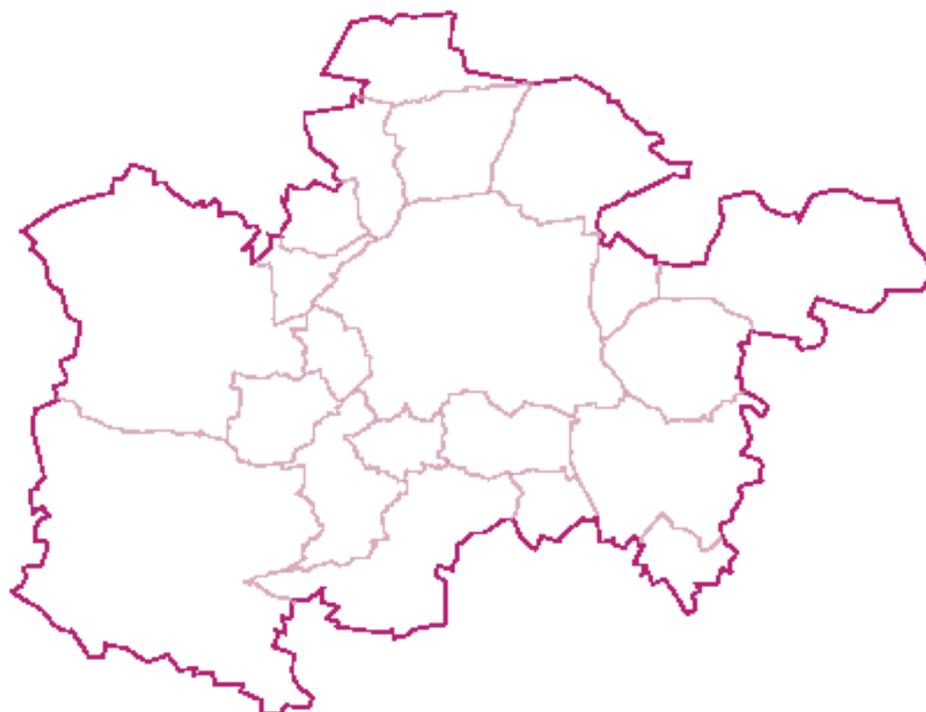


RAPPORT

Suivi - Évaluation Schéma Cyclable Métropolitain

Etat T0 - 2018



+
clermont
auvergne
métropole



Sommaire

AVANT PROPOS.....	3
1.INTRODUCTION : SUIVI ET ÉVALUATION DU SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLITAIN (2018-2028).....	4
1.1.Genèse du Schéma Cyclable Métropolitain (SCM).....	4
1.2.Objectifs du SCM.....	4
1.3.Pourquoi suivre et évaluer le SCM ?.....	4
1.4.Comment suivre le SCM ?.....	5
2.ÉTAT T0 DU RÉSEAU CYCLABLE ET AMÉNAGEMENTS PRÉVUS (RÉALISATIONS).....	6
2.1.Préalable.....	6
2.2.Le réseau cyclable existant (2018).....	6
2.3.Le réseau cyclable prévu par le SCM (horizon 2028).....	7
2.4.Aménagements prévus en 2018-2019.....	8
3.ÉTAT T0 DE L'OFFRE C.VÉLO ET ACTIONS COMPLÉMENTAIRES : PROMOTION ET SENSIBILISATION À L'USAGE DU VÉLO (RÉALISATIONS).....	10
3.1.Le service C.vélo.....	10
3.2.Offres de locations proposées par C.vélo.....	10
3.3.Actions complémentaires, promotion et sensibilisation à l'usage du vélo.....	11
4.ÉTAT T0 DE LA PRATIQUE DU VÉLO (RÉSULTATS).....	12
4.1.Part modale en faveur du vélo à Clermont Auvergne Métropole.....	12
4.2.Pratique du vélo sur les itinéraires tests.....	12
4.3.Pratique du vélo via C.vélo.....	14
5.ÉTAT T0 DE LA PERCEPTION DU VÉLO (IMPACTS).....	17
6.RESSOURCES ET BUDGET.....	18
6.1. Budget prévu pour le SCM.....	18
6.2. Budget prévisionnel et dépenses au 01/09/2018.....	18
6.3. Moyens humains au 01/09/2018.....	18
7.PROCHAINES ÉCHÉANCES.....	19
8.GOUVERNANCE DU SCM.....	19

Suivi des modifications

Date	Version	Objet de la modification
17/09/2018	V 1.3	Version finale du document

Circuit interne de Vérification / Approbation

Rédigé par : Killian Cordon Delphine Monier (Agence Urba) Sébasien Reilles (Agence Urba)	Vérifié par : Sarah Blanc Bastisde Annabelle Chandeze Jean-Michel Demard (Agence Urba)	Approuvé par :
Date : 01/09/2018	Date : 17/09/2018	Date :

AVANT PROPOS

Le présent document constitue la première étape de la démarche de suivi/évaluation qui accompagnera le schéma cyclable tout au long de sa mise en œuvre.

Grâce à cette démarche régulière et systématisée, il sera possible pour la suite de la politique de disposer d'éléments fiables de comparaison, afin de mesurer le chemin parcouru.

Ce premier rapport T0, a été réalisé par la mission évaluation des politiques publiques de Clermont Auvergne Métropole, en partenariat avec l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole via l'observatoire des mobilités, et les services pilotes du schéma, la DIAM (Direction de l'ingénierie, de l'aménagement et de la mobilité), la Direction des projets DPRCM (Direction des projets Rencontres citoyennes de la mobilité) et la DEPP (Direction de l'Espace Public et de la Proximité).

Remarque préalable : L'état zéro de l'avancement du Schéma Cyclable Métropolitain a été fixé au 30/03/2018 soit la date à laquelle le SCM a été voté en assemblée. Pour autant, sa rédaction et sa publication n'arrivant qu'au 01/09/2018, nous vous présenterons dans ce rapport les premières actions mises en place sur l'année 2018. Par ailleurs, les indicateurs déterminés pour suivre la politique au cours des dix prochaines années n'ont pas pu être tous renseignés, faute de données dans certains cas, ou de consolidation de ces dernières. Ces limites méthodologiques sont à prendre en compte pour la lecture de ce rapport et seront corrigées pour les prochaines étapes du suivi.

1. INTRODUCTION : SUIVI ET ÉVALUATION DU SCHÉMA CYCLABLE MÉTROPOLITAIN (2018-2028)

1.1. Genèse du Schéma Cyclable Métropolitain (SCM)

Au cours de l'année 2016, ont été organisées sur le territoire de Clermont Auvergne Métropole, les rencontres citoyennes de la mobilité, une large consultation qui a abouti à un certain nombre d'engagements sur les futures mobilités de la Métropole. L'engagement 17, vise l'élaboration d'un Schéma Cyclable Métropolitain pour donner au vélo toute sa place sur le territoire, en :

- développant un réseau structuré de voies cyclables
- sécurisant la pratique
- faisant la promotion du vélo en ville.

Le schéma a ensuite été élaboré au cours de l'année 2017 par la direction RCM, avec le concours du cabinet INDDIGO et d'un large panel d'acteurs (associations, experts de la mobilité, techniciens de la métropole).

La programmation s'étale sur une période de 10 ans.

1.2. Objectifs du SCM

Le Schéma Cyclable Métropolitain se décline en deux volets, dont les objectifs sont les suivants :

- **Un volet aménagement** : Réaliser les aménagements cyclables, mettre en place un jalonnement des itinéraires, et entretenir l'existant pour constituer un réseau structuré sur le territoire de la Métropole.
➔ Ce volet est mis en œuvre par la DIAM (Direction de l'ingénierie d'aménagement et de la mobilité) avec l'appui d'un prestataire recruté comme assistance à maîtrise d'ouvrage stratégique pour la mise en œuvre de la politique infrastructure cyclable de Clermont Auvergne Métropole.
- **Un volet d'actions complémentaires** : Sensibiliser les citoyens et promouvoir la pratique du vélo sur le territoire. Garantir une offre de vélo en location adaptée au besoin.
➔ Ce volet est mis en œuvre par la DPRCM (Direction des projets Rencontres Citoyennes de la Mobilité)

1.3. Pourquoi suivre et évaluer le SCM ?

Le suivi et l'évaluation constituent deux démarches distinctes mais néanmoins complémentaires :

- **Le suivi** est un processus de recueil à échéances déterminées de données. Cette information qui doit être "facile" à collecter en continu, une fois analysée, permet de déterminer l'état d'avancement d'un projet, au regard des objectifs fixés et ainsi d'aider à la prise des bonnes décisions nécessaires au pilotage des actions. Le suivi est entrepris une fois que le projet a démarré et se poursuit tout au long de sa mise en œuvre.
- **L'évaluation** vise à doter les administrations d'une capacité d'analyse, de mesure des effets et des impacts à moyen long terme d'une politique sur le public bénéficiaire, afin d'émettre un jugement sur son efficacité, l'atteinte des objectifs, son efficacité au vu des budgets engagés et sa cohérence avec d'autres politiques publiques portées en interne ou en externe. Le recueil des données utiles à l'évaluation nécessitant plus de temps qu'un suivi classique, sa réalisation n'est pas systématique.

1.4. Comment suivre le SCM ?

Au préalable d'une telle démarche, il est nécessaire dans un premier temps, de mettre au clair les effets visés par la politique, pour pouvoir juger si les actions mises en place ont permis de les atteindre. Ces effets seront ensuite mesurés au moyen d'indicateurs de suivi et d'évaluation.

Ces effets n'étant pas tous "observables" à la même échéance, il est important de distinguer trois catégories.

- **Réalisations (court terme)**
Réalisation des itinéraires et mise en place d'actions complémentaires.
- **Résultats (court/moyen terme)**
Augmentation et sécurisation de la pratique du vélo par les citoyens
- **Impacts (moyen/long terme)**
Amélioration de la perception du vélo et pacification des relations avec les autres usagers de la route

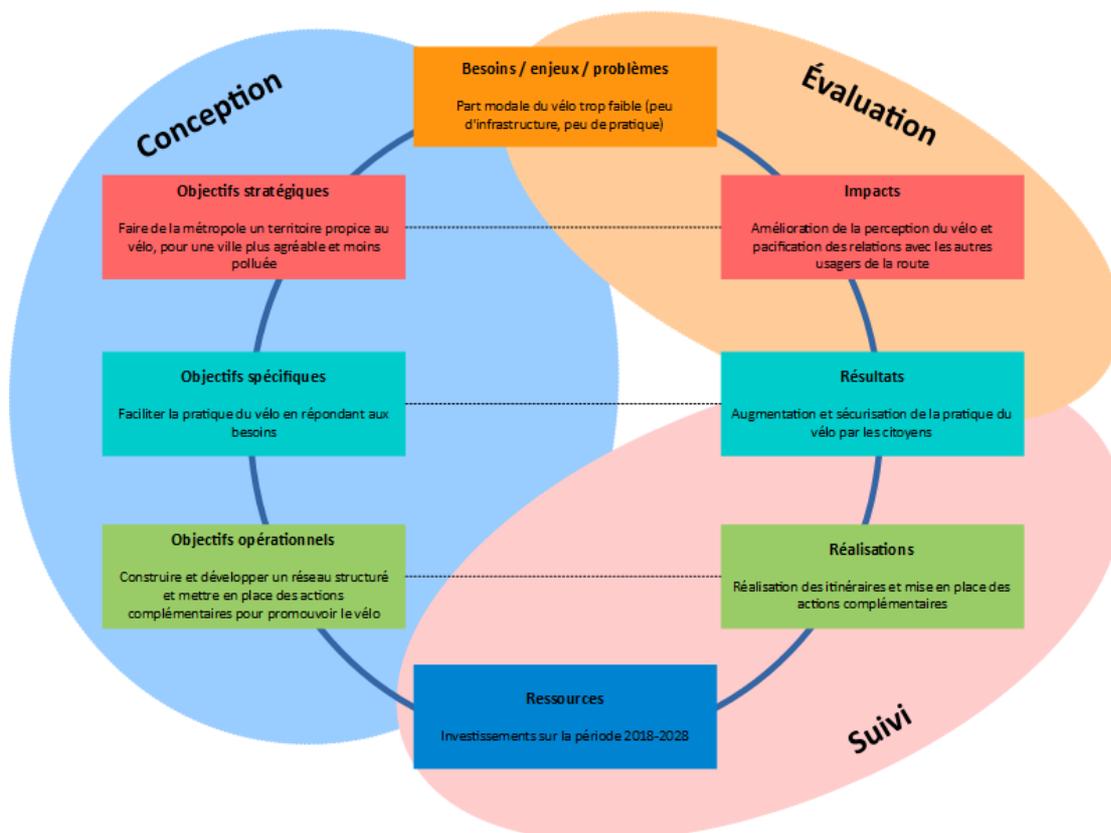


Illustration 1: Représentation synthétique cycle de vie du SCM (2018-2028)

2. ÉTAT T0 DU RÉSEAU CYCLABLE ET AMÉNAGEMENTS PRÉVUS (RÉALISATIONS)

2.1. Préalable

En 2017, Clermont Auvergne Métropole a délégué la réalisation d'un diagnostic sur les aménagements cyclables existants au bureau d'études INDDIGO afin d'assurer son caractère opérationnel.

Ce diagnostic, réalisé au moyen d'un questionnaire à destination des communes, visant à recenser les aménagements cyclables existants sur leur territoire, ne permet cependant pas de disposer d'une donnée exhaustive. En effet, selon ce diagnostic, sept communes de la Métropole ne disposent pas d'aménagement cyclable, notamment les communes de Chamalières et Aubière, or ces deux dernières disposent effectivement de linéaires cyclables et de zones apaisées.

Ce diagnostic semble donc insuffisant pour établir correctement un état 0 du réseau existant sur le territoire. Il sera important de l'approfondir à brève échéance et de l'assortir d'un véritable outil de suivi SIG (Système d'Information Géographique). Une base de données SIG exhaustive, standardisée et interopérable sera un outil pertinent et indispensable pour pouvoir consolider ces données.

Le prestataire recruté pour l'AMO de la mise en œuvre du SCM aura notamment pour mission de mettre à jour cette base.

2.2. Le réseau cyclable existant (2018)

a) Aménagements cyclables

Le diagnostic réalisé recense 109 km d'aménagements cyclables, auquel il faut ajouter 98 km d'aménagements de pacification de trafic.

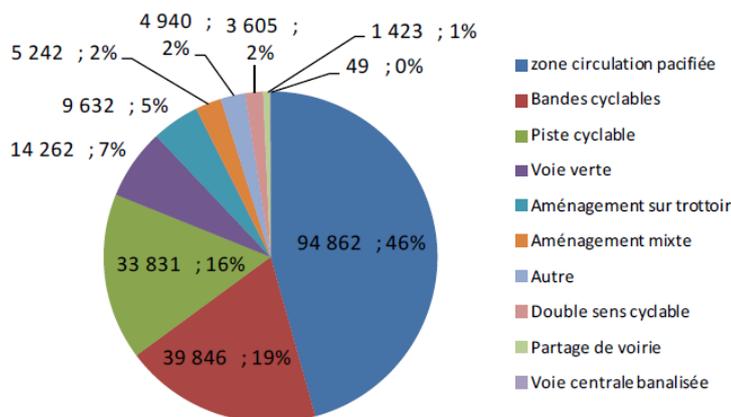
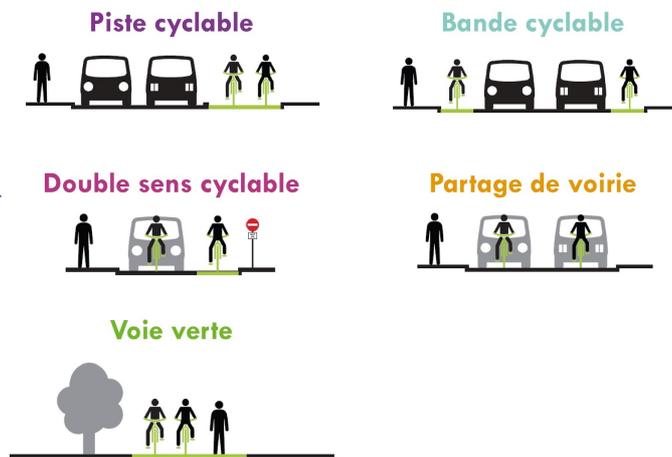


Illustration 2: Répartition du réseau cyclable par type d'aménagements (cf. préalable limites méthodologiques)



Rappel diagnostic réseau actuel (INDDIGO) : Le réseau actuel est plutôt hétérogène selon les communes, assez dense sur le cœur du territoire et plus parsemé sur les communes périphériques. La moitié de réseau est constitué de zones de circulations pacifiées. Environ un quart des aménagements correspondent à des aménagements séparés de la chaussée (piste et voie verte), et 20% à des aménagements sur chaussée (bandes cyclables). Le réseau présente un linéaire total plutôt faible et se caractérise par la présence de discontinuités plus ou moins importantes. Le maillage est correct sur Clermont-Ferrand grâce aux zones de circulations pacifiées, mais il est beaucoup plus éparé sur les communes du nord et de l'est de la Métropole.

b) Stationnements vélo

Il n'existe à ce jour aucun recensement exhaustif des arceaux, box sécurisés, abris vélo situés sur le territoire de la Métropole. Le diagnostic réalisé par INDDIGO, indique que la Ville de Clermont-Ferrand met à disposition 2300 arceaux pour les usagers.

Par ailleurs, dans le cadre d'une étude portant sur la valorisation des gares du Grand Clermont, réalisée par l'Agence d'Urbanisme un recensement des stationnements vélos en gare a été effectué.

Gare	Nombre et types de stationnements vélos
PONT DU CHATEAU	18 box sécurisés
LE CENDRE ORCET	12 arceaux
GERZAT	6 arceaux
AULNAT AEROPORT	6 arceaux
SARLIEVE COURNON	6 arceaux
CLERMONT LA PARDIEU	3 arceaux

c) Jalonnements

Il n'existe pas non plus de jalonnement cyclable commun sur les communes de la Métropole.

2.3. Le réseau cyclable prévu par le SCM (horizon 2028)

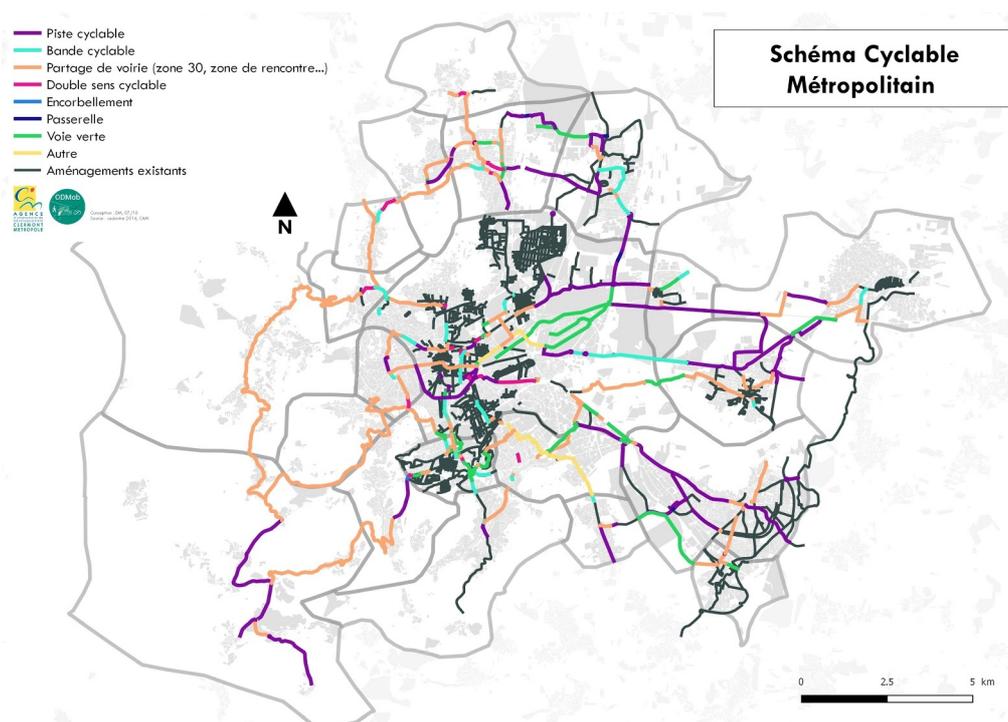


Illustration 3: Schéma Cyclable Métropolitain (horizon 2028)

Rappel principes d'élaboration SCM (INDDIGO) :

Le schéma respecte les principes suivants :

- Un réseau d'armatures assurant des connexions directes et sécurisées vers Clermont-Ferrand
- Un réseau local permettant des connexions complémentaires, toujours vers le centre ou dans une logique tangentielle
- Des liaisons externes, pour connecter les territoires voisins

- Une réflexion sur la création des boucles cyclo-touristiques sur les communes de l'ouest
- La définition de la zone de pacification de trafic, en milieu très dense à vocation plutôt résidentielle
- La résorption des discontinuités identifiées

2.4. Aménagements prévus en 2018-2019

a) Itinéraires tests

Dans les secteurs fortement urbanisés, l'intégration d'aménagements cyclables pose de nombreuses contraintes. Dans l'attente d'études plus approfondies, 7 km d'itinéraires tests cyclables vont être réalisés d'ici fin 2018, pour tester l'inscription du vélo dans le paysage urbain.

Ces itinéraires tests conçus en concertation avec les élus, les experts et associations consistent à tester deux aménagements :

- **un jalonnement cyclable**, indiquant la distance et le temps au début de l'itinéraire, puis une indication kilométrique régulière. Pour cette première phase, une quarantaine de panneaux seront posés.
- **un marquage au sol spécifique**, pour permettre aux cyclistes de se repérer plus facilement et d'être mieux respectés des autres usagers motorisés de la route. Ce marquage consiste à apposer des pictogrammes vélos et chevrons blancs sur les bandes ou pistes cyclables actuelles et le cas échéant, sur la chaussée. Son positionnement respectera les règles suivantes : positionnement central lorsque les cyclistes ne peuvent pas être réglementairement doublés et au tiers de la chaussée lorsque les cyclistes peuvent aisément être doublés.



Quatre itinéraires seront opérationnels en décembre 2018 :

- Jaude /Gare (réalisé en septembre)
- Jaude /Chamalières (réalisé avant-fin 2018)
- Gare / Rue des Vignes (réalisé avant-fin 2018)
- Gare de Clermont-Ferrand / Gare de la Pardieu (réalisé avant fin 2018)

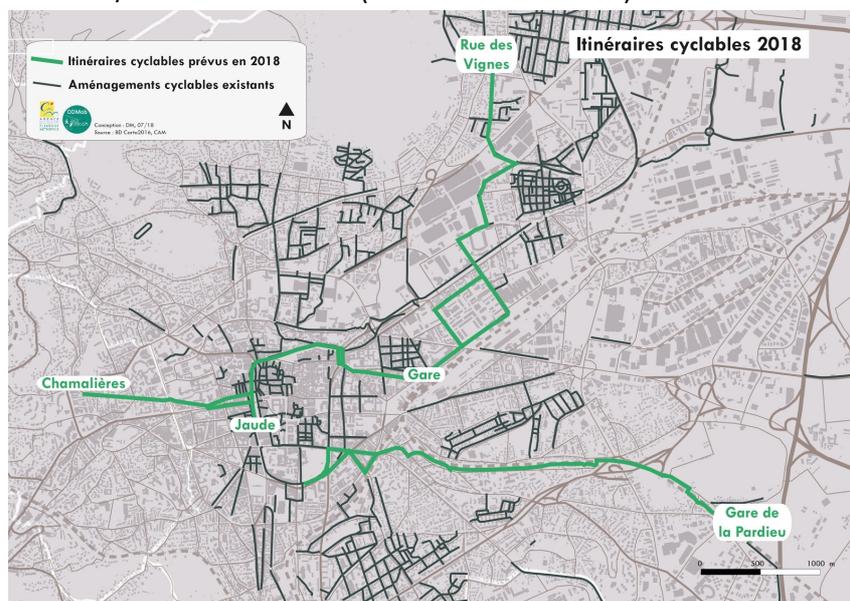


Illustration 4: Cartographie des itinéraires tests

b) Autres aménagements prévus (2018-2019)

D'autres aménagements sont prévus sur la période 2018-2019. Une douzaine de rues doivent faire l'objet d'aménagements cyclables de manière prioritaires (pour un total de 13 km).

Communes, rue	Longueur
Chamalières, rue Fontmaure	450 m
Chamalières, rue Claussat	800 m
Cournon, de Clermont Ferrand vers le Cendre	3800 m
Cournon, rue Sarlièvre	1300m
Perignat, route de Cournon	800 m
Clermont-Ferrand, rue Léon Blum	200 m
Clermont-Ferrand, rue Chartoire	600 m
Clermont-Ferrand, rue de la Pradelle (devant école Paul Bert)	3800 m
Clermont-Ferrand, rue de la Pradelle, chemin de Floréal	
Gerzat, rue Marius Michel avec connexion rue du Pont	750 m
Gerzat, rue Blaise Pascal	
Clermont-Ferrand, Boulevards Kennedy et Auriol	1000 m

D'autres aménagements sont prévus à court et moyen terme dans le cadre d'opérations d'urbanismes plus globales :

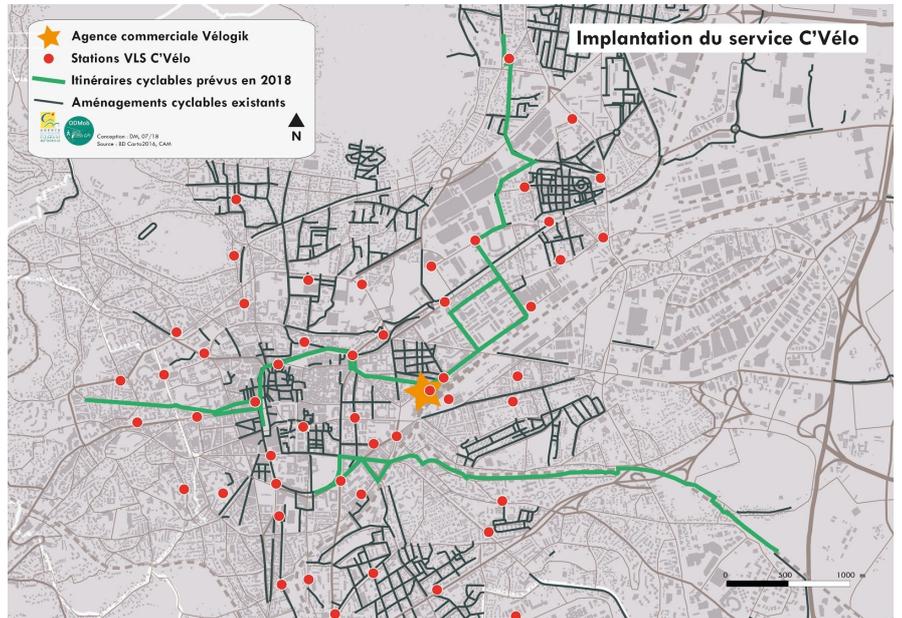
Communes	Secteur
Clermont-Ferrand	Scène nationale
Clermont-Ferrand	Charras
Clermont-Ferrand	Ernest Cristal
Clermont-Ferrand	Lucie Aubrac/Bragna
Lempdes	Avenue de l'Europe
Durtol	Avenue de Clermont
Pérignat	Avenue de la République
Le Cendre	Allée des Marronniers

3. ÉTAT T0 DE L'OFFRE C.VÉLO ET ACTIONS COMPLÉMENTAIRES : PROMOTION ET SENSIBILISATION À L'USAGE DU VÉLO (RÉALISATIONS)

3.1. Le service C.vélo

Le SMTC de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) planifie, met en œuvre et développe une offre globale de services d'aide à la mobilité au sein de son territoire. Parmi les différentes offres proposées, le service C.vélo répond aux objectifs inscrits au Plan de déplacements urbains (PDU) : **promouvoir les modes doux, inciter et développer l'usage du vélo en milieu urbain.**

Mis en place en 2013, (à la place de Moovicité location de vélos), il est exploité par l'entreprise Vélogik dans le cadre d'une délégation de service public.



Le service C.vélo permet de favoriser l'usage des modes alternatifs à l'automobile en milieu urbain et d'accroître l'offre complémentaire aux transports collectifs, avec une volonté d'augmenter la part modale du vélo sur le territoire (1% en 2012 – chiffres EDGT – cf. Encart page 12).

3.2. Offres de locations proposées par C.vélo

Deux services sont notamment proposés :

- un service de location longue durée (vélos classiques / vélos à assistance électrique)
- un service de vélos en libre service.

A cette solution mixte et diversifiée s'ajoutera à l'avenir la mise en service d'un stationnement abrité et sécurisé pour vélos (C.vélo Box) sur le parvis de la gare de Clermont-Ferrand.

a) Les services de location longue durée

La location C.vélo longue durée permet de louer un vélo de 1 jour à 1 an. Le vélo doit être ramené tous les 2 mois pour révision, un nouveau est fourni au client.

Les équipements (cadenas, panier) et la maintenance du vélo sont inclus. L'ensemble des contrats sont établis à l'agence C.vélo située sur le parvis de la gare de Clermont-Ferrand.

	Vélos classiques		Vélos à assistance électrique	
	Plein tarif	Tarif réduit	Plein tarif	Tarif réduit
Journée	5,00€		10,00€	
7 jours	12,00€	10,00€	24,00€	20,00€
1 mois	25,00€	20,00€	50,00€	40,00€
2 mois	40,00€	30,00€	80,00€	60,00€
6 mois	80,00€	60,00€	X	X
12 mois	120,00€	90,00€	X	X
Caution	200,00€		350,00€	

Illustration 5: Grille tarifaire service de location C.Vélo

Cette agence est ouverte tous les jours de la semaine entre 8h00 – 13h00 et 14h00 - 17h30 et le samedi : 9h15 - 12h15 et 13h00 - 17h00, offrant ainsi des plages d'ouverture confortables pour la clientèle. L'agence C.vélo est fermée les dimanches et jours fériés.

La grille tarifaire permet de louer un vélo pour des durées variées (journée, semaine et jusqu'à plusieurs mois) permettant d'offrir une souplesse à l'utilisateur. Des tarifs réduits sont également proposés pour convenir aux différentes situations de revenus.

Aujourd'hui, il n'existe qu'une seule agence C.vélo sur l'ensemble du territoire de la Métropole, rendant peu visible l'offre des vélos longue durée pour les communes périurbaines. Le SCM prévoit de pouvoir décentraliser ce service de manière temporaire au moyen d'un véhicule dans les autres communes de la Métropole.

Le service s'organise autour d'un parc d'environ 200 vélos :

- 18 vélos classiques
- 176 Vélos à Assistance Électrique (Vélogik tient une liste d'attente pouvant aller jusqu'à une quarantaine de personnes pour cette offre).

b) Service de location en Libre-Service (VLS)

L'enquête EDGT (enquêtes ménages déplacements grand territoire) de 2012, a établi que **68% des ménages de la ville de Clermont-Ferrand ne disposaient d'aucun vélo**. Le service de VLS C.vélo rend ainsi possible l'usage du vélo sans en posséder un. En septembre 2018, ce service compte **52 stations** (40 au 1^{er} janvier 2018) réparties sur les communes de Clermont-Ferrand, Aubière et Chamalières. **440 vélos** sont à disposition des habitants de la Métropole.

Après 5 ans d'existence, la Métropole a souhaité donner un nouveau souffle aux services existants dans le cadre de sa politique cyclable globale. A ce titre, la Métropole prend en charge le coût de l'abonnement annuel (25€) du service C.vélo depuis le 10 avril 2018. La première demi-heure est gratuite, puis 2€ la demi-heure supplémentaire.

3.3. Actions complémentaires, promotion et sensibilisation à l'usage du vélo

Concernant le volet des actions de promotion et de sensibilisation à la pratique du vélo, la plupart des actions prévues au Schéma seront lancées prochainement (ex: code de la rue qui sera lancée en 2018). Néanmoins quelques événements et outils de communication ont déjà été organisés ou mis en place au cours de l'année 2018.

Parmi ceux-ci, il est possible de citer :

- Ouverture de la maison des mobilités le 12 avril avec exposition sur le SCM,
- Fête du vélo avec délocalisation de la maison des mobilités place de Jaude
- Campagne de pub (flanc de bus) sur le SCM pendant 2 semaines (première moitié d'avril) et différentes communications sur Facebook & Magazine de Clermont Auvergne Métropole, numéro 7, avril-mai 2018, "Tous en selle pour une métropole durable" et différentes communications Facebook.
- Lancement de l'application C.vélo qui facilite l'usage du service à l'utilisateur
- Prise en charge de l'abonnement C.vélo
- Implantation de l'application Géovélo®, sur le territoire de la métropole en partenariat avec Auvermoov' et le SMTC. Cette application Geovelo est la première application qui guide les cyclistes avant, pendant et après leur trajet en les aidant dans leur calcul d'itinéraires en intégrant la géolocalisation des stationnements vélo, la disponibilité en temps réel des vélos en libre service ou encore, les aménagement existants.

4. ÉTAT T0 DE LA PRATIQUE DU VÉLO (RÉSULTATS)

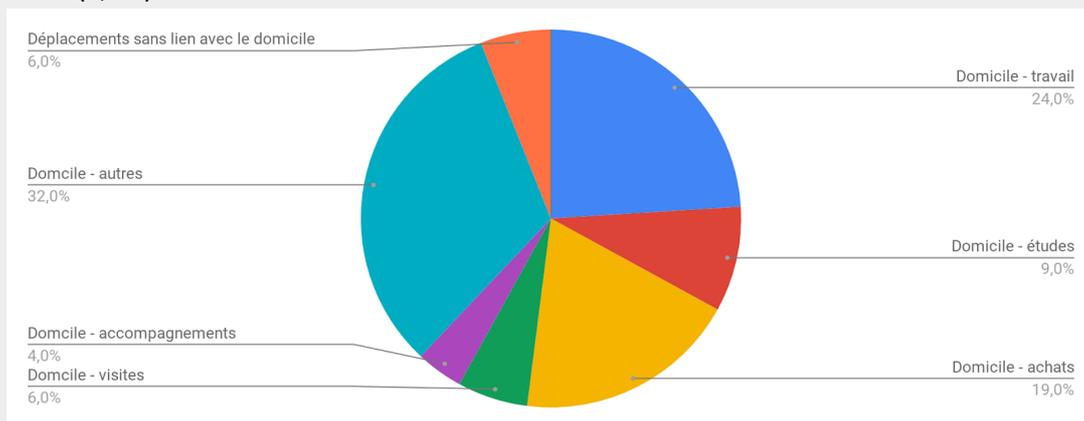
4.1. Part modale en faveur du vélo à Clermont Auvergne Métropole

La mesure de la pratique du vélo à l'échelle d'un territoire comme celui de la Métropole se mesure grâce à la part modale en faveur du vélo. Cependant, cette donnée est assez difficile à évaluer, et ne varie que très peu dans le temps.

Focus part modale et enseignements de l'EDGT 2012

Les parts modales ne peuvent s'approcher que par les enquêtes ménages déplacements grand territoire (EDGT), la dernière sur le territoire date de 2012. Elle avait été réalisée sur le vaste territoire de "Clermont Val d'Allier" (de Brioude à Vichy et de Thiers à Rochefort Montagne), avec des sous découpages géographiques. Ces enquêtes standardisées consistent à enquêter auprès d'un échantillon représentatif (9 200 personnes de plus de 5 ans) les pratiques de déplacement sur un jour de semaine.

Sur l'ensemble du périmètre de l'EDGT, la part modale vélo est de **1.2%** avec environ 28 000 déplacements réalisés quotidiennement à vélo. Ce même type d'enquête sur des territoires vastes a mis en évidence une pratique du vélo plus élevée dans les régions grenobloises et lyonnaises (respectivement 2,5 et 1,6%), alors qu'elle est plus faible en région stéphanoise (0,4%).



Les motifs de déplacements en vélo sont variés et près de 25% des cyclistes l'utilise quotidiennement pour se rendre sur leur lieu de travail.

La distance moyenne de déplacement en vélo se situe aux alentours de 1.2 km à vol d'oiseau. Le vélo n'est utilisé que pour des déplacements inférieurs à 5 km.

4.2. Pratique du vélo sur les itinéraires tests

Afin de mesurer l'évolution de la pratique cyclable sur les différents itinéraires tests, des comptages caméras (10) ont été mis en place au mois de mai. Ils ont été réalisés sur les sept jours de la semaine, sur une période de 2 semaines (évitant ainsi les jours sous la pluie).

Cette première vague sera suivie d'autres comptages à l'avenir permettant d'évaluer les évolutions de fréquentation et de la pratique.

Les données fournies par ces comptages sont très qualitatives. En effet, la méthode de comptage consiste à filmer la chaussée dans son ensemble, puis de réaliser un comptage à l'œil, afin de déterminer :

- où circule le cycliste (aménagements cyclables, chaussée, trottoirs, voies bus...)
- dans quel sens circule le cycliste
- si d'autres véhicules empruntent les aménagements cyclables (2 roues motorisées, trottinette...)

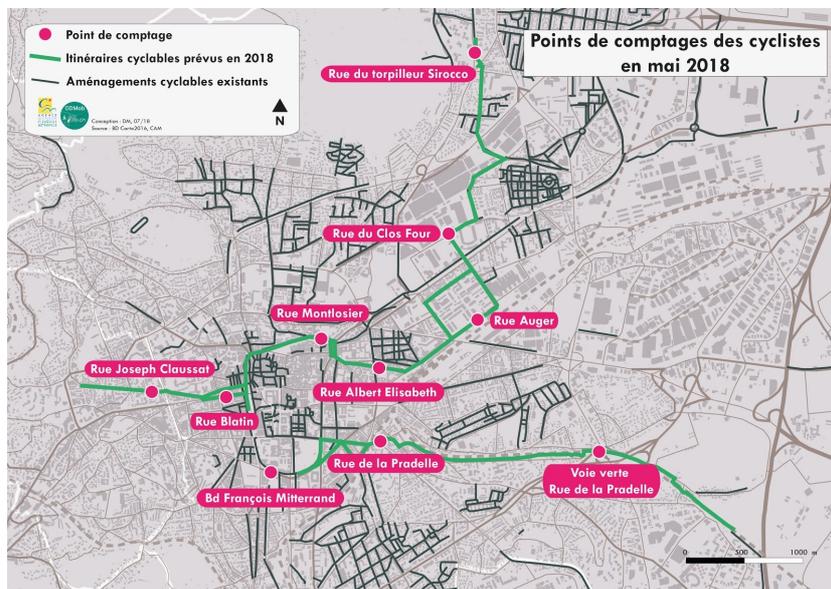


Illustration 6: Positionnement des caméras de comptage sur les itinéraires tests

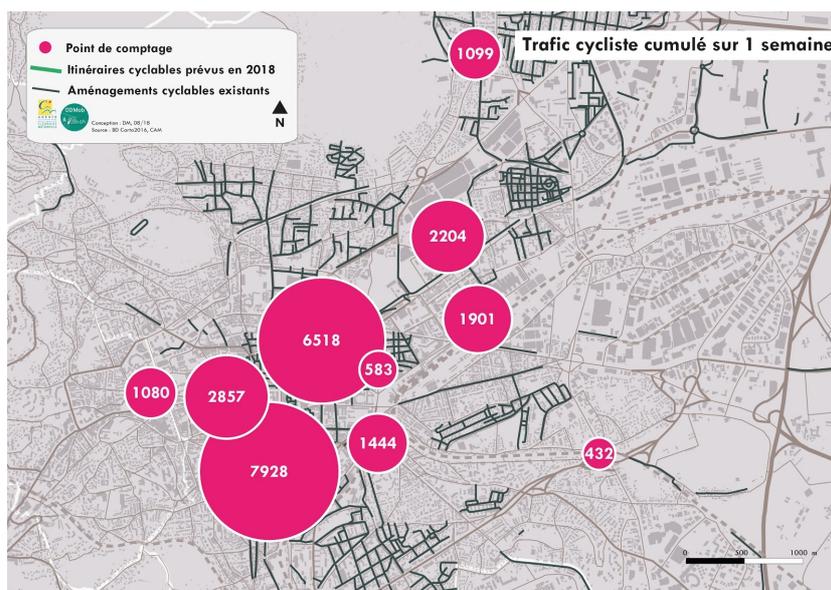
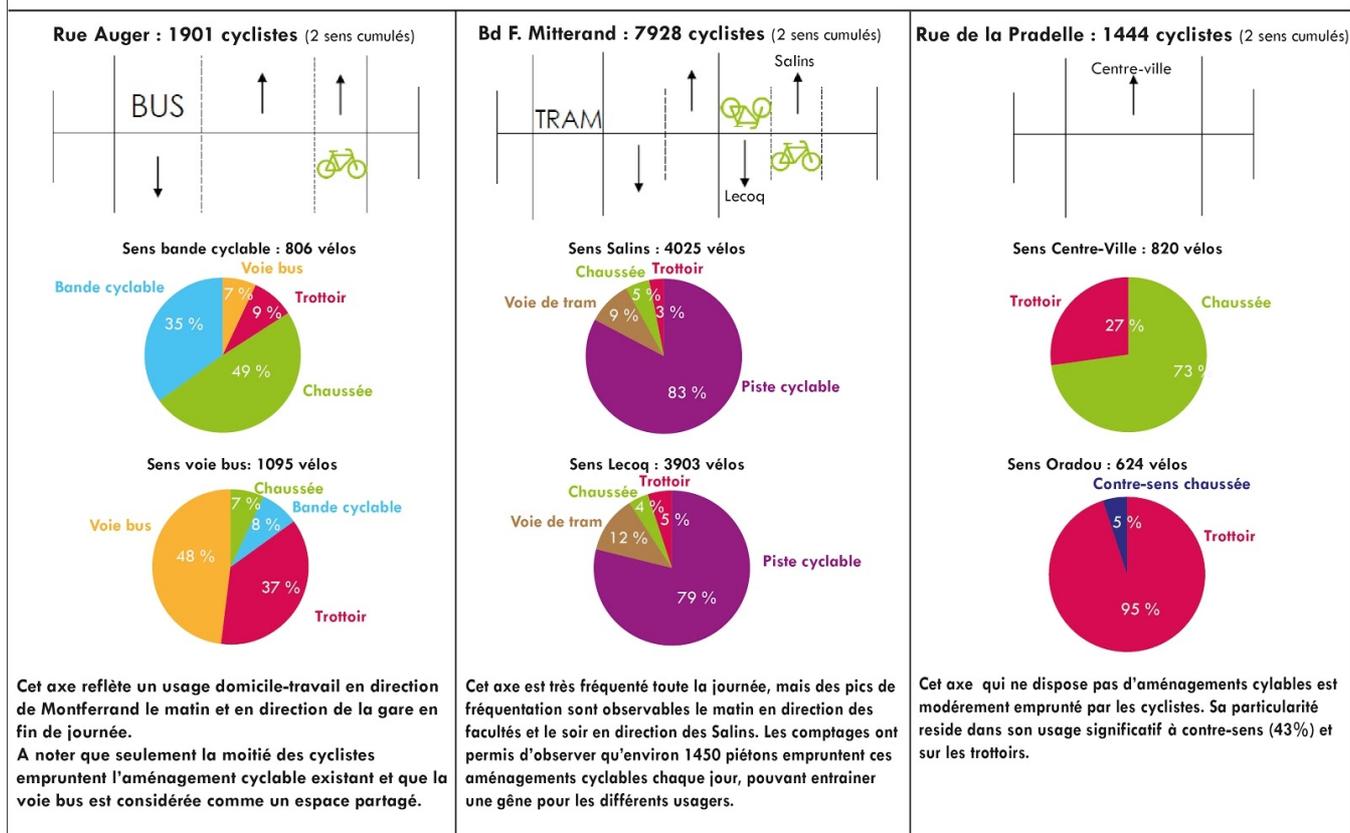


Illustration 7: Résultats de la première phase de comptage

Sur les 10 stations de comptages, en double-sens cumulés et sur 1 semaine :

- 2 stations comptabilisent entre 6500 et 8000 vélos (Rue François Mitterrand et Rue Montlosier)
- 1 station comptabilise près de 3000 vélos (Rue Blatin)
- 2 stations comptabilisent aux alentours de 2000 vélos (Rue Auger et Rue du Clos Four)
- 1 station près de 1500 vélos (Rue de la Pradelle)
- 2 stations autour de 1000 vélos (Rue Joseph Claussat et Rue du torpilleur Sirocco)
- 2 stations autour de 500 vélos (rue Albert Elisabeth et la Voie Verte dans le secteur de la Pardieu)

FOCUS SUR 3 POINTS DE COMPTAGES AU FONCTIONNEMENT DIFFÉRENT



Ces comptages ont permis de réaliser plusieurs constats :

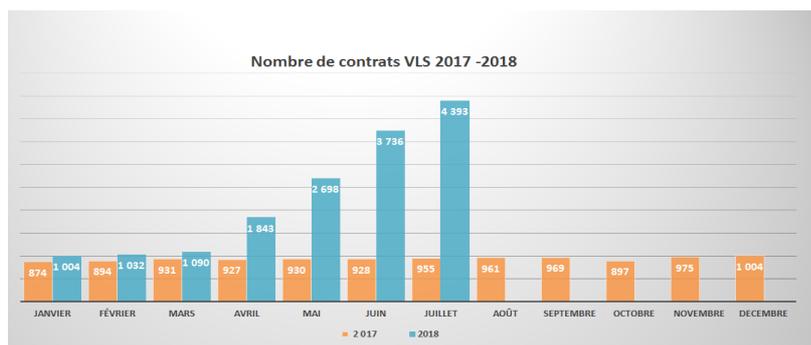
- Le jeudi et le vendredi sont les jours les plus chargés
- L'utilisation du vélo baisse le week-end (en moyenne, moitié moins de cyclistes le samedi et le dimanche, en comparaison avec le reste de la semaine).
- Sur l'ensemble des points de comptages, des pics de fréquentation sont observés entre 7h et 9h et 17h et 19h.
- En l'absence d'aménagement cyclable, les voies de bus sont majoritairement utilisées comme un recours. Dans une moindre mesure les voies de tram sont aussi utilisées à cet usage par les cyclistes (ex : 29% des vélos, rue Montlosier bien qu'il existe une piste cyclable sur cet axe)

Pour plus de détails, les résultats des comptages sont disponibles dans le rapport de l'étude. La deuxième vague de comptage aura lieu fin octobre 2018.

4.3. Pratique du vélo via C.vélo

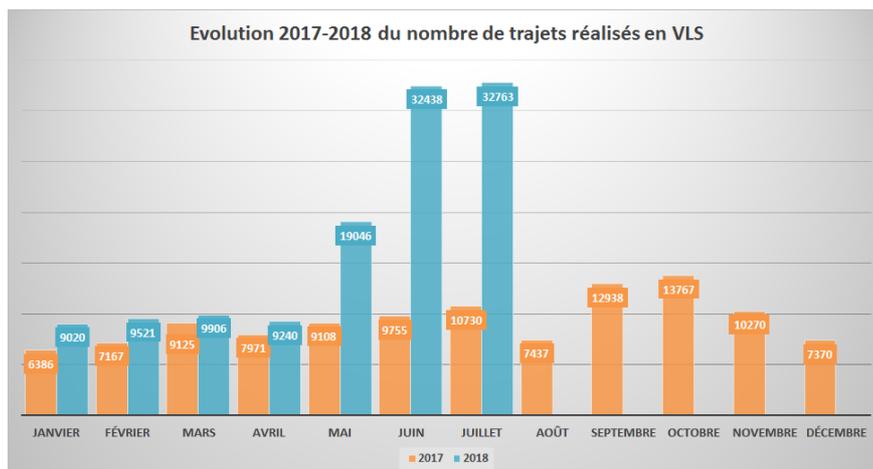
a) Chiffres vélos en libre service

Depuis la mise en place de la gratuité, le service connaît une très forte progression tant au point de vue des abonnés que des mouvements réalisés. Sur les six premiers mois de 2018, le nombre d'abonnés a progressé de 272% et entre avril (mois de lancement de la gratuité) et juin de 138%.



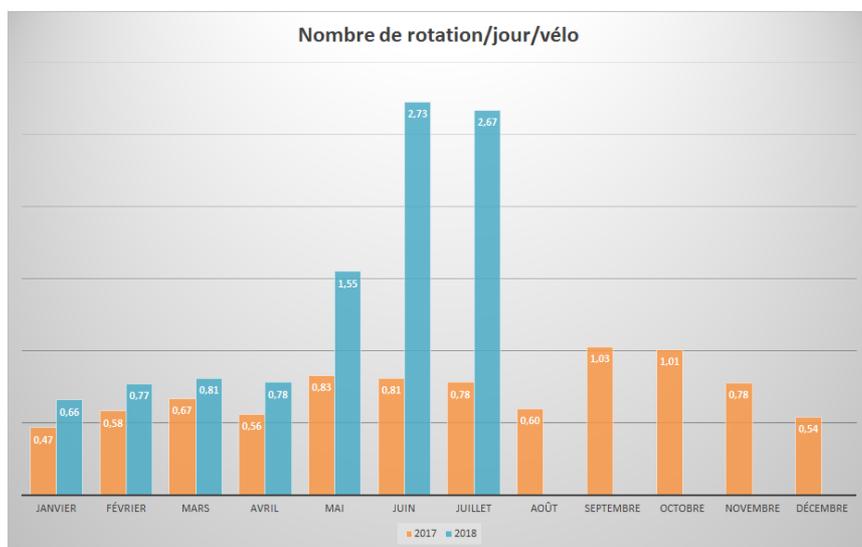
De facto, cette progression du nombre d'abonnés se ressent sur le nombre de trajets effectués :

- En janvier 2018, mois référence pour l'évaluation, 6386 trajets par mois.
- En mai 2018, mois suivant la mise en place de la gratuité, le nombre de mouvements a progressé de 110% (par rapport à mai 2017).
- En juillet 2018 la progression s'élève à 205% (avec près de 33 000 mouvements effectués).



Sur 2017, la moyenne mensuelle s'élevait à 9335 trajets. Sur les 7 premiers mois de 2018, cette moyenne grimpe à 17 419 mouvements mensuels en moyenne, avec des pics de fréquentation en juin et juillet avoisinant les 33 000 trajets, mettant ainsi en exergue la nouvelle attractivité du service C.Vélo.

Par ailleurs, l'efficacité d'un système de vélos en libre-service s'apprécie également en matière d'exploitation (niveau d'utilisation des vélos) à travers le nombre de rotations par jour des vélos. Ainsi, l'ADEME préconise des objectifs de base : **en deçà de 3.5 déplacements/jour/vélo, le service dispose d'une marge de progression en matière de fréquentation.**

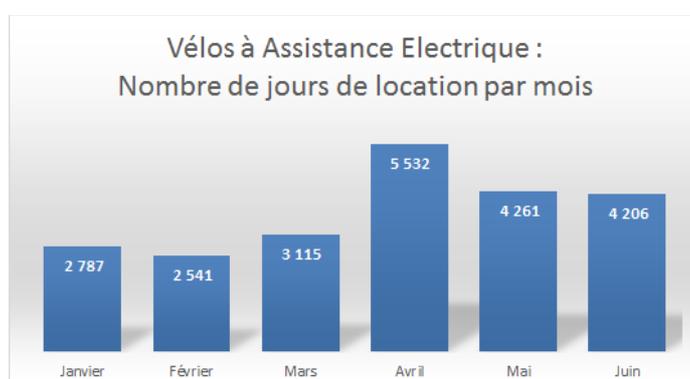
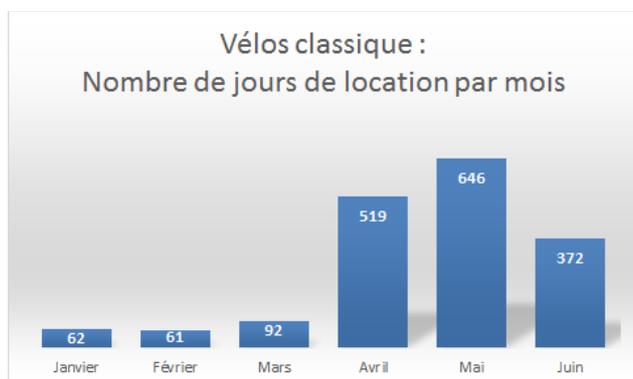


Force est de constater que jusqu'en mai 2018, le service n'avoisina pas les préconisations de l'ADEME sur cet indicateur. La mise en place de la gratuité a permis de redonner un nouveau souffle au service de VLS et d'entraîner une évolution rapide et positive de cet indicateur (0.78 déplacement/jour/vélo en avril 2018, 1.55 en mai 2018 et 2.73 en juin).

De manière générale : en juin 2018, les C.Vélo ont roulé 53 148 km dans les rues de la Métropole. Un trajet moyen se situe aux alentours de 1.6km pour un temps d'effort de 19 minutes.

Comme vu précédemment, 12 nouvelles stations C.vélo sont opérationnelles depuis le mois d'août et pourraient engendrer à nouveau une hausse d'abonnés et de fréquentation.

b) Chiffres Vélos location longues durées



La fréquentation d'un service de location de vélos en longue durée s'entend à travers le nombre de journées de location (exemple : un acte de location annuel équivaut à 365 jours de location). Sur la Métropole, ce chiffre suit une trajectoire différente des vélos en libre-service, avec une fréquentation des services plus aléatoire.

- Le service de vélos classique affiche une forte augmentation du nombre de jours de location qui s'explique par le nombre de contrats mensuels, de 2 mois ou de 6 mois signés en agence. Le nombre de contrats signés en agence s'élève entre 2 et 10 contrats par mois, valeur relativement faible mais cohérente avec la composition du parc (18 vélos).
- Concernant le service de location de vélos à assistance électrique, le nombre de jours de location est stable avec en moyenne 3 740 jours de locations par mois.

5. ÉTAT T0 DE LA PERCEPTION DU VÉLO (IMPACTS)

Le Schéma Cyclable a été réalisé au moyen d'une large consultation des citoyens, notamment grâce aux rencontres citoyennes de la mobilité et grâce à l'étude Parcoura qui a permis une consultation large et qualitative. Cependant, nous ne disposons pas de chiffres exploitables pour être en capacité de mesurer et analyser la perception du vélo auprès des usagers cyclistes et des non usagers.

Pour cela une enquête grand public sera organisée fin 2018-début 2019, pour recueillir auprès d'un échantillon de citoyens leur perception du vélo et de la politique cyclable de la Métropole. Les résultats constitueront l'état 0 de la perception et donc de la mesure des "impacts" de la politique.

En revanche nous disposons des résultats d'une autre enquête, celle-ci réalisée par la FUB (Fédération Usagers de la Bicyclette). Cette association a lancé en 2017 son **Baromètres des Villes Cyclables**. Il s'agit d'une enquête nationale globale sur le vélo (sécurité, effort de la commune, les services/stationnement etc.) qui a permis d'évaluer la politique cyclable du vélo de 316 communes. Pour cette enquête, seuls des cyclistes ont répondu au questionnaire relayé par Vélocité 63.

Parmi elles, la Ville de Clermont-Ferrand (et non celles de la Métropole) affiche une des meilleures participation puisque 1212 personnes et usagers du vélo ont répondu à l'enquête soit 8.6 réponses pour 1000 habitants.

Les principaux constats sont les suivants :

- Avec une note de **2.84/6**, le climat vélo de la ville de Clermont-Ferrand est jugé **plutôt défavorable**.
- Dans le groupe des 29 villes de 100 000 à 200 000 habitants, Clermont-Ferrand se place à la **17e place** avec une note juste inférieure à la moyenne (2.87). Grenoble est en tête de ce classement (avec une note de 3.91/6).
- A l'échelle de la Région Auvergne Rhône Alpes, elle se situe à la 3ème place sur 4 des métropoles (derrière Grenoble et Lyon, devant St Étienne).
- L'analyse des réponses montre que
 - Les points forts de Clermont-Ferrand se résument à un service de location en libre service ou longue durée efficace et un stationnement facile.
 - En revanche, concernant les points faibles, il est signalé un ressenti général d'insécurité sur la route et un manque de communication sur le sujet.

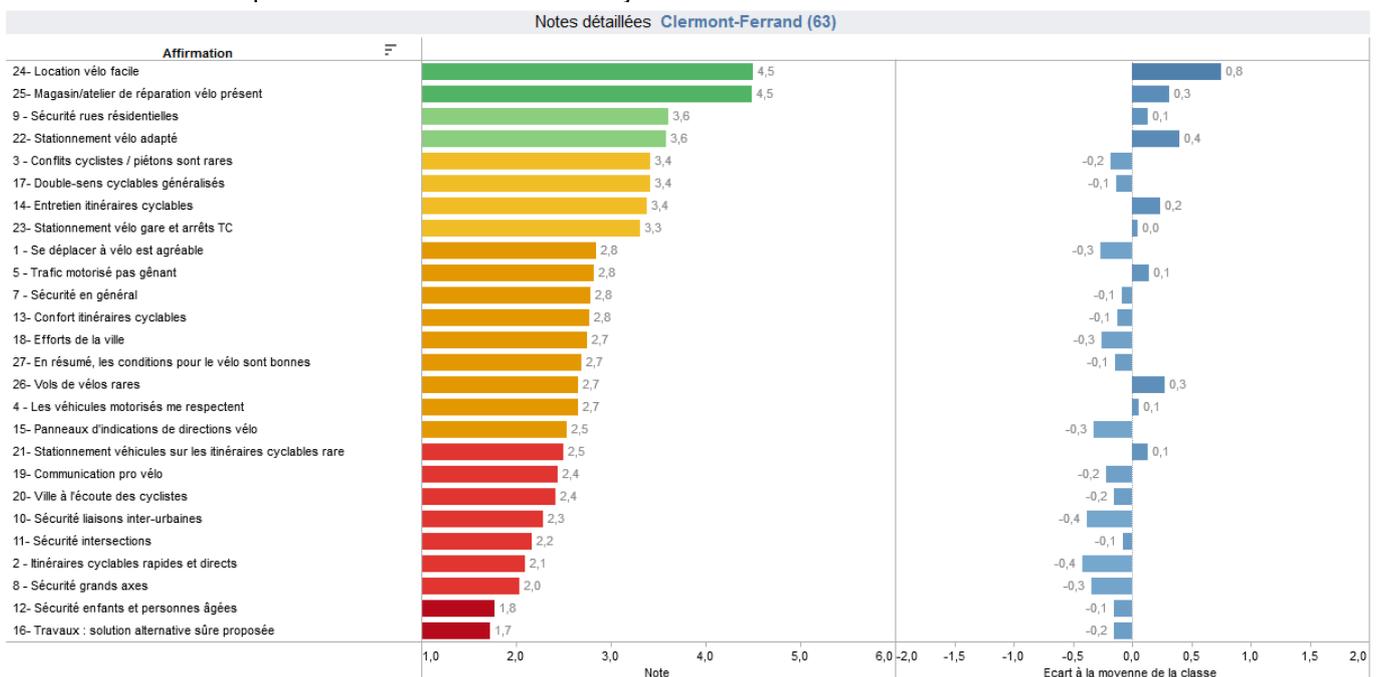


Illustration 8: Notes détaillées de la Ville de Clermont-Ferrand - Baromètre villes cyclables (2017)

6. RESSOURCES ET BUDGET

6.1. Budget prévu pour le SCM

L'enveloppe budgétaire globale des investissements liée aux infrastructures prévue s'élève à 27 M€ HT. Les coûts de fonctionnement sont aussi pris en compte, en considérant le coût des entretiens régulier. L'enveloppe s'élève à 4 M€ HT.

Volets	Investissement sur 10 ans	Fonctionnement	Recettes attendues
Assistance à maîtrise d'ouvrage Étude schéma directeur cyclable	104 k€		Inscription FEDER Axe 8 : 49 080 €
Infrastructures	24 900 k€	2 520 k€	CPER (2018-2020) 400 k€ (pour 1 700 k€ de travaux)
Équipements complémentaires : Offre de stationnement : étude Offre de stationnement : équipement	25 k€ 860 k€	360 k€	
Jalonnement : étude Jalonnement : équipements	25 k€ 1000 k€	170 k€	FEDER Axe 8 : 615 000 €
Services	20 k€	70 k€	
Accompagnement	95 k€	850 k€	
TOTAL	26 925 k€	3 970 k€	

6.2. Budget prévisionnel et dépenses au 01/09/2018

Budget prévisionnel	Dépenses au 01/09/2018
600 k€ TTC (dont 100k€ d'études)	161 346 k€ TTC

6.3. Moyens humains au 01/09/2018

Direction	Prorata 2018
RCM	0.7 ETP
DIAM	1.7 ETP
DEPP	0.3 ETP
DPP	0.1 ETP
Agence d'urbanisme	0.1 ETP
Total	2.7 ETP

7. PROCHAINES ÉCHÉANCES

Les prochaines échéances connues pour les deux prochaines années sont les suivantes :

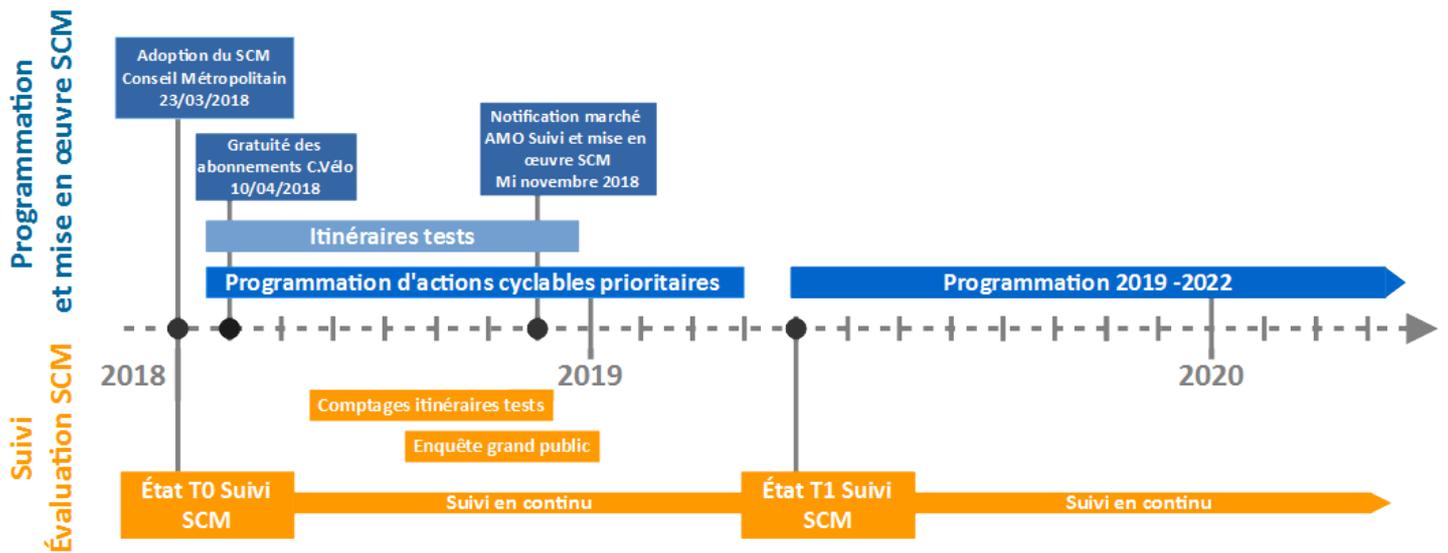


Illustration 9: Représentation synthétique des échéances de la mise en œuvre et du suivi du SCM

8. GOUVERNANCE DU SCM

La gouvernance institutionnelle de suivi du SCM et du réseau est structurée comme suit :

CoPil SCM (semestriels)
Présidée par l'élue en charge du dossier
Objet : arbitrages politiques

CoDir SCM (trimestriels)
Coordonné par le DGS
Objet : arbitrages techniques et relais auprès du DGS des sujets intéressants l'exécutif

CoTech infrastructure (mensuels) :
Suivi par DIAM/MOB
Objet : mise en œuvre du SCM et entretien de l'existant

CoTech actions complémentaires (mensuels) :
Suivi par RCM
Objet : valorisation (dont communication) et accompagnement de la mise en œuvre du SCM

Ces différentes instances pourront se dérouler en format restreint (agents de Clermont Auvergne Métropole) ou élargi (agence d'urbanisme, associations, SMTC, Velogik...).

Le suivi régulier sera quant à lui piloté par la mission évaluation des politiques publiques de Clermont Auvergne Métropole, en partenariat étroit avec l'observatoire des mobilités de l'Agence d'urbanisme et de développement de Clermont Métropole.