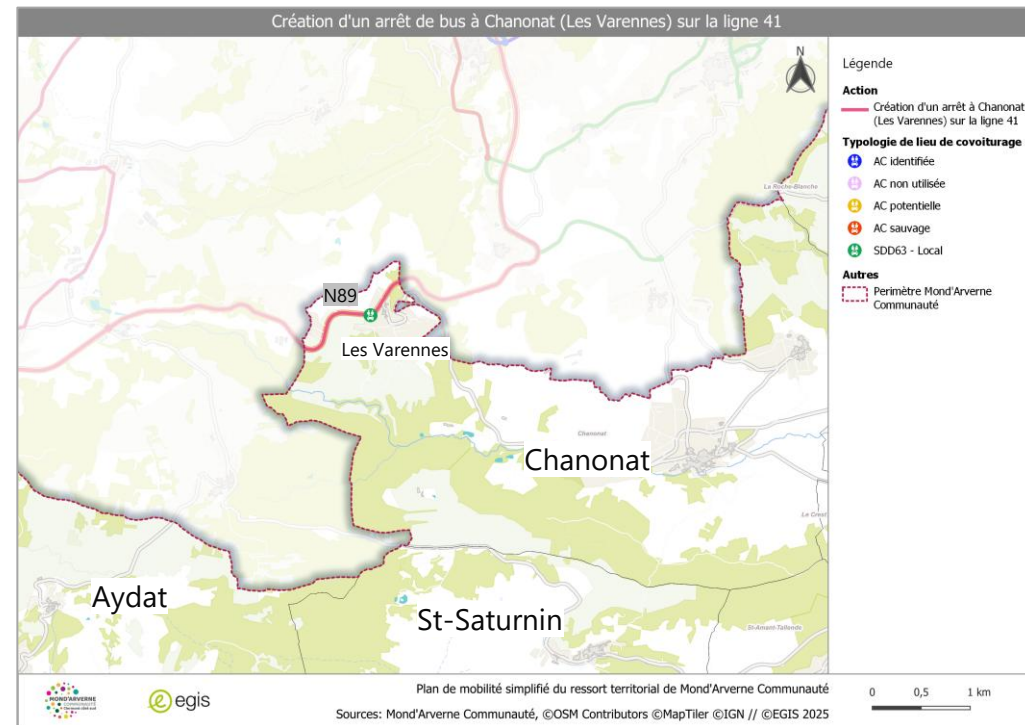
Le futur réseau de bus de la métropole clermontoise mis en service au 1^{er} janvier 2026 verra la création d'une nouvelle ligne régulière desservant Saint-Genès-Champanelle, avec rabattement sur la ligne A (au niveau du CHU G. Montpied) et la ligne B (Royat place Allard).

Celle-ci circulera à proximité des communes de l'Ouest de MAC, et traversera notamment la commune de Chanonat suivant la N89.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

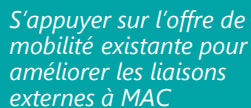
L'action consiste à créer un arrêt sur la commune de Chanonat, secteur Les Varennes le long de la route N89.

- Localisation.** Il serait opportun de créer l'arrêt sur la route N89 afin d'éviter le détournement du bus impliquant le rallongement du temps de parcours. Au stade actuel des réflexions (et sous réserve des autorisations nécessaires), le quai serait créé sur chaussée (avec encoches) pour éviter une perte de temps de parcours.
- Travaux à prévoir.** Mise en accessibilité d'un arrêt -2 points d'arrêt dans chaque sens- (sans abribus) + le cas échéant aménagements à proximité (ex: cheminement piéton jusqu'à l'aire de repos, non chiffrés ici...).
- Offre proposée.** 19 courses par jour du L à V (avec amplitude de 7h à 19h30) et 13 courses le week-end (avec amplitude 9h-20h le samedi et 9h-19h le dimanche) – Une course correspondant à un trajet de terminus à terminus soit un aller ou un retour.
- Intermodalité.** Sur l'aire de repos à proximité se situent :
 - L'aire de covoiturage « du virage de Varennes », identifié « d'intérêt local » dans le schéma directeur des aires de covoiturage du département du Puy-de-Dôme. Capacité de 30 places et faible fréquentation actuelle.
 - La ligne 21 du réseau de cars interurbains de la région AURA Clermont-Ferrand <> Aydat, circulant de juin à septembre, passe par ce même point mais il ne le dessert pas.
- Mise en œuvre:**
 - Le département du Puy-de-Dôme préconise l'utilisation des installations existantes. Dans le cas contraire, préconise une implantation en zone agglomération et souhaite être associé dès la phase amont pour préciser les prescriptions de sécurité à prendre en compte.
 - L'aménagement de l'arrêt sera à la charge de l'AOM dans le cadre d'un raccordement au réseau départemental



(1) Abribus situé au niveau de l'aire de repos sur la N89. Source: google

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025



Plan de mobilité simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne



- Relier la métropole de Clermont-Ferrand aux deux principales zones d'activités de Mond'Arverne, La Novialle et Pra de Serre.
- Proposer une alternative à la voiture particulière avec un service de transport régulier.

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	SMTC
Partenaires	Association d'entreprises ZA Pra de Serre ; CD63
Invest H.T	215 000 € (14 300€/an avec amortissement sur 15 ans)
Coût annuel de fonctionnement	231 385 €
Coût annuel total	245 718 €
Subventions possibles	Non identifié

Le réseau de bus de la métropole clermontoise intègre une liaison entre Pérignat-lès-Sarliève et les Hauts de Chamalières (« ligne 13 » dans le cadre du réseau actuel), avec desserte du centre-ville de CF.

Le terminus actuel de la ligne à Pérignat-lès-Sarliève (« Les Horts ») se situe à proximité immédiate du territoire de Mond'Arverne Communauté, à 1,5km de la ZA La Novialle (La Roche Blanche) et à 5km de la ZA Pra de Serre (Veyre-Monton).

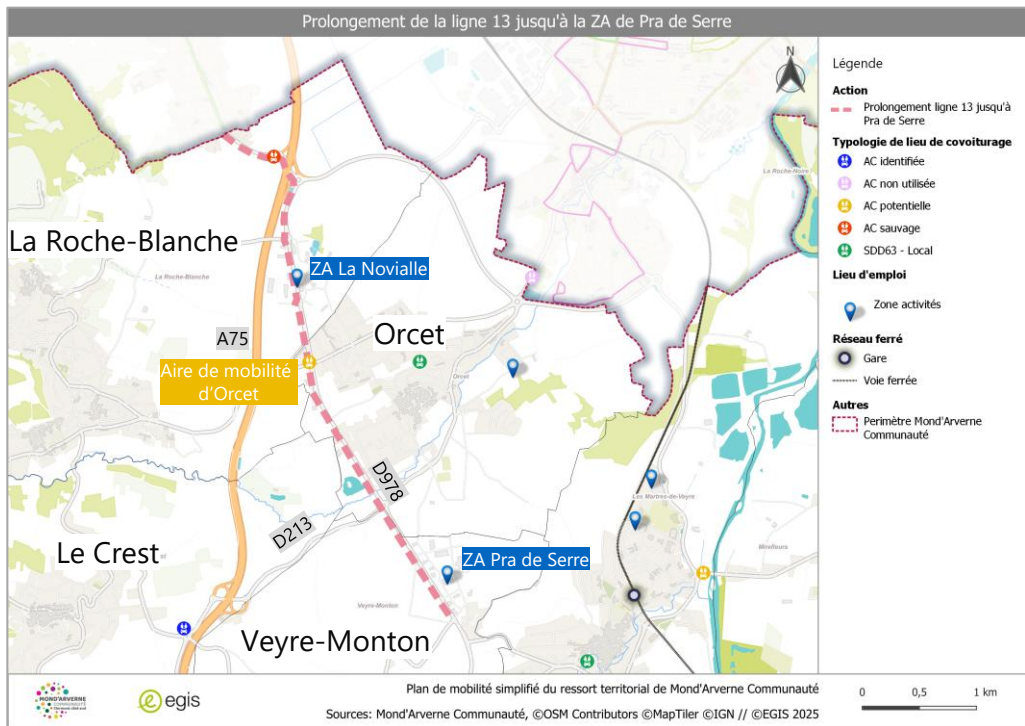
La ligne 13 devient la ligne S10 dans le nouveau réseau T2C, en service à partir du 20/12/2025.

L'action consiste à prolonger la ligne actuellement en terminus à Pérignat-lès-Sarliève jusqu'à la ZA Pra de Serre.

- **Offre proposée.** 1 course sur 3 prolongée soit 14 courses par jour en heure de pointe du lundi au vendredi (1 course correspondant à un trajet de terminus à terminus soit aller ou un retour).

A noter que l'amplitude sur la ligne 13 prévue dans le cadre du réseau mis en service en 2026 est de 6h50 à 19h50.

- **Travaux à prévoir :** Création de 4 arrêts (8 points d'arrêt dans les 2 sens), avec un sens avec abribus, un sens sans abribus (2 à la La Novialle, 1 à l'aire de mobilité d'Orcet , 1 à Pra de Serre) + création d'1 terminus (ZA Pra de Serre)
- Le terminus comprend un abribus, un seul quai et des toilettes.
- 1 course correspond à un trajet de terminus à terminus: 1 course = 1 aller ou 1 retour.
- **Mise en œuvre:** contacter dès la phase amont le CD63 pour l'installation d'arrêts intermédiaires sur domaine routier départemental.



Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025



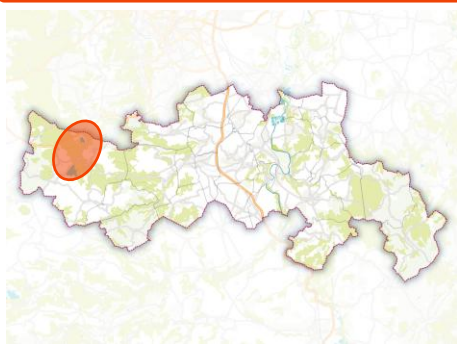
S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

Action n°3: renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année

Plan de mobilité simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne



LOCALISATION



OBJECTIFS

- Favoriser les déplacements en transport collectif depuis l'ouest de Mond'Arverne en direction de Clermont-Ferrand.
- Proposer une alternative à la voiture particulière avec un service de transport régulier pendant toute l'année.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	SMTC (ou Région)
Partenaires	Commune d'Aydat ; CD63
Invest H.T	80 000 € (5 300 €/an avec amortissement sur 15 ans), sur la base d'un terminus à Verneuge, à préciser en fonction du scénario retenu pour le terminus
Coût annuel de fonctionnement	528 000 € (sur la base d'un terminus au CHU Montpied)
Coût annuel total	533 000 €
Subventions possibles	Non identifié Recettes issues du transfert de charges à déduire du coût

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

La Ligne 21 du réseau de cars interurbains de la région Auvergne-Rhône-Alpes relie la gare routière de Clermont-Ferrand au lac et la base nautique d'Aydat de manière saisonnière en un demi-heure. Sa vocation est principalement touristique.

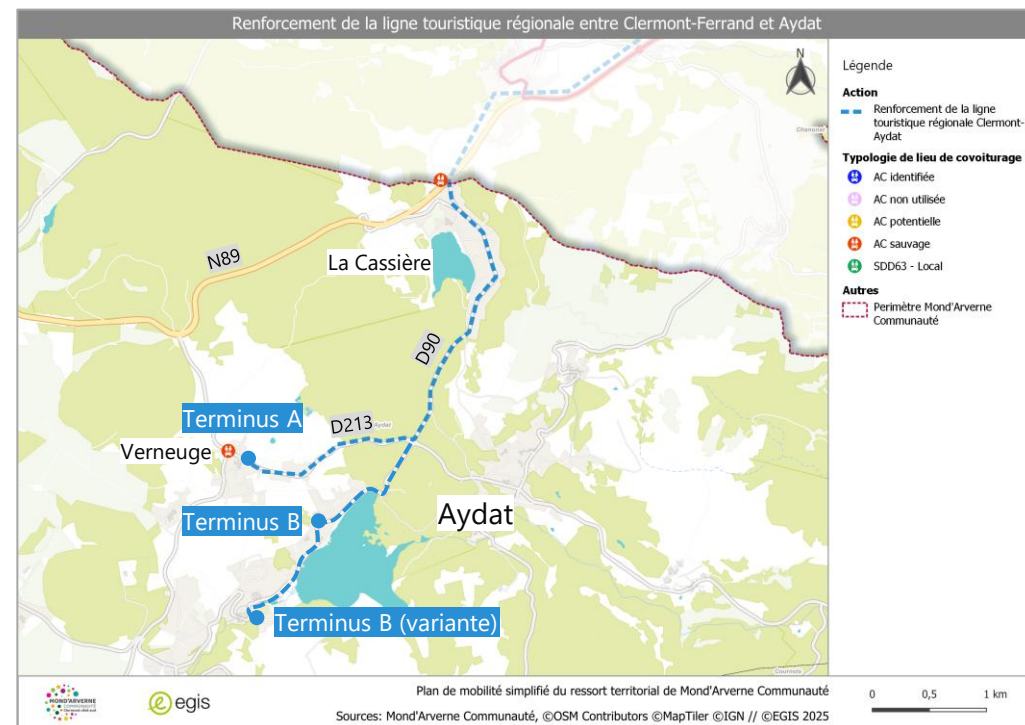
Synthèse de l'offre proposée en 2024:

- Fréquence :**
 - du 6 juillet au 1^{er} septembre, 10 courses par jour, tous les jours de la semaine;
 - Du 1^{er} juin au 30 juin et du 7 septembre au 29 septembre, 10 courses par jours, uniquement le samedi et dimanche.
- Prix :** ticket à 3€ et carnet de 10 tickets à 25€.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à renforcer cette ligne et à faire évoluer sa vocation pour en faire une liaison efficace de rabattement sur la métropole clermontoise, sur la base des propositions suivantes :

- Extension du service à l'année :**
 - une course supplémentaire le matin en heure de pointe ;
 - une modification de tracé à l'arrivée sur Aydat en cohérence avec les aménagements prévus aux abords du lac dans le cadre de la réorganisation de la circulation routière et du stationnement et (sous réserve de confirmation technique en termes de régulation/terminus – en attente du retour d'expériences de la mise en place du réseau 2026) sur Clermont-Ferrand, rabattement au niveau du CHU Gabriel Montpied sur la ligne A.
- Offre proposée.** 12 courses par jour toute l'année du lundi au dimanche (1 course correspondant à un trajet de terminus à terminus soit aller ou un retour), avec des horaires différents la semaine et le week-end pour mieux correspondre aux besoins.
- Le matériel roulant devra permettre l'emport de vélos et VAE afin de faciliter la pratique cycliste en itinérance dans le cadre de la liaison cyclable Aydat-Volvic (entre les maisons de site UNESCO).
- Travaux à prévoir** (à définir en fonction du scénario retenu pour le terminus de la ligne) :
 - A) Terminus à Verneuge.** Création de 1 arrêt (2 points d'arrêt avec un sens avec abribus, un sens sans abribus) au niveau de l'aire du rond-point du Lac de la Cassière et d'un terminus au parking de Verneuge.
 - B) Terminus près du lac à Sauteyras.** Création de 1 arrêt (2 points d'arrêt avec un sens avec abribus, un sens sans abribus) au niveau de l'aire du rond-point du Lac de la Cassière (permission CD63 pour la création d'un arrêt). Deux points d'arrêts sont prévus dans le cadre du projet de réaménagement au niveau du terminus. Par conséquent, il ne serait pas nécessaire de prévoir des aménagements spécifiques pour la création d'un terminus. Le retournement du bus devant se faire au niveau de l'église, il serait possible de prévoir un deuxième point d'arrêt à Aydat à proximité.



* 1 course correspond à un trajet de terminus à terminus: 1 course = 1 aller ou 1 retour.





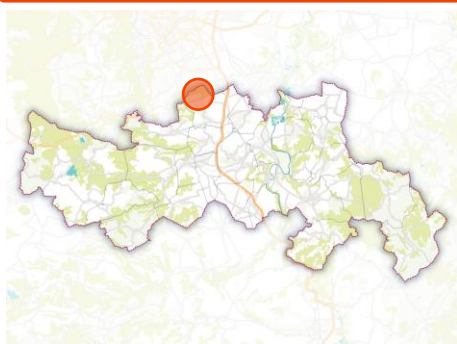
S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

Action n°4: étude d'opportunité et faisabilité de desserte du plateau de Gergovie

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



OBJECTIFS

- Prolonger la navette pour le plateau de Gergovie au-delà du Parking 2.
- Faciliter les conditions d'accès pour les personnes nécessitant d'un tel service, au lieu de marcher à pied pour accéder au Plateau.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

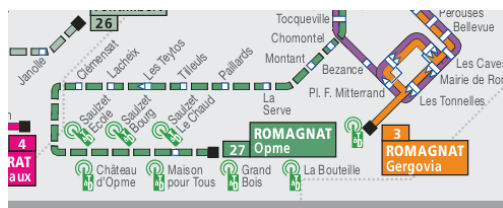
Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	SMTC ou MAC
Partenaires	GIP Gergovie; CD63
Invest H.T	A préciser
Invest H.T	20 000 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Navette gratuite sur le Plateau de Gergovie

- Navette électrique de 9 places entre le parking P2 (Maison des étudiants) et P3 (musée et restaurant)
- Tous les jours de juillet et d'août et seulement les WE en juin et septembre
- Liaison entre les 2 parkings distant de 800m (10min à pied)
- Horaires calés sur les heures d'ouverture du musée de Gergovie et pour randonner sur le plateau
- Variation du nombre de rotations en fonction de la demande : de 8 à 65 rotations avec une fréquentation allant de 8 usagers à 168 usagers par jour > Bonne fréquentation au regard de la faible distance à parcourir (dénivelé moyen)

La ligne 27 du réseau de transport public clermontois dessert le rond-point au croisement entre la D3 et la D120 sur demande et s'arrête à la commune de Romagnat.



Fréquentation du Plateau – Année 2023

- 15 750 VL pour le mois d'août et 4 859 VL pour le mois de janvier
- Moyenne de 508 VL/j pour le mois d'août et moyenne de 157 VL/j pour le mois de janvier
- Légère diminution de la fréquentation par rapport à 2022 exception faite des mois d'avril et de décembre

DESCRIPTIF DE L'ACTION

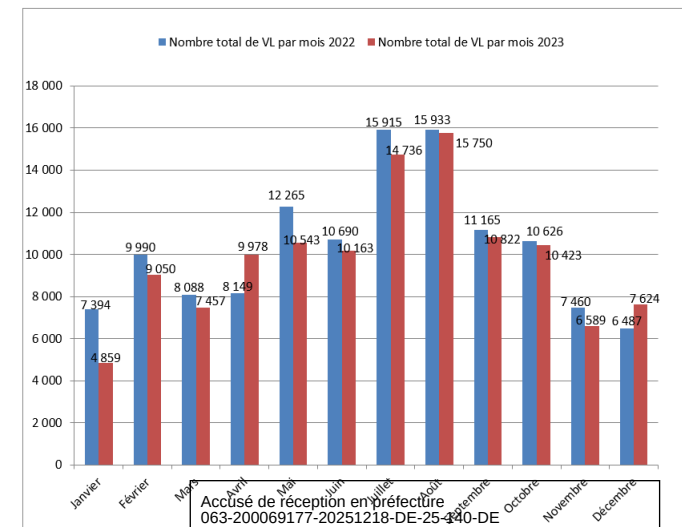
L'action consiste réaliser une étude d'opportunité et faisabilité ayant pour objectif de définir les modalités de services les plus adaptées au regard de l'origine des touristes et de la fréquentation attendue.

Le département du Puy-de-Dôme sera associé à l'étude de desserte en sa qualité de membre du GIP et au regard de l'expérimentation menée en 2022 sur la desserte du musée par une navette autonome



Source : <https://musee-gergovie.fr/preparer-sa-visite/>

Fréquentation du plateau de Gergovie par les véhicules légers Comparatif années 2022 et 2023



Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-440-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025



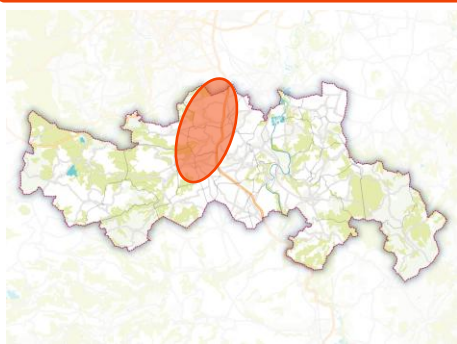
S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

Action n°5: création d'une ligne de bus express entre Saint-Amant-Tallende et le lycée Lafayette à Clermont-Ferrand

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



OBJECTIFS

- Proposer un service de transport collectif régulier direct entre le pôle de vie autour de Saint-Amant-Tallende et Clermont-Ferrand (via l'AC du Crest).
- Relier le secteur ouest de Mond'Arverne à un point du réseau structurant de Clermont-Ferrand, ligne A de tramway.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	SMTC (ou Région)
Partenaires	SGP ; DIR ; CD63 ; commune de Saint-Saturnin, Saint-Amant-Tallende et Tallende.
Invest H.T	80 000 € (5 300€/an avec amortissement sur 15 ans)
Coût annuel de fonctionnement	609 000 €
Coût annuel total	614 000 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Le territoire de Mond'Arverne ne dispose pas d'une ligne de transport régulier adaptée pour relier le pôle de vie de Saint-Saturnin/Saint-Amant-Tallende/Tallende (et communes environnantes) à la métropole de Clermont-Ferrand avec un temps de transport concurrentiel à la voiture particulière.

Le temps de trajet en voiture entre Saint-Amant-Tallende et le lycée Lafayette est d'environ 15 minutes pour 15 km. L'alternative en transport collectif la plus rapide est de 20 minutes avec la ligne 43 Champeix <> Clermont-Ferrand ; mais avec seulement deux allers-retours par jour (départ 6h45 et 13h43 de Saint-Amant-Tallende). La ligne 33 permet de réaliser ce même trajet en 55 minutes.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

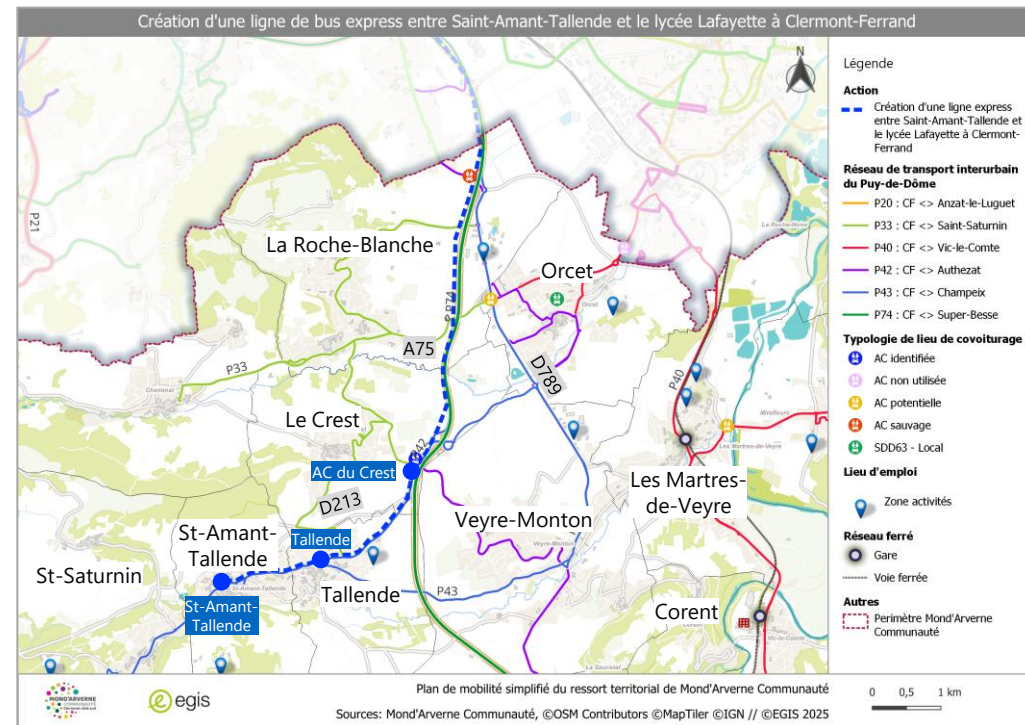
L'action consiste à créer une ligne de transport régulier « express » entre Saint-Amant-Tallende et le lycée La Fayette avec plus de fréquences que l'alternative à la voiture la plus rapide existante actuellement. Il est nécessaire de garantir la correspondance avec la ligne A du tramway au niveau de l'arrêt portant le même nom.

Cette ligne express est stratégique pour améliorer la desserte du pôle de vie de l'ouest du territoire avec les communes de Saint-Saturnin, Saint-Amant-Tallende et Tallende ainsi que les communes aux alentours.

Elle s'inscrit de plus en cohérence avec les réflexions en cours dans le cadre du projet de SERM Clermont-Auvergne (liaison Saint-Saturnin > Lycée Lafayette en discussion). En attendant, les usagers de Saint-Saturnin pourront se rabattre vers Saint-Amant-Tallende pour prendre la ligne vers Clermont-Ferrand.

- Offre proposée.** 14 courses par jour (1 course correspondant à un trajet de terminus à terminus soit aller ou un retour) toute l'année en heure de pointe (5 courses le matin -3 courses dans le sens vers Clermont et 2 dans le sens inverse- ; 4 courses le midi -2 dans chaque sens-, 5 courses le soir -3 dans le sens vers Saint-Amant-Tallende, 2 dans le sens inverse).

A augmenter selon le budget restant.



- Pour conférer le caractère express à la ligne il serait nécessaire de créer un couloir réservé aux heures de pointe sur A75 (co-voiturage et TC), à négocier avec services de l'Etat et APRR.

A augmenter selon le budget restant.

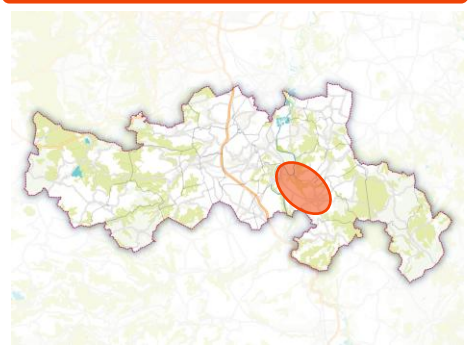
- Travaux à prévoir :** Création de 2 arrêts intermédiaires, un à Tallende (2 points d'arrêt avec un sens avec abribus, un sens sans abribus) et l'autre à l'aire de covoiturage du Crest (des travaux de réaménagement légers du point d'arrêt seront à prévoir) + 1 terminus (au niveau de St-Amand-Tallende)
- Le terminus comprend un point d'arrêt avec abribus, un point d'arrêt sans abribus, un quai pour temps de régulation et des toilettes.

* 1 course correspond à un trajet de terminus à terminus: 1 course = 1 aller ou 1 retour.

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

Action n°6: Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues

LOCALISATION



OBJECTIFS

- Proposer une alternative à la voiture particulière avec un service de transport régulier pendant toute l'année.
- Relier la gare de Longues au bourg de Vic-le-Comte

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC ou SMTc
Partenaires	Commune de Vic-le-Comte
Coût annuel de fonctionnement	50 000 €
Coût annuel total	50 000 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

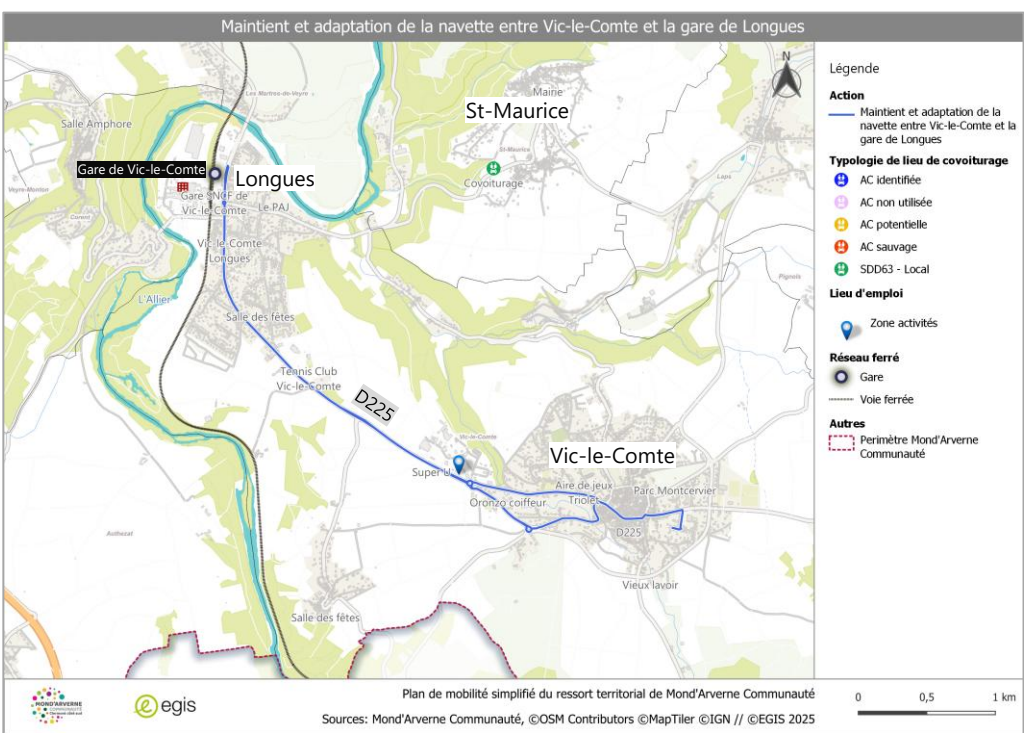
Une navette existe actuellement entre le bourg de Vic-le-Comte et la gare de Longues, via un dispositif de délégation de compétence de la région vers la commune de Vic-le-Comte.

- Desserte de 5 arrêts tous les jours en lien avec les horaires des trains et avec 9 rotations quotidiennes
- Tarifs :
 - Gratuité pour les enfants de moins de 6 ans
 - 1€ aller/retour ou 0,65€ par trajet pour un carnet de 10 tickets ou 10,50€ / mois – 0,35 € par trajet pour un carnet de 10 tickets (abonnement pour apprentis, étudiants, bénéficiaires du RSA ou du billet de solidarité)

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à assurer la continuité du fonctionnement de la navette entre le bourg de Vic-le-Comte et la gare de Longues.

- Offre proposée.** Compléter avec l'information qui sera communiquée par la commune de Vic-le-Comte.
- Coût d'investissement.** A préciser selon s'il existe des aménagements à prévoir
- Coût de fonctionnement.** Coût équivalent à l'actuel de 50 000€/an.



TARIFS DE LA NAVETTE

Rotations journalières

Service de Transport Public

La Navette

Vic le Comte

HORAIRES du 10/12/2023 au 05/07/2024

NOUVEAUX HORAIRES NAVETTE DU 10/12/2023 AU 05/07/2024

Départ VIC-LE-COMTE / Arrivée Gare S.N.C.F					Départ Gare S.N.C.F / Arrivée VIC-LE-COMTE				
Départ	Halle	Pont de	Arrivée		Départ	Arrivée	ZA les	Pont de	Halle
Bd J-B	du Jeu de	Binet	les Meules	Gare S.N.C.F	Gare S.N.C.F	du Jeu de	Binet	Binet	du Jeu de
06h28	06h39	06h41	06h43	06h45	06h41	06h49	06h52	06h54	06h59
07h04	07h05	07h07	07h10	07h12	07h15	07h10	07h13	07h15	07h20
08h42	08h43	08h45	08h47	08h50	08h55	08h49	08h58	09h01	09h05
10h04	10h05	10h07	10h09	10h12	10h17	10h19	10h22	10h24	10h29
12h55	12h56	12h58	13h00	13h03	13h09	13h05	13h08	13h10	13h15
15h02	15h03	15h05	15h07	15h10	15h15	15h12	15h15	15h17	15h22
17h29	17h30	17h32	17h34	17h37	17h42	17h45	17h49	17h51	17h56
18h15	18h16	18h18	18h21	18h23	18h26	18h27	18h30	18h32	18h37
18h39	18h40	18h42	18h45	18h47	19h09	18h50	18h54	18h59	19h02

PETITS RAPPELS :

Remarque : 31 arrêts sont prévus pour la navette.

Accusé de réception en préfecture

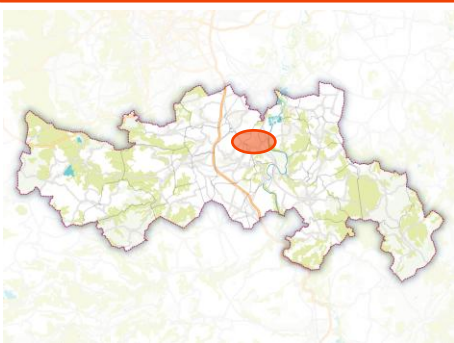
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE

Date de télétransmission : 19/12/2025

Date de réception préfecture : 19/12/2025

Action n°7: création d'une navette entre la Zone d'Activités de Pra de Serre et la gare de Martres-de-Veyre

LOCALISATION



OBJECTIFS

- Proposer une alternative à la voiture particulière avec un service de transport régulier pendant toute l'année.
- Relier la gare de Martres-de-Veyre à la ZA de Pra de Serre

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC ou SMTc
Partenaires	Commune de Martres-de-Veyre et Veyre-Monton
Invest H.T	A préciser
Coût annuel de fonctionnement	50 000 €
Coût annuel total	A préciser
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

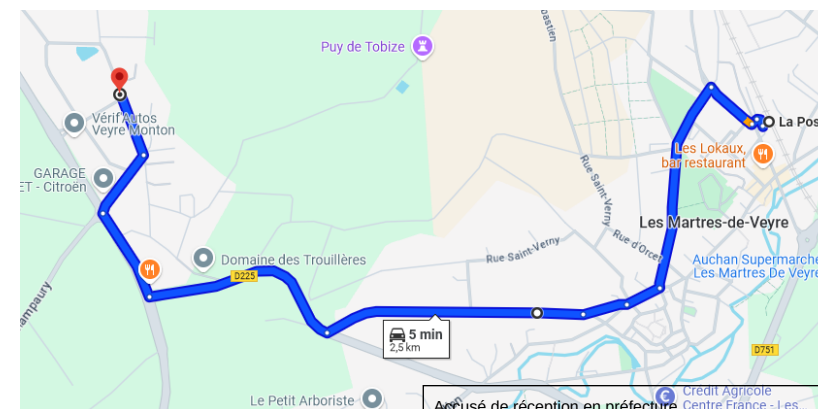
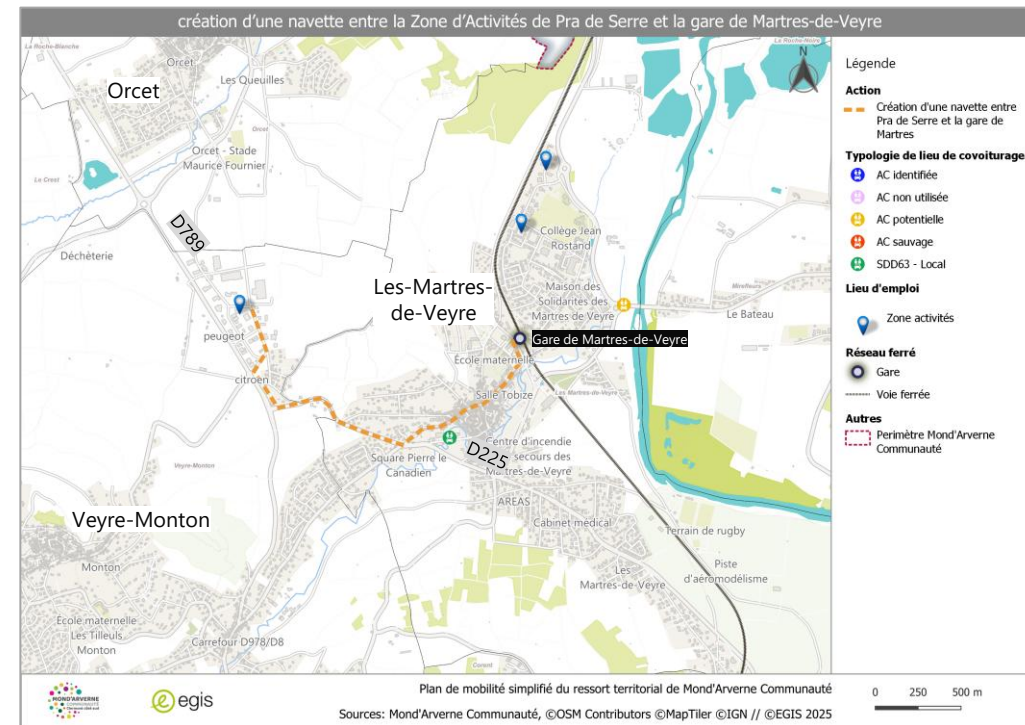
La gare de Martres-de-Veyre se situe à proximité de la ZA Pra de Serre, qui compte 715 emplois et représente la deuxième plus grande ZA après la Noviale (802 emplois). Dans le cadre du projet du SERM clermontois, les collectivités sont attendues dans le développement de services de transport en rabattement vers les gares et permettant de mailler le territoire.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à prévoir une expérimentation pour un service de transport régulier entre la gare de Martres-de-Veyre et la ZA de Pra de Serre. En termes d'offre il serait opportun de proposer une fréquence équivalente à celle proposée entre le bourg de Vic-le-Comte et la gare à Longues.

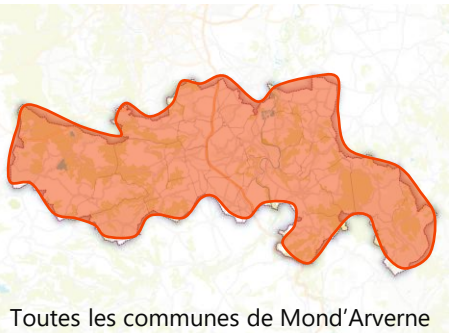
- Offre proposée.** Compléter avec l'information qui sera communiquée par la commune de Vic-le-Comte pour proposer une offre équivalente.
- Coût d'investissement.** A préciser selon s'il existe des aménagements à prévoir
- Coût de fonctionnement.** Coût équivalent à l'actuel de 50 000€/an.

A la suite de l'expérimentation, la pertinence de pérenniser le service sera évaluée.



Action n°8: création d'un service de Transport à la Demande (TAD) pour toutes les communes de Mond'Arverne

LOCALISATION



Toutes les communes de Mond'Arverne

OBJECTIFS

- Améliorer l'accessibilité des communes les plus isolées du territoire qui ne se bénéficient pas d'une desserte par ligne de transport régulière.
- Faciliter les déplacements des citoyens vers les services, équipements, commerces de centre-bourg, pôles d'échanges

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026-2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC ou SMTc
Partenaires	Communes de MAC
Coût annuel de fonctionnement	100 000 €
Coût annuel total	100 000 €
Subventions possibles	Région AURA

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Certaines parties du territoire de Mond'Arverne présentent une demande non adaptée à des lignes régulières (demande faible et/ou variable selon les horaires ou selon les jours par exemple). De plus, des résidents ou visiteurs peuvent ne pas disposer de voiture et/ou ne pas vouloir conduire. Pour ces cas précis, il est opportun de proposer un service de transport à la demande.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à mettre en place un service de Transport à la Demande (TAD) pour toutes les communes de Mond'Arverne.

- Avantages.** En zones peu denses, lorsque la demande est faible, mettre en place un service de transport à la demande plutôt que des lignes régulières permet d'éviter la circulation de véhicules à vide tout en offrant un service adapté aux besoins des usagers.
- Types de TAD.** Il existe deux types de TAD selon l'organisation de l'itinéraire à parcourir par le véhicule:
 - La Ligne virtuelle est une ligne avec des arrêts et un itinéraire prédéfini, avec des horaires prédéfinis ou non.
 - Le TAD zonal est un service fonctionnant au sein d'un territoire donné, sans itinéraire ni horaire prédéfini. Les arrêts peuvent être prédéfinis ou non.
→ Il s'agit du type de TAD préconisé dans le cas présent.
- La cible principale** ces sont les personnes non-motorisées et personnes âgées des communes les plus isolées de Mond'Arverne. Cependant, le service pourra également répondre aux besoins des actifs ou des jeunes qui voudraient se rendre vers un pôle d'échange ou une zone d'activité.
- Options de fonctionnement :**
 - Par secteurs: secteur ouest vers pôle de vie Saint-Saturnin/Saint-Amant-Tallende/Tallende et secteur est vers pôles de vie Martres-de-Veyre et/ou Vic-le-Comte → celle-ci serait l'option à privilégier.
 - Ensemble des communes de Mond'Arverne, sans distinction de secteurs.
- Exemple de fonctionnement qui pourrait convenir à Mond'Arverne (suivant l'exemple de la Communauté de Communes Saint-Pourçain Sioule Limagne (Allier)) :
 - Horaires de fonctionnement: du lundi au vendredi de 7h à 19h et le samedi matin de 8h30 à 13h.
 - Inscription préalable obligatoire, gratuite.
 - Réservation par téléphone au plutôt 10 jours avant le déplacement et au plus tard 2 jours avant.
 - Tarif: entre 2€ et 6€ par trajet. Tarif réduit si plusieurs personnes voyagent ensemble.
 - 2 véhicules: 1 véhicule pour le secteur ouest et un autre pour le secteur est.

Ressources utiles :

- « Fiche n° 2 : Le transport à la demande en zones peu denses », CEREMA.



(1) Service de transport à la demande en Drome Ardèche. Source: La fabrique des mobilités – Corentin Maron.

Exemples de services de Transport à la demande:

- Cherpa rural à la demande, Issoire agglomération (Puy-de-Dôme)
- Service T'LIB, communauté de communes Saint Pourçain Sioule Limagne (Allier)
- Mouv'pass, Saint-Flour communauté (Cantal)
- Teobus, Dracénie Provence Verdon agglomération (Var)



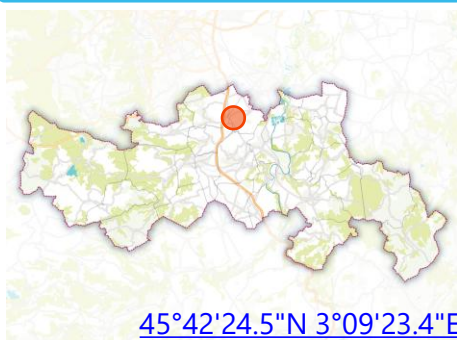
S'appuyer sur l'offre de mobilité existante pour améliorer les liaisons externes à MAC

Action n°9: création d'une aire multimodale à Orcet

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



45°42'24.5"N 3°09'23.4"E

OBJECTIFS

- Favoriser les échanges entre usagers pratiquant le covoiturage.
- Compléter le territoire avec des nouveaux lieux de covoiturage.
- Regrouper et connecter des services de mobilité dans des zones peu maillées en transport collectif régulier.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2025
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC
Partenaires	CD63 ; SMTC ; commune d'Orcet
Invest H.T	240 000 € (12 000 €/an avec amortissement sur 20 ans)
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Plusieurs typologies d'aires de covoiturage ont été repérées :

- **2 aires** pleinement identifiées en lien avec l'A75, au niveau de :
 1. Echangeurs n°5 : AC du Crest
 2. Échangeur n°6 : AC de Veyre-Monton
- **1 aire** identifiée mais non utilisée :
 3. En limite du territoire avec Le Cendre
- **3 aires** potentielles où l'on pressent une demande
 4. Vers Orcet – Chez Portal (RD978/route d'Orcet RD120)
 5. Vers Les Martres-de-Veyre (parking de la voie verte)
 6. Sur Saint-Saturnin (entrée depuis Saint-Sandoux)
- **3 aires** sauvages et donc nécessitant d'être confortées sur
 7. Entre Sallèdes et Manglieu
 8. Aydat (X2)

Le Département du Puy-de-Dôme a recensé jusqu'à **8 lieux de covoiturage** dans le schéma directeur des aires de covoiturage.

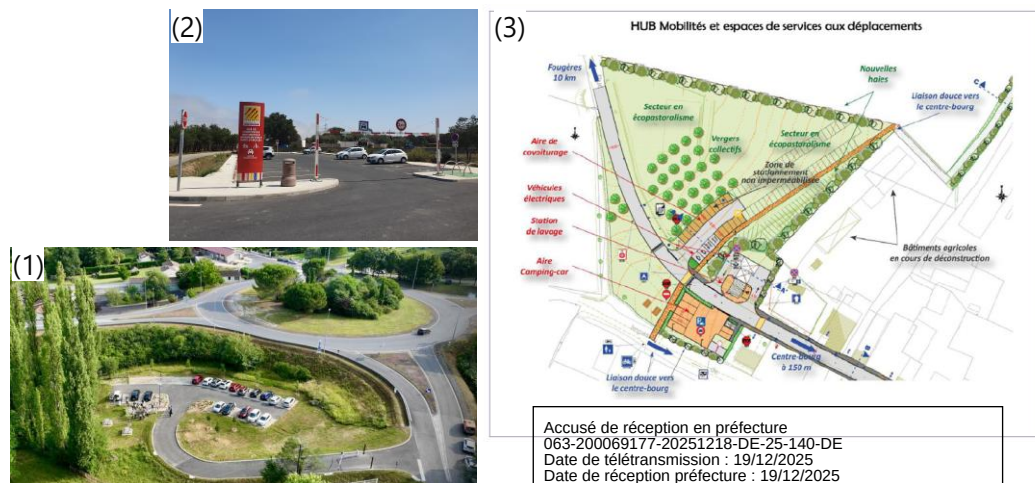
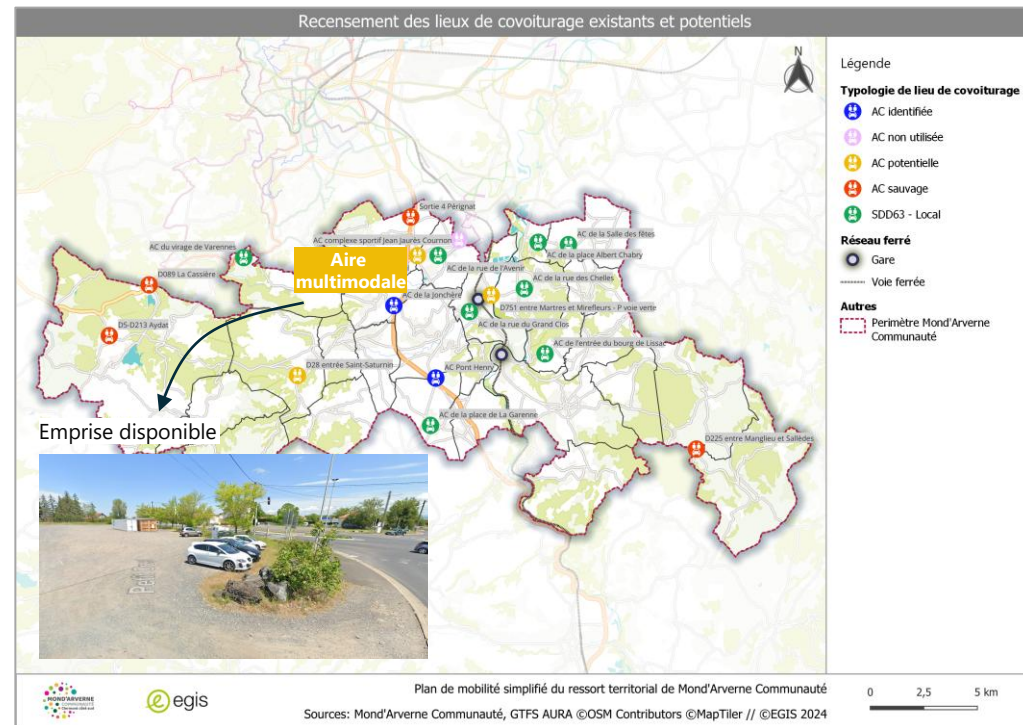
DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à utiliser le terrain disponible au croisement entre la D12 et la D978, à Orcet pour créer une aire multimodale avec environ 30 places et un point d'arrêt pour le prolongement de la ligne 13 (cf. action 2)

- Cette première aire de covoiturage développée par Mond'Arverne communauté servira comme projet « pilote ».
- Un repérage d'autres aires de covoiturage potentielles et la sécurisation seront étudiés au cas par cas en vue de développer d'autres aires de covoiturage.
- Une simple aire de covoiturage n'est pas considérée comme une aire de mobilité, mais peut le devenir en y associant d'autres services de mobilité et l'aménageant afin d'en faire un lieu multimodal. L'abris bus à prévoir dans le cadre de la prolongation de la ligne 13 jusqu'à Pra de Serre devra être intégré.
- Types de services à prévoir : espace d'attente bus-covoiturage abrité et éclairé, zone de pique-nique, fontaine, zones ombragées, entre autres.
- **Mise en œuvre :**
 - Le CD63 prendra en charge la signalisation de position réglementaire C52
 - Le CD63 sera associé en phase d'esquisse pour apprécier la comptabilité des aménagements entrée et sortie avec les trafics routiers sur RD978.

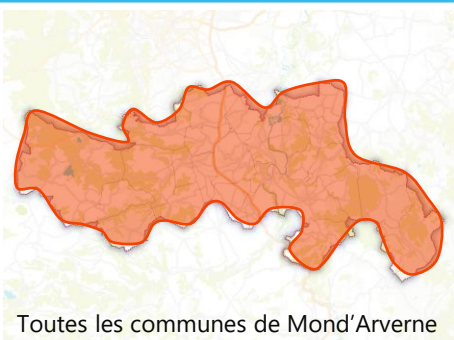
Ressources utiles :

- « Fiche n°1 : Les aires de mobilité en zones peu denses », CEREMA.
 - (1) Aire de covoiturage sur D 939, à Brantôme-en-Périgord, source: Département de la Dordogne.
 - (2) Aire de covoiturage à Argelès-sur-Mer
 - (3) Schéma d'aménagement du hub de mobilité à Luitré-Dompierre. Source: commune de Luitré-Dompierre.



Action n°10: déploiement de 110 points de autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne

LOCALISATION



Toutes les communes de Mond'Arverne

OBJECTIFS

- Sécuriser, faciliter et organiser le covoiturage spontané.
- Institutionnaliser le covoiturage spontané par la collectivité territoriale.
- Rassurer les utilisateurs et encourager l'arrêt des automobilistes.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	09/2026
Livraison de l'action	09/2028
MOA	MAC/SMTC
Partenaires	CD63, communes de MAC
Invest H.T	200 000 € (20 000 €/an avec amortissement sur 10 ans)
Subventions possibles	Fond vert (à confirmer)

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

L'autostop peut s'avérer une manière complémentaire de se déplacer entre les communes de Mond'Arverne qui sont les moins bien desservies actuellement en termes de transport collectif. Mond'Arverne souhaite s'engager dans une démarche de développement de ce type de services afin de proposer une alternative de mobilité dans le territoire.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à déployer du mobilier spécifique permettant d'officialiser des points de auto-stop sur le territoire. Il s'agit également de répertorier cartographiquement ces arrêts ainsi que de communiquer et promouvoir le service.

- **Pourquoi une halte de auto-stop?** La création de haltes via l'installation d'un mobilier urbain permet de sécuriser, faciliter et organiser un trajet en covoiturage spontané. La halte doit se composer à minima d'un panneau et d'une place pour l'arrêt des véhicules. Dans certains cas, il est possible d'afficher la destination aux conducteurs. La halte est placée à un endroit sécurisé et stratégique pour l'arrêt des conducteurs. Cet espace, institutionnalisé par la collectivité territoriale, permet de créer un cadre rassurant pour les utilisateurs, encourageant ainsi la pratique du covoiturage et l'arrêt des conducteurs. Les lieux en agglomération seront privilégiés pour garantir les meilleures conditions d'accès à pied et d'arrêt pour les véhicules. Hors agglomération, il convient de privilégier les hameaux ou petites zones urbanisées croisées avec des aménités routières existantes et sûres (zones de ralentissement, accotement élargi, visibilité suffisante, vitesse réduite).
- **Caractéristiques du service.** Le service devra être libre d'accès, sans inscription ou avec inscription préalable. L'affichage de la destination permet au conducteur d'identifier en amont le trajet que le passager souhaite réaliser. Aucun frais n'est à la charge du passager.
- **Pour qui ?** Le dispositif permet de sécuriser les autostoppeurs déjà existants, évitant ainsi qu'ils se trouvent dangereusement au bord des routes. Le service s'adresse également aux personnes n'ayant pas de moyen de transport.
- **Durabilité.** Selon des 1ers retours d'expériences, ce type de service nécessite une promotion et animation continue pendant plusieurs années afin de l'ancrer dans le paysage et les habitudes des futurs usagers.
- **Matériel et service déployé :**
 - 110 points d'arrêt. Il serait possible de déployer deux types de panneaux, selon l'importance du lieu, un personnalisé et un autre plus léger.
 - Un référencement cartographique sur la Base Nationale des Lieux de Covoiturage (BNLC) et sur Google Maps. Certains prestataires proposent le recensement sur la carte interactive de leur propre site internet <https://haltostop.fr/carte-o-stop/>
- **Communication et promotion du service :**
 - Des affiches et des flyers pour communiquer physiquement sur le service et la création d'éléments graphiques liés au service.
 - Des publications et stories pour les réseaux sociaux.
 - Mise en place d'événements, de jeux concours, de formations et d'autres types d'activités afin d'animer le service
 - Distribution de goodies pour créer et identifier la communauté d'utilisateurs.
- **Etapes à suivre :**
 - Etude des besoins du territoire afin de définir les futurs emplacements des panneaux et leur nombre avec les gestionnaires de voirie.
 - Choix des destinations à afficher sur chaque panneau en fonction de leur emplacement, le cas échéant.
 - En parallèle, définition des éléments en fonction des besoins et des souhaits de la collectivité.
 - Fabrication du mobilier.
 - Installation des panneaux en collaboration avec les agents technique territoriaux, qui préparent le sol avec des plots béton. Le fournisseur installe ensuite le mobilier.

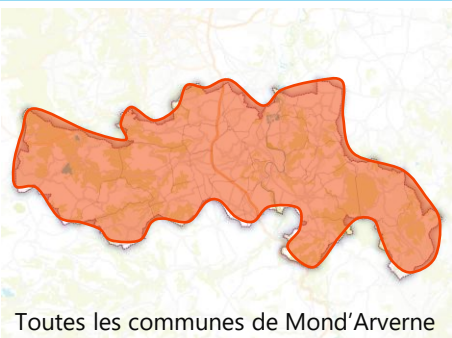


Ressources utiles :

- Site web d'un prestataire potentiel identifié <https://haltostop.fr/>
- Site web de Mobicoop sur le service rézo pouce https://www.rezopouce.fr/page/L_autostop_avec_Rezo_Pouce

Action n°11: mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63

LOCALISATION



Toutes les communes de Mond'Arverne

OBJECTIFS

- Proposer un service de Transport d'Utilité Sociale basé sur la solidarité et l'entre-aide entre habitants.
- Faciliter les déplacements des personnes empêchées de se déplacer afin de les aider à trouver une solution pour des déplacements ponctuels.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2025
Livraison de l'action	2026
MOA	MAC jusqu'au 31/12/2027 et possible SMTC 01/01/2028
Partenaires	Plateforme de mobilité 63
Coût adhésion à la PM	300 €
Coût annuel de fonctionnement	3 000 €
Coût annuel total	3 000 €
Subventions possibles	Non identifié directement. A prévoir à travers la plateforme de mobilité 63

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Au sein de Mond'Arverne il n'existe pas un service de transport adapté aux personnes nécessitant d'être accompagnées pour réaliser un déplacement. De plus, le problème s'accroît dans les communes les plus isolées du territoire qui ne sont pas desservies par aucun service de transport régulier. Dans ces situations, les personnes peuvent faire appel à un taxi mais celle-ci est une solution qui peut être très onéreuse si le besoin devait perdurer dans le temps.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à mettre en place d'un service de covoiturage solidaire, porté par la Plateforme de Mobilité du Puy-de-Dôme.

- Présentation du dispositif « Tous mobiles, le réseau solidaire ».** A l'heure actuelle, le réseau solidaire est un projet expérimental porté par la Plateforme de mobilité du Puy-de-Dôme sur le territoire de la communauté de communes Chavanon Combrailles et Volcans. Ce projet a pour objectif de créer un service de Transport d'Utilité Sociale basé sur la solidarité et l'entre-aide des habitants.
- Pour qui ?** Le réseau solidaire est destiné à toutes les personnes qui:
 - Son empêchées de mobilité;
 - Habitent l'une des communes de l'EPCI dans lequel le service est proposé;
 - Ont plus de 18 ans;
 - Ne relèvent pas d'un état de santé nécessitant une surveillance particulière.
- Périmètre du service.** Le lieu de départ et/ou d'arrivée des déplacements devra obligatoirement être localisé sur une des communes de l'EPCI dans lequel le service est proposé. La distance maximale du trajet devra être fixée au démarrage du projet. Pour le cas de la CC Chavanon Combrailles et Volcans le trajet ne doit pas dépasser les 70 km aller.
- Les types de trajets ciblés.** Les trajets dits « garantis » ce qui signifie que leur prise en charge est garantie par le réseau solidaire sont: se rendre à un rdv lié à la santé et à la sphère médicale, se rendre à un rdv d'insertion professionnelle, se rendre à un rdv administratif, se rendre sur un lieu de stage, de formation ou d'emploi.
- Prix pour l'utilisateur.** A chaque trajet, le bénéficiaire participe à l'indemnisation financière du conducteur en fonction du nombre de km parcourus suivant une grille tarifaire à définir lors du démarrage du projet. L'indemnisation qui est proposée dans la CC Chavanon Combrailles et Volcans varie entre 2€ (0-15km), à 10€ (76-90 km) ou 17€ (121-140 km). Certaines villes peuvent être soumises à une participation solidaire fixe et cela peu importe le lieu de départ du trajet, comme c'est le cas de Clermont-Ferrand, Riom, Ussel et Aubusson. Le premier trajet est gratuit pour tous afin de tester le service.
- Dédommagement des conducteurs.** Pour chaque trajet réalisé dans le cadre du service « Tous mobiles », les conducteurs sont indemnisés. L'indemnité fixée dans la CC Chavanon Combrailles et Volcans est de 0,09€/km parcouru pour les covoitureurs bénévoles (ceux qui réalisent déjà le trajet) et de 0,20€/km parcouru pour les conducteurs bénévoles.
- Horaires du service.** Le service est ouvert de lundi au vendredi entre 9h et 16h et il est fermé les week-ends et les jours fériés.

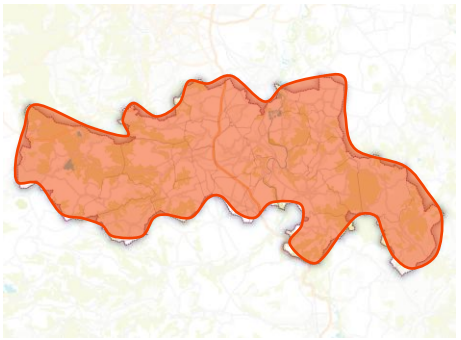
Ressources utiles :

- Site de la Plateforme de mobilité 63 <https://pfmobilité.fr/tous-mobiles-le-reseau-solidaire/>



Action n°12: accompagnement des habitants et personnes travaillant dans Mond'Arverne à l'utilisation du covoiturage à travers l'association Covoiturage Auvergne

LOCALISATION



OBJECTIFS

- Compléter l'offre de mobilité dans le territoire.
- Cibler les usagers qui se déplacent au quotidien.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2025
Livraison de l'action	2025
MOA	MAC jusqu'au 31/12/2027 et possible SMTC 01/01/2028
Partenaires	Communes de MAC
Coût annuel de fonctionnement	8 000 €
Coût annuel total	8 000 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Au sein du territoire de Mond'Arverne il existe des aires de covoiturage qui sont utilisées quotidiennement, comme celle du Crest ou de Veyre-Monton. En revanche, il n'existe pas des actions précises pour favoriser la mise en relation des usagers de covoiturage au-delà des plateformes privées. Les principales motivations à pratiquer le covoiturage sont nombreuses et partagées entre la convivialité, la solidarité, les économies financières, la réduction de la pollution automobile, le gain de temps ou le côté pratique de ce mode de déplacement. Pour autant les obstacles rencontrés lors de la pratique du covoiturage sont également multiples. Il est nécessaire d'identifier et de mettre en place les conditions nécessaires au développement du covoiturage.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

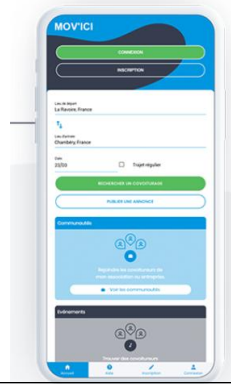
L'action consiste à développer le covoiturage avec la création des communautés d'usagers, la promotion du service et la communication auprès des habitants de Mond'Arverne et des personnes qui travaillent dans le territoire, en s'appuyant sur les services proposés par l'association Covoiturage Auvergne.

- Mise en œuvre.**
 - Une première phase d'expérimentation sur la période 2025-2027 (avec compétence MAC) avant un possible transfert au SMTC (compétence possible à partir du 01/01/2028).
 - Lors de la première phase, l'expérimentation aurait lieu avec l'association Covoiturage Auvergne et en lien avec la plateforme de covoiturage régional MOV'ICI. D'autres plateformes de covoiturage courte et moyenne distance seront à considérer.
- Incitations financières.** A date, il existe un dispositif d'incitation financière mis en place par le SMTC-AC. Il est nécessaire que les entreprises soient motrices et adhérent à cette incitation afin d'inciter à la pratique du covoiturage.
- Dans la région Auvergne-Rhône-Alpes, il existe la plateforme de covoiturage publique MOV'ICI. La principale différence avec les autres plateformes privées est qu'il n'existe pas de commission. Exemple: 10€ affichées, 10€ perçus. **Les principales caractéristiques de la plateforme MOV'ICI** sont:
 - Gratuité. Il n'existe pas de frais d'inscription ni de mise en relation.
 - Local. Il s'agit d'un service de transport de proximité.
 - Service public de mobilité, avec un intérêt environnemental et sociale.
 - Service simple et sûr, avec une plateforme permettant un suivi en temps réel, paiement en ligne et certification.
- Type de mesures qui pourraient être mise en place :**
 - Sensibilisation/communication tout public avec des stands lors des marchés, challenge mobilité. Le stand peut être en commun avec celui de l'EPCI qui voudrait présenter l'offre de mobilité dans le territoire.
 - Formation des agents de la collectivité et autre personnel (secrétaire de mairie, personnels de France Service) pour accompagner le public à s'inscrire sur les différentes plateformes de covoiturage.
 - Création des communautés d'usagers applicables aux pôles de vie, grandes entreprises, zones d'activités avec plusieurs entreprises.
- Dans le cadre de la plateforme MOV'ICI, il existe la possibilité de créer **de communautés d'usagers**. Les communautés permettent d'effectuer des trajets de covoiturage avec des personnes partageant les mêmes centres d'intérêts: entreprises, zones d'activités, campus, universités, collectivités ... Exemples de communautés: Agents de l'état de l'agglomération Clermontoise, Agents de Riom-RLV, Adapei 63, Banque de France Chamalières, Centre Affaires Zénith. L'utilisateur MOV'ICI a la possibilité d'adhérer à une communauté (dans la limite de 3) et de consulter les annonces enregistrées par les adhérents de cette communauté.
- Accompagnement applicable à Mond'Arverne.** Il serait opportun de prévoir une année pilote et de monter en puissance en fonction du bilan établi. Concernant les communautés d'usagers, une proposition serait d'en créer 5 dans un premier temps: 3 pôles de vie (Saint-Saturnin/Saint-Amant-Tallende/Tallende, Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte), 1 ZA La Noviale et 1 ZA Pra de Serre.

Ressources utiles :

- Site web de la plateforme de covoiturage de la Région Auvergne-Rhône-Alpes <https://covoiturageauvergne.movici.auvergnerhonealpes.fr/>
- Site web de l'association covoiturage Auvergne <http://www.leblogdecovoiturageauvergne.net/>

Covoiturage Auvergne est une association mandatée par la région Auvergne-Rhône-Alpes qui promeut l'utilisation de la plateforme de covoiturage régionale MOV'ICI à travers des activités d'information, promotion et sensibilisation. Il s'agit d'un opérateur qui est en mesure de réaliser des formations tour public et de mettre en place dans le territoire différentes activités selon les usagers à cibler, après définition avec la collectivité territoriale.

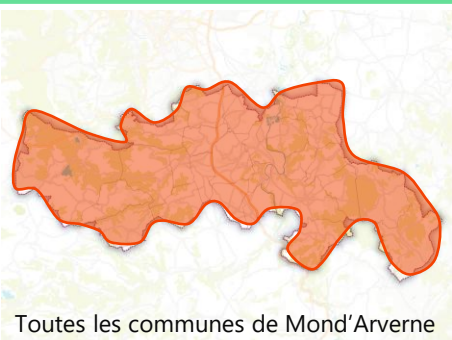


L'application qui me transporte partout en Auvergne-Rhône-Alpes.



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

LOCALISATION



Toutes les communes de Mond'Arverne

OBJECTIFS

- Se doter d'un outil de planification stratégique visant à assurer la cohérence et la continuité des itinéraires cyclables.
- Être en capacité de défendre les besoins spécifiques de Mond'Arverne auprès du département du Puy-de-Dôme
- Hiérarchiser les liaisons cyclables à développer et prioriser les aménagements à prévoir.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2026
Livraison de l'action	2027
MOA	MAC
Partenaires	SMTC, communes, CD63 ; Vélo Cité 63, C vélo, professionnels du vélo
Invest H.T	25 000 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Sont identifiés 3 types d'itinéraires/circuits cyclables :

- La **Voie verte – Via Allier**, suivant l'Allier et empruntant majoritairement des aménagements dédiés de type Voie verte.
- La **V70, également appelé « Via Allier »**, la véloroute de l'Auvergne. Itinéraire cyclable inscrit dans le schéma national vélo, de 455km, entre Nevers et Langogne. L'itinéraire traverse Mond'Arverne suivant des routes à faible trafic (classe D du réseau départemental) D49, D4 et D752.

L'itinéraire V70 a une destination tournée vers le cyclotourisme alors que la « voie verte » participe à la desserte fine des communes en rabattement avec les gares. Des liaisons Est-Ouest devront être réfléchies pour permettre une continuité des itinéraires.

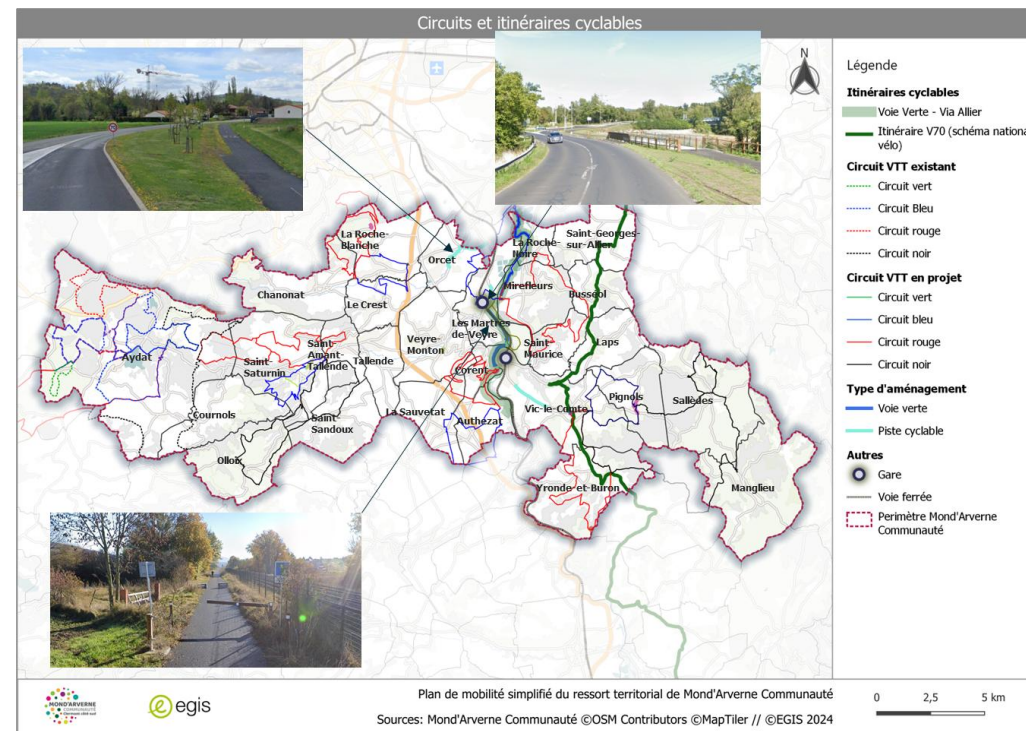
- Des **circuits VTT** (10 existants et 18 en projet) avec 3 principaux objectifs:
 - déplacements du quotidien,
 - boucles depuis la voie verte de l'Allier,
 - pouvoir faire le lien avec la GTMC (Grande Traversée du Massif Central).

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 ainsi que les territoires voisins. 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.

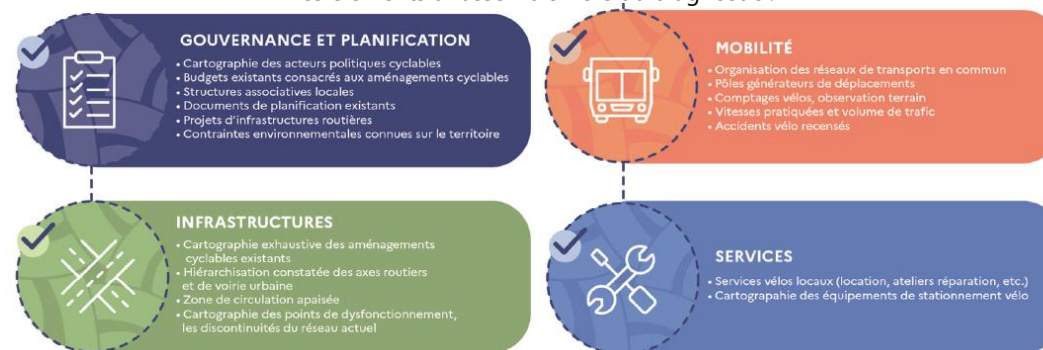
DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à engager une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable.

- Quelle définition ?** Le schéma directeur des aménagements cyclables (SDAC) est un outil stratégique pour planifier la mise en place d'un réseau cyclable cohérent couvrant la totalité d'un territoire donné. C'est une composante incontournable d'une politique cyclable 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.
- Quelle échelle ?** Toute collectivité ou groupement de collectivités peut porter un schéma directeur des aménagements cyclables, en priorité celles/ceux ayant en charge la gestion du réseau routier (routes ou voiries urbaines). Un SDAC peut aussi être porté par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) non gestionnaire du réseau routier. Dans ce cas, les instances de gouvernance et de concertation seront particulièrement importantes pour la concrétisation du projet. Tout au long de l'étude, Mond'Arverne communauté devra assurer que le projet de schéma reçoit l'adhésion des parties prenantes, qui seront appelées à le mettre en œuvre. Le CD63 est à disposition de MAC pour étudier des besoins émergents sur les RD (itinéraires hors zone aggro, franchissement de points durs).
- Les remarques de Vélo Cité63 formulées lors de la consultation seront intégrées dans le CCTP de l'étude du SDAC dans lequel la pertinence de celles-ci seront évaluées
- Les **5 étapes pour réussir le SDAC** sont :
 - Construire une gouvernance d'acteurs motivés
 - Réaliser un diagnostic partagé, sur les principaux sujets: gouvernance et planification, infrastructures, mobilité et services.
 - Fixer les grandes orientations,
 - Chiffrer, valider et mettre en œuvre un scénario
 - Evaluer en continu la démarche et communiquer



Les éléments à rassembler lors du diagnostic :



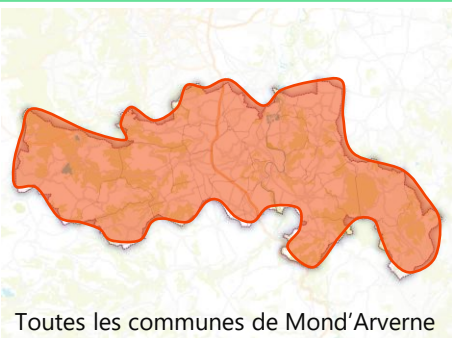
- Les attentes et les besoins des usagers exprimés lors du dernier Baromètre des villes cyclables de la FUB seront pris en compte (villes d'Aydat, La Roche Blanche, Orcet, Les Marais de Veyre et Vic-le-Comte).

Ressources utiles :

- « Le schéma directeur des aménagements cyclables » des références CIREMA

Action n°14: mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne

LOCALISATION



Toutes les communes de Mond'Arverne

OBJECTIFS

- Encourager la pratique du vélo.
- Faire tester ce mode déplacement à des personnes qui n'ont pas l'habitude de se déplacer en vélo.
- Inciter les usagers à conserver cette pratique (par l'achat d'un vélo personnel) suite à leur location.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2027
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC ou SMTC
Partenaires	Vélocité 63 ; Service C.vélo ; commune de Saint-Amant-Tallende, Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte.
Invest H.T	64 000 € (13 000 €/an avec amortissement sur 5 ans)
Coût annuel de fonctionnement	17 300 €
Coût annuel total	30 100 €
Subventions possibles	Non identifié

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Des aménagements cyclables comme la Voie Verte – Via Aller favorisent la pratique du vélo. Cependant, le volume de déplacements en vélo réalisés par les habitants de MAC reste très limité de 1%. Au regard du périmètre de l'enquête mobilité réalisée en 2023, c'est à MAC que l'on trouve la part modale de la voiture la plus haute (74%). En parallèle, 1 déplacement sur 2 a lieu à l'intérieur de MAC et 65% des déplacements font moins de 10 km, une distance accessible en vélo.

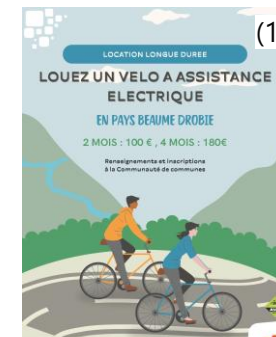
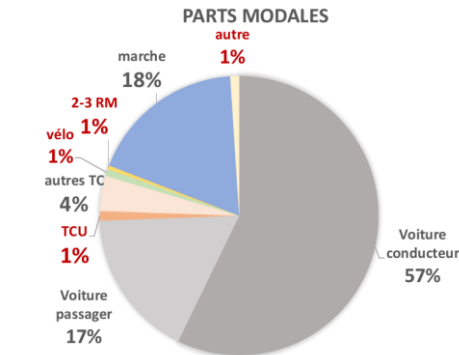
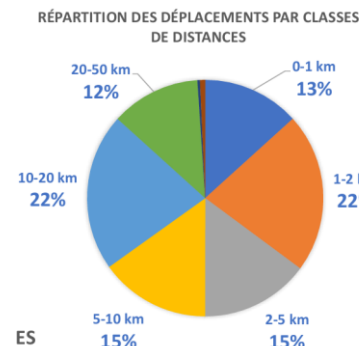
DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à déployer un service de Vélo en location longue durée (VLD) afin de permettre aux habitants de Mond'Arverne de tester l'usage du vélo et d'utiliser un vélo sans en assumer la propriété.

- Pour qui ?** Pour les personnes non motorisées, afin d'accéder à une solution de mobilité et de pouvoir se déplacer de façon autonome. Pour les personnes motorisées, afin d'utiliser le vélo plutôt que la voiture sur les courts trajets, et d'envisager notamment pour les ménages bimotorisés de se séparer de leur « 2^{ème} véhicule ».
- Principe de fonctionnement.** Contre le paiement d'un abonnement, un adhérent obtient l'usage exclusif d'un vélo et parfois de certains équipements et accessoires (antivol, pompe, gilet jaune...) pour une durée généralement comprise entre 1 et 12 mois.
- Tarification.** Entre 30 et 50€ pour une location d'un mois et entre 35€ et 100€ pour une location de 3 mois.
- Les **points de retrait et dépôt** des vélos sont gérés par la collectivité ou l'un de ses partenaires (association, vélociste, commerçant). Il est envisagé d'en prévoir 3 points à Saint-Amant-Tallende, Martres-de-Veyre et Vic-le-Comte.
- Le **nombre de vélo à déployer** pourra être progressif, jusqu'à atteindre un total de 40 vélos, ce qui représente un ratio de 10 vélos pour 10 000 habitants (ratio qui peut convenir pour un démarrage d'un service d'une collectivité de 1^{ère} ou 2^{ème} couronne d'une agglomération).
- Coûts du service.** Les principaux coûts d'un service VLD sont:
 - (1) Coût d'achat des vélos, en fonction du nombre, du type et de la qualité des matériels achetés. Entre 200 et 350€ pour un vélo classique et 1200 et 2500€ pour un vélo à assistance électrique. Un coût de 1600€/VAE est convenu dans le cadre du PDMS.
 - (2) Les moyens humains nécessaires à la définition du service, puis à son exploitation.
- Reste à charge.** L'ADEME indique que le reste à charge pour les collectivités (tout territoire confondu), pour la gestion de ces services (exploitation, entretien...), est en moyenne de 225 € par vélo et par an (recettes d'exploitation déduites). Ce montant est souvent plus élevé pour les territoires peu denses. Cependant, en couplant les recettes d'exploitation du service et la revente des vélos après 2 ou 3 ans d'usage, la collectivité parvient globalement à équilibrer les coûts d'exploitation du service de VLD.

Ressources utiles :

- « Fiche n° 7 : Les services de vélo en location longue durée en zones peu denses », CEREMA.
- « Diagnostic d'évaluation des services vélos. Rapport d'étude ». Mise à jour 2021, CEREMA.
- « Le coût des politiques vélos », Club des villes et territoires cyclables.





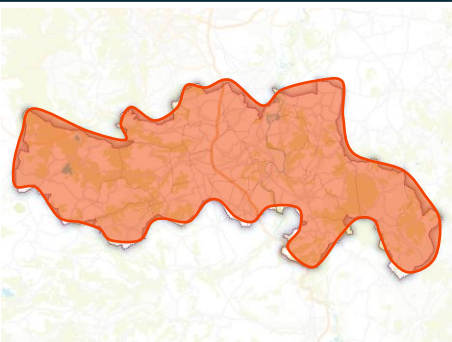
Accompagner les
changements de
comportements vers une
mobilité plus durable

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

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



OBJECTIFS

- Promouvoir l'utilisation d'un type de véhicule plus léger, plus économique et moins énergivore que la voiture traditionnelle (thermique, électrique ou autre type de motorisation)
- Permettre aux habitants, agents des collectivités ou salariés d'entreprise d'essayer un mode de déplacement innovant.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	Sous condition de calendrier d'appel à projets
Livraison de l'action	Sous condition de calendrier d'appel à projets
MOA	MAC
Partenaires	ADEME, CD63
Coût annuel de fonctionnement	A confirmer
Coût annuel total	A confirmer
Subventions possibles	A confirmer

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

Le territoire de Mond'Arverne a la volonté d'accueillir des expérimentations en termes de mobilité afin d'essayer et promouvoir de nouveaux types de véhicules pour les déplacements des habitants et/ou usagers du territoire.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action consiste à accueillir une expérimentation au sein de Mond'Arverne permettant de tester l'acceptabilité et la viabilité des Véhicule Légers Intermédiaires (VELI).

- Qu'est-ce qu'un VELI ?** Un VELI est un véhicule motorisé (électrique) de 2 à 4 roues et leurs remorques éventuelles, servant aux déplacements quotidiens de courte distance des ménages et des entreprises, pouvant emporter 1 à 4 personnes avec « bagages » ou une charge utile sur une distance de 50 à 200 km sans charge, à une vitesse maximum de 25 à 90 km/h.
- Classification.** Bien qu'il n'existe pas encore une catégorisation officielle, il existe un consensus entre la communauté d'acteurs des VELI pour distinguer les véhicules selon 3 types :
 - A) Les VELI actifs, comme les vélos augmentés ou les quadricycles à pédales.
 - B) Les VELI passifs, comme les scooters augmentés ou les assimilés voitures.
 - C) Les VELI « hors catégories », des véhicules assimilés « voiture », pouvant dépasser les 100km/h mais avec des pédales pour passagers ou bien des vélos accueillant jusqu'à 9 personnes.
- Réglementation.** D'un point de vue réglementaire ces véhicules seront catégorisés comme « cycle à pédalage assisté » ou comme véhicule à moteur à 2, 3 ou 4 roues (quadricycles) selon l'article R311-1 du code de la route (catégories L). Ils ne nécessitent pas systématiquement le permis de conduire « B » pour les utiliser conformément à leur catégorisation.
- Etapes à suivre :**
 - S'informer sur les évolutions et le déploiement de ce type de solutions (cf. ressources utiles)
 - Rejoindre l'X-défis de l'ADEME en tant que territoire d'expérimentation.
 - <https://airtable.com/apprjFOnbLySO8spa/shraH0xKsFZnkZOKw>
 - Rejoindre le Groupe de Travail (GT) territoire et expérimentation.
 - https://wikixd.fabmob.io/wiki/GT_Territoires_et_Exp%C3%A9rimentations_XD
 - Suivre l'expérimentation.
 - Réaliser le bilan de l'expérimentation, comprendre les résultats et engager des actions.

Les VELI actifs

(1)



Les VELI passifs



Ressources utiles :

- Site de l'association des Acteurs des Véhicules Légers Intermédiaires <https://www.aveli.org/>
- Site de l'eXtrême défi de l'ADEME <https://xd.ademe.fr/>



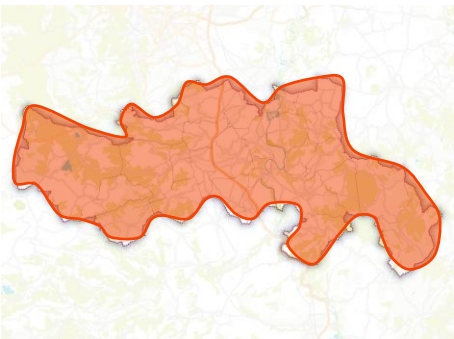
Accompagner les
changements de
comportements vers une
mobilité plus durable

Action n°16: Accompagnement des employeurs dans leur démarche PDME et réalisation d'un PDME par MAC en sa qualité d'employeur

Plan de mobilité simplifié
du ressort territorial de
Mond'Arverne



LOCALISATION



OBJECTIFS

- Sensibiliser les employeurs sur les bénéfices de l'élaboration d'un PDME ainsi que les facteurs clés de réussite.
- Être force de proposition pour les employeurs qui souhaitent s'engager dans la réalisation d'un PDME.
- Mobiliser les collaborateurs de MAC autour de la démarche du PDME.

PROGRAMMATION ET COUT GLOBAL

Démarrage de l'action	2027 (réalisation d'un PDME par MAC)
Livraison de l'action	01/01/2028
MOA	MAC ; SMTC
Partenaires	ADEME
Coût annuel de fonctionnement	A confirmer
Coût annuel total	A confirmer
Subventions possibles	A confirmer

CONSTAT / RAPPEL DU DIAGNOSTIC

L'accompagnement des employeurs dans leur démarche PDME n'est à date pas engagé. De son côté, le SMTC-AC dispose d'un service de conseil en mobilité pour accompagner les employeurs de son territoire, ce qui pourra être applicable à ceux de MAC.

DESCRIPTIF DE L'ACTION

L'action est composée de deux lignes d'intervention:

- D'une part, il s'agit de proposer un accompagnement des employeurs dans leur démarche de PDME.
- D'autre part, MAC, en sa qualité d'employeur, souhaite se doter d'un PDME.

Les **facteurs clés de réussite d'un PDME** sont:

- Définir et valider en amont ses objectifs et son périmètre
- Définir la gouvernance
- Programmer des actions de communication.

Deux types d'acteurs doivent être engagés dans la démarche d'élaboration d'un PDME:

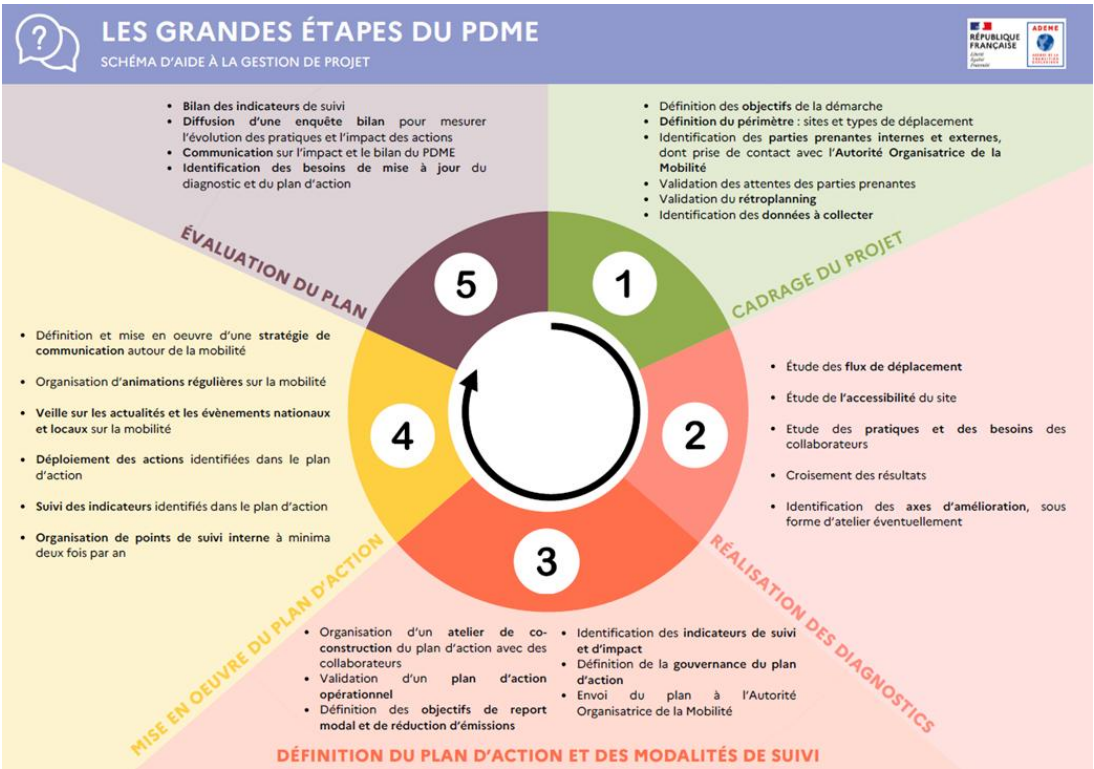
- Acteurs internes: Service de ressources humaines, services généraux/techniques, service communication, service RSE ou développement durable, service informatique, délégués syndicaux, autres.
- Acteurs externes: Autorité Organisatrice de la Mobilité, service de mobilité du territoire, délégataire de transports en commune, associations œuvrant pour la mobilité, autres.

- **La gouvernance du projet**

Le référent mobilité est garant de :

- Organisation, pilotage du projet d'élaboration du PDME de son site,
- Réalisation des différents diagnostics sur son site,
- Conception du plan d'action du site,
- Suivi des porteurs des actions dans la mise en oeuvre des actions.

Il est également l'interlocuteurs privilégié de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité et des collaborateurs et collaboratrices.



Ressources utiles :

- Site de l'ADEME au service des structures voulant mettre en place un PDME. [Mettre en place un plan de mobilité employeur - Plan national covoiturage du quotidien](#)
- Guide de démarrage pour le porteur de projet du PDME. https://employeursprocovoiturage.ademe.fr/wp-content/uploads/2025/01/2-1_guide-de-demarrage-pdme.docx

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025

5

Le plan d'actions

5.1. Les 16 actions constitutives du PDMS	105
5.2. Fiches actions	107
5.3. Estimation financière par scénario	124
5.4. Temporalité de mise en œuvre	128

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

N° Fiche	Domaine	MOA	Intitulé	Investissement annualisé H.T	Coût d'exploitation annuel H.T	Coût total annuel H.T
1	Transports collectifs	SMTC-AC	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	SMTC-AC	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	SMTC-AC	Renforcement de la ligne touristique régionale Clermont-Aydat avec une desserte toute l'année	5 k€	528 k€	533 k€
4	Transports collectifs	SMTC-AC	Etude d'opportunité et faisabilité de desserte du plateau de Gergovie			20 k€*
5	Transports collectifs	SMTC-AC	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	SMTC-AC	Maintien et adaptation de la navette entre Vic-le-Comte et la gare de Longues		50 k€	50 k€
7	Transports collectifs	SMTC-AC	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	SMTC-AC	Création d'un service de Transport à la Demande pour toutes les communes de Mond'Arverne		100 k€	100 k€
10	Covoiturage	SMTC-AC / MAC	Déploiement de 110 points d'autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne	20 k€		20 k€
11	Covoiturage	SMTC-AC / MAC	Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63		3 k€	3 k€
12	Covoiturage	SMTC-AC / 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	SMTC-AC	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€
16	Evolution usages	SMTC-AC / MAC	Accompagnement des employeurs dans leur démarche PDME et réalisation d'un PDME par MAC en sa qualité d'employeur			Ingénierie SMTC-AC

* Un seul déboursement l'année de l'étude.

TOTAL HT
60 k€
1 596 k€
1 676 k€

TOTAL TTC
72 k€ (TVA 20%)
1 756 k€ (TVA 10%)
1 828 k€

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception en préfecture : 19/12/2025

5.2. Scénario 1 – Actions engagées en propre par MAC



N° Fiche	Domaine	MOA	Intitulé	Investissement annualisé H.T	Coût d'exploitation annuel H.T	Coût total annuel H.T
9	Covoiturage	MAC	Création d'une aire multimodale à Orcet	12 k€		12 k€
13	Modes actifs	MAC	Engagement d'une étude pour l'élaboration d'un schéma directeur cyclable			25 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				12 k€		39 k€
TOTAL TTC				14,4 k€ (TVA 20%)		41,4 k€

Actions sous maîtrise d'ouvrage MAC jusqu'au 31/12/2027

N° Fiche	Domaine	MOA	Intitulé	Investissement annualisé H.T	Coût d'exploitation annuel H.T	Coût total annuel H.T
10	Covoiturage	SMTC-AC / MAC	Déploiement de 110 points d'autostop organisé dans toutes les communes de Mond'Arverne	20 k€		20 k€
11	Covoiturage	SMTC-AC / MAC	Mise en place d'un service de covoiturage solidaire à travers la Plateforme de mobilité 63		3 k€	3 k€
12	Covoiturage	SMTC-AC / 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€
TOTAL HT				20 k€	11 k€	31 k€
TOTAL TTC				24 k€ (TVA 20%)	12,1 k€ (TVA 10%)	36,1 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

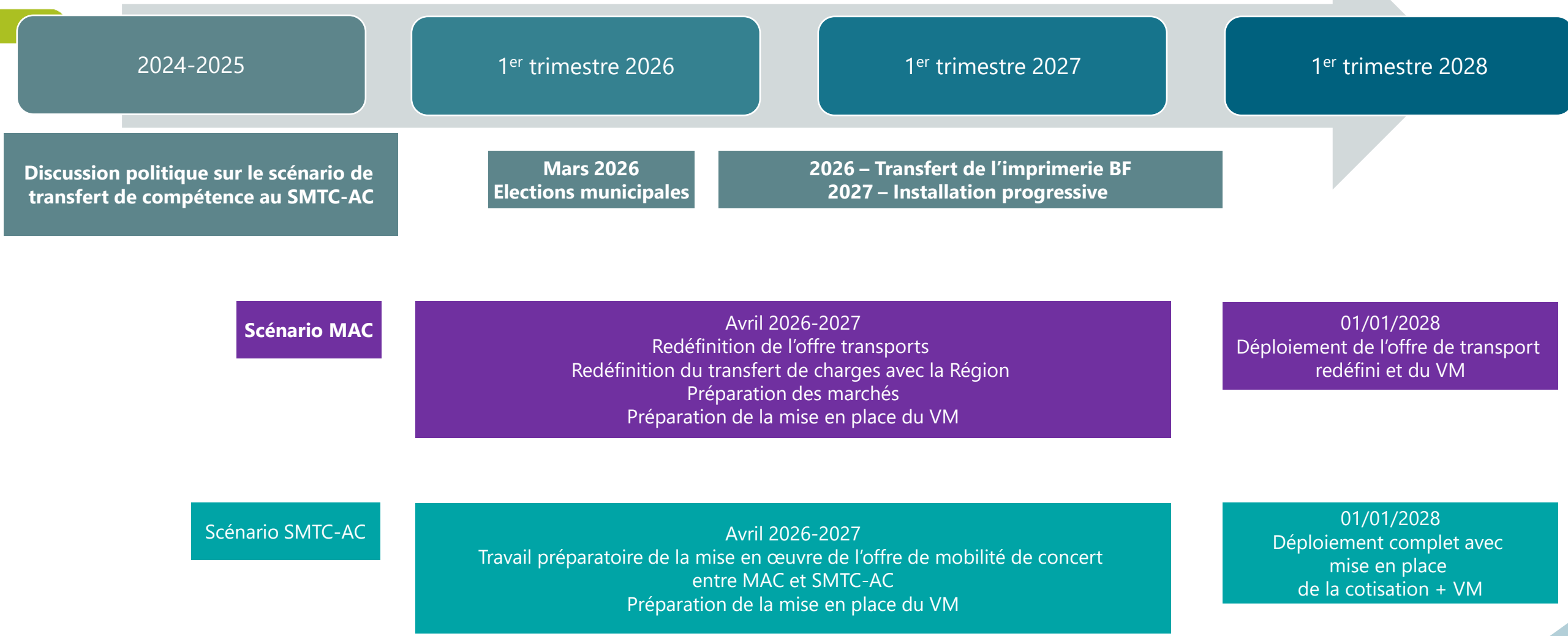
** Actions à intégrer potentiellement dans le scénario 1

5

Le plan d'actions

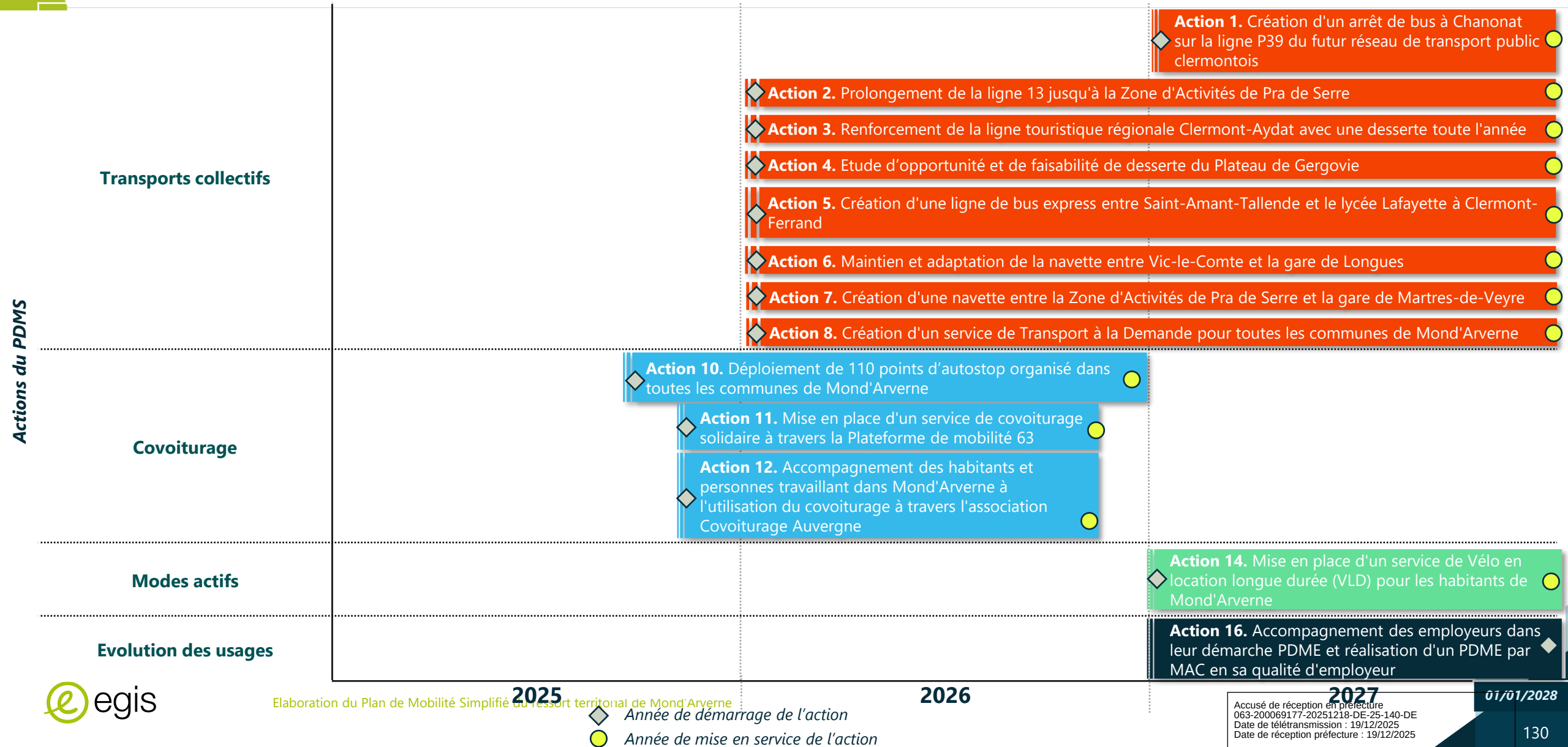
5.1. Les 16 actions constitutives du PDMS	105
5.2. Fiches actions	107
5.3. Estimation financière par scénario	124
5.4. Temporalité de mise en œuvre	128

5.4. Temporalité de mise en œuvre

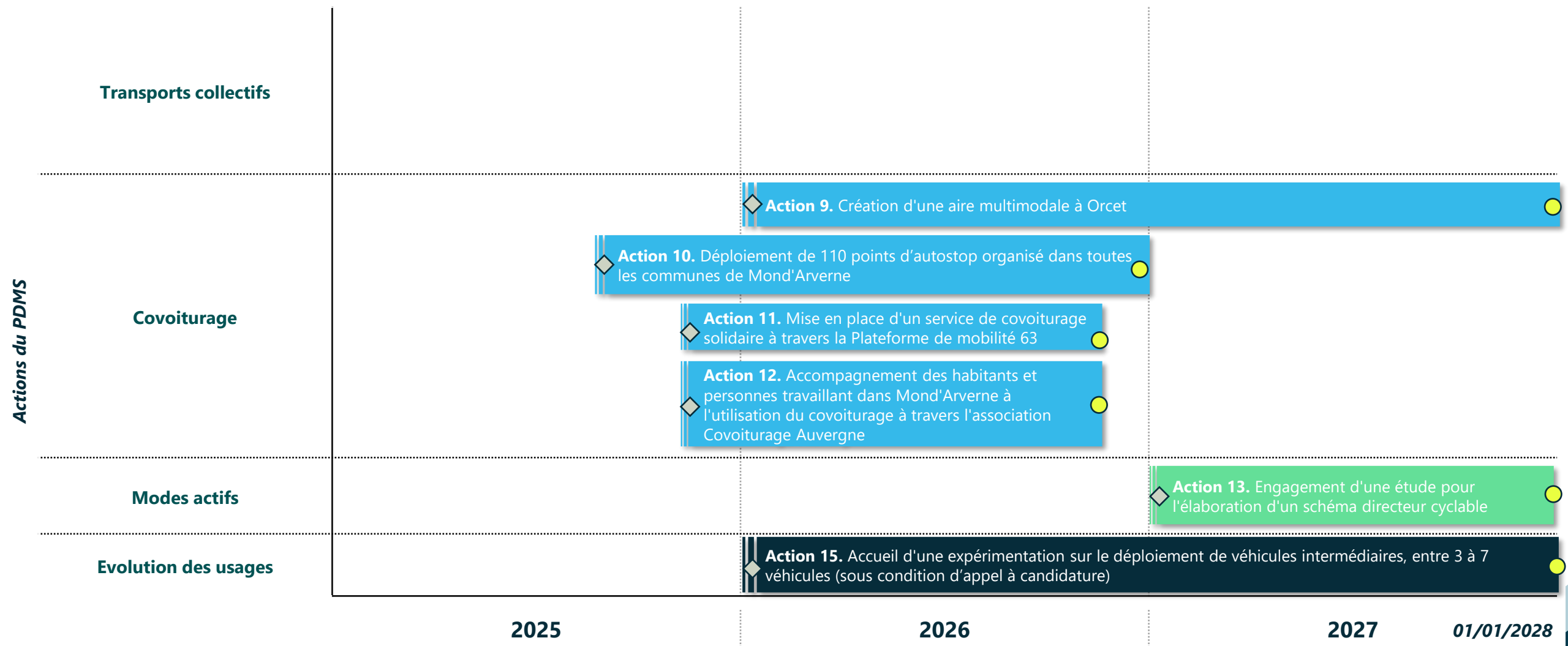


5.4. Scénario 1 - Transfert de compétences au SMTC-AC

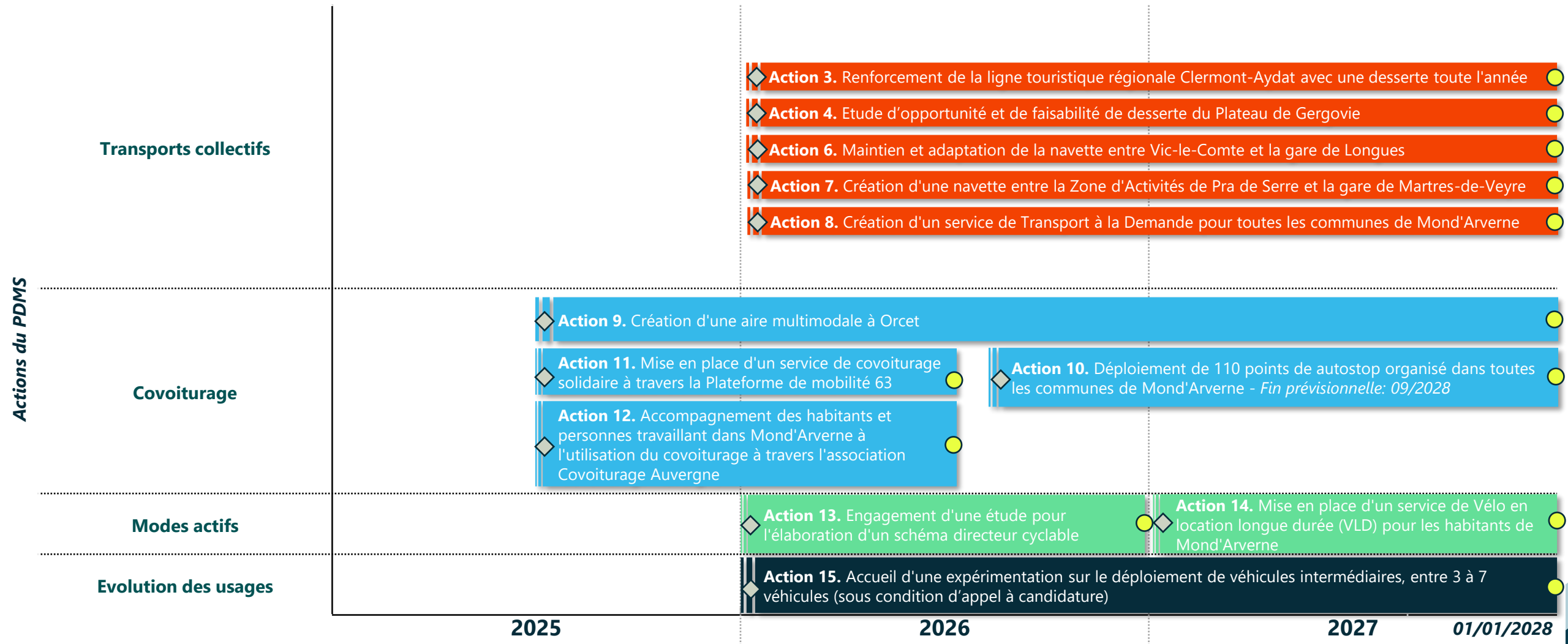
Année de livraison et de mise en service des actions



5.4. Scénario 1 – Année de livraison et de mise en service des actions engagées par MAC



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



6

Mise en œuvre, suivi et évaluation du PDMS

6.1. Mise en œuvre du PDMS

133

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation 137

6.1. Mise en œuvre du PDMS

Etape pré-mise en œuvre du PDMS

- Création du comité des partenaires
- Création d'un comité de pilotage paritaire avec le SMTC-AC
- Entre l'arrêt du PDMS en juin 2025 et son approbation en décembre 2025 : Etape de consultation des PPA, des communes et du public

Etape post-mise en œuvre du PDMS

- Interface SMTC-AC – Région à conforter
- Réunions de suivi du comité de pilotage paritaire MAC-SMTC-AC : 2 fois par an
- Réunions de suivi du comité des partenaires : 1 fois par an minimum

6.1. Mise en œuvre du PDMS

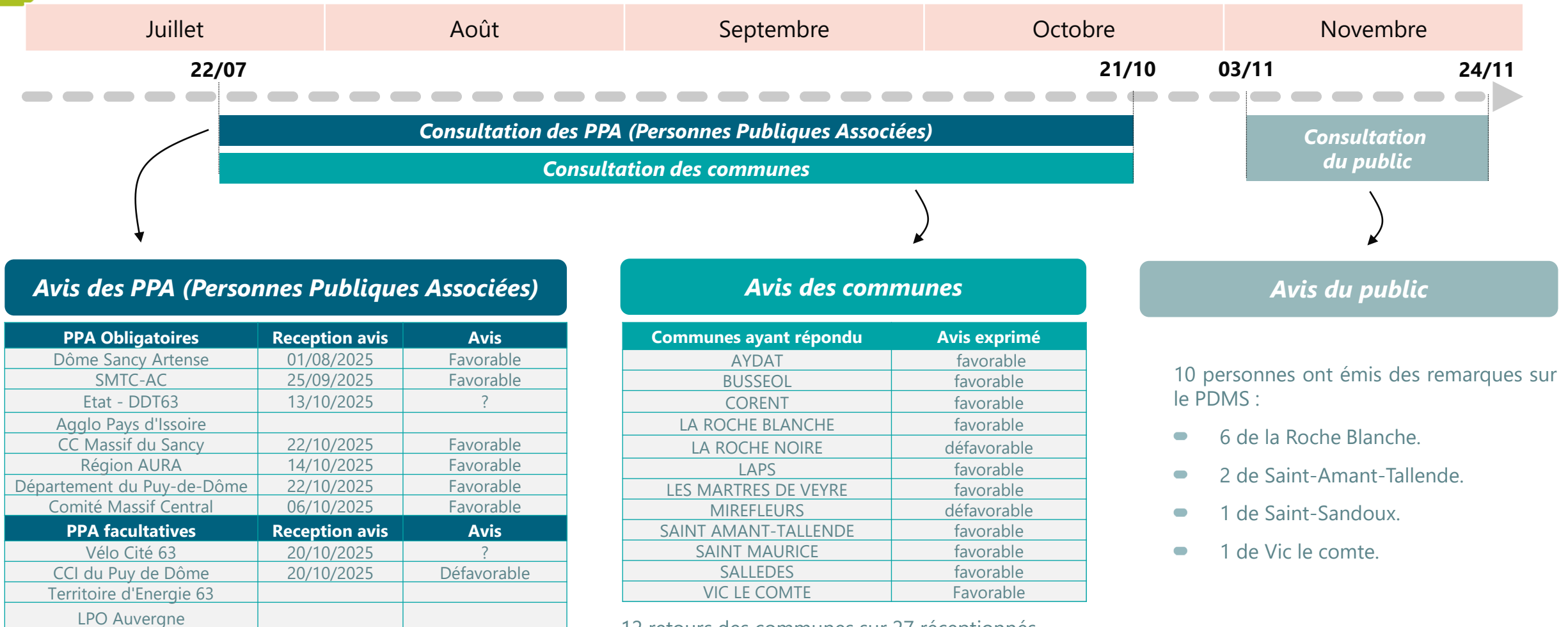
Durant les réflexions engagées dans le cadre du PDMS de MAC, deux scénarios ont émergé :

- Scénario 1 : Transfert de la compétence Mobilité au SMTC-AC.
- Scénario 2 : Maintien de la compétence Mobilité au sein de MAC.

Les éléments de ces scénarios sont présentés dans le rapport constitutif du PDMS de MAC.

Décision prise par le Conseil Communautaire du 26/06/2025 (après un examen en COPIL et en conférence des Maires du 19/11/2024) : le scénario Transfert de la compétence Mobilité au SMTC-AC a été retenu avec les conditions financières qui seront décrites dans la suite de la présentation.

6.1. Mise en œuvre du PDMS



12 retours des communes sur 27 réceptionnés.

L'absence d'avis formalisé vaut avis favorable.

6

Mise en œuvre, suivi et évaluation du PDMS

6.1. Mise en œuvre du PDMS

133

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation 137

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Le suivi et l'évaluation du plan nécessitent la **mise en place d'indicateurs**. Ceux-ci doivent être pertinents, facilement renseignables et en nombre limité. Sur cette base, deux types d'indicateurs ont été définis :

- Pour le **suivi**, un ou des indicateurs associés à chaque action, permettant de mesurer leur avancement et leurs impacts mais aussi d'identifier les facteurs de réussite ainsi que d'éventuels freins à la mise en œuvre.
 - Les indicateurs seront évalués tous les ans
- Pour l'**évaluation**, un ou des indicateurs en rapport avec les grands objectifs du plan, permettant d'estimer leur degré d'atteinte.
 - Les indicateurs seront évalués en 2032, lors de la réalisation de la prochaine enquête ménages déplacement du Grand Clermont.

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi

Domaine	Numéro de l'action	Action	Indicateur	Unité	Temporalité
TC	1	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
	2	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
	3	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
	4	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
	5	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
	6	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
	7	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
	8	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	
			Nombre de réservations réalisées	Réservations/an	

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Indicateurs de suivi

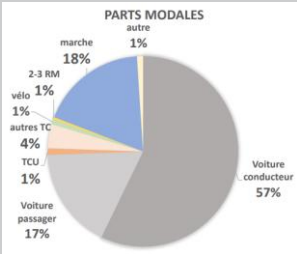
Domaine	Numéro de l'action	Action	Indicateur	Unité	Temporalité
Covoiturage	9	Création d'une aire multimodale à Orcet	Nombre de places réservées aux covoitureurs	Places	annuel
			Taux d'occupation de l'aire de covoiturage (voiture et vélos)	Places occupées/capacité maximum	annuel (réperage visuel par agent)
	10	Déploiement de 110 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
	11	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
	12	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	13	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		
	14	Mise en place d'un service de Vélo en location longue durée (VLD) pour les habitants de Mond'Arverne	Nombre de vélos à disposition	Vélos	annuel
			Nombre de locations de vélo (= nombre d'usagers) par an	Usagers	annuel
Evolution des usages de l'automobile	15	Accueil d'une expérimentation sur le déploiement de véhicules intermédiaires, en	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
	16	Accompagnement des employeurs dans leur démarche PDME et réalisation d'un P	Nombre d'entreprises dans le territoire disposant d'un PDME	nombre	annuel

6.2. Indicateurs de suivi et d'évaluation

Indicateurs d'évaluation

L'évaluation des indicateurs pourra être réalisée lors de la prochaine enquête ménages déplacements, à l'horizon +10 ans, 2032.

Les principaux indicateurs sont proposés ci-contre.

Catégorie	Indicateur	Evaluation en 2022 Source EMC ²																		
Pratiques de mobilité sur Mond'Arverne	Nombre de déplacements par jour	132 000 déplacements																		
	Nombre de déplacements quotidiens par personne	3,49 déplacements par personne																		
	Part modale des différents modes de déplacement dans la mobilité quotidienne	 <table><caption>PARTS MODALES</caption><thead><tr><th>Mode de transport</th><th>Pourcentage</th></tr></thead><tbody><tr><td>Voiture conducteur</td><td>57%</td></tr><tr><td>Voiture passager</td><td>17%</td></tr><tr><td>Marche</td><td>18%</td></tr><tr><td>autres TC</td><td>4%</td></tr><tr><td>TCU</td><td>1%</td></tr><tr><td>vélo</td><td>1%</td></tr><tr><td>2-3 RM</td><td>1%</td></tr><tr><td>autre</td><td>1%</td></tr></tbody></table>	Mode de transport	Pourcentage	Voiture conducteur	57%	Voiture passager	17%	Marche	18%	autres TC	4%	TCU	1%	vélo	1%	2-3 RM	1%	autre	1%
	Mode de transport	Pourcentage																		
	Voiture conducteur	57%																		
	Voiture passager	17%																		
Marche	18%																			
autres TC	4%																			
TCU	1%																			
vélo	1%																			
2-3 RM	1%																			
autre	1%																			
Budget temps par personne	54 minutes																			
Budget distance par personne	26,8 km																			
Part des déplacements de moins de 5km et entre 5 et 10 km	37% et 15%																			
Indicateurs environnementaux sur Mond'Arverne	Emissions de GES	170 teqCO ₂																		
	Emissions d'oxydes d'azote	413 kg																		
	Emissions de particules fines	13,76 kg																		

7

Annexes

7.1. Annexe 1 – Données socio-économiques de MAC

7.2. Annexe 2 – Tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités

7.3. Annexe 3 - Données chiffrées relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares des Martes-de-Veyre et de Vic-le-Comte/Longues

7.4. Annexe 4 – Estimation des coûts des aménagements cyclables

7.1. Annexe 1 – Données socio-économiques de MAC

Communes	code	Pop 2009	Pop 2020	Evo population valeur abs	Croissance pop 2009- 2020	TCAM population	Emplois 2009	Emplois 2020	Evo emplois valeur abs	Croissance emploi 2009- 2020	TCAM emploi
Authezat	63021	650	680	30	5%	0,4%	80	77	-3	-3,8%	-0,3%
Aydat	63026	2 122	2 511	389	18%	1,5%	268	279	11	4,1%	0,4%
Busséol	63059	190	218	28	15%	1,3%	15	9	-6	-40,0%	-4,5%
Chanonat	63084	1611	1712	101	6%	0,6%	101	111	10	9,9%	0,9%
Corent	63120	680	766	86	13%	1,1%	45	45	0	0,0%	0,0%
Cournols	63123	229	233	4	2%	0,2%	93	45	-48	-51,6%	-6,4%
La Roche-Blanche	63302	3186	3498	312	10%	0,9%	1170	1128	-42	-3,6%	-0,3%
La Roche-Noire	63306	622	624	2	0%	0,0%	97	73	-24	-24,7%	-2,6%
La Sauvetat	63413	656	706	50	8%	0,7%	64	48	-16	-25,0%	-2,6%
Laps	63188	550	586	36	7%	0,6%	79	93	14	17,7%	1,5%
Le Crest	63126	1248	1279	31	2%	0,2%	74	88	14	18,9%	1,6%
Les Martres-de-Veyre	63214	2923	3941	1018	35%	2,8%	814	794	-20	-2,5%	-0,2%
Manglieu	63205	444	469	25	6%	0,5%	56	62	6	10,7%	0,9%
Mirefleurs	63227	2247	2353	106	5%	0,4%	231	206	-25	-10,8%	-1,0%
Ollaix	63259	308	312	4	1%	0,1%	31	33	2	6,5%	0,6%
Orcet	63262	2729	2781	52	2%	0,2%	282	229	-53	-18,8%	-1,9%
Pignols	63280	286	346	60	21%	1,7%	18	33	15	83,3%	5,7%
Saint-Amant-Tallende	63315	1830	1752	-78	-4%	-0,4%	699	634	-65	-9,3%	-0,9%
Saint-Georges-sur-Allier	63350	1141	1307	166	15%	1,2%	67	112	45	67,2%	4,8%
Saint-Maurice	63378	813	963	150	18%	1,6%	67	69	2	3,0%	0,3%
Saint-Sandoux	63395	866	980	114	13%	1,1%	214	192	-22	-10,3%	-1,0%
Saint-Saturnin	63396	1063	1160	97	9%	0,8%	215	222	7	3,3%	0,3%
Sallèdes	63405	549	582	33	6%	0,5%	56	51	-5	-8,9%	-0,8%
Tallende	63425	1593	1502	-91	-6%	-0,5%	235	203	-32	-13,6%	-1,3%
Veyre-Monton	63455	3361	3664	303	9%	0,8%	588	943	355	60,4%	4,4%
Vic-le-Comte	63457	4737	5188	451	10%	0,8%	1218	1365	147	12,1%	1,0%
Yronde-et-Buron	63472	611	649	38	6%	0,6%	55	49	-6	-10,9%	-1,0%
Moyenne département	63	629416	661852	32436	5%	0,5%	262646	272172	9526	3,6%	0,3%

7

Annexes

7.1. Annexe 1 – Données socio-économiques de MAC

7.2. Annexe 2 – Tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités

7.3. Annexe 3 - Données chiffrées relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares des Martes-de-Veyre et de Vic-le-Comte/Longues

7.4. Annexe 4 – Estimation des coûts des aménagements cyclables

7.2. Annexe 2 – Tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités

	Intitulé de la ZA	Commune	Nombre d'emplois	Ratio des emplois à l'hectare
1	La Novialle	La Roche Blanche	802	37
2	Pra de Serre	Veyre-Monton	715	30
3	Les Meules	Vic-le-Comte	212	12
4	Le Suzot	Saint Amant Tallende	168	57
5	Les Portes Nord	Les Martres de Veyre	75	15
6	Cheir'Activités / Les Rases	Tallende	63	13
7	Les Sagnes	Orcet	63	6
8	La Tourtelle	Saint-Saturnin	57	10
9	Les Varennes	La Roche Noire	50	6
10	Le Daillard	Mirefleurs	43	25
11	Le Chazaleix	Les Martres de Veyre	35	20
Total général			2 283	21

7

Annexes

7.1. Annexe 1 – Données socio-économiques de MAC

7.2. Annexe 2 – Tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités

7.3. Annexe 3 - Données chiffrées relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares des Martes-de-Veyre et de Vic-le-Comte/Longues

7.4. Annexe 4 – Estimation des coûts des aménagements cyclables

7.3. Annexe 3 - Données relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares des Martes-de-Veyre et de Vic-le-Comte/Longues



Offre Lundi-Vendredi (jour)

Gare de Vic-le-Comte

Service	Sens Vic-le-Comte	Sens Clermont-Ferrand	AR jour
Clermont-Ferrand <> Brioude	6	9	15
Clermont-Ferrand <> Issoire	9	9	18
Clermont-Ferrand <> Vic-le-Comte	12	12	24

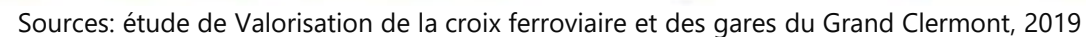
Gare de Martres-de-Veyre

Service	Sens Vic-le-Comte	Sens Clermont-Ferrand	AR jour
Clermont-Ferrand <> Brioude	3	3	6
Clermont-Ferrand <> Issoire	5	7	12
Clermont-Ferrand <> Vic-le-Comte	10	12	22

Total

Service	Sens Vic-le-Comte	Sens Clermont-Ferrand	AR jour
Clermont-Ferrand <> Brioude	12	13	25
Clermont-Ferrand <> Issoire	9	9	18
Clermont-Ferrand <> Vic-le-Comte	12	12	24

MOND'ARVERNE
COMMUNAUTÉ
Clermont côté sud



7

Annexes

7.1. Annexe 1 – Données socio-économiques de MAC

7.2. Annexe 2 – Tableau détaillé du nombre d'emplois et du ratio des emplois à l'hectare des différentes zones d'activités

7.3. Annexe 3 - Données chiffrées relatives à l'offre et la demande concernant les lignes TER et les 2 gares des Martes-de-Veyre et de Vic-le-Comte/Longues

7.4. Annexe 4 – Estimation des coûts des aménagements cyclables

7.4. Annexe 4 – Estimation des coûts des aménagements cyclables



Les principales liaisons cyclables à développer :

- Discontinuités de la voie verte : pont de Mirefleurs et au sud du château de Chadieu
- Continuité avec les aménagements en limite du territoire (Cournon, Pérignat)
- Vers/depuis les gares, établissements scolaires, la voie verte et aire de covoiturage
- Accès aux deux principales ZA : la Novialle (La Roche Blanche) et Pra de Serre (Veyre-Monton)
- Liaisons intercommunales
 - Saint-Saturnin <> Saint-Amand Tallende <> Tallende
 - Mirefleurs <> Martres-de-Veyre <> Veyre-Monton
 - Authezat <> La Sauvetat <> Longues
 - Orcet <> Le Cendre
 - Longues <> Vic-le-Comte <> Yronde-Buron
 - Saint-Maurice <> Longues

Priorité	Coût - Hypothèse basse	Coût - Hypothèse haute
1 - CT	1 857 400 €	5 300 900 €
2 - CT/MT	2 988 100 €	6 632 900 €
3 - MT	1 221 600 €	1 680 800 €
4 - LT	2 504 500 €	3 841 200 €
TOTAL	8 571 600 €	17 455 800 €

Source pour chiffrage : Guide "Le coût des politiques vélo« - Club des villes & territoires cyclables et REX EGIS

Nota : Le SMTC-AC ne réalise pas les aménagements cyclables mais porte les services.



Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié du ressort territorial de Mond'Arverne

Itinéraire	Tronçon	Priorité
Voie verte Allier	Pont Mirefleurs	1
	Corent <> Chadieu	1
	Chadieu <> limite sud MAC	1
Mirefleurs <> Martres-de-Veyre	Mirefleurs <> Pont Mirefleurs	1
Martres-de-Veyre <> Veyre-Monton	Traversée Martres	4
	Martres <> Veyre-Monton	4
Pérignat-lès-Sarliève <> Martres-de-Veyre	Pérignat-lès-Sarliève limite MAC <> ZA PDS	2
	ZA PDS <> Martres	2
Orcet <> Le Crest	Orcet <> D978	2
Saint-Maurice <> Vic-le-Comte	Saint-Maurice <> entrée Vic	4
	Entrée de Vic	4
Vic-le-Comte <> Longues	Entrée de Vic	3
	Entrée Longues	3
	Longues	3
Authezat <> La Sauvetat <> Longues	Authezat <> La Sauvetat	4
	La Sauvetat <> Corent	4
	Pont de Goules	2
	D96 Banque de France	2
Vic-le-Comte <> Yronde-et-Buron	Vic-le-Comte <> Yronde-et-Buron	4
Saint-Saturnin <> SAT <> Tallende	Saint-Saturnin <> SAT <> Tallende	2
Tallende <> AC du Crest	Tallende <> AC du Crest	3
Total (réalisation 100%)		

Le réseau viaire de MAC est essentiellement de domanialité départementale. Ces aménagements devront se faire en concertation avec le Département. Des moyens de financement devront être recherchés.

Accusé de réception en préfecture
063-200069177-20251218-DE-25-140-DE
Date de télétransmission : 19/12/2025
Date de réception préfecture : 19/12/2025



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