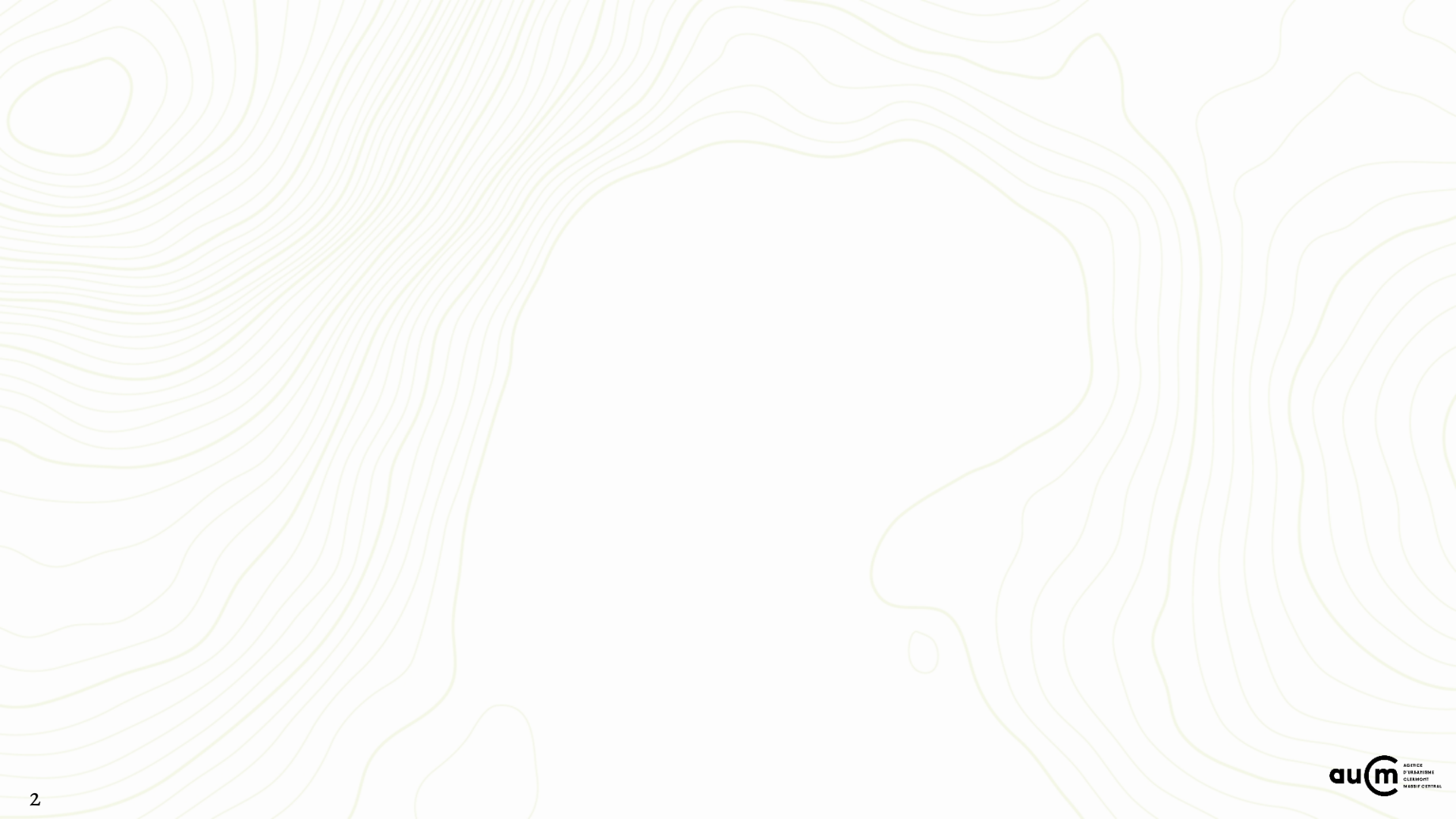




AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Décembre 2025



SOMMAIRE

Volet 1 – Analyse des 30 quartiers de gare Page 8

Introduction Page 9

Analyse de l'intensité urbaine des quartiers de gare Page 13

Analyse des aires d'attraction des gares Page 39

Conclusion Page 57

Annexes Page 65

- Annexe 1 - Présentation de la méthodologie de l'étude
- Annexe 2 - Tableau des 23 indicateurs permettant d'attribuer une note générale d'intensité urbaine
- Annexe 3 – Intensité urbaine et niveau de desserte à l'horizon 2035+
- Annexe 4 – Schéma d'offre à l'horizon 2035+
- Annexe 5 – Evolution de la desserte en transports collectifs des gares dans le périmètre de Clermont Auvergne Métropole

SOMMAIRE

Volet 2 – Monographie détaillée de chaque quartier de gare Page 77

I. Présentation de la branche Nord Page 78

- Population Page 80
- Fréquentation et équipements Page 81
- Habitat et environnement Page 81
- Observations de terrain Page 83
- Les aires d'attraction de la branche Nord Page 84
- Rabattement voiture et vélo Page 85
- Rabattement en transports collectifs Page 86

II. Fiches monographiques de la branche Nord Page 87

- Gerzat Page 88
- Riom – Châtel-Guyon Page 95
- Pontmort Page 104
- Aubiat Page 111
- Aigueperse Page 116
- Gannat Page 122
- Vichy Page 128
- Saint-Germain-des-Fossés Page 143

SOMMAIRE

Volet 2 – Monographie détaillée de chaque quartier de gare

I. Présentation de la branche Est	Page 149
• Population	Page 151
• Fréquentation et équipements	Page 152
• Habitat et environnement	Page 153
• Observations de terrain	Page 154
• Les aires d'attraction de la branche Est	Page 155
• Rabattement voiture.....	Page 156
• Rabattement vélo	Page 157
• Rabattement en transports collectifs.....	Page 158
II. Fiches monographiques de la branche Est	Page 159
• Aulnat Aéroport	Page 160
• Pont-du-Château	Page 167
• Vertaizon	Page 174
• Lezoux	Page 181
• Pont-de-Dore	Page 187
• Thiers	Page 195

SOMMAIRE

Volet 2 – Monographie détaillée de chaque quartier de gare

I. Présentation de la branche Sud	Page 203
• Population	Page 205
• Fréquentation et équipements	Page 206
• Habitat et environnement	Page 207
• Observations de terrain	Page 208
• Les aires d'attraction de la branche Sud	Page 209
• Rabattement voiture et vélo	Page 210
• Rabattement en transports collectifs	Page 211
II. Fiches monographiques de la branche Sud	Page 212
• Clermont La Pardieu	Page 213
• Sarliève – Cournon	Page 220
• Le Cendre – Orcet	Page 228
• Les Martres-de-Veyre	Page 235
• Vic-le-Comte	Page 242
• Parent – Coudes – Champeix	Page 252
• Issoire	Page 257
• Le Breuil-sur-Couze	Page 265
• Brassac-les-Mines – Sainte-Florine	Page 270
• Arvant	Page 277
• Brioude	Page 284

SOMMAIRE

Volet 2 – Monographie détaillée de chaque quartier de gare

I. Présentation de Clermont-Ferrand et la branche Ouest	Page 292
• Population	Page 294
• Fréquentation et équipements	Page 295
• Habitat et environnement	Page 296
• Observations de terrain	Page 297
• Les aires d'attraction de Clermont-Ferrand et la branche Ouest	Page 298
• Rabattement voiture	Page 299
• Rabattement vélo	Page 300
• Rabattement en transports collectifs	Page 301
II. Fiches monographiques de Clermont-Ferrand et la branche Ouest	Page 302
• Clermont-Ferrand	Page 303
• Clermont La Rotonde	Page 313
• Royat - Chamalières	Page 318
• Durtol - Nohanent	Page 323
• Volvic	Page 328



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Volet 1 - Analyse des 30 quartiers de gare



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Introduction

INTRODUCTION

Le contexte

L'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC), Riom Limagne et Volcans, Vichy Communauté, l'Agglomération Pays d'Issoire, le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thiernois (SMTUT) et le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne sont mobilisés pour porter la candidature du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Clermont-Auvergne.

Le projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) vise à constituer, d'ici 2035, une offre de mobilité intermodale du quotidien, fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants des territoires métropolitains, périurbains et ruraux. Son objectif est d'améliorer la connexion entre les territoires en renforçant l'offre ferroviaire et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service (car express) et les réseaux cyclables. L'ambition globale est de réduire la congestion routière, d'améliorer la qualité de l'air, de réduire les émissions de gaz à effet de serre ou encore de minimiser les coûts liés aux mobilités pour les collectivités, comme pour les particuliers.

Les études liées au développement du trafic ferroviaire, au réaménagement des gares et aux services complémentaires au ferroviaire ont été confiées respectivement à SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et à la Société des Grands Projets.

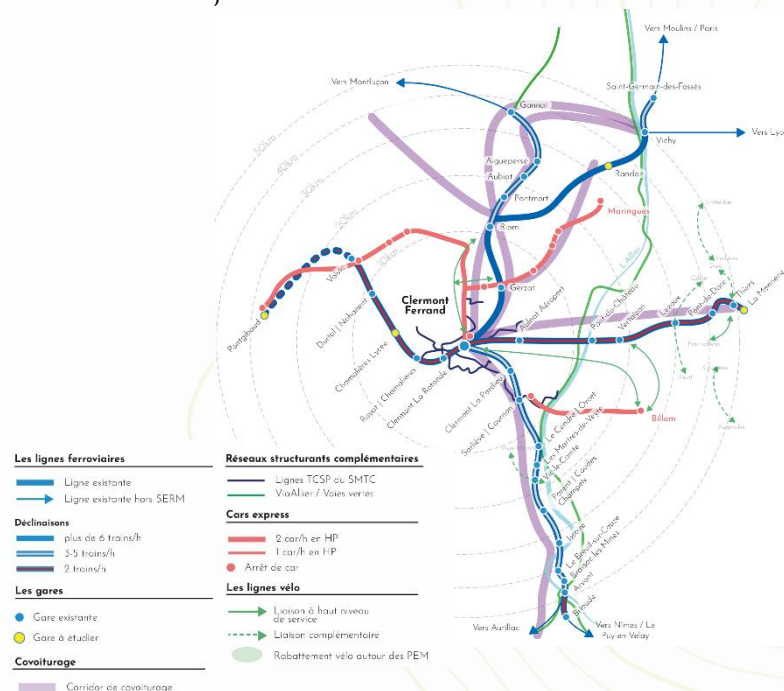


Schéma d'ensemble du SERM Clermont-Auvergne, arrêté par le COPIL du 2/12/2025

INTRODUCTION

Les objectifs de l'étude d'aménagement du territoire

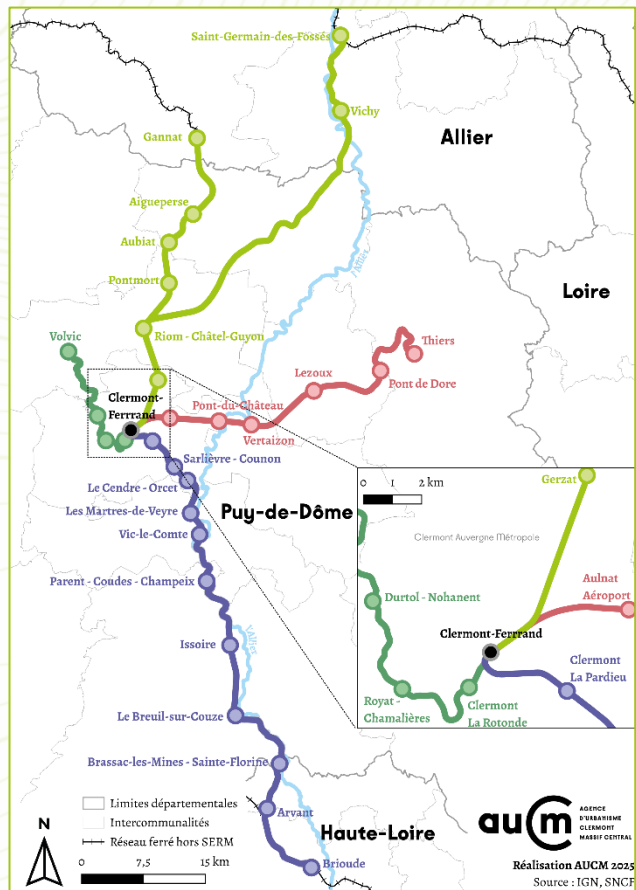
En complément des études portées par la Société des Grands Projets (SGP) et la SNCF, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne apporte une contribution au dossier de candidature sur le volet « gares ». Les gares constituent, en effet, des lieux stratégiques qui sont amenés à être plus fréquentés et nécessitent une analyse sur les flux de voyageurs, sur le stationnement, sur le développement des rabattements...

Cette expertise portant sur l'articulation entre urbanisme et déplacements fait directement écho aux attentes du législateur qui précise, dans la loi SERM du 27 décembre 2023, *« qu'afin de lutter contre l'étalement urbain et de promouvoir le report modal, les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale compétents favorisent le renouvellement urbain, l'optimisation de l'utilisation de l'espace et la qualité urbaine des projets à proximité des gares du service express régional métropolitain, notamment en prévoyant une densité minimale de constructions, ainsi que le rabattement vers ces gares »*.

L'analyse proposée constitue un état des lieux des quartiers de gare, avant le démarrage du projet de SERM. En parallèle de l'étude « Radar » menée par SNCF Gares et Connexions portant sur la gare (bâtiment, quais, parvis), il s'agit de réaliser une monographie permettant de caractériser les 30 quartiers de gare au regard de leur fonctionnement urbain et territorial. L'objectif est de disposer d'un outil à la fois de connaissance et d'aide à la décision permettant d'interroger en quoi et comment le développement d'un SERM peut avoir des effets directs sur les territoires desservis en termes de requalification des tissus existants, de reconquête des espaces publics ou encore de densification du bâti.

Cette mission résulte d'une contribution assurée par l'Agence d'Urbanisme Clermont Massif central.

INTRODUCTION



La méthode

Les livrables de cette mission sont constitués de deux volets :

- Volet 1 : Analyse urbaine des 30 quartiers de gare, qui apporte un regard croisé, comparatif et synthétique des intensités et des fonctionnalités urbaines des secteurs desservis par le projet de SERM ;
- Volet 2 : Monographie détaillée de chaque quartier gare, présentant les différents indicateurs pris en compte dans l'analyse. Ces fiches sont regroupées par cadran géographique : Branche Nord (pages 78-148) / Branche Est (pages 149-202) / Branche Sud (pages 203-291) / Clermont-Ferrand et Branche Ouest (pages 292-334).

La méthode déployée dans ces deux volets est détaillée en annexe du présent document.

Périmètre des 30 gares / quartiers de gare du SERM
Clermont-Auvergne



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

*Analyse de l'intensité urbaine des
quartiers de gare*

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Les quartiers de gare, des leviers essentiels d'articulation entre aménagement et mobilités

Les gares et leurs quartiers constituent de puissants révélateurs des relations – qu'elles soient existantes, fragiles ou inexistantes – entre urbanisme et systèmes de déplacement. À la fois infrastructures de mobilité et lieux de vie, ils cristallisent des enjeux historiques, géographiques et fonctionnels qui conditionnent l'organisation des territoires. Dans ce contexte, le déploiement du SERM invite à interroger la cohérence et l'ambition de l'articulation entre, d'une part, les niveaux d'intensité urbaine actuels ou projetés et, d'autre part, le développement d'une offre de transport renforcée.

Les 30 quartiers de gare du SERM Clermont-Auvergne présentent des situations très contrastées, tant en matière de morphologie urbaine que de dynamiques démographiques, économiques ou foncières. Ils n'offrent pas les mêmes marges d'évolution et n'appellent pas des stratégies uniformes d'intensification ou d'optimisation urbaine. Pour autant, l'enjeu commun réside dans la capacité des collectivités à tirer parti de l'amélioration de la desserte ferroviaire et multimodale pour engager, en parallèle, des transformations urbaines ciblées :

Densification maîtrisée, recomposition des espaces publics, renforcement de la mixité fonctionnelle et amélioration du cadre de vie. Dans la mesure où les temporalités des projets de mobilité et celles des projets urbains s'inscrivent dans le temps long, il apparaît essentiel de disposer dès à présent d'une connaissance fine et partagée des potentiels de développement des quartiers de gare. Ceux-ci doivent être appréhendés à la fois comme des nœuds de transport – en termes de niveau de desserte, de fréquentation, d'intermodalité et de logiques de rabattement – et comme de véritables polarités urbaines, porteuses d'aménités, d'emplois, de logements, de services et d'équipements structurants.

L'analyse proposée s'appuie ainsi sur une approche croisée, combinant des indicateurs quantitatifs d'intensité urbaine et une analyse qualitative de terrain. Elle permet d'identifier les marges de progression des quartiers de gare au regard de l'évolution attendue de leur desserte et de mettre en évidence les leviers d'action mobilisables. À ce titre, elle constitue un outil d'aide à la décision et de dialogue stratégique particulièrement précieux pour l'ensemble des acteurs de l'aménagement et du développement urbain, dans la perspective d'un SERM pleinement intégré à son territoire.

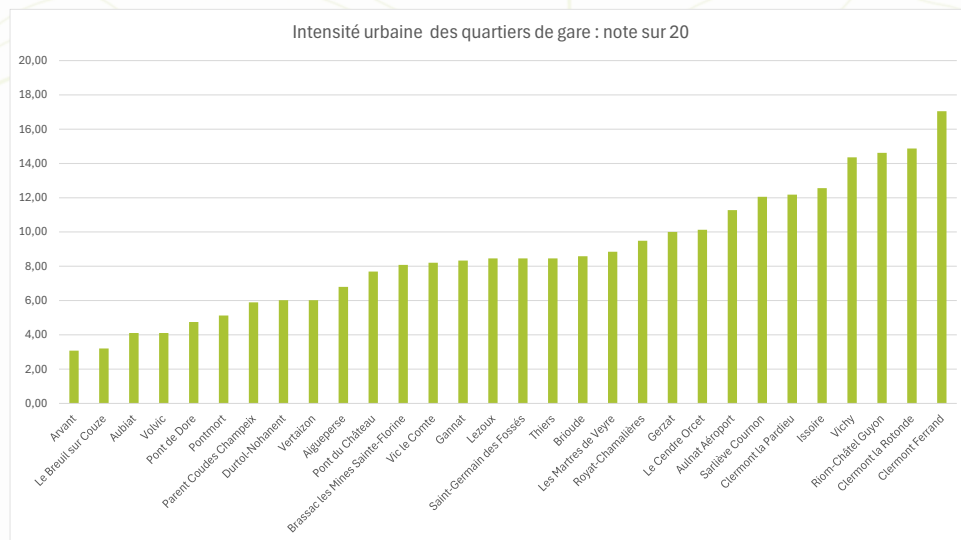
INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Des niveaux d'intensité urbaine contrastés

La notion d'intensité urbaine renvoie à une concentration des fonctions urbaines (logements, équipements et services, desserte en transports collectifs, présence d'espaces de nature, lieux récréatifs...), exprimée à la fois en termes de densité, mais aussi de diversité. Elle constitue un indicateur permettant de caractériser la dynamique urbaine à l'œuvre dans les quartiers de gare.

D'après la méthode du scoring agrégeant un ensemble de données (cf. annexe 1), il a pu être attribué, sur une base objective, une note sur 20 permettant d'exprimer un niveau d'intensité urbaine des gares et leurs abords immédiats au regard d'indicateurs touchant aussi bien à la densité de population, d'emplois, de dynamiques du marché de l'habitat, de la présence d'équipements, de la place du végétal en ville ou encore des facilités d'accès par les modes actifs à la gare.

Cette note globale révèle l'hétérogénéité des situations de quartiers avec une grande diversité de niveaux d'intensité en fonction de la localisation de la gare (urbain, périurbain, rural), de sa taille (de moins d'une dizaine à plus 15 000 voyageurs par jour pour la gare de Clermont-Ferrand), du niveau de desserte ou encore de leur fonctionnalité ferroviaire (correspondance Intercités, aéroport...).



Note globale d'intensité des quartiers de gare du SERM Clermont-Auvergne, selon la méthodologie développée par l'AUCM

i La méthode vise à objectiver l'intensité urbaine en croisant des données chiffrées, des observations de terrain et un recensement des projets. Il ressort que l'intensité urbaine des quartiers de gare est très variable du fait de l'importance du nombre de voyageurs, du niveau de desserte et de la localisation de la gare par rapport au centre-ville / centre-bourg.

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Une classification en 4 niveaux déterminés au prisme de l'intégration urbaine

Afin d'apporter une vision synthétique, il est proposé de catégoriser les quartiers de gare en fonction de problématiques communes. Une classification en 4 niveaux est proposée mettant en avant des trajectoires d'aménagement et des capacités d'irrigation du territoire différenciées :

1/ Les quartiers en zone urbaine dense se trouvent aux abords des gares centrales des principales villes du territoire (Clermont-Ferrand mais aussi Issoire, Riom et Vichy). Dans ces quartiers, la densité de population dépasse les 3 000 hab. / km², plusieurs centaines d'emplois se trouvent en immédiate proximité de la gare, des commerces, des grands équipements (hôpital, lycée...) sont très faciles d'accès depuis la gare.



Quartiers en zone urbaine dense



Parvis de la gare de Vichy et environnement urbain Avenue des Célestins



Quartiers au cœur d'une centralité intermédiaire



Parc urbain face à la gare de Thiers



Environnement urbain de l'Avenue de la gare à Gannat

2 / Les quartiers au cœur d'une centralité intermédiaire se trouvent très proches des centres-villes de petites villes comme Brioude, Gannat ou Thiers ou de centres-bourgs de communes plus modestes comme Les Martres-de-Veyre. Dans ces territoires, le quartier de la gare dispose de plusieurs fonctionnalités urbaines (logements, emplois, commerces, équipements), mais avec une densité moindre, par rapport aux quartiers en zone urbaine dense.

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

3/ **Les quartiers en périphérie d'un centre urbain** se trouvent en franges de l'enveloppe urbaine de communes plus ou moins importantes (Aigueperse, Cournon, Durtol, Pont-du-Château...). Ces quartiers peuvent également se situer dans des hameaux d'un bourg centre dans le cas de Vertaizon et Vic-le-Comte (la gare se trouvant à Chignat et Longues). La diversité des fonctions urbaines n'est pas assurée ici. Certains sites présentent une densité d'habitants plutôt élevée mais ne proposent que peu d'emplois, d'autres sont de forts pourvoyeurs d'emplois seulement. Quelques sites disposent de grands équipements (salle de spectacle à Pont-du-Château, pôle médical d'importance à Cournon).



Quartiers en
périphérie
d'un centre
urbain



Gare de Cournon : un site
au sein d'une zone
industrielle peu qualifiée

4/ **Les secteurs en zone peu dense** correspondent à des gares se trouvant dans des bourgs de faible urbanisation (Le Breuil-sur-Couze, Parent) ou de petits hameaux qui se sont constitués ex nihilo autour de la gare (Arvant, Volvic). La densité de population est faible, l'emploi aux abords de la gare est quasi-inexistant, les commerces et services se limitent au mieux aux fonctions les plus basiques (boulangerie, poste, restaurant...).

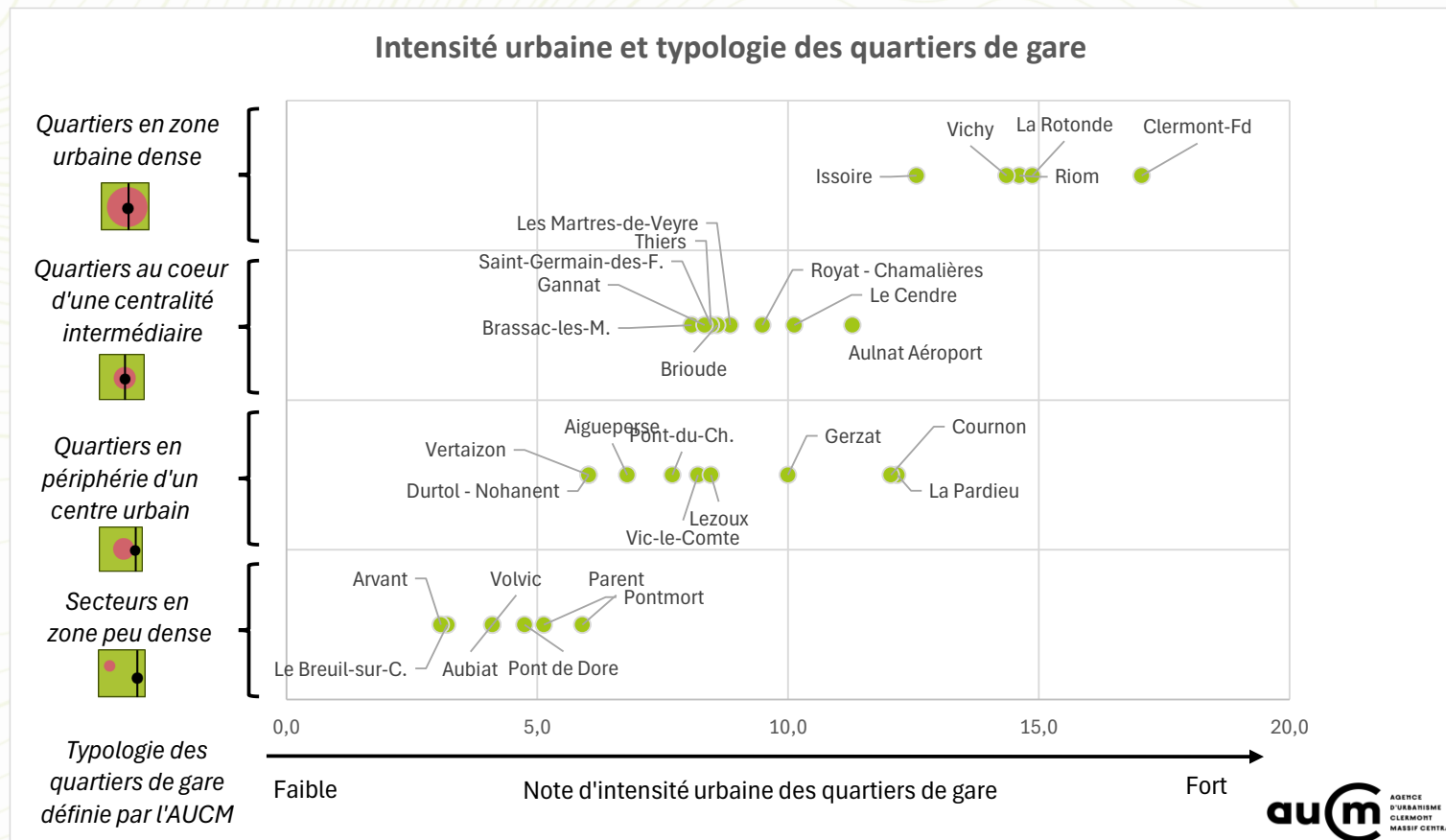


Secteurs en
zone peu
dense

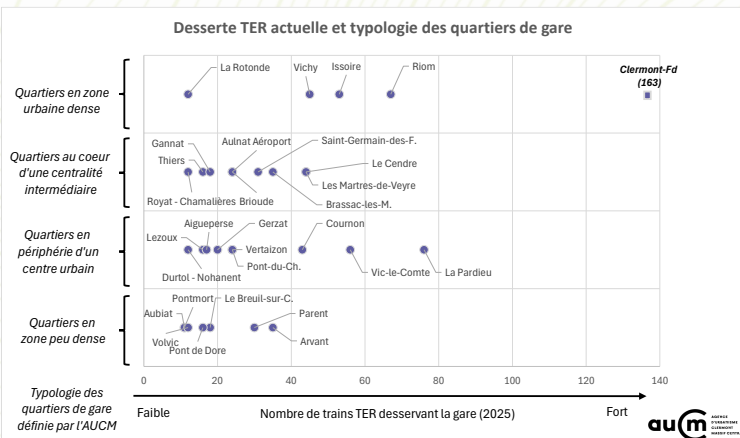


Environnement urbain peu dense et peu qualifié aux
abords des gares de Volvic (à gauche) et Pontmort (à droite)

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES



INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

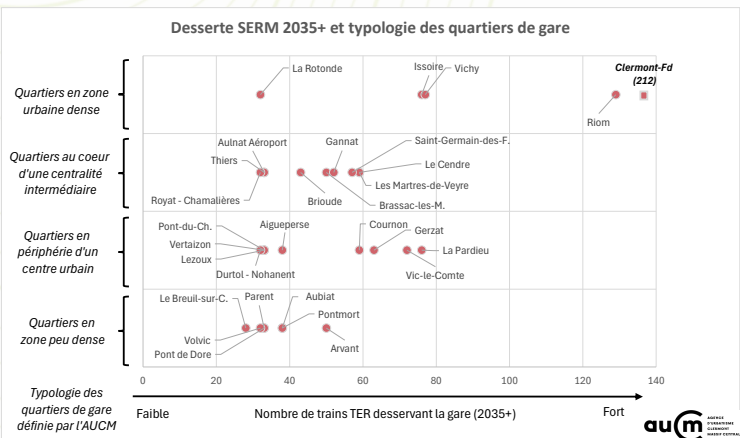


Des logiques d'axe qui prédominent

Dans la plupart des cas, l'intensité urbaine du quartier et le niveau de desserte de la gare se sont ajustés mutuellement. Toutefois, parfois, les niveaux de desserte proposées par le ferroviaire ne sont pas liés à l'intensité urbaine des secteurs desservis. Ils s'inscrivent dans des logiques d'axes, notamment pour les lignes en direction de Thiers et Volvic, où toutes les gares ont peu ou prou un niveau d'offre identique alors que les contextes urbains sont différents.

En outre, les gares de type « nœud ferroviaire » comme Arvant, ou Saint-Germain-des-Fossés bénéficient de bons niveaux de desserte, pour des raisons techniques propres à l'organisation ferroviaire.

A l'horizon 2035+ du SERM, les gares seront toutes plus souvent desservies qu'aujourd'hui, mais les phénomènes décrits plus hauts pourront demeurer. Ainsi, Clermont La Rotonde, bien qu'en zone urbaine dense, aura une desserte très nettement améliorée, mais celle-ci sera toujours en net retrait par rapport à celle des autres quartiers de gare en zone dense. Aussi, les gares « nœuds ferroviaires » conserveront un haut niveau de desserte.



i A l'horizon 2035+, la desserte ferroviaire proposée restera corrélée à une logique d'axes.

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

TYPE 1 : QUARTIER EN ZONE URBAINE DENSE

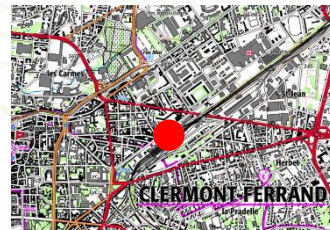
Quartiers de gare de Clermont-Ferrand, Clermont La Rotonde, Issoire, Riom, Vichy (5 sites)

Ces sites se distinguent par les principaux traits suivants :

- Quartiers denses et multifonctionnels.
- Générateurs de déplacements (lycée, hôpital...) proches de la gare.
- Gares assurant au quotidien une fonction de rabattement auprès des habitants des quartiers et communes environnantes qui prennent le train, mais aussi diffusent au sein de l'agglomération des voyageurs aux motifs divers (travail, études, loisirs).
- Gares assurant une fonction de rabattement pour un territoire plus vaste pour les déplacements de longues distances qui sont occasionnels (Paris, Lyon...) - à noter que la gare de La Rotonde n'est pas concernée par cette fonctionnalité.
- Des espaces publics plutôt bien traités (sauf La Rotonde).
- Des signes de saturation du stationnement dans le quartier liés aux usages du train, mais aussi des autres fonctions du quartier (stationnement résidentiel, pôle d'emplois...).
- Des gares qui sont valorisées par des projets urbains en cours de déploiement.



Gare de
Clermont-Ferrand
Source : IGN



En haut : Commerces face à la gare de Vichy / Parvis de la gare à Clermont-Fd
En bas : Parking de la gare de Riom (saturé) / Parvis gare à Issoire

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Fiche d'identité des gares SERM de type I « Quartier en zone urbaine dense »

Quartier en zone urbaine dense	Clermont- Ferrand	Clermont La Rotonde	Issoire	Riom	Vichy
Habitants					
Population 2022	29614	35986	9645	9201	20473
Densité de la population 2022 (hab/km²)	6920	6897	3468	3528	6070
Part des ménages de 1 personne	57,0%	58,2%	54,3%	54,3%	62,1%
Part des ménages monoparentaux	11,6%	8,4%	14,0%	13,6%	9,8%
Indice de jeunesse (part de -18 ans / 65 ans et +)	1,4	0,9	0,6	0,9	0,4
Indicateur de pauvreté des ménages (1)	25,9%	25,2%	18,3%	17,3%	21,8%
Effectif Salarie 2023	17203	13358	5998	3540	7511
Densité de salarié 2023 (Sal/km²)	11671	9263	3315	2183	3702
Effectif scolaire 2023 (collège / lycée / lycée pro*) (quantité)	6492	4458	3127	2422	1096
<small>(1) - Le taux de pauvreté défini par l'INSEE correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian de France métropolitaine. Le seuil de pauvreté en 2021 était fixé à 1 278 euros / mois.</small>					
Fréquentation / équipement					
Fréquentation de la gare - nombre de voyageurs annuel 2023	4514900	11341	552083	1192180	1416586
Nombre d'équipements 2023 :Restaurants	278	230	77	62	249
Nombre d'équipements 2023 :Commerces	87	116	78	43	214
Nombre d'équipements 2023 :Equipements loisirs	213	201	44	44	101
Nombre d'équipements 2023 :Etablissements de santé	211	166	89	48	135
Nombre d'équipements 2023 :Sportifs	3	5	2	2	8
Nombre de lits touristiques 2023 (hôtels et campings)	4400	2065	294	192	3942
Habitat / Environnement					
Nombre de logements (Cadastré)	10371	12406	4749	5053	13411
Nombre de logements sociaux	2365	2260	692	683	582
Part des logements sociaux	23%	18%	15%	14%	4%
Vacance des logements	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Forte
Marché de l'habitat - prix au m²	1899	2204	1464	1496	1412
Dynamique de construction	Forte	Forte	Forte	Faible	Moyenne
Végétation	8%	19%	30%	28%	12%
Observations de terrain					
Présence d'une Orientation d'Aménagement de de Programmation (OAP)	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	Pas d'OAP	OAP secteur gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare
Aménagement piste cyclable	Aménagement à la gare	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Aménagement à la gare	Aménagement à la gare
Marchabilité (ambiance dominante)	Bien	Bien	Bien	Bien	Bien
Pacification des voies (ambiance dominante)	Forte	Forte	Moyenne	Forte	Forte

* DONNÉES CORRESPONDANT AU PÉRIMÈTRE DES 15 MINUTES À PIED AUTOUR DE LA GARE

Source : outil Géofer du Cerema / INSEE / Sncf / Dgfp / AUCM – indicateurs bénéficiant d'une pondération – cf. détails en annexe 2

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

TYPE 2 : QUARTIER AU CŒUR D'UNE CENTRALITÉ INTERMÉDIAIRE

Quartiers de gare de Aulnat Aéroport, Brassac-les-Mines – Sainte-Florine, Brioude, Le Cendre – Orcet, Gannat, Les Martres-de-Veyre, Royat – Chamalières, Thiers, Saint-Germain-des-Fossés (9 sites)

Ces sites se distinguent par les principaux traits suivants :

- Quartiers de la gare se trouvant dans ou à proximité immédiate du centre-ville / centre-bourg.
- Environnement immédiat de la gare peu qualitatif, sauf pour la gare du Cendre.
- Des parkings généralement saturés.

Aulnat-Aéroport / Saint-Germain-des-Fossés : une fonction de rabattement sur des réseaux nationaux pouvant impacter le fonctionnement du quartier

A **Aulnat Aéroport**, actuellement, le parking (env. 20 places) de la gare peut être occasionnellement utilisé pour du stationnement en lien avec l'aéroport. Pour ce site, le développement de fonctions urbaines et l'éventuelle perspective d'un rebond du trafic aérien pourraient avoir des incidences sur un plus grand usage du train comme mode d'accès à l'aéroport, mais aussi à des pratiques de stationnement à contrôler sur le site gare (opportunité à stationner sur le parking gare gratuit plutôt que le parking aéroport, payant).

A **Saint-Germain-des-Fossés** (historiquement hub de correspondance pour les liaisons ferroviaires entre l'Auvergne et d'une part la région lyonnaise et d'autre part la façade atlantique), le redéveloppement de l'axe Lyon – Nantes amène SNCF Gares et Connexions à programmer des travaux améliorant l'accueil en gare et la possible présence de services dans le cadre du programme « Place de la Gare ».



Gare de Thiers
Source : IGN



En haut : Parvis de la gare du Cendre / centre-ville de Brassac-les-Mines
En bas : Centre-ville de Saint-Germain-des-Fossés / Gare de Gannat au bout de l'avenue de la gare

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Fiche d'identité des gares SERM de type 2 « Quartier au cœur d'une centralité intermédiaire »

Quartier au cœur d'une centralité intermédiaire	Aulnat Aéroport	Brassac-les-Mines - Sainte-Florine	Brioude	Le Cendre - Orcet	Gannat	Les Martres-de-Veyre	Royat - Chamalières	Thiers	Saint-Germain-des-Possés
Habitants									
Population 2022	4037	2786	3729	8216	3675	3071	11962	4749	2660
Densité de la population 2022 (hab/km²)	3613	1159	1532	2382	1469	1681	5083	1940	1223
Part des ménages de 1 personne	40,8%	43,2%	48%	33,8%	48,5%	35,7%	56,2%	50,8%	46%
Part des ménages monoparentaux	12,3%	11,2%	10%	11,5%	15,5%	14,5%	9,4%	12,7%	12%
Indice de jeunesse (part de -18 ans / 65 ans et +)	1,1	0,6	0,5	0,7	0,8	1,1	0,5	0,9	0,6
Indicateur de pauvreté des ménages (1)	16,6%	15,9%	16,7%	11,8%	20,3%	11,2%	11,7%	26,3%	14,2%
Effectif Salarie 2023	1775	680	2113	1998	881	369	2141	983	662
Densité de salarié 2023 (Sal/km²)	1706	505	1815	1267	676	265	1830	941	583
Effectif scolaire 2023 (collège / lycée / lycée pro) (quantité)	0 ⁽²⁾	401	0	0	183	772	770	1429	330
<small>(1) - Le taux de pauvreté défini par l'INSEE correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian de France métropolitaine. Le seuil de pauvreté en 2021 était fixé à 1 278 euros / mois. (2) - En raison d'une localisation bi-sites du lycée Roger Cilaux (Aulnat et Clermont-Ferrand), les statistiques utilisées par la base Géofer ne permettent pas de distinguer le site d'Aulnat qui accueille une certaine d'élèves</small>									
Fréquentation / équipement									
Fréquentation de la gare - nombre de voyageurs annuel 2023	13736	120753	109121	165289	93252	177337	4243	45886	193180
Nombre d'équipements 2023 : Restaurants	13	13	47	19	19	11	47	42	11
Nombre d'équipements 2023 : Commerces	6	15	37	19	26	7	27	14	7
Nombre d'équipements 2023 : Equipements loisirs	3	9	37	19	9	10	49	29	6
Nombre d'équipements 2023 : Etablissements de santé	7	12	25	54	16	14	72	10	6
Nombre d'équipements 2023 : Sportifs	1	0	2	0	0	0	1	2	0
Nombre de lits touristiques 2023 (hôtels et campings)	75	28	40	12	73	0	412	115	0
Habitat / Environnement									
Nombre de logements (Cadastré)	1547	1182	1597	2094	1638	1320	4810	2176	1020
Nombre de logements sociaux	635	36	265	472	90	173	471	299	156
Part des logements sociaux	41%	3%	17%	23%	5%	13%	10%	14%	15%
Vacance des logements	Faible	Moyenne	Moyenne	Faible	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Forte	Moyenne
Marché de l'habitat - prix au m²	1851	1085	1005	2079	1027	1693	2136	604	1002
Dynamique de construction	Forte	Forte	Forte	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Forte	Faible	Faible
Végétation	32%	50%	44%	41%	44%	54%	36%	48%	55%
Observations de terrain									
Présence d'une Orientation d'Aménagement de de Programmation (OAP)	OAP secteur gare	Pas d'OAP	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	Pas d'OAP	Pas d'OAP	Pas d'OAP	Pas d'OAP	Pas d'OAP
Aménagement piste cyclable	Aménagement à la gare	Pas d'aménagement	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Aménagement à la gare	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement
Marchabilité (ambiance dominante)	Bien	Ordinaire	Ordinaire	Bien	Ordinaire	Ordinaire	Dangereux	Ordinaire	Ordinaire
Pacification des voies (ambiance dominante)	Forte	Faible	Faible	Forte	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Faible	Forte

* DONNÉES CORRESPONDANT AU PÉRIMÈTRE DES 15 MINUTES À PIED AUTOUR DE LA GARE

Source : outil Géofer de Cerema / INSEE / Sncf / Dgfp / AUCM – indicateurs bénéficiant d'une pondération – cf. détails en annexe 2

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

TYPE 3 : QUARTIER EN PERIPHERIE D'UN CENTRE URBAIN

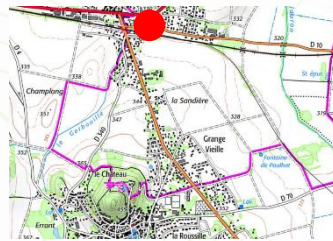
Quartiers de gare de Aigueperse, Clermont La Pardieu, Durtol – Nohanent, Gerzat, Lezoux, Pont-du-Château, Sarliève – Cournon, Vertaizon, Vic-le-Comte (9 sites)

Ces sites se distinguent par les principaux traits suivants :

- Quartiers de la gare se trouvant dans des environnements peu denses et peu qualifiés (friches industrielles).
- Des quartiers qui ont des intensités urbaines très variables : forte hétérogénéité des sites entre les quartiers des gares d'Aigueperse / Durtol / Vertaizon en marge de l'urbanisation de ces bourgs périurbains et Cournon et Clermont La Pardieu qui se situent aux franges de communes bien plus importantes. Ces deux quartiers se distinguent notamment au regard des nombreux emplois présents.
- Des fonctions de rabattement pour les territoires à proximité (parkings très occupés voir saturés, dessertes par les TC pour certains), sauf pour Durtol.
- Souvent ciblés comme des secteurs à enjeux dans les PLUi.



Gare de
Vertaizon
Source : IGN



En haut : Futur site Banque de France à Vic / parking saturé à Vertaizon
En bas : Rue de la gare à Lezoux/ Avenue de Cournon à proximité de la gare de Pont-du-Château

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Fiche d'identité des gares SERM de type 3 « Quartier en périphérie d'un centre urbain »

Quartier en périphérie d'un centre urbain	Aigueperse	Clermont La Pardieu	Durtol - Nohanent	Gerzat	Lezoux	Pont-du-Château	Sarliève - Cournon	Vertaizon	Vic-le-Comte
Habitants									
Population 2022	1325	2284	1722	5489	2543	2126	1917	1295	1585
Densité de la population 2022 (hab/km²)	896	830	1346	2496	973	1558	1171	825	1198
Part des ménages de 1 personne	38,8%	34,5%	33%	30,2%	30,5%	20,6%	24,3%	25,0%	29%
Part des ménages monoparentaux	10,6%	8,7%	8%	10,4%	16,3%	10,7%	13,9%	7,2%	9%
Indice de jeunesse (part de -18 ans / 65 ans et +)	1,3	0,9	0,6	0,9	1,4	0,8	1,3	2,0	0,8
Indicateur de pauvreté des ménages (1)	17,9%	6,2%	7,9%	9,5%	10,5%	2,8%	8,3%	8,0%	4,9%
Effectif Salarié 2023	662	7441	350	963	606	201	3754	265	271
Densité de salarié 2023 (Sal/km²)	623	7127	361	732	625	268	3531	278	343
Effectif scolaire 2023 (collège / lycée / lycée pro*) (quantité)	91	1077	0	730	0	293	0	0	0
<small>(1) - Le taux de pauvreté défini par l'INSEE correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian de France métropolitaine. Le seuil de pauvreté en 2021 était fixé à 1 278 euros / mois.</small>									
Fréquentation / équipement									
Fréquentation de la gare - nombre de voyageurs annuel 2023	86794	320167	1060	36460	88586	90764	64587	164123	271679
Nombre d'équipements 2023 : Restaurants	7	32	1	12	9	3	21	9	4
Nombre d'équipements 2023 : Commerces	6	10	4	13	12	3	13	3	4
Nombre d'équipements 2023 : Equipements loisirs	7	17	10	10	6	6	4	9	1
Nombre d'équipements 2023 : Etablissements de santé	7	16	8	10	8	1	37	0	1
Nombre d'équipements 2023 : Sportifs	0	1	0	0	0	0	7	1	1
Nombre de lits touristiques 2023 (hôtels et campings)	0	869	0	660	22	0	12	0	0
Habitat / Environnement									
Nombre de logements (Cadastré)	448	201	545	1596	598	570	387	389	501
Nombre de logements sociaux	22	3	12	302	66	95	122	0	27
Part des logements sociaux	5%	1%	2%	19%	11%	17%	32%	0%	5%
Vacance des logements	Moyenne	Faible	Moyenne	Faible	Moyenne	Faible	Faible	Faible	Faible
Marché de l'habitat - prix au m²	1118	3752	2396	2115	1801	2184	3875	1821	2100
Dynamique de construction	Faible	Moyenne	Faible	Moyenne	Forte	Forte	Moyenne	Forte	Moyenne
Végétation	53%	23%	54%	41%	56%	52%	29%	54%	52%
Observations de terrain									
Présence d'une Orientation d'Aménagement de développement (OAP)	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP secteur gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	Pas d'OAP	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP secteur gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare
Aménagement piste cyclable	Pas d'aménagement	Aménagement à la gare	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare	Aménagement à la gare	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Aménagement à la gare	Pas d'aménagement	Aménagement dans le quartier mais ne reliant pas la gare
Marchabilité (ambiance dominante)	Dangereux	Bien	Dangereux	Ordinaire	Ordinaire	Ordinaire	Ordinaire	Dangereux	Ordinaire
Pacification des voies (ambiance dominante)	Faible	Forte	Moyen	Moyen	Faible	Forte	Faible	Faible	Forte

* DONNÉES CORRESPONDANT AU PÉRIMÈTRE DES 15 MINUTES À PIED AUTOUR DE LA GARE

Source : outil Géofer du Cerema / INSEE / Sncf / Dgfp / AUCM – indicateurs bénéficiant d'une pondération – cf. détails en annexe 2

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

TYPE 4 : SECTEURS EN ZONE PEU DENSE

Quartiers de gare de Arvant, Aubiat, Le Breuil-sur-Couze, Parent – Coudes – Champeix, Pont de Dore, Pontmort, Volvic (7 sites)

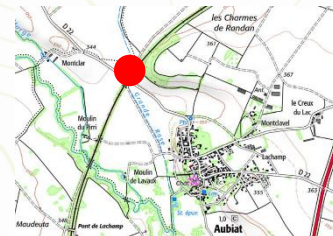
Ces sites se trouvent dans des zones de faible densité, voir il s'agit d'un hameau de quelques bâtiments autour de la gare.

Ils se caractérisent par les principaux traits suivants :

- Sites isolés : quelques maisons aux abords de la gare, absence de générateurs de déplacements à proximité.
- Attraction de la gare modérée, voir faible (tension généralement modérée sur le stationnement).
- Des opportunités à révéler : tiers-lieux, accès à des chemins de promenade (PNR des Volcans d'Auvergne), des sites touristiques (ViaAllier et cyclotourisme)...



Gare de Aubiat
Source : IGN



En haut : Parking à Aubiat / Bâtiment voyageur à Pont de Dore
En bas : Hameau de Volvic gare / Parking à Pontmort

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES SITUATIONS HÉTÉROGÈNES

Fiche d'identité des gares SERM de type 4 « Secteurs en zone peu dense »

Quartier en zone peu dense	Arvant	Aubiat	Le Breuil-sur-Couze	Parent - Coudes - Champeix	Pont de Dore	Pontmort	Volvic
Habitants							
Population 2022	746	260	1061	1306	968	484	173
Densité de la population 2022 (hab/km²)	594	525	688	973	705	845	261
Part des ménages de 1 personne	38,6%	23,6%	38%	40,9%	44,1%	17,8%	23,2%
Part des ménages monoparentaux	9,1%	1,7%	9%	8,1%	12,5%	7,9%	6,5%
Indice de jeunesse (part de -18 ans / 65 ans et +)	0,6	1,9	0,9	0,8	0,7	1,7	0,8
Indicateur de pauvreté des ménages (1)	15,0%	5,2%	11,8%	9,4%	10,9%	4,4%	11,9%
Efficatif Salaré 2023	82	18	27	54	394	28	28
Densité de salarié 2023 (Sal/km²)	93	29	26	75	520	45	41
Effectif scolaire 2023 (collège / lycée / lycée pro*) (quantité)	0	0	0	0	0	0	0
<i>(1) - Le taux de pauvreté défini par l'INSEE correspond à la part de la population dont le niveau de vie est inférieur au seuil de 60% du niveau de vie médian de France métropolitaine. Le seuil de pauvreté en 2021 était fixé à 1 278 euros / mois.</i>							
Fréquentation / équipement							
Fréquentation de la gare - nombre de voyageurs annuel 2023	55568	8171	44561	64958	49577	21176	18958
Nombre d'équipements 2023 : Restaurants	1	3	7	4	6	1	2
Nombre d'équipements 2023 : Commerces	3	0	3	2	1	0	0
Nombre d'équipements 2023 : Equipements loisirs	0	1	1	2	1	0	1
Nombre d'équipements 2023 : Etablissements de santé	2	0	1	5	2	0	0
Nombre d'équipements 2023 : Sportifs	0	0	0	0	0	0	0
Nombre de lits touristiques 2023 (hôtels et campings)	0	0	0	0	34	0	63
Habitat / Environnement							
Nombre de logements (Cadastré)	369	59	512	481	323	137	67
Nombre de logements sociaux	31	0	18	9	27	2	0
Part des logements sociaux	8%	0%	4%	2%	8%	1%	0%
Vacance des logements	Faible	Faible	Moyenne	Faible	Moyenne	Faible	Moyenne
Marché de l'habitat - prix au m²	977	1849	1143	1460	1452	2156	1906
Dynamique de construction	Moyenne	Moyenne	Moyenne	Faible	Moyenne	Moyenne	Faible
Végétation	64%	85%	65%	61%	63%	67%	77%
Observations de terrain							
Présence d'une Orientation d'Aménagement de de Programmation (OAP)	Pas d'OAP	Pas d'OAP	Pas d'OAP	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	Pas d'OAP	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare	OAP dans le quartier gare, mais pas spécifiquement à la gare
Aménagement piste cyclable	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement	Pas d'aménagement
Marchabilité (ambiance dominante)	Dangereux	Dangereux	Dangereux	Dangereux	Dangereux	Dangereux	Dangereux
Pacification des voies (ambiance dominante)	Faible	Faible	Faible	Forte	Faible	Faible	Faible

* DONNÉES CORRESPONDANT AU PÉRIMÈTRE DES 15 MINUTES À PIED AUTOUR DE LA GARE

Source : outil Géofer du Cerema / INSEE / Sncf / Dgfp / AUCM – indicateurs bénéficiant d'une pondération – cf. détails en annexe 2

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : DES DYNAMIQUES DE PROJETS CONTRASTÉES

Une analyse des plans et programmes pour qualifier les dynamiques de projets autour des gares

Au-delà d'apporter une vision sur l'état actuel de la densité de l'urbanisation et des fonctions présentes dans les quartiers de gare, l'étude vise à apporter une vision prospective concernant le devenir de ces sites au travers des documents d'urbanisme (SCoT / PLUi) ou de programmes divers visant à la revitalisation de quartiers existants (Quartier Politique de la Ville – QPV, Action Cœur de Ville...) ou à la création de nouveaux quartiers (Ecoquartiers).

Ces documents révèlent une volonté plus ou moins affirmée de considérer la gare et son quartier comme un site stratégique, sur lequel il est prévu de mener des actions relevant de politiques de mobilité (aménagement d'une liaison cyclable gare – centre bourg), de l'habitat (densification du bâti / création de logements) ou encore de valorisation des abords des gares (créer des espaces publics qualitatifs)...

La première analyse concerne les orientations dans les SCoT, la seconde s'intéresse aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui territorialisent des sites en développement dans les communes desservies par le train. Enfin, sont également indiqués des projets portés dans des programmes contribuant au renforcement du quartier de gare.



Le chantier de la Banque de France à proximité de la gare de Vic-le-Comte

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES DYNAMIQUES DE PROJETS IMPULSÉES PAR LES SCOT

Vichy

Communauté

Développement de l'axe ferroviaire entre Vichy Communauté et la métropole clermontoise, cela dans le but notamment de favoriser la coopération sur le développement économique, la formation, l'apprentissage, la recherche et l'innovation (DOO* – page 11)

Grand Clermont

Donner la **priorité à la croix ferroviaire** et à la desserte des pôles de vie par le train, en cohérence avec les options prises par le Conseil régional d'Auvergne (DOG** - page 27)

Renforcer la
desserte
ferroviaire

Livradois Forez

Le SCoT recommande aux collectivités d'encourager **l'amélioration de l'offre ferroviaire** sur les lignes Thiers – Peschadoires-Lezoux-Clermont-Ferrand (DOO* - page 44)

Agglo Pays d'Issoire

Les acteurs du territoire souhaitent que la Région **renforce les fréquences des trains** de/vers Issoire. Le SCoT souhaite une adaptation (...) de la taille des rames à la clientèle, et (...) l'extension des tarifications communes ... (DOO* – pages 99 / 100)

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES DYNAMIQUES DE PROJETS IMPULSÉES PAR LES SCOT

Vichy Communauté

Promouvoir la **densité autour des transports collectifs** (DOO* - p62)

Agglo Pays d'Issoire

Une **urbanisation prioritaire et une recherche de densité** (...) est demandée dans les **quartiers situés à moins d'un km d'une gare** (...) (DOO* - p96)

En cas de création ou de déménagement, les établissements (...) de **plus de 50 salariés et les établissements d'enseignement** (...) seront implantés **préférentiellement à proximité des gares** (DOO* - p97)

Livradois Forez

La **proximité** entre les arrêts (TC) et les **commerces et services** sera recherchée et valorisée (DOO* - p43)

Grand Clermont

Densifier le tissu urbain existant (...). Les PLU du cœur métropolitain prescrivent une **densité supérieure** à celle du tissu existant dans les secteurs définis par un **rayon de 1000m autour d'une gare** (DOG** - p25)

CC St-Pourçain Sioule Limagne

La **croissance démographique** visée à l'échelle de la communauté de communes est d'environ 0,36 % en moyenne par an de 2020 à 2040. (...) Il conviendra (...) de tenir compte de la **présence d'une gare ou d'une halte ferroviaire** (objectifs de croissance majorés) (DOO* - p8/9)

Densifier
autour
des gares

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES DYNAMIQUES DE PROJETS IMPULSÉES PAR LES SCOT

Vichy Communauté

Aller vers :

- **Coordination de l'offre** (...)
 - Politique de **communication** (...)
 - Une politique de **tarification** convergente (...)
- (DOO* – p12)

Agglo Pays d'Issoire

Intermodalité développée dans les 4 gares : Parc à vélos (...), cheminements piétons et cyclables, covoiturage, développement des parkings (...), desserte des gares d'Issoire et Brassac par le futur réseau (DOO* – p98)

L'accessibilité et le stationnement (véhicules motorisés et vélos) à proximité immédiate de ces arrêts de transports en commun doivent être aménagés (...) (DOO* - p43)

Promouvoir
l'intermodalité au
travers des Pôles
d'Echanges
Multimodaux

Livradois Forez

Les documents d'urbanisme locaux, (...) doivent prévoir autour des gares et arrêts de transports en commun les **équipements nécessaires aux pratiques multimodales** (DOO* -p43)

Grand Clermont

Transformer les gares en véritables pôles intermodaux (DOG – p29) / **Conforter l'offre en transport ferroviaire et la combiner avec celle des TC urbains**, y compris au niveau tarifaire (DOG** – p28)

CC St-Pourçain Sioule Limagne

Le développement de l'intermodalité en gare de Gannat, avec notamment une connexion entre la gare et la voie verte (DOO* - p5)

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES DYNAMIQUES DE PROJETS IMPULSÉES PAR LES SCOT

Valoriser les abords des gares

Vichy Communauté

Les documents d'urbanisme veilleront à valoriser l'infrastructure ferroviaire par le biais d'aménagements qui favorisent la **mixité des fonctions urbaines** (...) (DOO* - p12)

Grand Clermont

Poursuivre la rénovation des gares et leurs abords immédiats afin d'améliorer leur accessibilité et de valoriser l'image (...) – DOG p83 / favoriser les cheminements piétons (...) à proximité des gares – DOG p28 / Desservir par les deux roues (...) une zone pertinente d'environ 5 km de rayon autour des gares (DOG** - p28)

Livradois Forez

L'effort sur les transports collectifs sera soutenu par la **valorisation des espaces urbains publics** associés, aménagements adaptés et espaces publics qualitatifs (DOO* - p43)

CC St-Pourçain Sioule Limagne

Les entités urbaines suivantes (listing de communes ou lieux dits) doivent être **reliées aux gares par des aménagements qualitatifs** et sécurisés à destination des modes doux (DOO* - p6)

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES DYNAMIQUES DE PROJET AU SEIN DES ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION

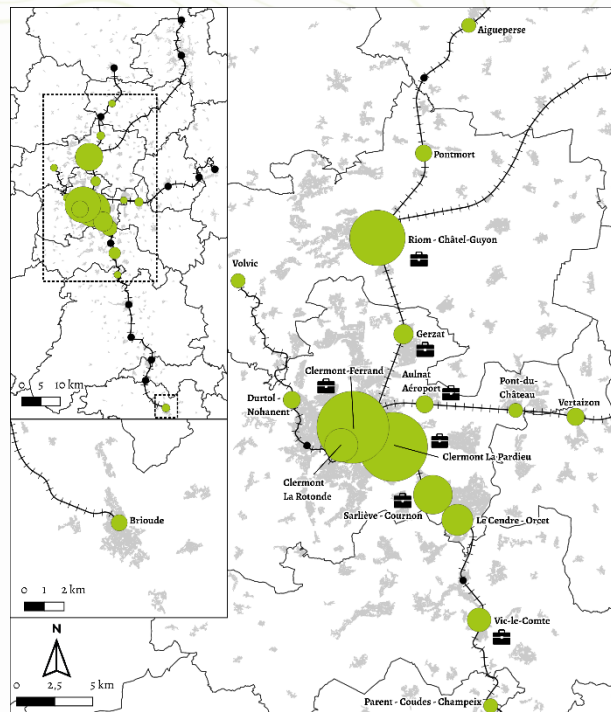
Une articulation entre projets urbains et gare qui répond à une logique d'axe et de couronne

L'analyse des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) contenues dans les PLU / PLUi des territoires permet de cerner s'ils ambitionnent des développements urbains, et notamment, dans les quartiers de gare (zone à moins de 15 min à pied de la gare).

Il ressort que les OAP visent principalement des objectifs de création de nouveaux logements. La carte ci-contre n'expose que les volumes de logements prévisionnels supérieurs à 10 logements au sein des enveloppes à moins de 15 min à pied de la gare. D'une manière générale, l'ambition de densifier les quartiers de gare est plutôt portée par les deux EPCI centraux (Clermont Auvergne Métropole, Riom Limagne et Volcans). En effet, confrontées à l'importante pression démographique dans la première couronne clermontoise, ces deux collectivités ont approuvé des plans locaux d'urbanisme comprenant des dispositions favorables à la construction de logements, à proximité de dessertes capacitaires en transports collectifs.

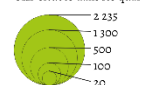
Cette analyse quantitative peut être, par ailleurs, nuancée par les réalités du terrain qui peuvent présenter des contraintes limitant les capacités de développement urbain.

① Les potentiels de développement urbain autour de la gare s'observent principalement sur les gares de première couronne de l'axe Nord/Sud des territoires de Clermont Auvergne Métropole et de Riom, Limagne et Volcans.



- +— Réseau ferré SERM
- Gares SERM
- Limites des intercommunalités
- Tâche urbaine
- Sites avec un développement de l'emploi à venir

Nombre prévisionnel de logements dans les OAP situées dans les quartiers de gare



Réalisation auMCM 2025
Fond de plan : IGN 2023



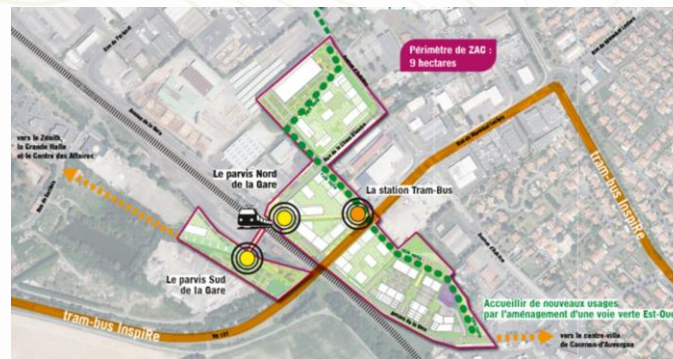
INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : LES AUTRES ACTIONS VISANT AU RENFORCEMENT DES QUARTIERS DE GARE

De nouvelles dynamiques urbaines qui se révèlent autour des gares

Si dans le cas de Cournon, le développement urbain s'établit pour une part importante autour de la gare avec une visée opérationnelle réelle (création d'une Zone d'Aménagement Concertée en cours), il peut être constaté que certains développements aux abords des gares sont de faible importance par rapport aux développements envisagés sur la commune. Ce constat se rencontre notamment à Pont-du-Château, où la programmation de nouveaux logements aux abords de la gare est très modeste (20 à 30 logements) par rapport aux développements envisagés à l'échelle de la commune (entre 750 et 1 000 logements).

D'autres dynamiques s'identifient au travers d'opérations visant au renforcement de l'emploi aux abords des gares (Banque de France à Vic-le-Comte, atelier Hermès – opérationnel fin 2024 - et projet de pôle universitaire à Riom...), à la rénovation du bâti ancien (Vichy, Saint-Germain...) ou encore au développement d'activité de loisirs (« Longues-Beach » à Vic-le-Comte, site culturel à Issoire en lien avec l'abbatiale, parc urbain à Aulnat...).

i S'interroger à présent sur l'organisation et l'attractivité du quartier de gare permet de préfigurer des stratégies urbaines sur la densité de logements, l'implantation d'équipements, le développement de services... à moyen / long terme



En haut : Projet de ZAC à Cournon – source [CAM](#)

En bas : Site industriel Banque de France – source [France Bleu](#)



INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : BRANCHE NORD

Les potentiels de développement autour des gares

	Gerzat	Riom-Châtelguyon	Pontmort	Aigueperse	Gannat	Vichy
Description des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	<p>Gerzat Est (Sous les Ors) : Possibilité du maintien de l'activité agricole SINON --> 50 à 70 logements (collectifs, intermédiaires, individuels denses), création d'une voie de maillage, possibilité d'extension parking</p> <p>Pôle économique Nord : 2 ZAC, orientées principalement vers activités productives et logistiques, travail sur les qualités paysagères, renforcer le maillage viaire, étudier le développement autour de la gare de Gerzat (développement de l'intermodalité et réemploi des constructions existantes)</p>	<p>Secteur Gare : Une OAP de 31 ha Une « porte d'entrée » qualitative en lien avec la gare SNCF en favorisant des espaces publics qualitatifs, intégration du secteur dans la trame verte riomoise</p> <p>Programmation intégrant une mixité fonctionnelle, en associant logements, commerces/services, en lien avec la proximité de la gare, et activités tertiaires dans les opérations de construction ou de réhabilitation.</p> <p>Opérations d'habitat collectif en front de gare, d'une hauteur comprise entre R+3 et R+4. Des logements collectifs, d'une hauteur R+2/3, seront implantés en second rideau. Objectif : densité de 42 logements/ha (42*31= 1300 logements environ)</p> <p>Maintenir une trame arborée dense et de qualité, voire de la renforcer, en aménageant la coulée verte de l'Ambène</p>	<p>Pontmort Centre : Logements individuels et collectifs (R+2 max), 30 logements environ, 25% de logements sociaux, espace ouvert "de rencontre"</p> <p>Pontmort Ouest : 3 logements (7 log/ha), logements groupés/mitoyens</p> <p>Pontmort entrée est : 5 logements, habitat groupé ou mitoyen</p>	OAP 10 : 21 logements		<p>Mise en valeur du Sichon en cœur urbain : Renaturation du sichon, promenade ludique, animée sur la rive gauche, qualité paysagère et environnementale, pistes cyclables en périphérie</p>
	Capacité création logements	50 - 70	~ 1300	33	21	
Autres initiatives visant à la densification du quartier de gare		<p>Implantation atelier Hermès (fin 2024) Projet de réhabilitation des friches carcérales</p>			<p>Programmes de développement de nouveaux logements : 60 logements à proximité du Champ de foire / 17 logements au chemin de Versailles</p>	<p>lot Grammont : environ 40 logements</p>

Sources : Documents d'urbanisme (Orientations d'Aménagement et de Programmation) / Questionnaire AUCM

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : BRANCHE EST

Les potentiels de développement autour des gares

	Aulnat-Aéroport	Pont-du-Château	Vertaizon
Description des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	<p>Pasteur - Curie : Transformation de l'existant et constructions nouvelles ou démolition-reconstruction permettant l'accueil de 20 à 40 logements environ (typologie intermédiaire, maison de ville)</p>	<p>Champgroulet : Opération résidentielle de 20 à 30 logements (dont 30% LLS ou accessin abordable), de typologies individuelles denses et groupées, pouvant également intégrer des formats intermédiaires (ex : logements superposés), Porosité modes doux en direction de la gare</p>	<p>OAP VE01 « Vertaizon - Chignat » : Programme d'environ 40 logements, offre diversifiées d'habitat (individuel, collectif, du studio au T5, un tiers en locatif social), des activités non nuisantes sont possibles en RdC</p>
	<p>Claude Félix : Restructuration du site de l'ancienne école, programme mixte avec espaces publics végétalisés, locaux pour des activités et 5 à 10 logements (habitat intermédiaire type petit collectif ou maison de ville, RdC commerciaux)</p>		
	<p>Aéroport Clermont Ferrand Auvergne : Mettre en valeur l'entrée de ville ouest, aménagement d'un parc urbain et d'équipement autour de la halte, création de liaisons fonctionnelles pour connecter le centre-ville à l'aéroport (en lien avec l'arrivée du BHNS et du schéma cyclable), mobiliser les espaces inutilisés pour des activités tertiaires, éventuellement complétées par des commerces, des services ou de l'hôtellerie, requalifier les abords de la halte, vers une interface entre le centre urbain et l'aéroport</p>		
	<p>Zone Industrielle Aéronautique : Accueillir des activités artisanales et industrielles</p>		
Capacité création logements	25 - 50	20 - 30	40
Autres initiatives visant à la densification du quartier de gare			

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : BRANCHE SUD

Les potentiels de développement autour des gares

	Clermont-La Pardieu	Sarliève-Cournon	Le Centre-Orcet	Vic-le-Comte	Parent - Coudes - Champeix	Brioude
Description des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	<p>Plateau de la Sarre : 300 à 450 logements (typologie mixte), mixité fonctionnelle, équipements de proximité, espaces verts/frange végétalisée</p>	<p>Gare de Couron-Sarliève : ZAC, Opération mixte, logements (70 à 120), équipements, tertiaire, commerces, services, artisanat, activités micro-industrielles, requalifier les espaces publics en lien avec la ligne de BHNS, développer le réseau modes doux, végétalisation des espaces publics, gare comme pôle multimodal bi-face (parvis végétalisé avec commerces au nord, placette avec stationnement au sud), faire le lien avec le quartier du Zénith</p>	<p>Avenue centrale 1 : Opération résidentielle de 25 à 35 logements, sur un socle de RdC actifs</p>	<p>Zone Aug "Longues Sud" : Créer une offre diversifiée en logements (petits locatifs, accession à la propriété, maisons mitoyennes, maisons individuelles, ...), 122 logements, projet paysager, continuité des espaces naturels, renforcer la trame verte</p>	<p>Le Suquet : Ces parcelles représentent une disponibilité foncière de 1,4 ha (déduction forfaitaire de 20 % correspondant aux voiries et réseaux ainsi qu'aux équipements publics). Elles accueilleront environ 19 constructions (habitat individuel et individuel groupé)</p>	<p>Plateau de Gravenot : > Secteur A : l'OAP prévoit la création d'environ 21 logements individuels ou groupés pour une densité minimale brut de 20 log/Ha. Environ 40% des constructions devront être de l'habitat groupé. L'aménagement du secteur sera soumis à une opération d'aménagement d'ensemble.</p>
	<p>Rassat Gantière : Anticiper la densification «diffuse» de ce secteur par des programmes résidentiels de logements collectifs ou intermédiaires, reconstituer un maillage traversant, apaisement des voies</p>	<p>Maryse Bastié : Opération de couture urbaine entre le quartier de la gare et le quartier de la Poëliade, réquisition de 30 à 60 logements collectifs et intermédiaires, et éventuellement du tertiaire, continuité mobilités douces</p>	<p>Avenue centrale 2 : Opération résidentielle de 30 à 60 logements, r renforcer la continuité du centre-ville par le maintien, création de commerces et services en rez-de-chaussée</p>			<p>> Secteur B : l'OAP prévoit la création d'environ 5 logements individuels ou groupés pour une densité minimale brut de 20 log/Ha. L'aménagement du secteur sera soumis à une opération d'aménagement d'ensemble.</p>
	<p>Flaubert Schuman : (L'OAP ne s'applique qu'en cas de projet en démolition-reconstruction ou de mutation vers des destinations autres que commerciales) --> développer un tissu urbain mixte (tertiaire + logements, RdC attractifs; résidentiel en cœur d'îlot, économique au nord de la zone), 500 à 800 logements,</p>	<p>Maréchal Leclerc : Mutation du tissu économique et commercial vers un tissu mixte, accompagner l'arrivée du BHNS, de 100 à 200 logements d'ici 2035 (R+4, % LLS & % accession abordable, RdC actifs</p>	<p>Les Fontenilles : Aménager un secteur résidentiel de l'ordre de 220 logements au travers d'une diversité de typologies d'habitat (petit collectif ou intermédiaire, individuel, individuel groupé)/Développer les cheminements doux/Aménager des espaces verts/Projet de restructuration de l'école Henri Barbusse</p>			
	<p>Ancien dépôt SMTC : Reconvertir l'ancien dépôt, accueil d'activités économiques mixtes au nord, et développement d'un tissu mixte au sud (tertiaire + logements, 400 à 600 logements, équipements), aménagements en ligne avec le lycée et les arrêts de TC</p>	<p>Village de Sarliève : Opération mixte, avec tertiaire, commerces, services, activités productives et artisanales, ainsi que 200 à 300 logements collectifs. Réflexion sur l'implantation d'activités logistiques en lien avec le réseau ferré. Grand parc centré autour de l'étang, avec aménités de loisirs, zones humides comme sanctuaires écologiques</p>	<p>Pré Bonnet : Opération résidentielle de 10 à 20 logements de format intermédiaires ou petit collectif</p>			
	<p>Flaubert Gantière : Recomposer l'îlot avec des projets mixtes - surfaces commerciales, restauration, services, bureaux et logements (environ 600), aménager un grand parc en cœur d'îlot</p>	<p>Château de Sarliève : Développer un programme d'activités mixte autour du Château de Sarliève (tertiaire, services, commerces, restauration, activités de loisirs...), mise en valeur du patrimoine (château)</p>				
Capacité création logements	1800 - 2450	400 - 680	275 - 310	122	19	25
Autres initiatives visant à la densification du quartier de gare		ZAC du quartier de la Gare		Banque de France Ecoquartier "quartier de la Gare" Plan guide		

INTENSITÉ URBAINE DES QUARTIERS DE GARE : BRANCHE OUEST

Les potentiels de développement autour des gares

	Clermont-Ferrand	Clermont-La Rotonde	Durtol-Nohanent	Volvic
Description des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP)	<p>Niel - République : Reconversion du site en quartier mixte (logements(360 + 450-600), services, commerces, tertiaire/R+4 à R+7 avec RdC commerciaux/Maisons de ville en cœur d'îlot), Nouveaux cheminements, aménager des espaces verts</p> <p>Pointe Michelin : Logements (envrion 100 dont 50% en LLS) et tertiaire, R+10 max, RdC commerciaux, porosité sur cœur d'îlot végétalisé/ espaces verts</p> <p>Saint-Jean : ZAC, Grand projet de requalification urbaine (1200 à 1500 logements, équipements structurants, tertiaire, RdC attractifs, R+8/R+10, maison de villes en cœur d'îlot), grand parc linéaire, possibilité franchissement faisceau ferré</p>	<p>Campus : Logements (environ 90 dont 40% social), espaces verts, services --> vie étudiante/Création d'un tiers lieu, Franchissement des voies ferrées</p> <p>Saint-Jacques : ZAC, Secteur NPNRU, réalisation d'un grand parc, création de 260 logements (typologie diverse), équipements et services, nouvelles voies et cheminements (maillage retravaillé), groupe scolaire à reconfigurer</p>	<p>OAP Gare : Réaliser une opération résidentielle de l'ordre de 15 à 25 logements collectifs ou intermédiaires venant qualifier et renforcer le secteur de la gare de Durtol-Nohanent</p> <p>OAP Rue Pascal : Opération résidentielle de 10 à 20 logements (petit collectif, intermédiaire ou maison de ville)</p> <p>OAP Châtaigners : Opération résidentielle de 5 à 10 logements, typologies individuelles denses ou groupées</p>	<p>OAP Luzet 1 : la création de 12 logements sur le secteur, soit une densité de plus de 10 logements par hectare.</p> <p>Luzet 2 : Sur l'ensemble du secteur, l'OAP prévoit la création de 7 logements sur le secteur, soit une densité de 16 logements par hectare.</p>
Capacité création logements	2110 - 2560	350	30 - 45	19
Autres initiatives visant à la densification du quartier de gare				



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

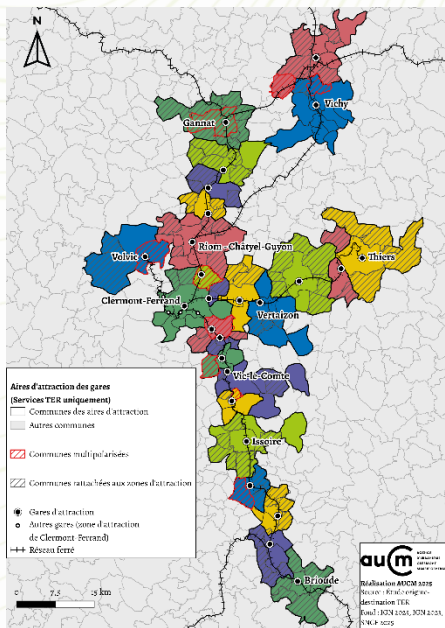
ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Analyse des aires d'attraction des gares

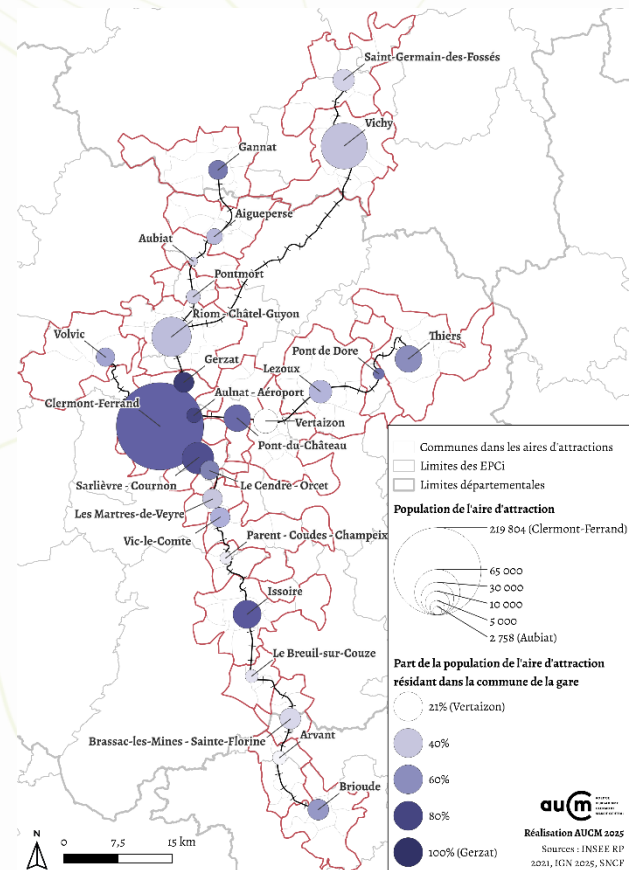
LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : POPULATION DANS L'INFLUENCE DES GARES

Des gares portes d'entrée de territoires en proximité

Les zones d'attraction des gares définies dans la carte ci-dessous montre que chaque gare dispose d'une zone géographique de rabattement plus ou moins étendue. Néanmoins, le poids de population de chaque périmètre varie sensiblement au regard de l'intensité de population.



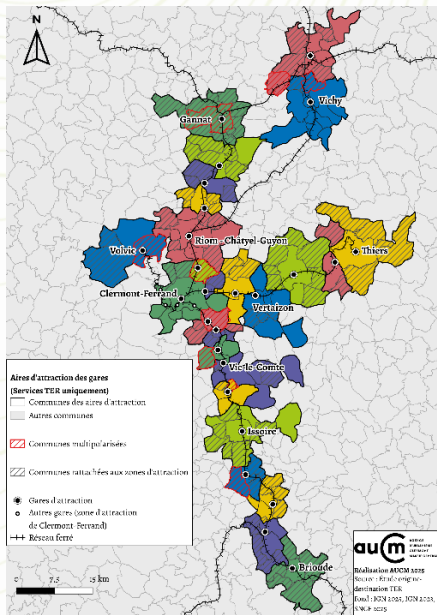
La carte de droite révèle la proximité des habitants à la gare, avec des logiques de rabattement différentes : Pour les gares situées au sein de Clermont Auvergne Métropole et pour Issoire, le poids de population se trouve principalement dans la commune d'implantation de la gare (donc propice à des rabattements en modes actifs), alors que pour les autres gares une part importante de la population se trouve dans des communes périphériques, nécessitant le recours à la voiture.



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : EMPLOIS DANS L'INFLUENCE DES GARES

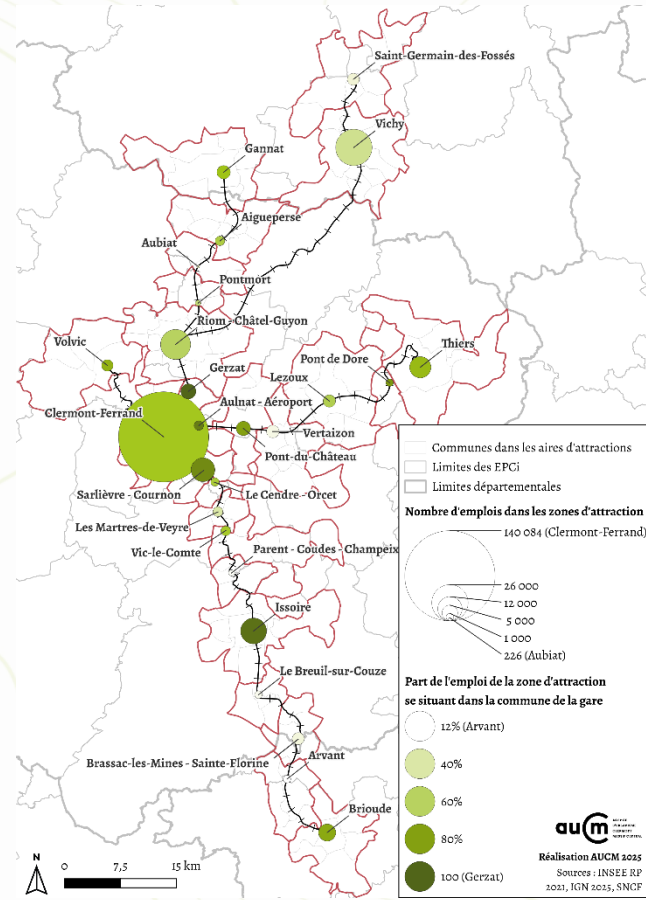
Des bassins de proximité aux besoins de rabattement et de diffusion variables selon les gares

L'emploi constitue un enjeu important du SERM car il génère l'essentiel des mobilités pendulaires carbonées entre le domicile et le travail. Il est marqué sur le bassin clermontois par un phénomène de polarisation aux abords des gares des pôles urbains (Clermont-Ferrand, Vichy, Riom, Issoire et Thiers, ainsi que de Cournon).



Si les emplois se trouvent en très forte proportion dans la commune d'implantation de la gare, pour Issoire ou Cournon, la diffusion est plus lointaine pour Riom et Vichy et dans une moindre mesure à Clermont-Ferrand et Thiers. Dans ces quatre cas, des enjeux d'accès à l'emploi depuis les gares par les transports publics et / ou le vélo sont nécessaires pour faciliter l'accès aux emplois depuis les gares.

i Pour le TER, les gares rayonnent sur un bassin de proximité. L'importance de la population et des emplois sur la commune d'implantation de la gare par rapport aux communes environnantes conduit à des besoins de rabattement / diffusion différents.



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : DÉPLACEMENTS DES ACTIFS (VERS CLERMONT-FERRAND)

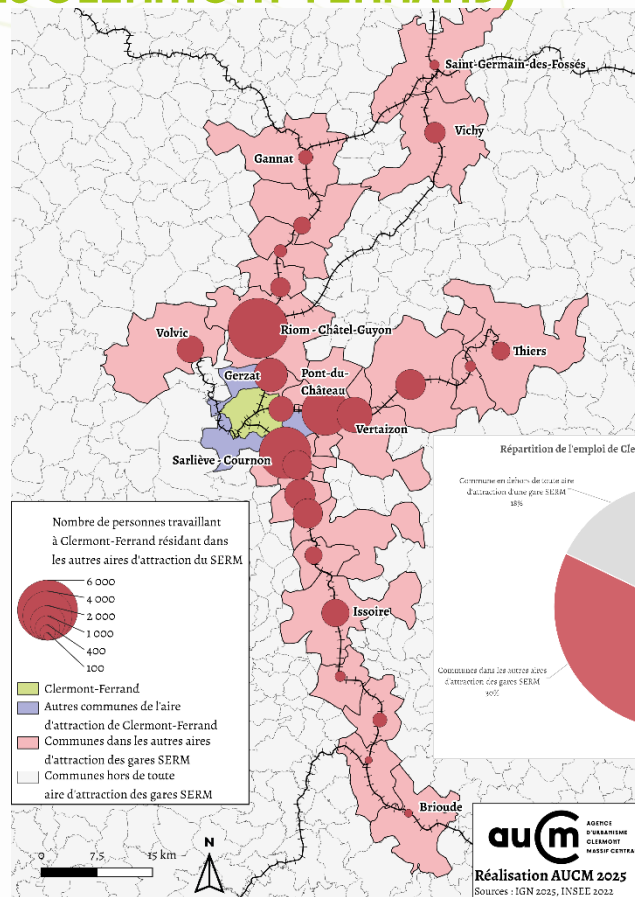
Clermont-Ferrand : pôle d'emploi central à l'échelle du SERM

Avec près de 108 000 emplois, la commune de Clermont-Ferrand concentre plus de la moitié de l'emploi des territoires sous l'influence du SERM Clermont-Auvergne.

Près de 40% des emplois de Clermont-Ferrand sont occupés par des personnes résidant dans cette commune. 13% résident dans les communes de l'aire d'attraction de la gare de Clermont-Ferrand*. Pour ces actifs, le déplacement vers le lieu de travail s'effectue plutôt par des modes autres que le train (voiture, bus urbain, vélo).

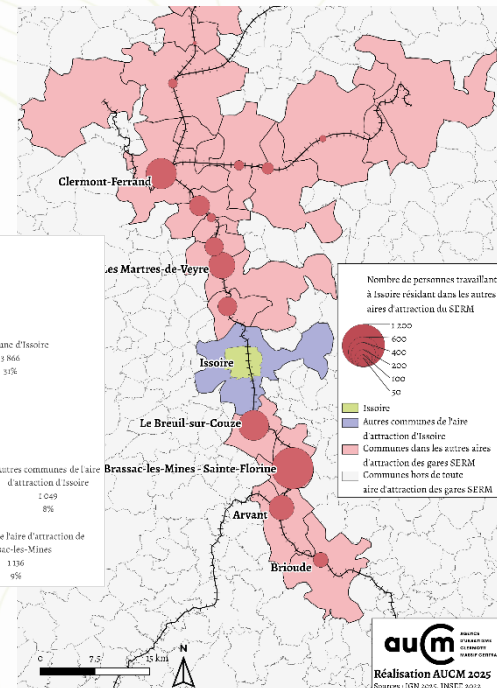
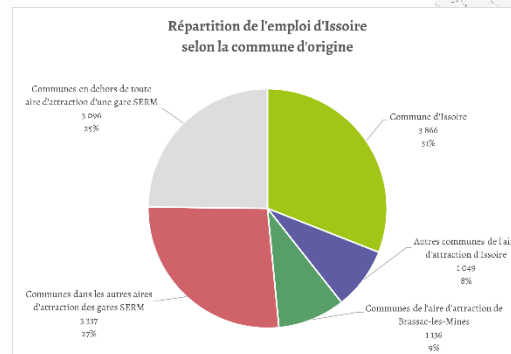
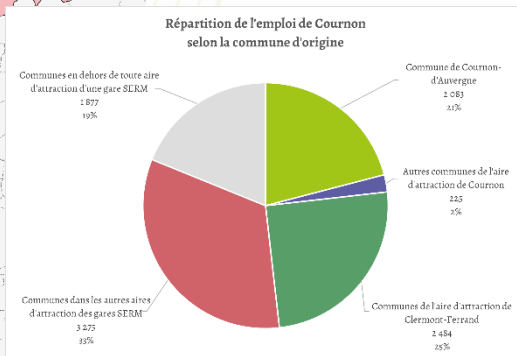
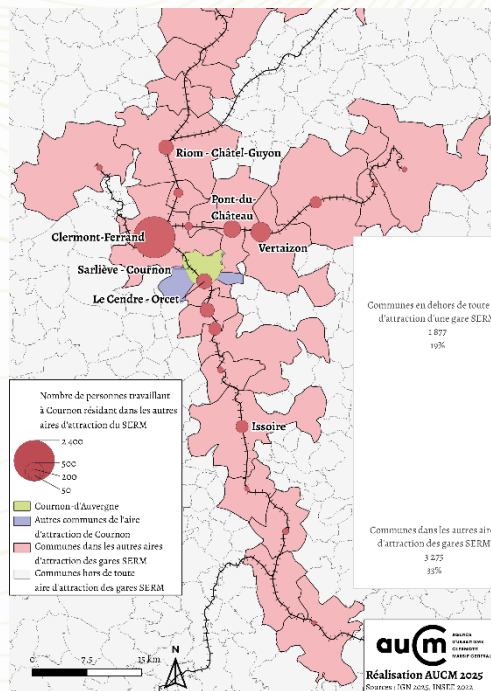
La cible du train concerne les déplacements plus lointains. Un peu plus de 32 000 personnes occupant un emploi à Clermont-Ferrand résident dans les zones d'attraction des gares du périmètre SERM. Ils habitent principalement dans les aires d'attraction des gares de Riom, Cournon et Pont-du-Château (3 500 à 5 500 actifs par gare) et dans une moindre mesure à proximité des gares de Le Cendre, Gerzat, Issoire, Lezoux, Les Martes-de-Veyre, Vertaizon et Vic-le-Comte (env. 1 500 à 2 000 actifs par gare).

📍 L'organisation de bonnes connexions entre le train et les modes complémentaires permet potentiellement d'offrir une alternative train à un tiers des actifs venant travailler à Clermont-Ferrand.

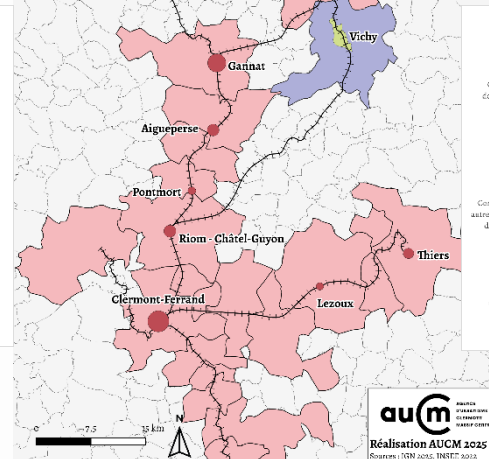
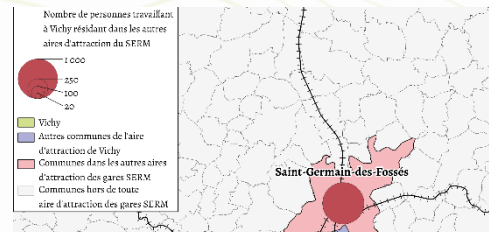
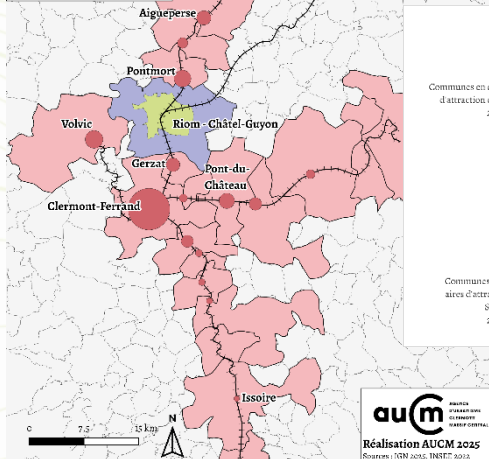
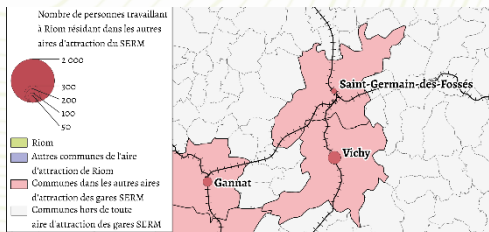


LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : DÉPLACEMENTS DES ACTIFS (VERS COURNON, ISSOIRE)

En complément de la carte de la page précédente, il est illustré ci-dessous et en page suivante, les déplacements d'actifs vers Cournon, Issoire, Riom et Vichy. La part des actifs travaillant dans ces communes et pouvant venir par le train est plutôt importante, sauf pour Vichy.



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : DÉPLACEMENTS DES ACTIFS (VERS RIOM, VICHY)



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : DÉPLACEMENTS DES ÉTUDIANTS

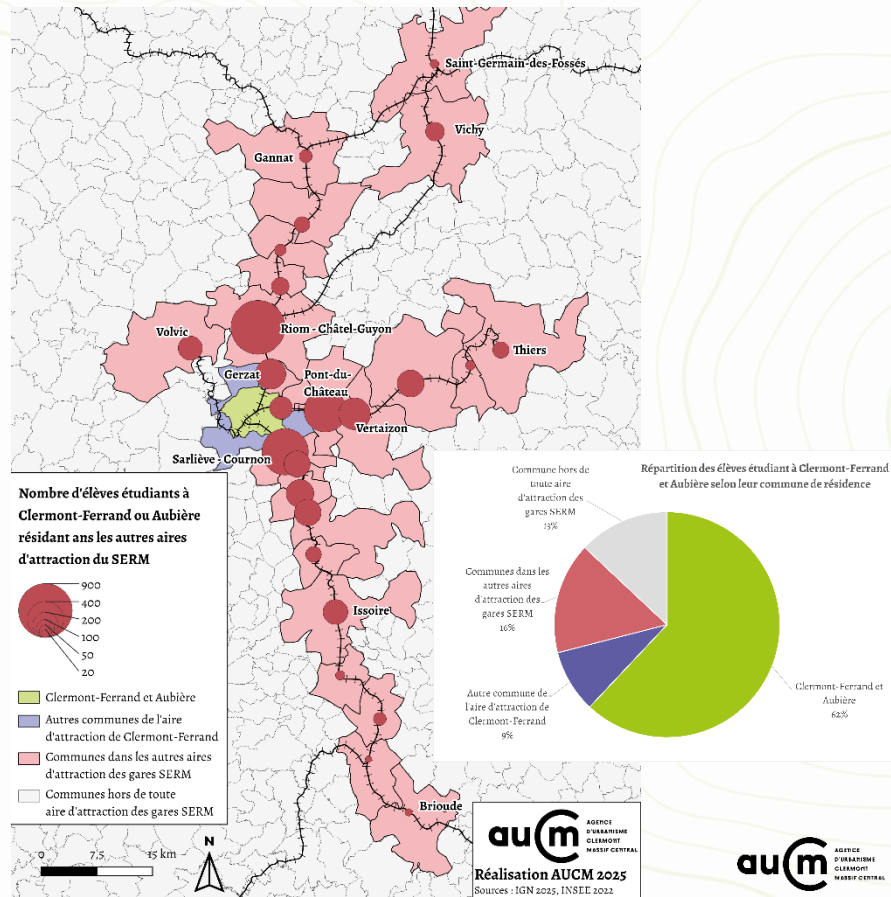
Mobilités étudiantes : un potentiel ferroviaire ciblé

À l'échelle du territoire du SERM Clermont-Auvergne, les communes de Clermont-Ferrand et d'Aubière concentrent la plupart des fonctions universitaires. Selon l'INSEE, environ 39 000 personnes* étudient dans ces deux communes.

62% des étudiants résident dans ces deux communes et leurs déplacements sont couverts principalement par les modes actifs et les transports collectifs urbains. 9% résident dans les communes de l'aire d'attraction de la gare de Clermont-Ferrand (Beaumont, Blanzat, Cébazat, Ceyrat, Chamalières, Durtol, Lempdes, Royat). Pour ces étudiants, leurs déplacements jusqu'aux sites d'enseignement s'effectuent en voiture ou en bus urbain. Néanmoins le train pourrait capter certains flux (secteur ouest <-> site Ronde / Gergovia).

Mais la cible du train concerne les déplacements plus lointains. Un peu plus de 5 000 étudiants résident dans les zones d'attraction des gares du périmètre SERM. Ils habitent principalement à Riom / Vichy et leurs environs ou dans des communes polarisées par des gares de la proche périphérie clermontoise comme Pont-du-Château. Néanmoins, le volume d'étudiants amené à réaliser des trajets quotidiens est plus faible que celui des actifs (cf. page 37).

* Ceci est une approximation, car il correspond en fait aux mobilités scolaires des personnes majeures qui viennent étudier dans ces deux communes.



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LES AUTRES MODES

Rabatement, diffusion et dernier kilomètre : des enjeux clés pour les gares du SERM

Les cartes précédentes mettent en évidence des enjeux de rabattement dans toutes les gares et de diffusion pour les gares se trouvant à proximité d'un pôle économique structurant ou d'un lieu d'études.

En termes de rabattement, cet enjeu est particulièrement marqué quand l'essentiel des habitants de l'aire d'influence d'une gare n'habitent pas la commune équipée de la gare (Vertaizon étant le cas le plus emblématique). Cela appelle à des questionnements sur la taille des parkings, mais aussi au développement des modalités d'accès alternatives avec les transports collectifs et le vélo.



Vertaizon, une gare de rabattement, dont le parking est régulièrement saturé.

En termes de diffusion, il est mis en évidence que l'accès à l'emploi concerne principalement les gares de centralité (Clermont-Ferrand, Issoire...) et certaines gares de la métropole clermontoise (Clermont La Pardieu, Sarliève-Cournon). Dans ces cas, l'emploi sera accessible si des services de transports collectifs et un maillage vélo permet depuis la gare de se rendre à son lieu d'activités (problématique du dernier kilomètre).



Le vélo en libre-service, un outil facilitant la diffusion en sortie de gare (photo de la gare d'Issoire)

LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LES AUTRES MODES

Au regard de la concentration des effectifs étudiants sur les communes de Clermont-Ferrand et d'Aubière, les enjeux de diffusion concernent aussi la mobilité du dernier kilomètre depuis l'une des trois gares clermontoises : Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde. Pour cette dernière, une meilleure insertion dans son environnement urbain est nécessaire. A l'heure actuelle, il s'agit d'une gare « invisible », qui est reliée aux sites universitaires par des espaces piétons peu valorisant. Aucun aménagement cyclable ne la dessert. Plus généralement, aucune fonction intermodale n'existe sur ce site.

À noter qu'autour des gares de Riom et Vichy, il est identifié des enjeux forts de rabattement des résidents vers l'une de ces gares et de faciliter la diffusion des personnes venant travailler dans ces agglomérations. Pour les deux fonctions (rabattement / diffusion), une part importante des besoins de mobilité est liée à des communes périphériques à la commune dotée de la gare comme Cusset ou Mozac.



Clermont La Rotonde, une gare, qui reste en marge du tissu urbain environnant

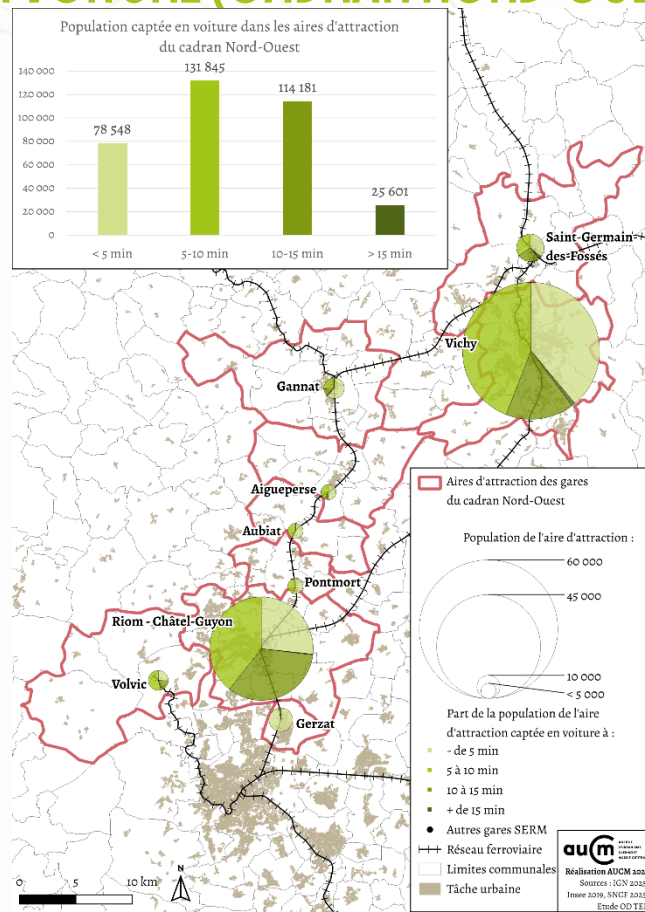
i L'efficacité des gares du SERM Clermont-Auvergne dépend avant tout des conditions de rabattement et de diffusion. Si le rabattement est un enjeu généralisé, la diffusion — notamment le dernier kilomètre vers les pôles d'emploi et d'études — est déterminante pour capter les usages du train. Le renforcement de l'intermodalité et de l'intégration urbaine des gares constitue ainsi un levier essentiel du SERM.

LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LA VOITURE (CADRAN NORD-OUEST)

Une population globalement proche des gares dans le cadran Nord-Ouest

L'accessibilité en voiture particulière, en transport en commun, à pied ou à vélo donne une image précieuse de l'ancrage territorial de la gare. Les analyses ci-après présentent les aires de chalandise des gares en fonction des différents modes.

Sur le cadran Nord-Ouest, la population est principalement entre 5 et 15 min d'une gare en voiture (hors temps de recherche d'une place de stationnement). Au sein de ces enveloppes d'aires d'attraction, peu de personnes sont au-delà de 15 min en voiture.

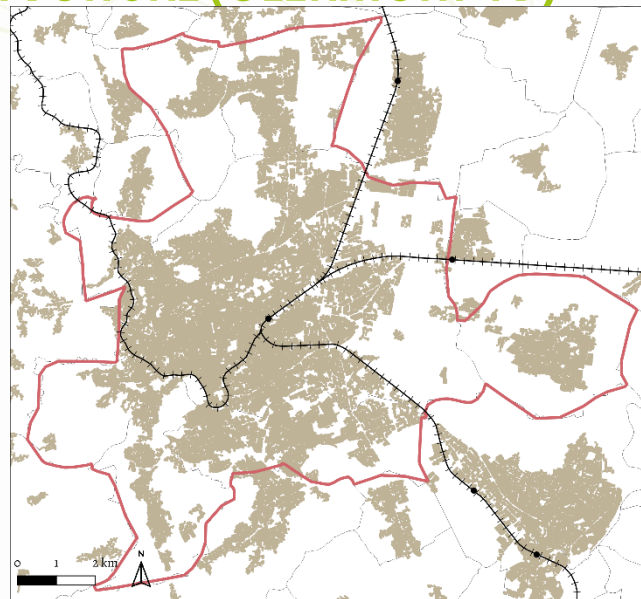


LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LA VOITURE (CLERMONT-FD)

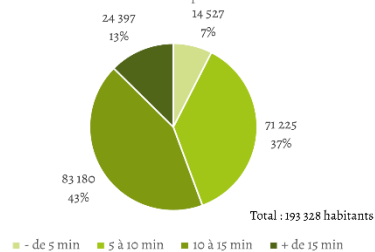
Un accès aux gares marqué par des temps de parcours plus longs pour accéder à la gare de Clermont-Ferrand en voiture

À Clermont-Ferrand, au regard des conditions de circulation automobile moins rapides que dans le périurbain, assez peu d'habitants de la zone d'attraction de la gare de Clermont-Ferrand (allant de Blanzat à Aubière et de Lempdes à Royat) se trouvent à moins de 5 minutes de la gare. La plupart des habitants sont entre 5 et 15 minutes de la gare. A noter que la proportion de personnes à plus de 15 minutes est assez élevée.

N.B : En raison des chevauchements très importants dans les zones d'attraction des gares de Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde, Durtol - Nohanent et Royat - Chamalières, il a été considéré à ce stade la seule zone d'attraction de Clermont-Ferrand (gare centrale)



Part de la population de l'aire d'attraction de Clermont-Ferrand captée en voiture :

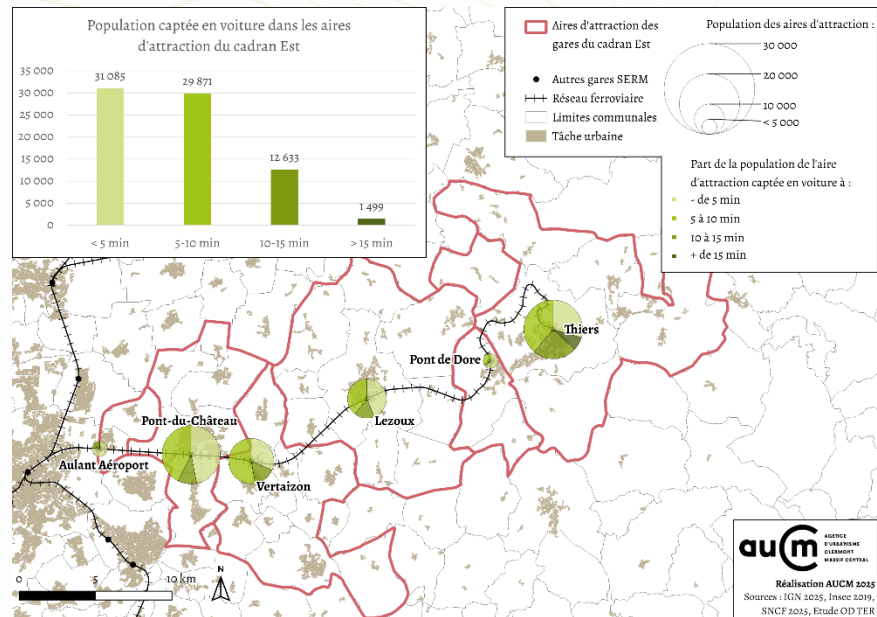


- Aire d'attraction de la gare de Clermont-Ferrand
- Gares SERM
- Réseau ferroviaire
- Limites communales
- Tâche urbaine

LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LA VOITURE (CADRAN EST)

Un accès rapide aux gares dans le cadran Est, renforcé par les projets ferroviaires à Thiers

Sur le cadran Est, une part importante de la population se trouve à moins de 5 minutes d'une gare en voiture. Vertaizon et Thiers ont une part plus importante entre 5 et 15 minutes. Pour la gare de Thiers, les habitants les plus éloignés se trouvent principalement en Montagne thiernoise. Ainsi, le projet d'une extension du service ferroviaire à la Monnerie (à l'étude) rapprocherait ces habitants d'un accès au train.

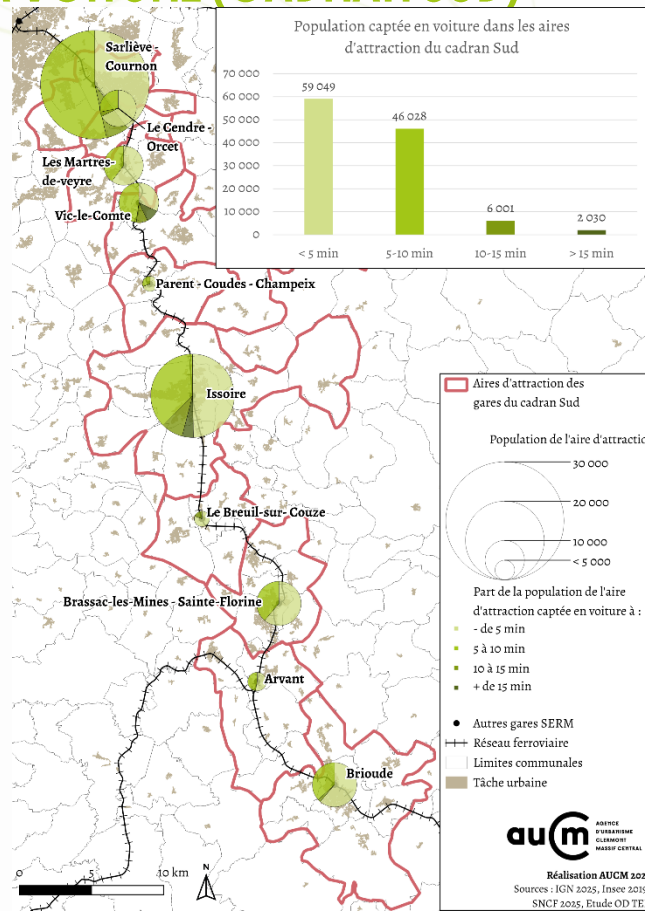


LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LA VOITURE (CADRAN SUD)

Une population proche des gares dans le cadran Sud, concentrée dans le fond de la vallée

Sur le cadran Sud, la population est principalement entre 5 et 10 min d'une gare en voiture. Cette proximité s'explique par une organisation urbaine dans le fond de la vallée de l'Allier, qui concentre les lieux d'habitation. Les coteaux plus lointains peu peuplés apportent des volumes de population sur les gares assez faibles (8 000 habitants au-delà de 10 minutes sur les 113 000 du corridor).

Les temps d'accès en voiture aux différentes gares du territoire sont majoritairement inférieurs à 10 minutes, hormis pour la zone d'attraction de Clermont-Ferrand, où les aléas de la circulation automobile pour accéder à la gare entraînent des temps de trajets plus longs.



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Des gares connectées aux réseaux locaux de transports collectifs, mais des niveaux de desserte hétérogènes

Concernant les transports collectifs et les services de mobilités partagées, la plupart des gares sont couvertes. Toutefois, les niveaux de desserte sont très variables. D'une manière générale, les gares situées au sein d'un ressort territorial d'une des 5 AOM (SMTC, Agglomération Pays d'Issoire, Riom Limagne et Volcans, SMTUT, Vichy communauté) disposent d'une couverture plus dense, permettant d'accéder à la plupart des communes de l'aire d'attraction de la gare. Pour les autres gares, la desserte est faible et ne concerne qu'un nombre limité d'origine et de destination. Toutefois, l'absence de coordination horaire reste un frein aux possibilités d'aller ou de rayonner à partir de la gare par les TC.

Services de transports collectifs réguliers urbains

- Réseau T2c
- Réseau Mobivie
- Réseau RLV mobilités
- Réseau SMTUT
- D'autres lignes et navettes locales



Services de transports collectifs réguliers interurbains

- Cars région AURA



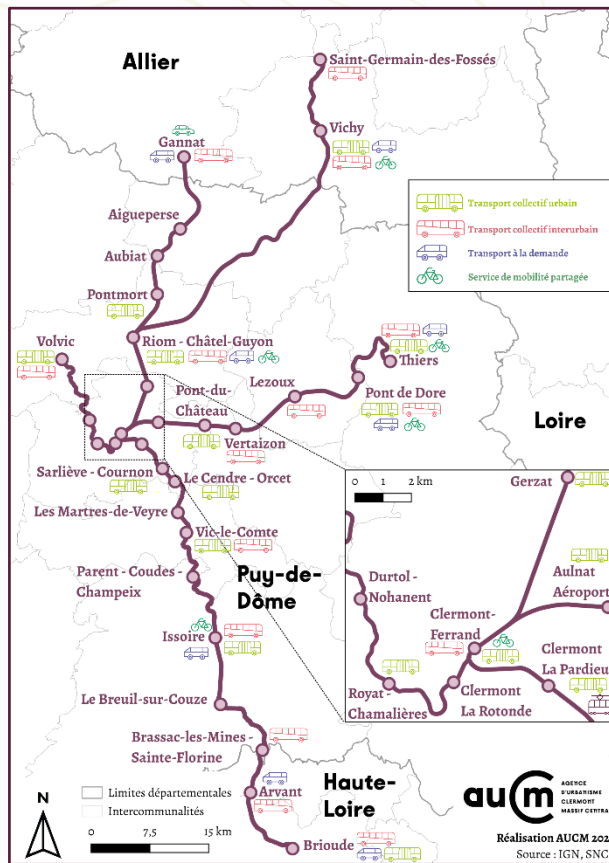
Services de transport à la demande

- Services urbains
- Services interurbains/ruraux



Services de mobilité partagée

- Autopartage (projet)
- Vélos en libre-service
- Trottinettes en libre-service



LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Des correspondances ferroviaires efficaces là où les services sont cadencés

L'absence de coordination horaire n'est pas un problème en soit si la desserte ferroviaire est fortement cadencée, ainsi que celle des services routiers.

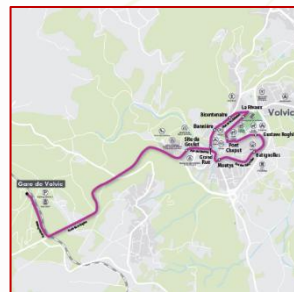
Ainsi, à Clermont-Ferrand, le passage du train au bus est facile pour se rendre dans les quartiers à l'ouest de la gare, ainsi que vers les communes d'Aubière, Beaumont, Ceyrat, Chamalières ou Royat (lignes B, E1, E2 et S12). Sur d'autres secteurs, la desserte complémentaire au train est moins fréquente (Lempdes, quartiers Nord de Clermont-Ferrand). De même à Clermont La Pardieu, les fréquences élevées du tramway permettent de joindre Aubière et les quartiers sud de Clermont-Ferrand facilement. Sur Riom ou Vichy, les lignes principales (la 1 de Riom, A/B/C de Vichy) sont cadencées toutes les 20 à 30 minutes, ce qui permet de joindre un service ferroviaire sans trop attendre.

Dans les autres cas, l'absence de coordination horaire rend en l'état illusoire la possibilité d'effectuer un trajet train + bus. A titre d'exemple, de la gare de Vichy la ligne vers le Bio

-parc ne permet pas de correspondance intéressante avec les trains Clermont-Ferrand – Vichy. Il en est de même entre la gare de Pont de Dore et la zone d'activité à l'Ouest de Thiers...

Toutefois, dans certains cas (Vic-le-Comte, Volvic), les dessertes de bus sont organisées en pleine complémentarité avec le train.

i La quasi-totalité des gares du territoire sont desservies par les transports collectifs, mais dans la plupart des sites, il sera nécessaire de travailler à une meilleure coordination des horaires.



A gauche, parcours de la navette Gare de Volvic – Volvic (RLV) et à droite, logo du service « la navette » organisée par la Ville de Vic-le-Comte

LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LE VÉLO (CADRAN NORD-OUEST)

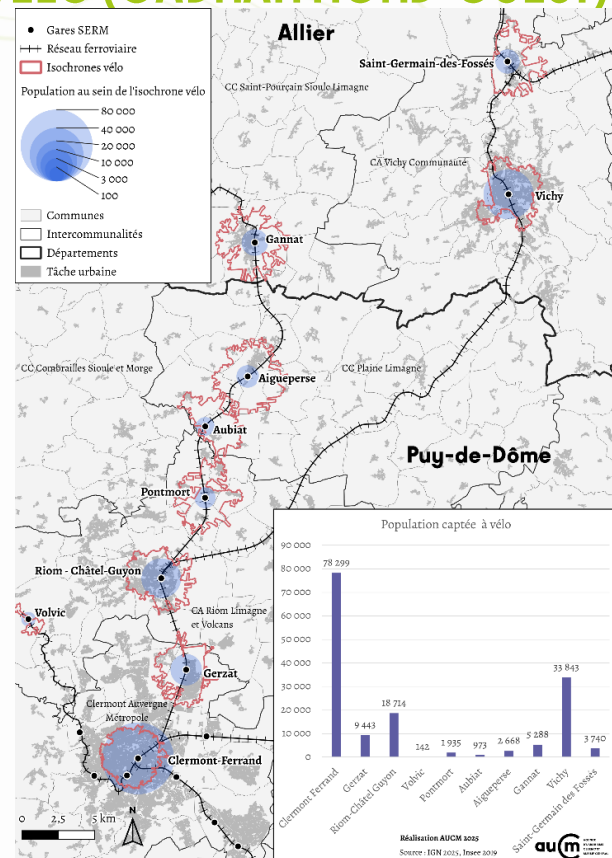
Une accessibilité vélo qui peut concurrencer les trajets en voiture jusqu'à 10 minutes pour certaines gares du Nord-Ouest

La marche et le vélo constituent des clés essentielles pour la réussite des SERM, incarnant une pratique de proximité, sobres et qui pèsent peu sur le budget mobilité des ménages. Le fonctionnement territorial des gares doit intégrer les conditions d'accessibilité à vélo. Une lecture du potentiel de rabattement par le vélo des usagers est proposée à partir de l'identification d'isochrones.

Sur le cadran Nord-Ouest, la population qui a un accès cycliste facile à une gare (3 km de rabattement en plaine, 1,5 km à Volvic au regard des dénivelés) représente des volumes de population importants car l'essentiel de la tâche urbaine autour d'une gare se trouve dans ces périmètres.

Au-delà des villes de Clermont-Ferrand, Riom et Vichy, les gares de Gerzat et Gannat couvrent dans le périmètre des 3 km, plus de 5 000 habitants.

À noter que pour Clermont-Ferrand (gare centrale), le volume de population à moins de 3 km de vélo (moins de 15 min à parcourir à vélo) est peu ou prou identique à celui à moins de 10 min de voiture.



Les courbes isochrones vélo sont calculées à une distance de 3 km autour des gares sauf pour les gares de Volvic, Thiers, Parent – Coudes - Champeix, qui en raison de leur fort dénivelé ont été limitées à 1,5 km

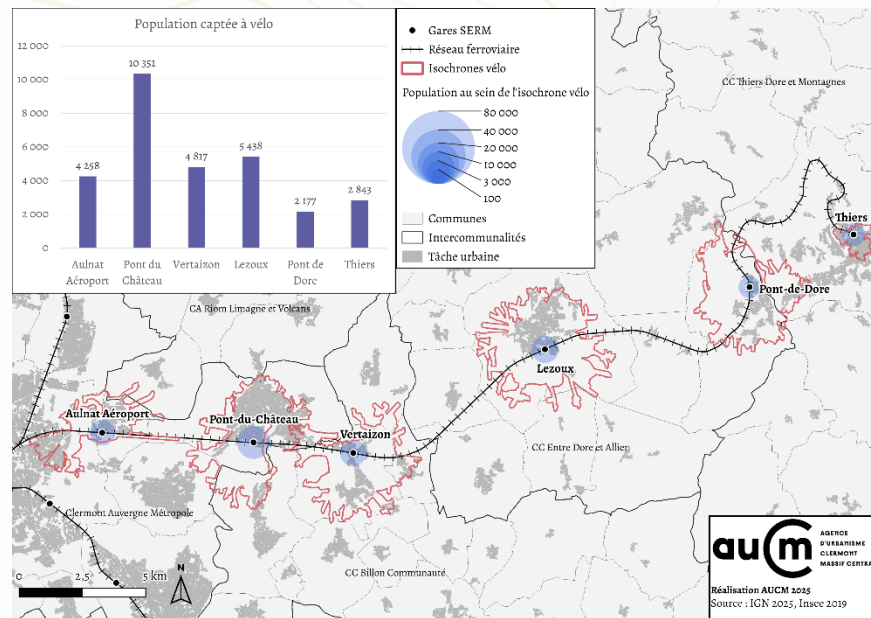
LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LE VÉLO (CADRAN EST)

Un potentiel de rabattement vélo contrasté dans le cadran Est

Sur le cadran Est, le rabattement à vélo est intéressant pour les gares d'Aulnat, Pont-du-Château et Lezoux. On couvre 5 000 à 10 000 habitants dans ce périmètre des 3 kilomètres (soit moins de 15 min à vélo).

Sur Vertaizon, le vélo permet de couvrir l'accès à la gare pour les habitants de cette commune (et certains hameaux des communes voisines), mais ne permet pas d'atteindre Billom, principal lieu d'habitat du secteur. En effet, la distance est conséquente (9 km) et peut être atteinte après plus de 30 minutes de vélo classique (vitesse de 15 à 20 km/h) et de l'ordre de 20 minutes avec un vélo à assistance électrique (25 à 30 km/h).

Pont de Dore se trouve dans un secteur peu dense et capte assez peu d'habitants. À Thiers, le relief est un frein au développement des rabattements à vélo.



Les courbes isochrones vélo sont calculées à une distance de 3 km autour des gares sauf pour les gares de Volvic, Thiers, Parent - Coudes - Champéix, qui en raison de leur fort dénivelé ont été limitées à 1,5 km

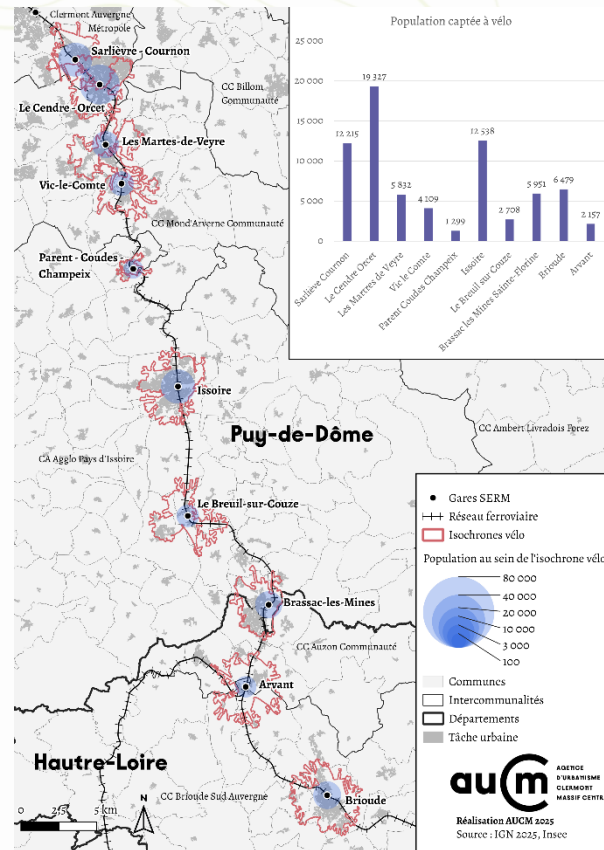
LES QUARTIERS DE GARE : DES PORTES D'ENTRÉE À DES TERRITOIRES PLUS VASTES : RABATTEMENT / DIFFUSION PAR LE VÉLO (CADRAN SUD)

Un potentiel de rabattement vélo significatif mais localisé autour des gares principales (Issoire, Cournon, Le Cendre) dans le cadran Sud

Sur le cadran Sud, les volumes de population sur les gares de Cournon et Le Cendre sont surestimés du fait que des habitants peuvent être à la fois à moins de 3 km de la gare de Cournon et de celle du Cendre.

Issoire est intéressante, car l'essentiel de la tâche urbaine dense de cette agglomération se trouve dans ce périmètre des moins de 3 km à vélo. Seule la continuité urbaine (vers Perrier), le long de la Couze Pavin est un peu au-delà. Sur Brassac et Brioude, plus de 5 000 personnes sont à moins de 3 km (moins de 15 min) de vélo de la gare.

i Le vélo apparaît comme un mode de rabattement à renforcer au regard des difficultés de stationnement des voitures dans la plupart des gares et des facilités à faire du vélo pour des déplacements de proximité, si les conditions sont améliorées (pistes cyclables, vélobox). Il constitue un mode de rabattement efficace et rapide pour les populations proches des gares, mais son attractivité dépend de la densité urbaine, de la distance et du relief.



Les courbes isochrones vélo sont calculées à une distance de 3 km autour des gares sauf pour les gares de Volvic, Thiers, Parent – Coudes - Champeix, qui en raison de leur fort dénivelé ont été limitées à 1,5 km



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Conclusion

CONCLUSION

SERM Clermont Auvergne : combiner offre ferroviaire et attractivité des gares

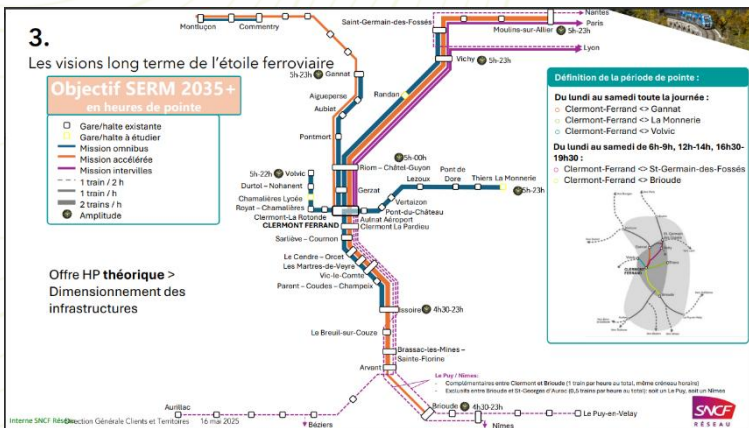
Pour s'assurer que le SERM Clermont-Auvergne rencontre du succès, il est nécessaire en premier lieu de disposer d'un **choc d'offre du réseau ferroviaire local**.

Un premier pallier est prévu lors du changement d'horaires de décembre 2028, avec la mise en concurrence des TER de la zone Auvergne. À plus long terme (2035+), le service sera très sensiblement densifié (+63% d'offre en moyenne dans les 30 gares – calcul établi à partir du document SNCF G&C / AREP – SERM CLERMONT-FERRAND Atlas des gares - page 7).

Si l'amélioration du système ferroviaire (fréquence des trains, capacité des rames, tarifs attractifs...) sont des composantes indispensables au succès du SERM Clermont-Auvergne, il est **nécessaire en parallèle d'améliorer l'attractivité des gares et leur environnement proche** (le quartier) au regard des fonctions possibles et souhaitables pour les différentes typologies de gares.

Deux analyses ont été réalisées en appui du montage du dossier de préfiguration du SERM Clermont-Auvergne. D'une part les études AREP / SNCF Gares et Connexions, portant sur l'aménagement des gares et d'autre part la contribution du Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne sur les quartiers de gare, réalisée par l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central (AUCM).

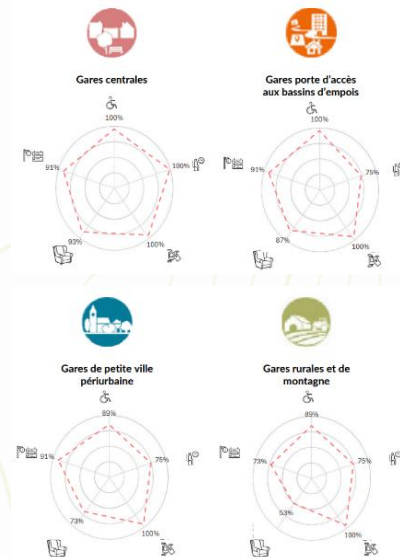
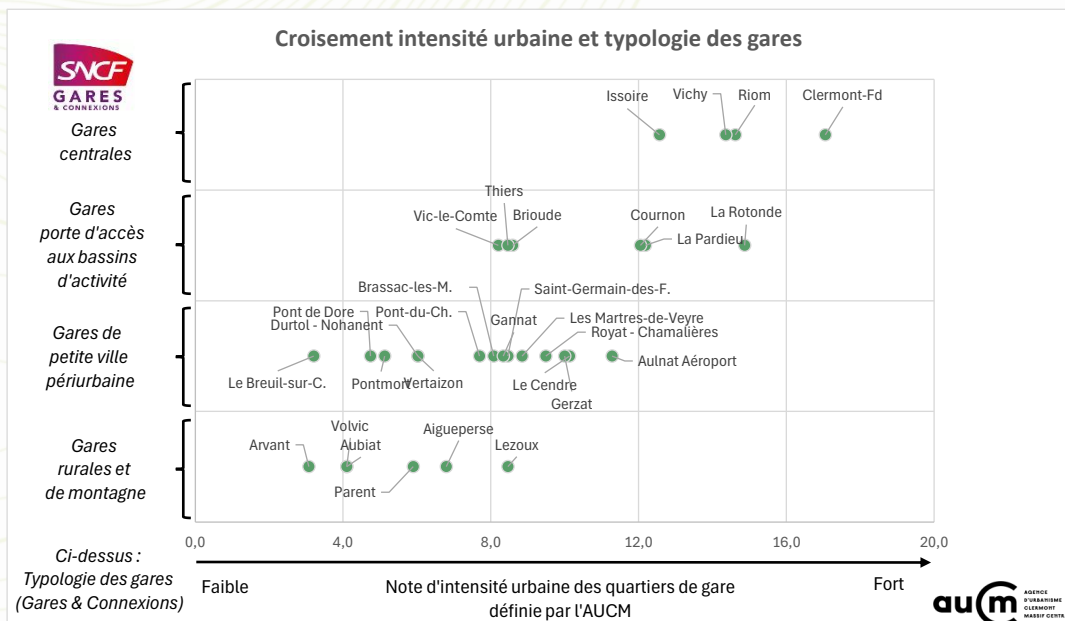
En page suivante, le graphique en bas à gauche apporte une lecture synthétique et croisée entre les deux réflexions. D'une manière générale, il est observé une linéarité des deux démarches : Les « gares rurales et de montagne » se trouvent en général dans des quartiers avec une faible note d'intensité urbaine. A l'opposé, les « gares centrales » s'établissent dans des secteurs de forte intensité urbaine.



CONCLUSION

Néanmoins, il existe des particularités. Bien que classées au regard des fonctions ferroviaires en « *gares rurales* », Aigueperse et Lezoux sont des polarités intermédiaires et bénéficient d'une intensité urbaine modérée, bien que la gare soit un peu en marge du centre urbain. Parmi les « *gares de petite ville périurbaine* », il est remarqué que leurs quartiers

connaissent des intensités urbaines très variables, avec à gauche des quartiers gare peu denses du fait d'un bourg d'importance modeste (Le Breuil) ou d'une gare située dans un hameau périphérique (Vertaizon). À droite, il s'agit de centralités intermédiaires (avec au moins 5 000 habitants), où la gare est en immédiate proximité avec le centre (Brassac-les-Mines, Le Cendre...).



Source : SNCF G&C – Objectifs Radar en termes d'offres de service en gare suivant typologie définie par AREP / SNCF

CONCLUSION

Valorisation des abords de gare : adapter les réponses aux contextes locaux

Pour les « *gares portes d'accès à des bassins d'activité* », on trouve trois configurations urbaines. Les quartiers de gare de Brioude et Thiers s'établissent à proximité des centres de ces deux petites villes. Les quartiers de gare de Vic-le-Comte, Cournon et Clermont La Pardieu se trouvent en bordure des villes avec une polarité d'emplois d'importance. Enfin, Clermont La Rotonde, bien que dans un environnement urbain très dense se trouve dans une configuration ferroviaire très minimaliste (2 quais, une desserte très faible comparée à celle de Clermont-Ferrand – cf. p 14).

Cette grille de lecture croisée entre d'une part les études sur les gares de SNCF Gares et Connexions et d'autre part celle sur les quartiers des différentes gares visent à éclairer les décideurs sur les sites les plus stratégiques.

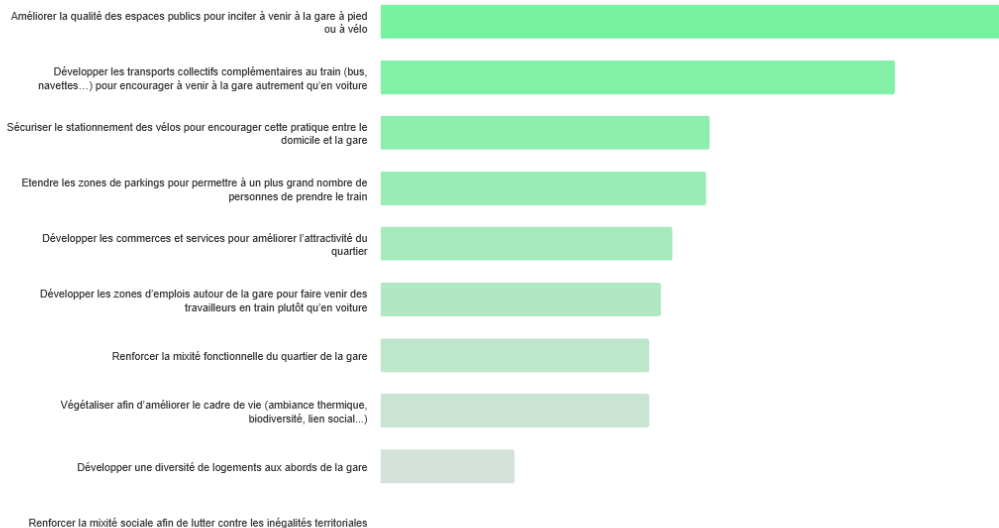
Bien que les contextes urbains aux abords des 30 gares (périmètre des 15 minutes à pied) sont très hétérogènes, il n'en demeure pas moins que des réponses, différenciées au regard du contexte, sont à apporter par les communes ou l'EPCI dans la **valorisation des abords de la gare** (qualité des espaces publics), dans **l'amélioration du rabattement vers les gares** et dans **l'aménagement du quartier** (création de logements, implantation de zones d'activités...).

Ces trois grands enjeux de transformations des quartiers sont issus de nos différentes analyses appuyées par une expression des répondants au questionnaire relatif à l'aménagement des quartiers de gare (cf. extrait en page suivante).

CONCLUSION

Population étudiée : Echantillon total
Taille de l'échantillon 32 réponses

Dans les années à venir, au regard du développement de l'offre ferroviaire en lien avec le projet SERM, les priorités pour le devenir du quartier de la gare seraient d'agir sur :



PÔLE MÉTROPOLITAIN Clermont Vichy Auvergne

Agglo. Pays d'Issoire - Région Auvergne - Métropole Sud Auvergne
Clermont Auvergne Métropole - Bassin Clermont - Métropole Grand Sud
Pays de Lempdes - Bassin Lempdes - Bassin Lempdes et Métropole
Bassin Clermont et Métropole - Métropole Clermont - CCI du Puy-de-Dôme



Questionnaire relatif à l'aménagement des quartiers de gare

L'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTCC), Riom Limagne et Volcans, Vichy communauté, l'Agglo Pays d'Issoire, le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thiernois (SM-TUT) et le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne sont actuellement mobilisés pour porter la candidature du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Clermont-Auvergne.

Le projet de SERM vise à constituer, d'ici 2035, une offre de mobilité intermodale fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants des territoires métropolitains, péri-urbains et ruraux. Son objectif est d'améliorer la connexion entre les territoires en renforçant l'offre ferroviaire et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service (car express) et les réseaux cyclables.

Les études liées au développement du trafic ferroviaire, au réaménagement des gares et aux services complémentaires au ferroviaire ont été confiées respectivement à SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et à la Société des Grands Projets. En complément de ces études, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne apporte une contribution au dossier de candidature sur le volet de l'articulation entre urbanisme et déplacements. Le pôle souhaite ainsi établir un état des lieux en termes d'aménagement du territoire et propose la réalisation d'une monographie des 30 quartiers de gare desservis par le futur projet de SERM. Cette mission est confiée à l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central (AUCM).

Dans ce cadre, nous vous sollicitons en tant que référent mobilité ou aménagement du territoire de votre EPCI, pour répondre à un questionnaire qui vise à compléter le portrait statistique et de relevé de terrain d'observation (visite sur site ou visualisation à distance), décrivant l'organisation du quartier de la gare et ses perspectives de développement.

Le questionnaire dure environ 20 min.

Merci d'envoyer vos réponses avant le 18 Juillet



Source : AUCM – questionnaire relatif à l'aménagement des quartiers de gare. La trentaine de réponses (principalement de techniciens) semble montrer que les enjeux portent sur la qualité des espaces publics, le développement des modes complémentaires et les fonctions commerces / emplois / habitat du quartier.

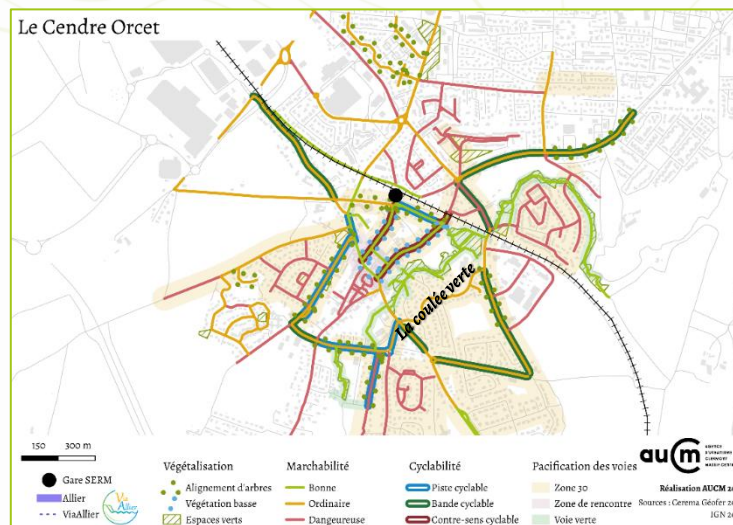
CONCLUSION

Gares et quartiers : des configurations variées pour des réponses différenciées

L'amélioration de la qualité des espaces publics, pour permettre aux habitants et aux visiteurs (salariés, étudiants...) d'accéder au train avec la plus grande facilité quand on habite, on travaille, on étudie à proximité d'une gare apparaît comme une mesure indispensable dans tous les quartiers avec des réponses à apporter proportionnées au regard du site desservi : qualité de l'aménagement, montant des investissements. En effet, les visites de sites (cf. reportage photo dans les cahiers par branche) ont clairement mis en évidence le manque d'attractivité des espaces publics, sauf aux abords des gares centrales et de la gare du Cendre, qui constitue une valeur d'exemple local de rénovation d'un quartier de gare de périphérie.



Le Cendre : Piste cyclable reliant la gare à la Coulée Verte (à l'arrière des deux immeubles en arrière-plan)



Le Cendre : un territoire propice aux rabattements en modes actifs : Coulée verte, maillage de la ville par des pistes et bandes cyclables, modération des vitesses

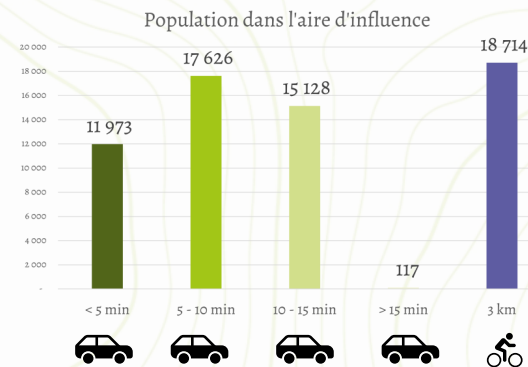
Une deuxième préoccupation forte touche aux **modalités d'accès à la gare (en voiture, en TC, à vélo)** pour les personnes qui ne résident pas ou ne travaillent pas dans l'environnement immédiat.

CONCLUSION

Libérer les parkings : vélo et transports collectifs comme leviers

La voiture est aujourd'hui le mode d'accès majeur, posant à peu près partout des problèmes de saturation des parkings avant même le développement de l'offre ferroviaire (« choc d'offre ») prévue dans le cadre du SERM.

Les analyses menées montrent d'une part, que les développements de surface de parking ne pourront se généraliser (peu de gares peuvent étendre leurs parkings) et d'autre part, qu'un bon nombre des utilisateurs du train habitent ou exercent une activité assez proche de la gare. Les enjeux de maillage vélo à partir des gares et des développements ciblés d'offre de transports collectifs (coordination horaire et tarifaire) sont des leviers pour que des automobilistes qui aujourd'hui font 1 à 5 km en voiture puissent venir à la gare autrement et libérer des places qui seront utiles pour des passagers venant de plus loin. Néanmoins, la problématique d'extension des parkings sera ici ou là un sujet, du fait des fortes augmentations prévisionnelles de passagers.



Riom : Parkings pour automobiles saturés (stationnement sauvage) et constat qu'environ 40% des usagers potentiels de la gare ont moins de 3 kilomètres à parcourir à vélo pour se rendre à la gare. Ceci correspond à un trajet d'un temps maximal de l'ordre de 10 à 15 min à vélo et de 7 à 9 min avec un vélo à assistance électrique.



Vic-le-Comte : La navette, un service de transport complémentaire au train

Vertaison : démolition en cours des silos ; opportunité pour une extension du parking de la gare



CONCLUSION

OAP et projets urbains : préparer l'avenir des quartiers de gare

L'analyse des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) a permis de mettre en évidence si des documents de planification s'intéressent (ou pas) à des **actions relevant du développement du logement, des commerces, de la mixité fonctionnelle...**

Il semble utile, y compris pour les sites en zone peu dense, que les territoires s'interrogent sur le devenir de ces quartiers. Une Orientation d'Aménagement et de Programmation permet de définir une stratégie sur le quartier de la gare. L'écriture de ce document est un préalable à l'impulsion de lieux de projet (ex : ZAC de Cournon), visant à un renforcement de la densité de logements, d'emplois, de services...

Comme le montre la carte en page 28, l'écriture d'OAP à proximité des gares est effective principalement dans les territoires de Clermont Auvergne Métropole et Riom Limagne et Volcans, qui sont dotés de documents d'urbanisme récents. D'autres outils peuvent également traduire d'une vision prospective du quartier comme le Plan Guide (ex : Vic-le-Comte).

i La présente étude recommande d'accompagner le SERM par des actions dans les quartiers de gare : requalification des espaces publics, facilités de rabattement, développement urbain.

Vic-le-Comte (ci-contre) : Plan guide, action 14 – Parvis de la gare SNCF (réaménagement du parvis de la gare et transformation du quartier de la gare à travers un projet urbain)



Durtol (ci-dessous) : OAP Gare de Durtol

ZOOM



- ▶ Assurer une implantation du bâti structurant l'espace du parvis de la gare avec une façade qualitative (pas de pignon aveugle).
- ▶ Proposer des volumes plus élevés face au parvis (max.R+2) et des hauteurs atténuées en fond de parcelle en transition avec le tissu pavillonnaire (max R+1)
- ▶ Proposer un ou des césures dans la trame bâtie pour éviter la constitution d'un linéaire bâti continu (éviter un effet «barre»).
- ▶ Etudier la préservation et le réemploi de la construction à l'Ouest du site.



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

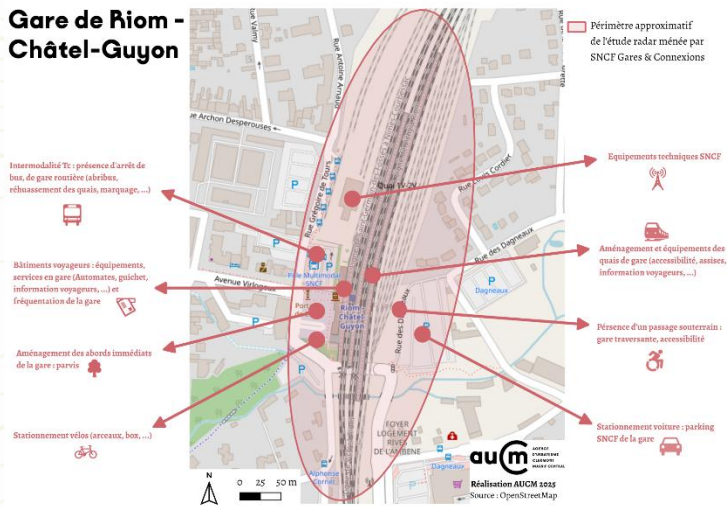
Annexes

ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une étude urbaine des quartiers de gare complémentaire de l'étude « Radar » de SNCF G&C

Dans le cadre du dossier de statut du SERM Clermont Auvergne SNCF Gares & Connexions développe une **méthode dite « Radar »** visant à analyser l'état existant et à identifier les transformations nécessaires de **chaque gare** pour les faire évoluer au regard des ambitions d'un SERM.

Gare de Riom - Châtel-Guyon



Périmètre d'étude indicatif de l'étude « Radar » de SNCF Gares & Connexions – site de Riom

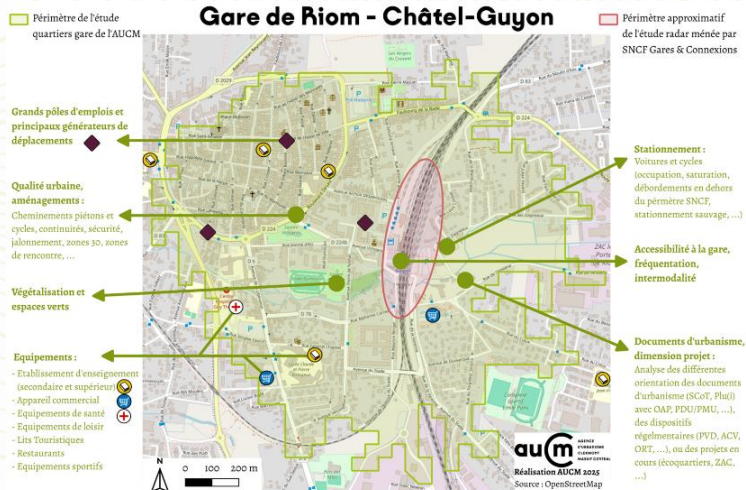
En complément de cette approche, centrée sur la gare (bâtiment, quais et parvis), l'Agence d'Urbanisme Clermont Massif central (AUCM) apporte une contribution sur le fonctionnement des quartiers de gare.

Un quartier de gare défini par une accessibilité à 15 mn à pied

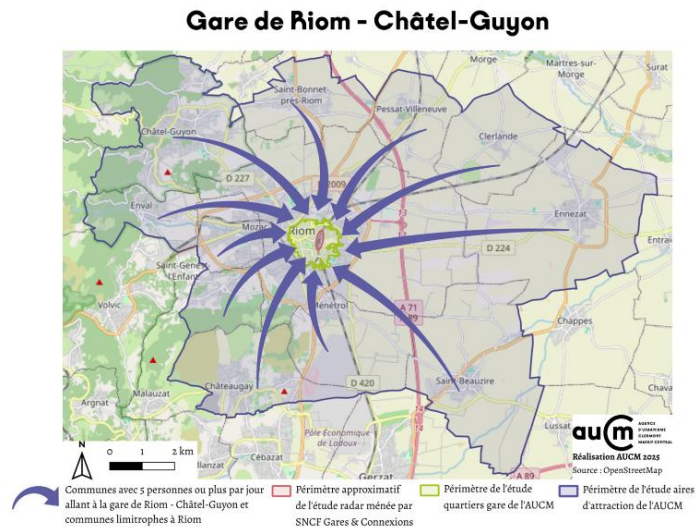
Le périmètre d'analyse retenu correspond à la **zone accessible en 15 minutes à pied depuis la gare**. Ce périmètre a été identifié grâce à l'outil Géofer développé par le Cerema. Il permet de disposer de données statistiques permettant de quantifier une intensité urbaine au regard de la population, de l'emploi ou de services présents dans ce périmètre. L'analyse a été enrichie par des données statistiques complémentaires (ex. Prix au m² du marché de l'habitat), un arpentage permettant de disposer d'une lecture qualitative des quartiers, ainsi que d'une identification des projets figurant dans différents plans et programmes (Orientations d'Aménagement et de Programmation des PLU, programme Ecoquartiers...).

Il a également été pris en compte une zone d'attraction de la gare, qui correspond au territoire de rayonnement de cet équipement (carte des périmètres considérés en page suivante).

ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE



Périmètres Quartier de gare / zone d'attraction de la gare de l'étude AUCM – site de Riom



i La loi SERM demande de prendre en compte les enjeux de développement urbain à proximité des gares ainsi que de rabattement vers les gares : renouvellement urbain, optimisation de l'utilisation de l'espace, qualité urbaine des projets urbains à proximité des gares.

ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Une approche de l'intensité urbaine par scoring

Pour chaque indicateur, la méthode de scoring a été appliquée en attribuant une note « faible = 0 / moyen = 1 / fort = 2 points ». Ceci a permis de construire pour chaque quartier de gare quatre graphiques de type radar (figure en annexe 1 le tableau d'attribution des notes).

Habitants	
Population 2022	9 201
Densité de la population 2022 (hab/km²)	3 528
Part des ménages de 1 personne	54,3%
Part des ménages monoparentaux	13,6%
Indice de jeunesse (part de -18 ans / 65 ans et +)	0,9
Indicateur de pauvreté des ménages	17,3%
Effectif Salarie 2023	3 540
Densité de salarié 2023 (Sal/km²)	2 183
Effectif scolaire 2023 (collège / lycée / lycée pro*) (quantité)	2 422
Fréquentation / équipement	
Fréquentation de la gare - nombre de voyageurs annuel 2023	1 192 180
Nombre d'équipements 2023 : Restaurants	62
Nombre d'équipements 2023 : Commerces	43
Nombre d'équipements 2023 : Equipements loisirs	44
Nombre d'équipements 2023 : Etablissements de santé	48
Nombre d'équipements 2023 : Sportifs	2
Nombre de lits touristiques 2023 (hôtels et campings)	192
Habitat / Environnement	
Nombre de logements (Cadastral)	5 053
Nombre de logements sociaux	683
Part des logements sociaux	13,5%
Vacance des logements (estimation Fortmoyen/table)	Fort
Marché de l'habitat - prix au m²	115 125
Dynamique de construction (nombre et de la part de constructions apparus sur une période)	Faible
Végétation (% de de vert dans l'enveloppe urbaine)	28%
Observation terrain	
Présence d'une OAP:	
Aménagement piste cyclable :	Aménagement à la gare
Marchabilité	Bien
Pacification des voies	Forte

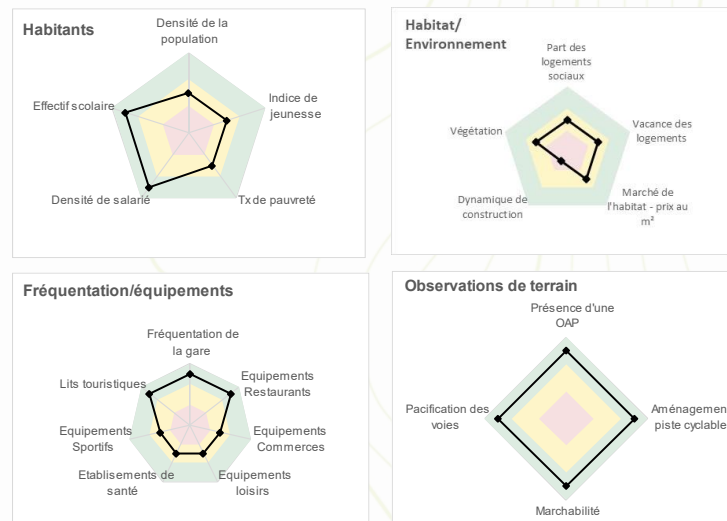
Indicateurs retenus et visualisation par radars – exemple pour la gare de Riom.

Sources : outil Géofor du Cerema / INSEE/ Sncf/ Dgfp / AUCM

NB : Une pondération est appliquée à certains indicateurs – cf. Annexe 2

Les diagrammes identifient pour chaque quartier de gare sa position par rapport aux autres. Si le point se trouve dans la partie verte du radar cela signifie que le quartier gare est attractif sur l'indicateur considéré. A l'inverse, si l'indicateur se trouve dans la partie rosée du radar, cela signifie que le quartier est peu dynamique sur l'indicateur considéré. Les différents radars sont présentés pour chaque gare dans les cahiers par branche (Nord, Est, Sud et Ouest + Clermont-Ferrand).

Radars d'intensité urbaine – quartier gare de Riom



ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Des repérage et retours du terrain

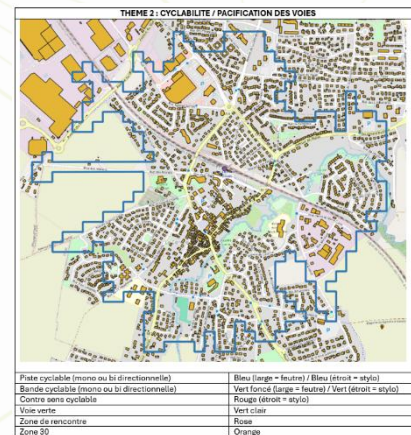
Au-delà de cette méthode statistique et quantitative, l'Agence a complété les caractéristiques d'intensité des quartiers de gare à partir de repérages terrain et d'un questionnaire.

Les repérages terrain ont été réalisés in situ ou en utilisant l'outil Google Streetview. Ces observations portaient sur quatre thèmes : marchabilité et qualité des espaces publics, cyclabilité et pacification des voies, qualité du bâti (identification des sections de rues commerçantes, friches), végétalisation (alignement d'arbres, îlots de végétation).

Le questionnaire a eu pour objectif d'approfondir l'état actuel du quartier et l'identification des projets en cours par les EPCI ou les communes, aussi bien en termes de mobilité (aménagement cyclables, extension des parkings...) que d'urbanisme (orientations du PLU, participation du territoire à des programmes de revitalisation des centres villes et centres bourgs : Action Cœur de Ville, Petites Villes de Demain...). Ce questionnaire a été traité par les 12 EPCI composant le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne, avec dans certains cas un appui par les communes concernées.

Les analyses présentées à partir de la page 14 sont issues d'un croisement entre données statistiques, observations de terrain et retours du questionnaire.

A droite, grille d'analyse de terrain pour le thème cyclabilité / pacification des voies de la gare Le Cendré - Orcet ; Ci-dessous, page de présentation du questionnaire diffusé en ligne auprès des 12 EPCI du Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne



PÔLE MÉTROPOLITAIN Clermont Vichy Auvergne

Agglo. Pays d'Allier - Agglo. Combrailles - Agglo. Val d'Auvergne
Agglo. Val de Loire - Agglo. Grand Sud - Agglo. Grand Nord
Agglo. Grand Oise - Agglo. Grand Ouest - Agglo. Grand Est
Agglo. Grand Centre - Agglo. Grand Sud-Ouest - Agglo. Grand Nord-Ouest

Questionnaire relatif à l'aménagement des quartiers de gare

L'Etat, la Région Auvergne-Rhône-Alpes, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC), Riom Li-magne et Volcans, Vichy communauté, l'Agglo Pays d'Issoire, le Syndicat Mixte des Transports Urbains Thiernois (SM-TUT) et le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne sont actuellement mobilisés pour porter la candidature du Service Express Régional Métropolitain (SERM) Clermont-Auvergne.

Le projet de SERM vise à constituer, d'ici 2035, une offre de mobilité intermodale fiable, fréquente et facile à utiliser, au service des habitants des territoires métropolitains, péri-urbains et ruraux. Son objectif est d'améliorer la connexion entre les territoires en renforçant l'offre ferroviaire et en la complétant par d'autres modes, dont les services de transport routier à haut niveau de service (car express) et les réseaux cyclables.

Les études liées au développement du trafic ferroviaire, au réaménagement des gares et aux services complémentaires au ferroviaire ont été confiées respectivement à SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et à la Société des Grands Projets. En complément de ces études, le Pôle métropolitain Clermont Vichy Auvergne apporte une contribution au dossier de candidature sur le volet de l'articulation entre urbanisme et déplacements. Le pôle souhaite ainsi établir un état des lieux en termes d'aménagement du territoire et propose la réalisation d'une monographie des 40 quartiers de gare desservies par le futur projet de SERM. Cette mission est confiée à l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central (AUCMC).

Dans ce cadre, nous vous sollicitons en tant que référent mobilité ou aménagement du territoire de votre EPCI, pour répondre à un questionnaire qui vise à compléter le portrait statistique et de relevé de terrain d'observation (visite sur site ou visualisation à distance), décrivant l'organisation du quartier de la gare et ses perspectives de développement.

Le questionnaire dure environ 20 min.

Merci d'envoyer vos réponses avant le 18 Juillet



ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

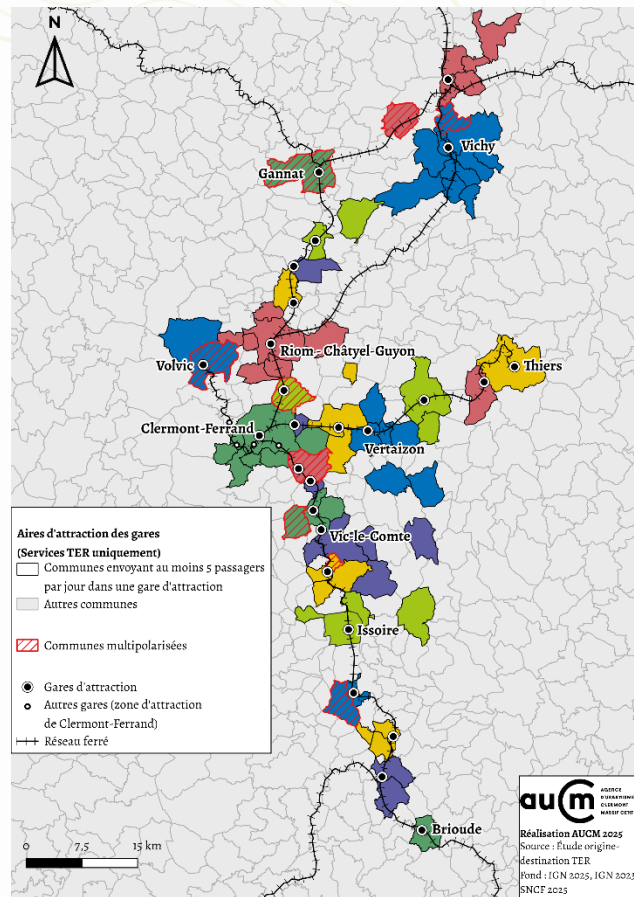
Une analyse des aires d'attraction des quartiers de gare

Au-delà d'une analyse urbaine du quartier de la gare, il est considéré que la gare et son quartier exercent une attraction sur un bassin de vie plus ou moins vaste, du fait des logiques de rabattement / diffusion d'habitants, de travailleurs et d'étudiants pouvant potentiellement être intéressés par l'emprunt du mode ferroviaire.

Cette zone a été déterminée à partir de l'enquête origine-destination TER en considérant dans un premier temps les communes qui sont origine ou destination de 5 voyageurs et plus en lien avec une gare. Cela a fait apparaître des discontinuités territoriales (cf. carte ci-contre).

Dès lors, il a été choisi de considérer dans la zone de chalandise d'une gare les communes générant 5 voyageurs ferroviaires ou plus, ainsi que les communes limitrophes de celle où se trouve une gare (cf. carte en page suivante).

N. B : En raison des chevauchements très importants dans les zones d'attraction des gares de Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde, Durtol - Nohanent et Royat - Chamalières, il a été considéré à ce stade la seule zone d'attraction de Clermont-Ferrand (gare centrale)

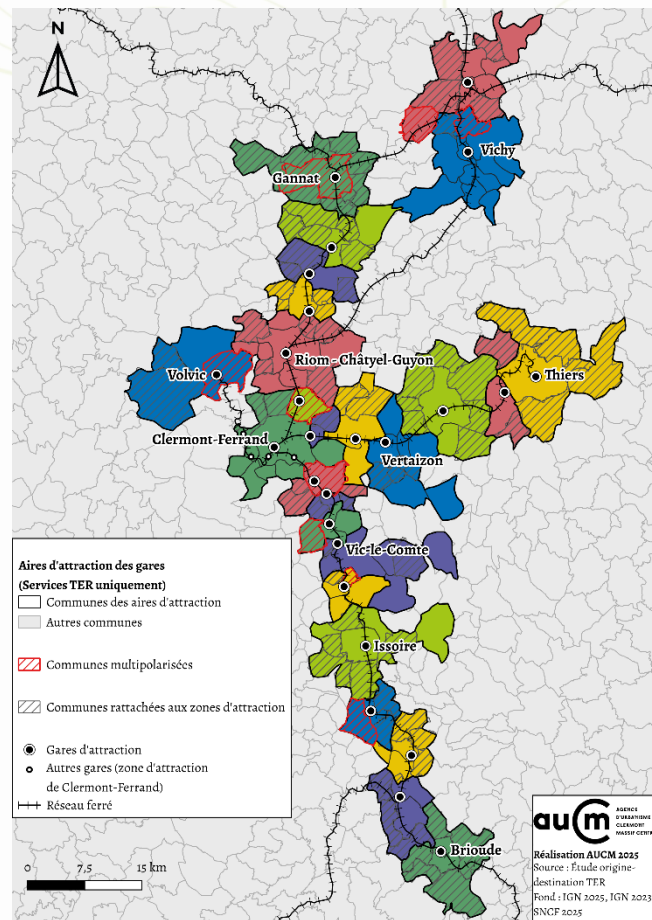


ANNEXE 1 : PRÉSENTATION DE LA MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Des zones de chalandise qui se limitent essentiellement à la commune d'implantation de la gare

La carte ci-contre permet de distinguer la zone d'attraction principale d'une gare pour les transports du quotidien (TER). Il ne peut être exclu que quelques voyageurs partant de plus loin sont attirés par telle ou telle gare. Toutefois, au regard des statistiques de l'enquête origine-destination, il est utile de savoir que les utilisateurs du train résident ou exercent une activité très majoritairement dans la commune dotée de la gare. Pour la gare de Clermont-Ferrand, 2 714 usagers partent ou arrivent d'un quartier de Clermont-Ferrand quand ils ne sont que 38 de Chamalières, 23 d'Aubières... Pour la gare de Vichy, 602 usagers partent ou arrivent à Vichy, ils sont 93 de Cusset, 38 de Bellerive et moins de 15 dans les autres communes. Pour la gare de Vertaizon, sur les 130 usagers recensés, 70 sont de Vertaizon, 20 de Billom... À noter qu'au regard de la proximité des gares de Clermont-Ferrand, La Pardieu, La Rotonde, Royat - Chamalières et Durtol - Nohanent, il a été établi une zone de chalandise globale, où les personnes sont amenées à utiliser l'une ou l'autre de ces entrées sur le réseau ferré.

Pour chaque zone de chalandise, il est identifié des données statistiques permettant de quantifier l'importance de chaque zone (données démographiques relatives aux habitants et à l'emploi) et de qualifier les modes d'accès à la gare dans une logique de rabattement ou de diffusion (modes voiture, vélo, transport en commun).



ANNEXE 2 :

Tableau des 23 indicateurs permettant d'attribuer une note générale d'intensité urbaine

Nom graphique	code	poids	Faible (0 point)	L1	Moyen (1 points)	l2	Fort (2 points)	commentaire
Densité de la population	Densite_pop	2	X < 1500	1500	1500 <= X < 10000	10 000	10000 <= X	
Indice de jeunesse	ind_jeu	1	X < 0,75	0,75	0,75 <= X < 1	1,00	1 <= X	< 3/4 : 3 (-18ans) pour 4 (65ans+) = 1 : autant de -18ans que de 65ans+ > 1 plus de -de 18ans
Tx de pauvreté	tx_men_pauv	0,5	X < 0,1	10%	0,1 <= X < 0,2	20%	0,2 <= X	
Densité de salarié	Densite_salaries	2	X < 500	500	500 <= X < 2000	2 000	2000 <= X	
Effectif scolaire	eleves15MinAPied2023	1	X < 1	1	1 <= X < 1000	1 000	1000 <= X	< 1 cela veut dire 0 pas d'élèves
Fréquentation de la gare	FrequentationGare SNCF2023	1	X < 100000	100 000	100000 <= X < 500000	500 000	500000 <= X	
Equipements Restaurants	restaurants15MinAPied2023	1/6	X < 10	10	10 <= X < 50	50	50 <= X	
Equipements Commerces	commerces15MinAPied2023	1/6	X < 10	10	10 <= X < 50	50	50 <= X	
Equipements loisirs	loisirs15MinAPied2023	1/6	X < 10	10	10 <= X < 50	50	50 <= X	
Etablissements de santé	sante15MinAPied2023	1/6	X < 10	10	10 <= X < 50	50	50 <= X	
Equipements Sportifs	sport15MinAPied2023	1/6	X < 1	1	1 <= X < 5	5	5 <= X	< 1 cela veut dire 0 pas d'équipement sportif
Lits touristiques	hotelsEtCampings15MinAPied2023	1/6	X < 1	1	1 <= X < 100	100	100 <= X	< 1 cela veut dire 0 pas d'hotel ni de camping
Part des logements sociaux	TX_LS	0,5	X < 0,05	5%	0,05 <= X < 0,15	15%	0,15 <= X	
Vacance des logements	TX_lgt_vac	0,333333	X > 0,2	20%	0,2 < X < 0,1	10%	0,1 > X	Valeur inverse plus le taux est faible plus la note est forte afficher fort / moyen faible car la valeur est approimative
Marché de l'habitat - prix au m ²	prix_m2median_2013_23	0,333333	X < 1200	1200	1200 <= X < 2000	2 000	2000 <= X	
Nombre median de constructions apparu sur une période de 10 ans	Med_const_1322	0	X < 2	2	2 <= X < 10	10	10 <= X	
part de la construction apparu dans les logment	txcons_1322	0	X < 0,05	5%	0,05 <= X < 0,1	10%	0,1 <= X	
Dynamique de construction	dynamic_construc	0,333333	X < 4	4,00	4 <= X < 5	5,00	5 <= X	indicateur composite de la mediane et part des lgt apparu
Végétation (% de de vert dans l'enveloppe urbaine)	tx_vegetation_tot	1	X < 0,25	25%	0,25 <= X < 0,5	50%	0,5 <= X	
Présence d'une OAP	AOP	1	0 : pas d'OAP	1	1 : OAP dans le quartier gare, mais pas pour la gare spécifiquement	2	2 : OAP spécifique à la gare	
Aménagement piste cyclable	score_cyclab	1/3	0= pas d'aménagement	1	/1= aménagement dans le quartier leis ne reliant pas la gare	2	= Aménagement à la gare	
Marchabilité	scor_marche	1/3	Dangereux	Ordinaire		Bien		
Pacification des voies	score_voiePacif	1/3	Faible	Moyen		Fort		

Sources : outil Géofer du Cerema / INSEE/ Sncf/ Dgfrp / AUCM

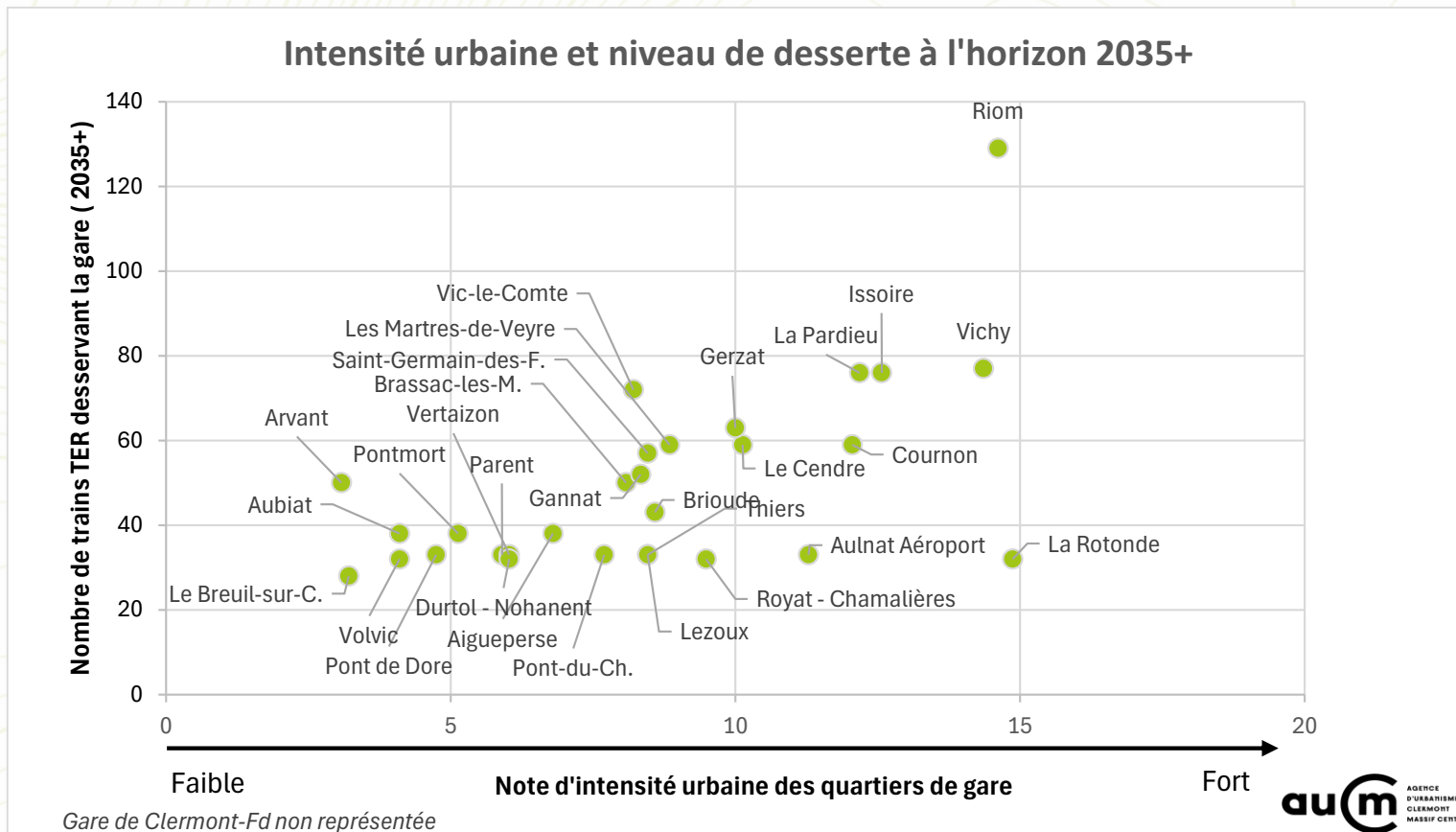
Une pondération est appliquée : tous les indicateurs ont un coefficient « 1 », sauf :

➔ Densité de population / densité de salariés qui ont « 2 »

➔ Les 6 catégories d'équipements (restaurants, ...) qui ont 1/6 chacune afin de disposer d'une note équipement avec un coefficient 1

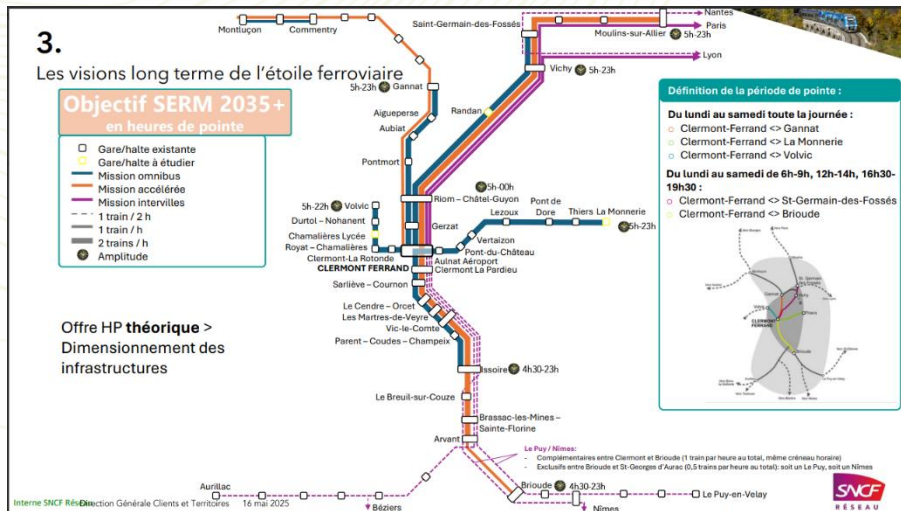
➔ Les 3 catégories d'aménagement des voies de circulation aux abords de la gare (aménagement piste cyclable...) qui ont 1/3 chacune afin de disposer d'une note sur ce sujet avec un coefficient 1

ANNEXE 3 :



ANNEXE 4 :

Schéma d'offre à horizon 2035+ (en heures de pointe) et tableau de l'évolution de l'offre ferroviaire



Source : SNCF Réseau – Schéma d'offre validé en COPIL du 19/05/2025 (page 16)

Ligne	Gare	Desserte actuelle			Desserte future Objectif SERM 2035+		
		JOB	HPM	HPS	Delta actuel/SERM	JOB	HPM ou HPS
Clermont-Brioude	Clermont-Ferrand	163	11	9	130%	212	29
	Clermont La Pardieu	76	5	2	100%	76	11
	Sarliève - Cournon	43	2	2	137%	59	4
	Le Cendre - Orcet	44	3	2	134%	59	4
	Les Martres-de-Veyre	44	3	2	134%	59	4
	Vic-le-Comte	56	4	2	128%	72	10
	Parent - Coudes - Champeix	30	1	1	111%	33	2
	Issoire	53	2	3	143%	76	11
	Le Breuil-sur-Couze	18	1	1	158%	28	5
	Brassac-les-Mines - Sainte-Florine	35	1	1	143%	50	7
Clermont-Thiers	Arvant	35	1	1	143%	50	7
	Brioude	24	1	1	177%	43	6
	Aulnat Aéroport	24	2	2	138%	33	2
	Pont-du-Château	24	2	2	138%	33	2
	Vertaizon	24	4	3	138%	33	2
	Lezoux	16	2	1	208%	33	2
	Pont de Dore	16	2	2	208%	33	2
	Thiers	16	2	3	208%	33	2
	La Monnerie - Saint-Rémy (nvelle halte)	0				33	2
	Gerzat	20	1	1	314%	63	8
Clermont - St Germain-des Fossés	Riom - Châtel-Guyon	67	3	5	193%	129	16
	Randan (nouvelle halte)	0				25	2
	Vichy	45	5	5	172%	77	10
	Saint-Germain-des-Fossés	31	3	2	185%	57	8
Clermont-Gannat	Pontmort	11	1	1	345%	38	4
	Aubiat	11	1	1	345%	38	4
	Aigueperse	17	1	2	223%	38	4
Clermont-Volvic	Gannat	18	2	2	289%	52	3
	Clermont La Rotonde	12	1	1	263%	32	4
	Royat - Chamalières	12	1	1	263%	32	4
	Chamalières Lycée (nouvelle halte)	0				32	1
	Durtol - Nohanent	12	1	1	263%	32	4
	Volvic	12	1	1	263%	32	4

Source : SNCF G&C / AREP – SERM CLERMONT-FERRAND Atlas des gares (page 7)

ANNEXE 5 :

Evolution de la desserte en transports collectifs des gares dans le périmètre de Clermont Auvergne Métropole

	Offre de transport urbain en correspondance avec l'offre ferroviaire – situation sept 2025		Offre de transport urbain en correspondance avec l'offre ferroviaire – situation janvier 2026	
Aulnat-Aéroport	Ligne 20 (Gerzat – Aulnat)	26 passages de 6h30 à 19h30	Ligne B (Royat – Aulnat)	67 passages 5h00 à 1h00
Le Cendre - Orcet	Ligne 34 (Rte des Martres – Cournon)	12 passages de 6h45 à 17h45	Ligne 35 (Le Cendre Pandieres – Cournon Gergovie)	18 passages 7h30 à 20h00
Clermont-Ferrand <i>(en écriture standard, lignes desservant l'avant de la gare SNCF / en italique, lignes desservant l'arrière de la gare SNCF – arrêt Parc SNCF)</i>	Ligne B (Royat – Stade M) Ligne 3 (Les Vignes – Aubière) Ligne 4 (Tremonteix – Ceyrat) Ligne 8 (Vallières – Beaumont) Ligne 10 (Durtol - Aulnat) Ligne 35/36 (Delille – Lempdes...)	74 passages de 5h45 à 23h45 63 passages de 5h30 à 21h30 62 passages de 5h30 à 21h30 41 passages de 6h30 à 20h30 46 passages de 6h00 à 21h00 40 passages de 6h45 à 20h45	Ligne B (Royat – Aulnat) Ligne 1 (Gerzat – Aubière) Ligne 2 (Tremonteix – Ceyrat) Ligne 12 (Beaumont - Vallières) Ligne 4 (Tremonteix – Lempdes) Ligne 5 (Faculté – Pont-du-Ch.)	125 passages de 5h00 à 1h00 73 passages de 5h30 à 22h00 72 passages de 5h45 à 22h15 45 passages de 6h15 à 21h15 46 passages de 5h15 à 21h45 41 passages de 6h15 à 21h00
Clermont La Pardieu	Ligne A (Vergnes - Pardieu) Ligne C (Tamaris – Cournon) Ligne 22 (Pardieu - Cournon) Ligne 23 (Pardieu – Gde Halle)	145 passages de 5h00 à 1h30 66 passages de 5h30 à 21h30 24 passages de 6h30 à 19h30 13 passages de 7h00 à 19h00	Ligne A (Vergnes - Pardieu) <i>+ Pôle correspondance Lafayette (C, 3,6, 15) à 1 station de tramway</i>	145 passages de 5h00 à 1h30 C 124 passages de 5h15 à 1h15 3 50 passages de 6h30 à 22h00 6 40 passages de 6h45 à 22h00 15 35 passages de 6h15 à 20h30
Clermont La Rotonde	Pas de TC en gare		Pas de TC en gare	

ANNEXE 5 :

Evolution de la desserte en transports collectifs des gares dans le périmètre de Clermont Auvergne Métropole

	Offre de transport urbain en correspondance avec l'offre ferroviaire – situation sept 2025		Offre de transport urbain en correspondance avec l'offre ferroviaire – situation janvier 2026	
Sarliève-Cournon	Pas de desserte TC au niveau de la gare (arrêt Chaux blanche à plus de 300m)		Ligne C (Durtol – Cournon) avec un arrêt Av du Maréchal Leclerc à env. 200 m	124 passages de 5h00 à 1h00
Durtol-Nohanent	Pas de desserte TC au niveau de la gare		Pas de desserte TC au niveau de la gare	
Gerzat	Pas de desserte TC au niveau de la gare (arrêt Limagne à environ 250m)		Création d'un arrêt Gare de Gerzat, desservi par les lignes 37 Gerzat – Champratel et 82 Gerzat – Chappes	37 : 12 passages de 7h30 à 19h00 82 : 9 passages de 6h45 à 19h00
Pont-du-Château	Pas de desserte TC au niveau de la gare		Création d'un arrêt Gare de Pont-du-Château, desservi par la ligne 30 Lempdes – Pont-du-Ch.	21 passages de 7h00 à 19h00
Royat - Chamalières	Ligne 13 (Chamalières – Aubière) à proximité – arrêt Beausite	33 passages de 6h15 à 20h30	Ligne 10 Chamalières – Aubière à proximité – arrêt Beausite	39 passages de 6h30 à 21h00



AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

**Volet 2 - Monographie détaillée de
chaque quartier de gare**



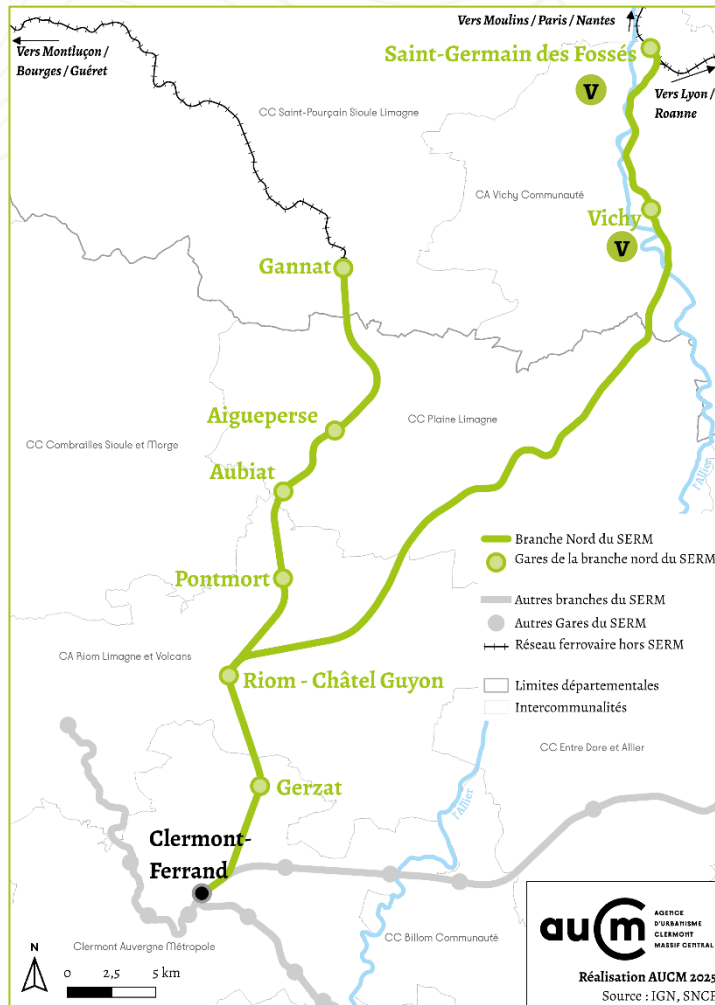
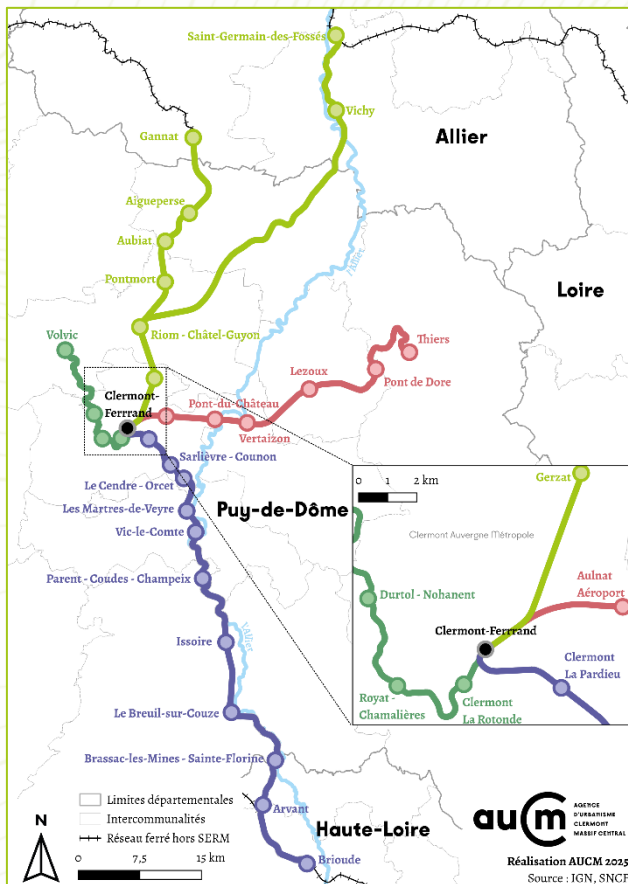
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Présentation de la branche Nord

Décembre 2025

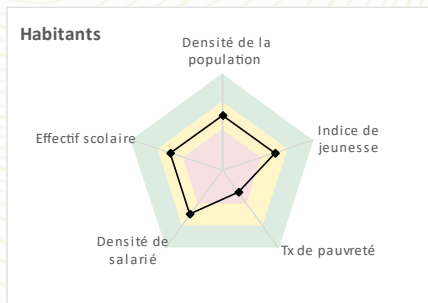
LES 8 GARES DE LA BRANCHE NORD



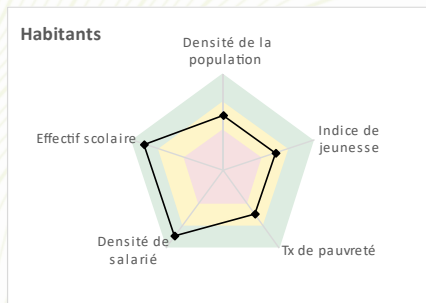
V Sites de gare en articulation avec la Via Allier

LES 8 GARES DE LA BRANCHE NORD : POPULATION

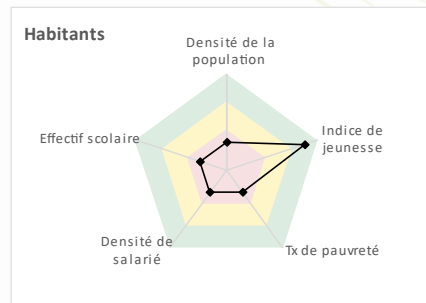
Gerzat



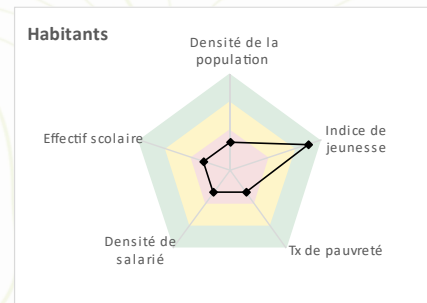
Riom - Châtel-Guyon



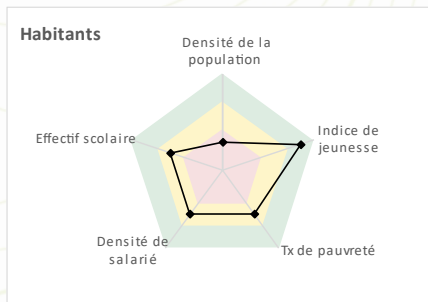
Pontmort



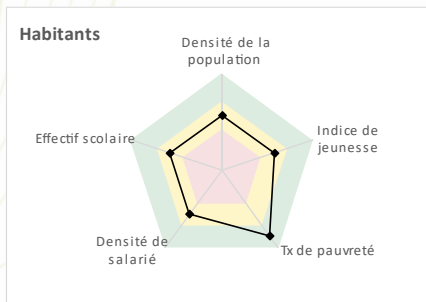
Aubiat



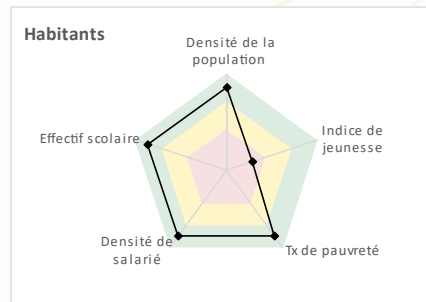
Aigueperse



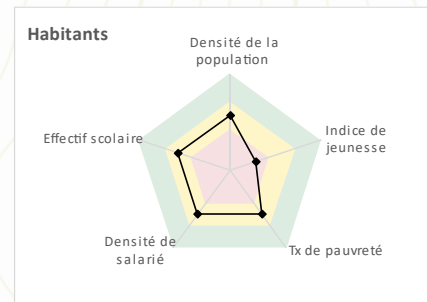
Gannat



Vichy

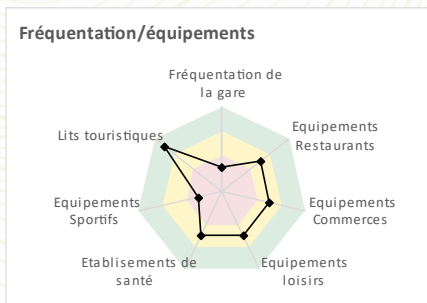


Saint-Germain-des-Fossés

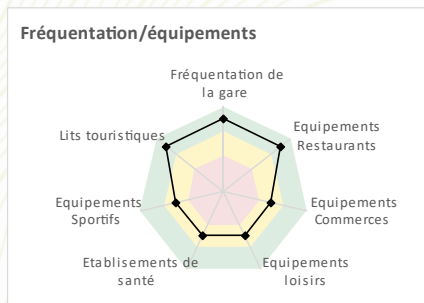


LES 8 GARES DE LA BRANCHE NORD : FRÉQUENTATION ET ÉQUIPEMENTS

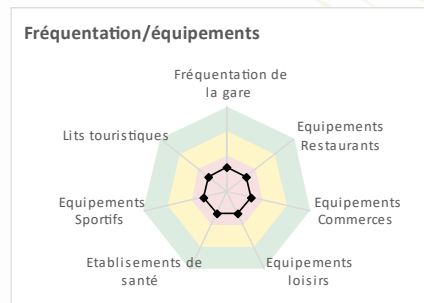
Gerzat



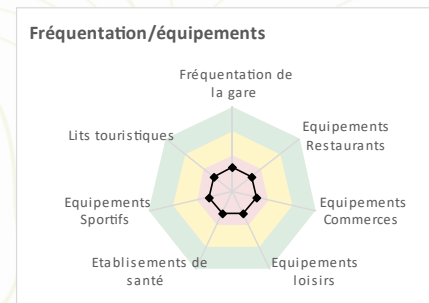
Riom - Châtel-Guyon



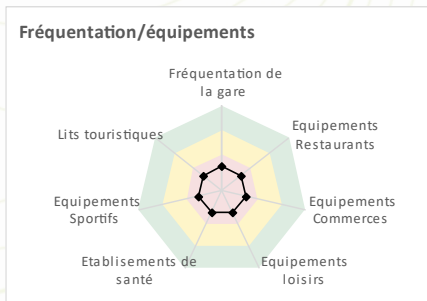
Pontmort



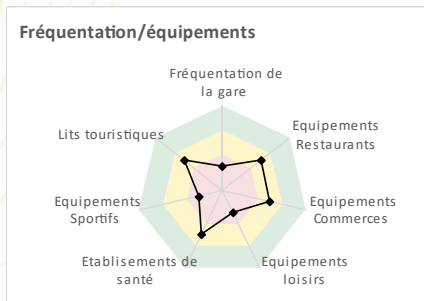
Aubiat



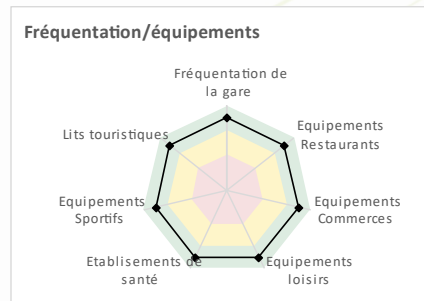
Aigueperse



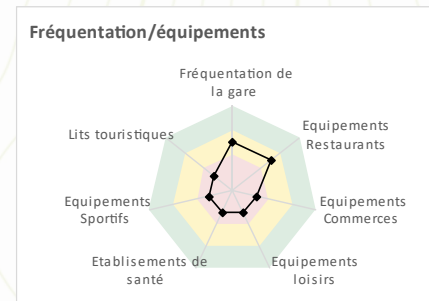
Gannat



Vichy

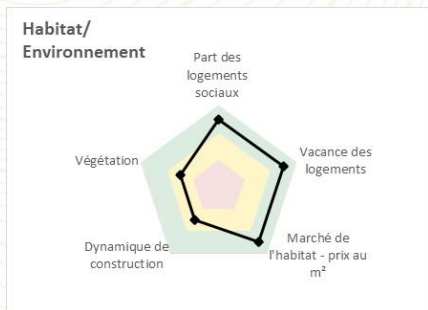


Saint-Germain-des-Fossés

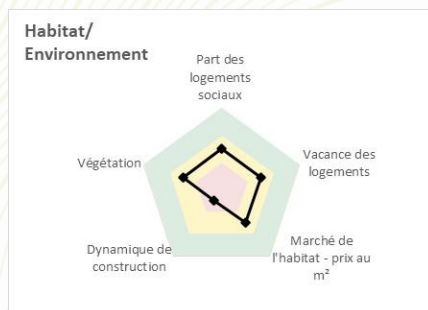


LES 8 GARES DE LA BRANCHE NORD : HABITAT ET ENVIRONNEMENT

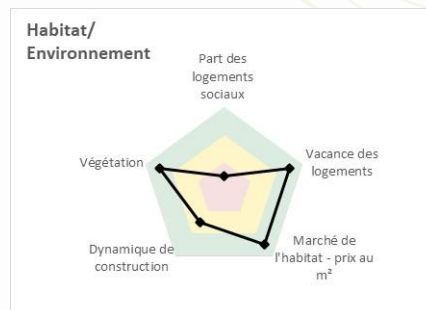
Gerzat



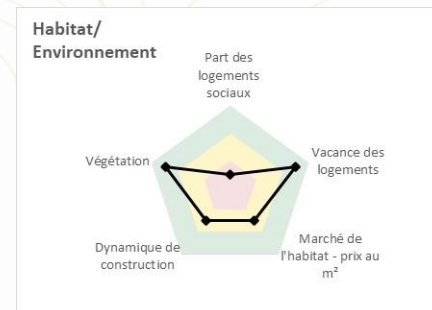
Riom - Châtel-Guyon



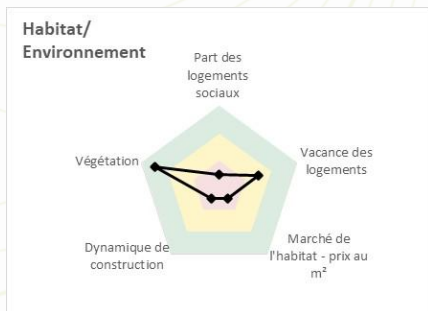
Pontmort



Aubiat



Aigueperse



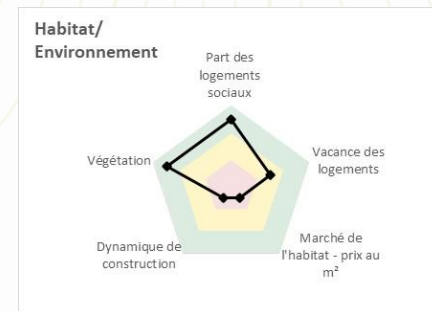
Gannat



Vichy

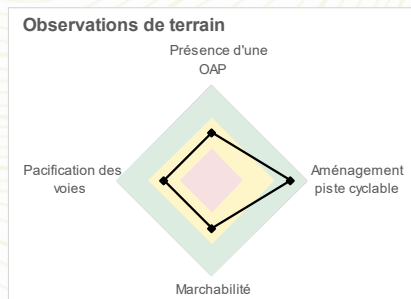


Saint-Germain-des-Fossés

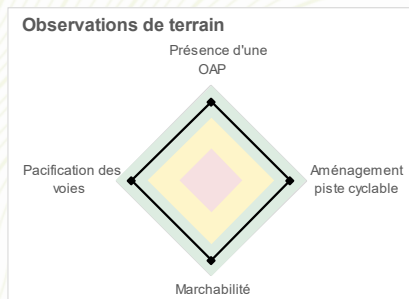


LES 8 GARES DE LA BRANCHE NORD : OBSERVATIONS DE TERRAIN

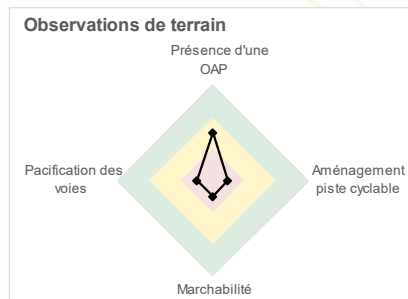
Gerzat



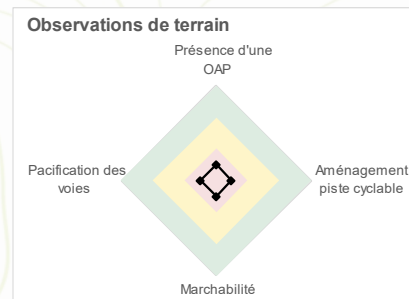
Riom - Châtel-Guyon



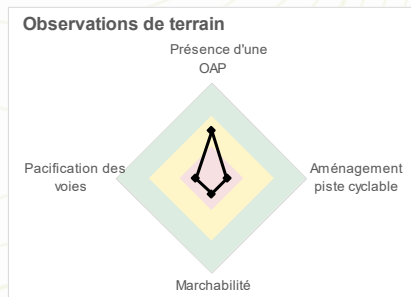
Pontmort



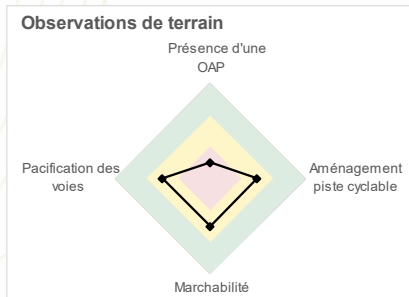
Aubiat



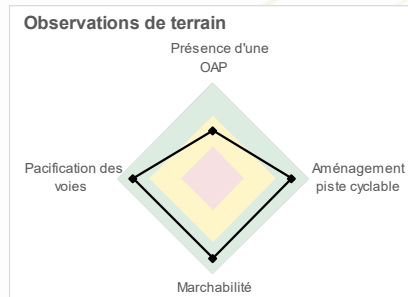
Aigueperse



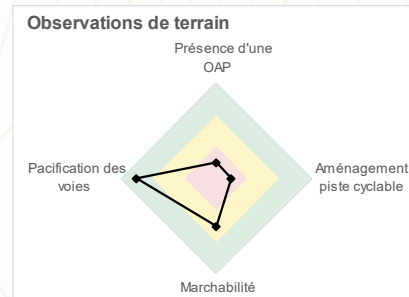
Gannat



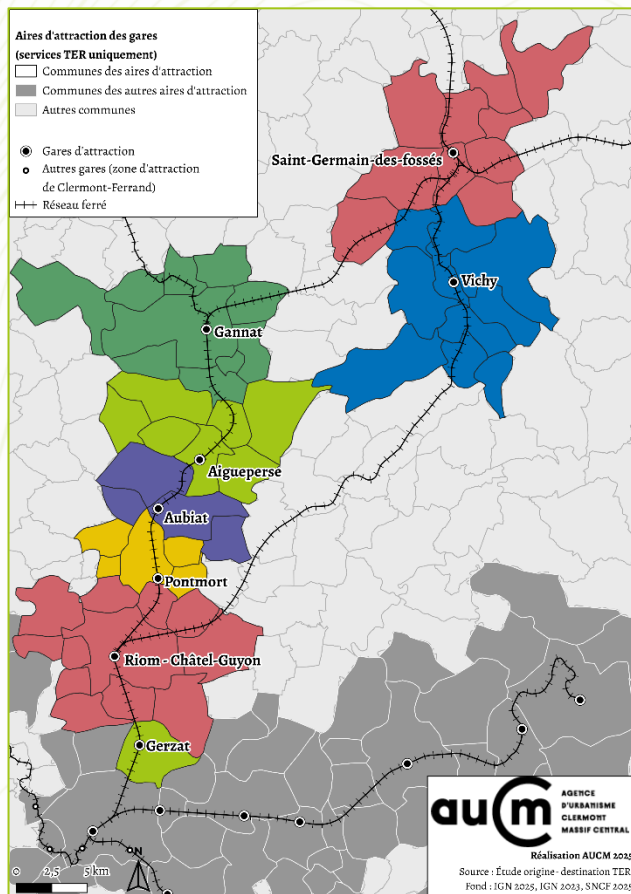
Vichy



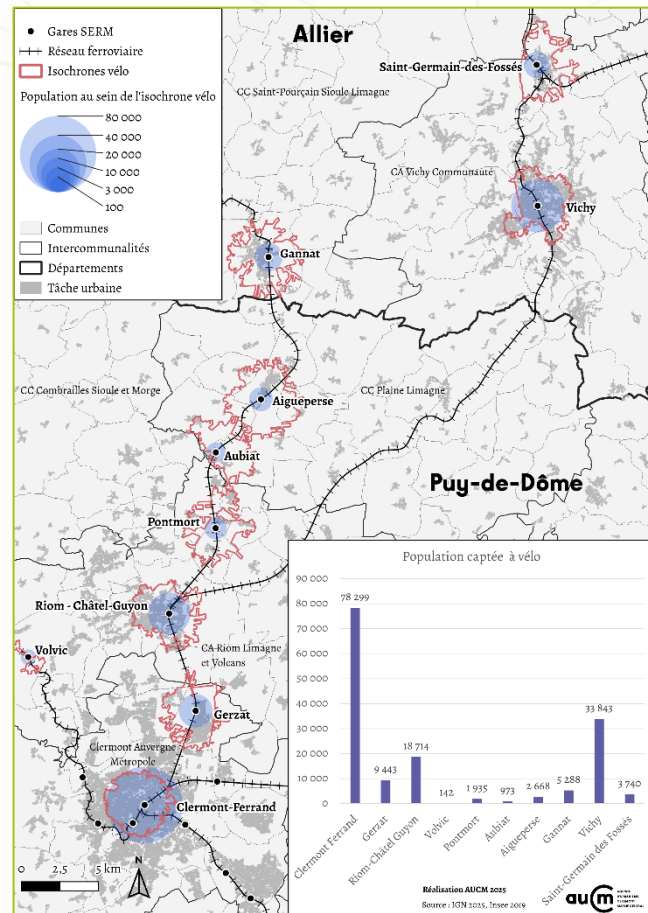
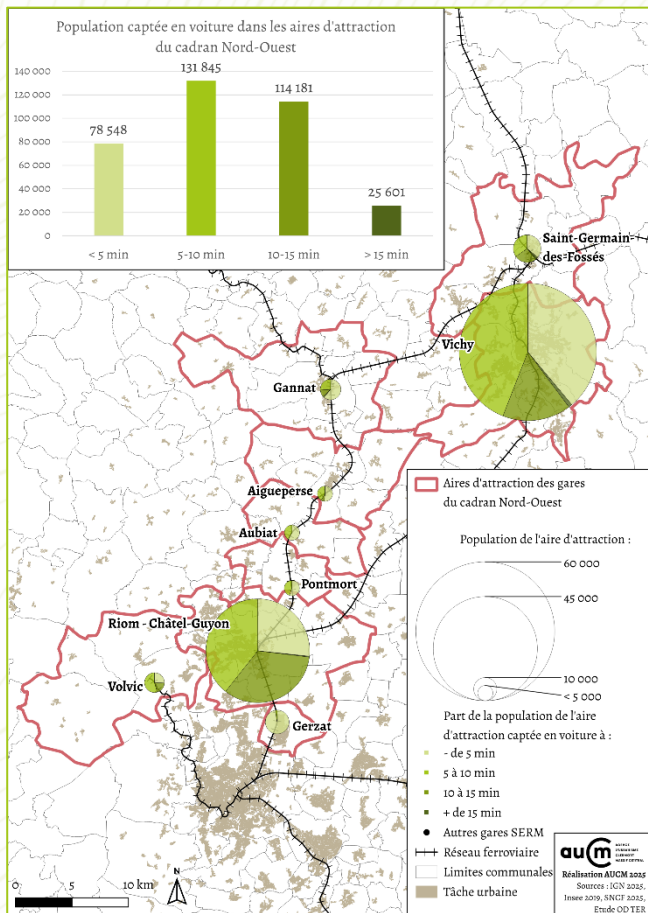
Saint-Germain-des-Fossés



LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE NORD



LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE NORD : RABATTEMENT VOITURE ET VÉLO



LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE NORD : RABATTEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Services de transports collectifs réguliers urbains



- Réseau T2C
- Réseau Mobivie
- Réseau RLV mobilités
- Réseau SMTUT
- D'autres lignes et navettes locales

Services de transports collectifs réguliers interurbains



- Cars région AuRA

Services de transport à la demande

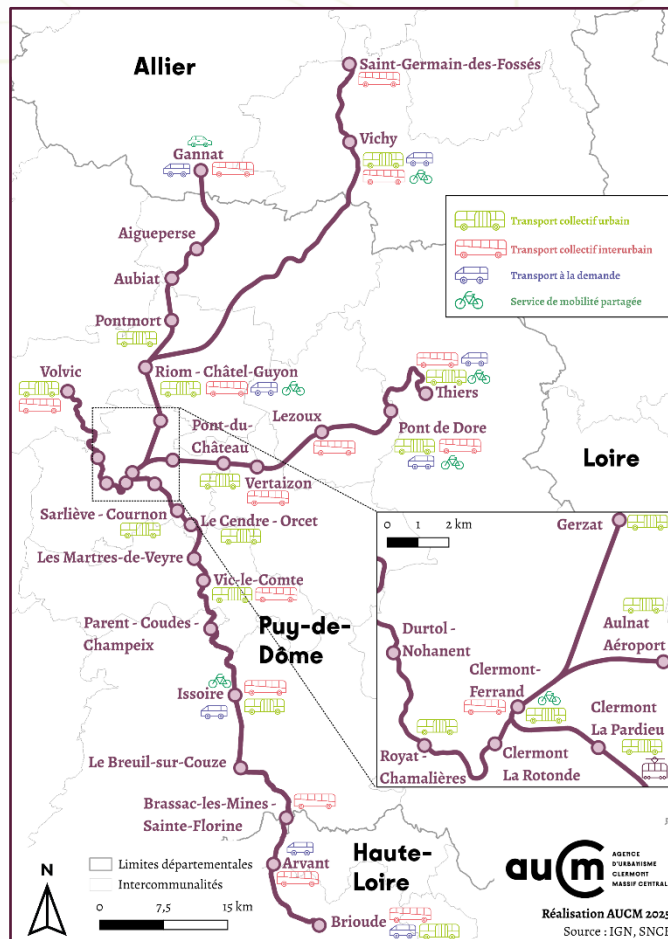


- Services urbains
- Services interurbains/ruraux

Services de mobilité partagée



- Autopartage
- Vélos en libre-service
- Trottinettes en libre-service



NB : les services de transport scolaire ne sont pas inclus



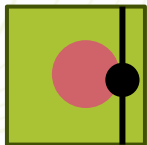
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Fiches monographiques de la branche Nord

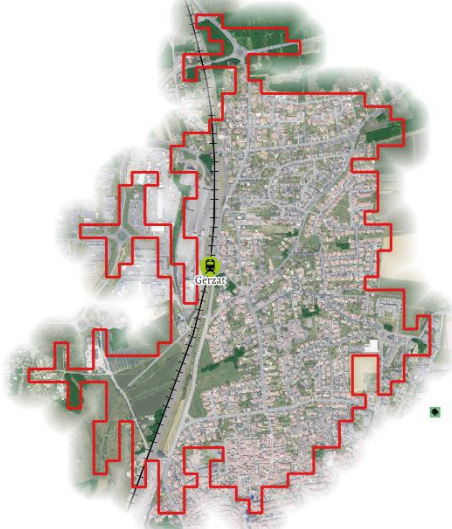
Décembre 2025

GERZAT



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

GERZAT



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

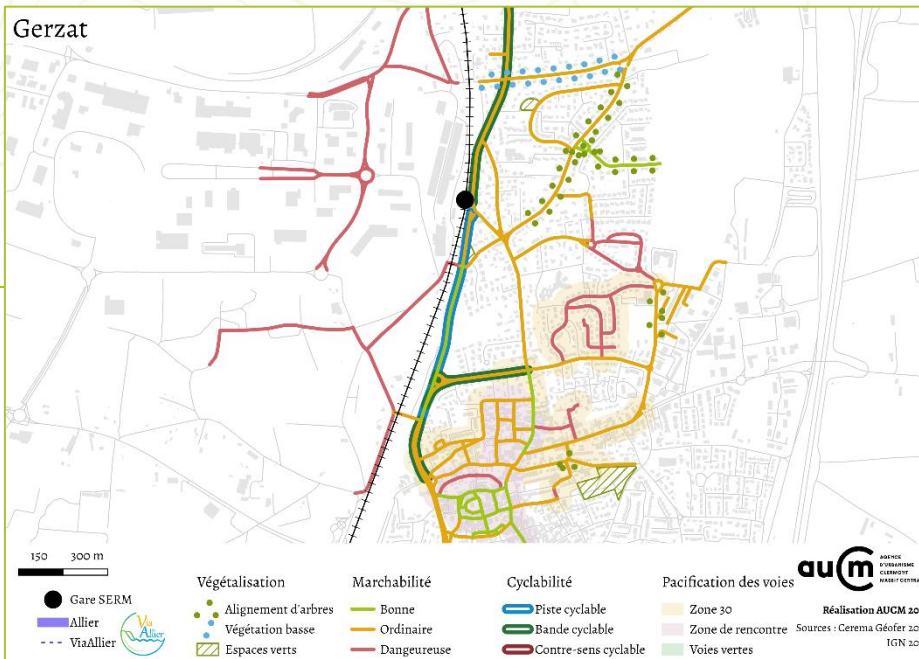
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial

- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Therms
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee SFE 2023, Insee SIREN 2025, SNCF
Fond : Orophoto CRAIG 2022



GERZAT

Population 2022 : 5 489

Effectif salarié 2023 : 963

Effectif scolaire 2023 : 730

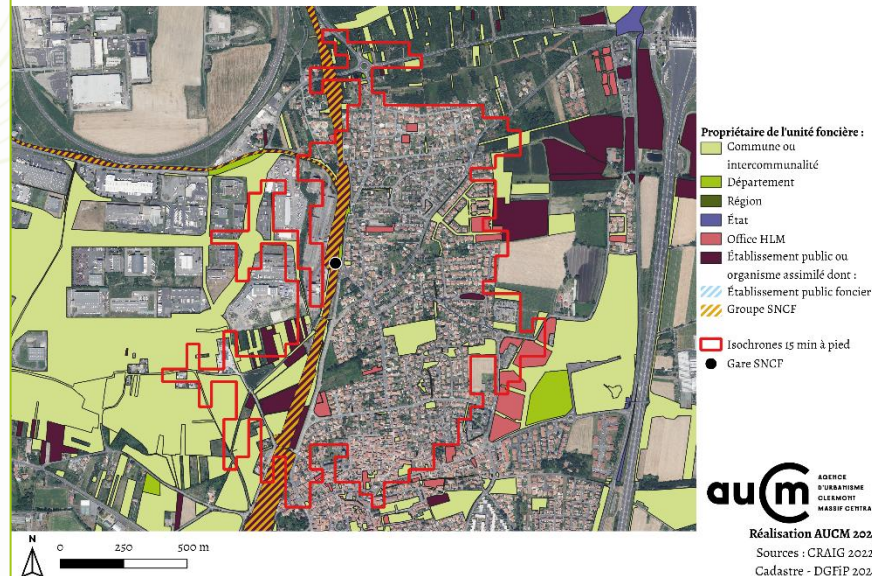
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 36 460 voyageurs/an

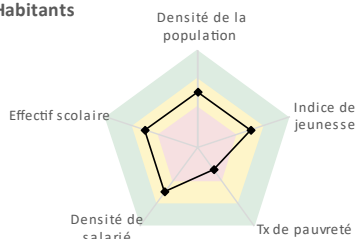
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

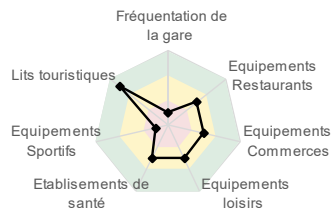
Gerzat



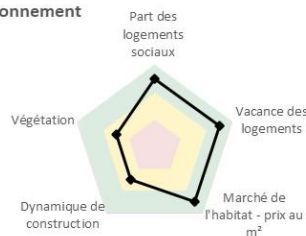
Habitants



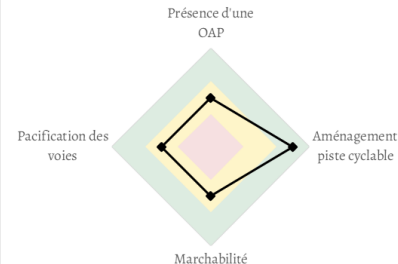
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

GERZAT



Accès à la gare de Gerzat

ATOUTS

- Une polarité en termes de population d'emplois et de scolaires
- Une bonne desserte vélo de la gare, une dizaine de places disponibles -
- Des connexions par les transports collectifs de la gare suite au nouveau réseau T2C : ligne P37 Gerzat – Champratel et ligne P82 Chappes – Gare de Gerzat

FAIBLESSES

- Une gare située dans un tissu pavillonnaire, et assez éloignée du centre-ville historique, qui dispose d'un aménagement relativement qualitatif pour le piéton
- La gare n'est pas traversante malgré la proximité de la zone d'emplois de Ladoux
- Un très petit parking (9 places), récemment agrandi de 5 places dans un délaissé routier avenue de la gare (juin 2025), pas de foncier pour un autre agrandissement, occupation qui reste très forte
- Des nuisances sonores liées au ferroviaire : zone figurant dans la carte des bruits stratégiques du Puy-de-Dôme (trafic supérieur à 30 000 passages de trains annuels)

OPPORTUNITÉS

- Une gare désormais desservie (depuis décembre 2025) par les transports collectifs
- L'Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) pôle économique secteur nord interpelle sur la possibilité de créer un pôle d'échange multimodal, ouvert sur l'ouest (zone de Ladoux)

MENACES

- Une interrogation sur la réalité de positionner la gare comme point d'entrée au site Michelin de Ladoux (environ 3,5km) : pas pertinent pour la marche à pied, possiblement pour le vélo, moyennant des aménagements qualitatifs

GERZAT

Orientation d'Aménagement et de Programmation pôle économique secteur nord



- Voies à créer
- Possibilité de maillage
- Principe d'accès
- Voies à requalifier
- Intersections, carrefours à restructurer, à créer
- Interfaces à créer
- Réseau modes doux de principe
- Stationnements paysagers mutualisés
- Espaces verts, interfaces paysagères à préserver, à créer
- Espace vert accessible au public à étudier
- Trames végétales à préserver et à mettre en valeur
- Trames végétales à créer
- Espace naturel (compensation environnementale)
- Alignements d'arbres à préserver
- Bassin d'orage, gestion des eaux pluviales
- Interfaces à qualifier avec le secteur de la Rode
- Interfaces public / privé à qualifier
- Polarité à développer, à étudier
- Réemploi des constructions existantes à étudier

Orientation d'Aménagement et de Programmation Gerzat Est



- Accès privilégiés
- Voie de maillage à créer
- Principe de maillage secondaire
- Poches de stationnements paysagés
- Cheminements doux à aménager
- Possibilité de maillage à préserver
- Espace public à créer, à mettre en valeur
- Bâti patrimonial à préserver, valoriser, réinterpréter
- Espace vert commun ou public
- Équipements / activités de proximité

Typologies d'activités à privilégier :

- Activités Productives
- Activités Logistiques
- Activités Tertiaires
- Services aux usagers de la zone (services, commerces, restauration...)

GERZAT



Parking de la gare, avec un nombre de places très limité



Une gare qui s'insère dans un tissu pavillonnaire, éloigné du centre-ville



Une bonne continuité des aménagements cyclables



Le centre-ville de Gerzat constitue une petite polarité commerciale



La zone d'activités de Ladoux, située juste à l'ouest de la gare, mais sans accès direct



Dans le centre historique de Gerzat : des aménagements de qualité

GERZAT

Population dans l'aire d'influence



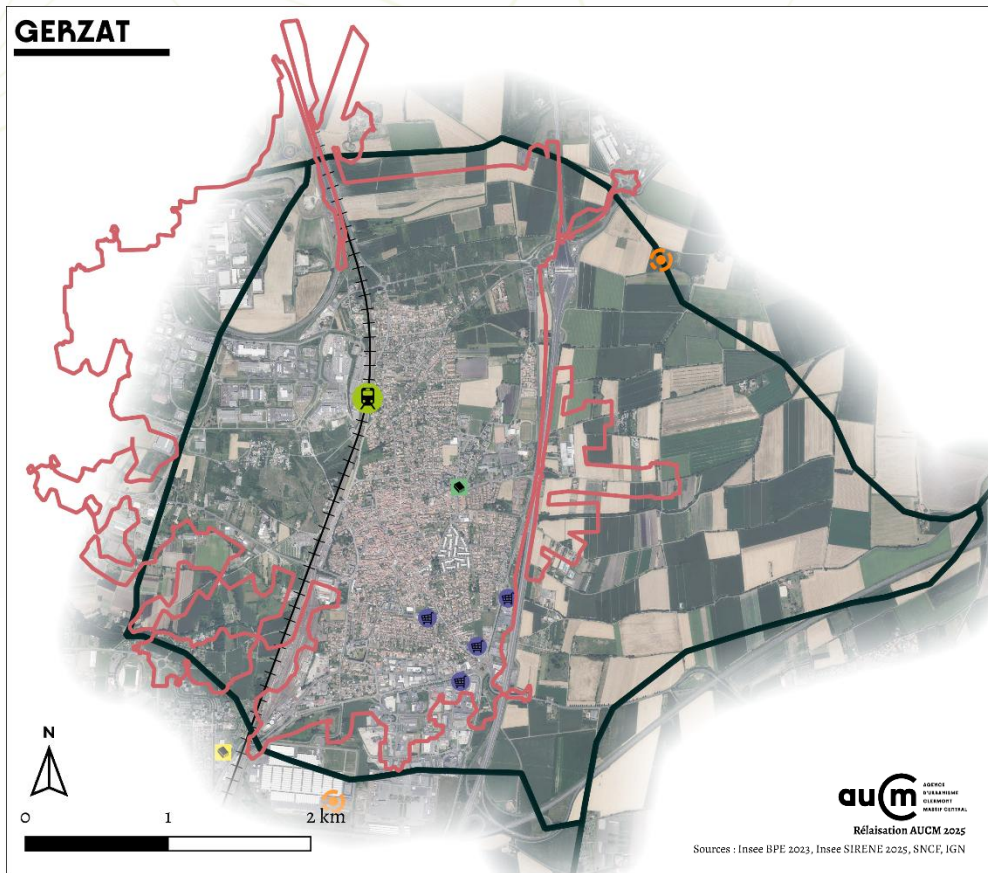
La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km

- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université

- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant



GERZAT

T2C ligne P37 et P82

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

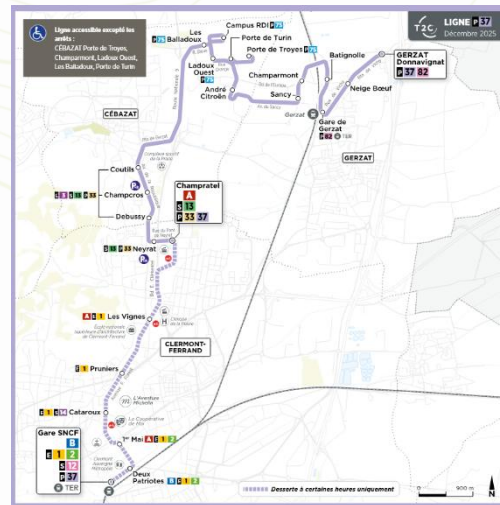
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : Ligne P37 : 12 AR / ligne P82 : 9 AR

Amplitude horaire : 7h00 – 19h00 environ

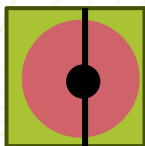
Adaptation aux horaires SNCF : Certains départs / arrivées de trains bénéficient d'une correspondance avec la ligne P37 ou P82 en moins de 10 minutes (*lignes organisées pour optimiser les roulements des véhicules des lignes P30/P82 qui ne permet pas dans tous les cas d'assurer des correspondances en gare*)

Desserte : P30 lien gare de Gerzat – Zone de Ladoux / P82 lien gare de Gerzat – Biopôle + centre de recherche de Chappes



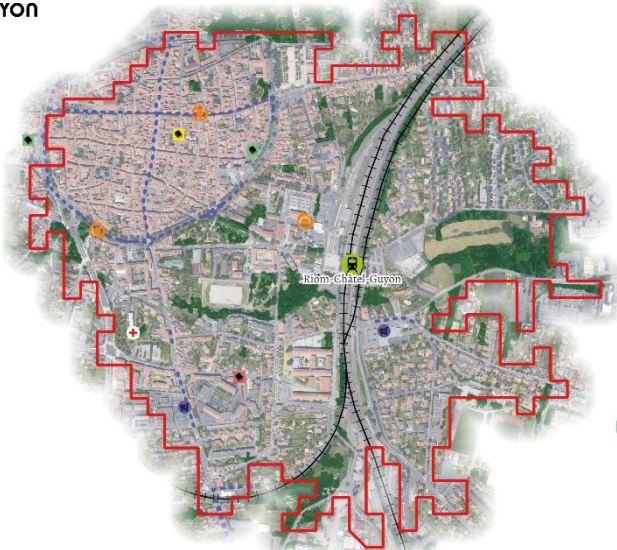
Source : T2C

RIOM-CHÂTEL-GUYON



Quartier gare d'une zone urbaine dense

RIOM-CHÂTEL-GUYON



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

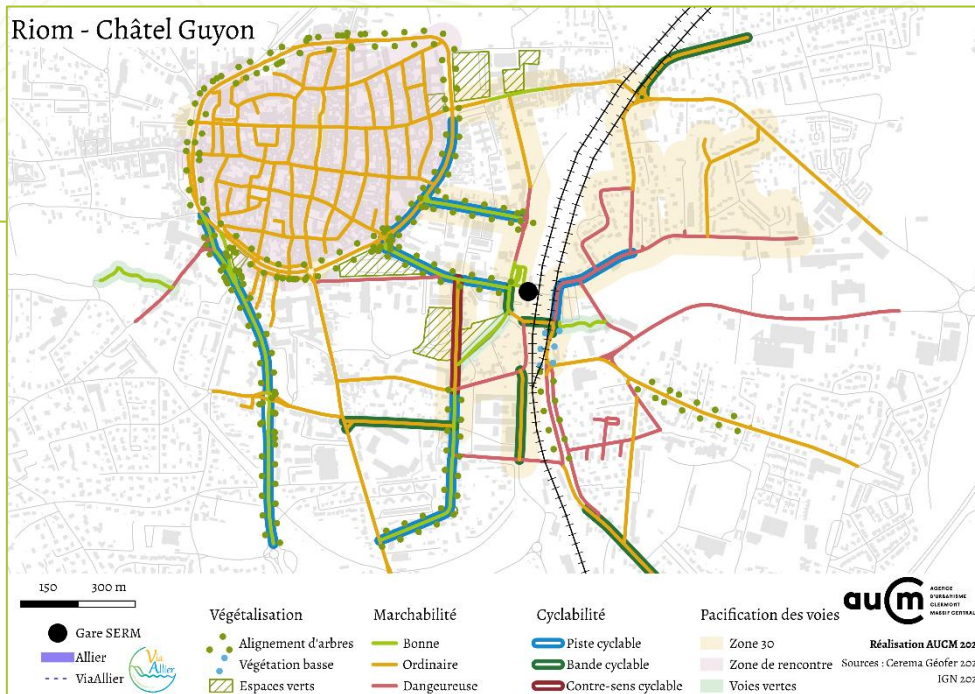
- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne

au^m AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

Réalisation AUCM 2025

Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF

Fond : Orthophoto CRAIG 2022



RIOM-CHÂTEL-GUYON

Population 2022 : 9 201

Effectif salarié 2023 : 3 540

Effectif scolaire 2023 : 2 422

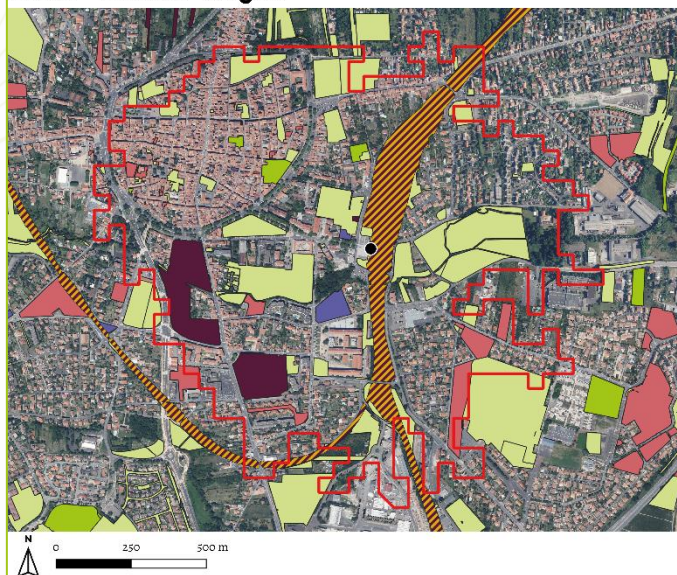
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 1 192 180 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

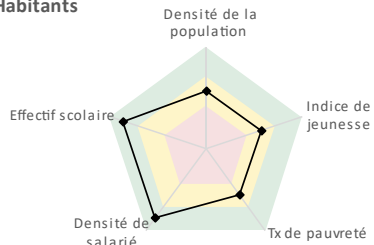
Riom - Châtel-Guyon



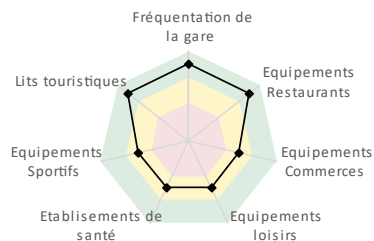
- Propriétaire de l'unité foncière :**
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF

au(m) AGENCE D'URBANISME CLEMMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFiP 2024

Habitants



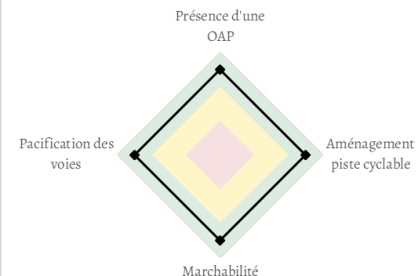
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

RIOM-CHÂTEL-GUYON



Bâtiment gare de Riom – Châtel-Guyon

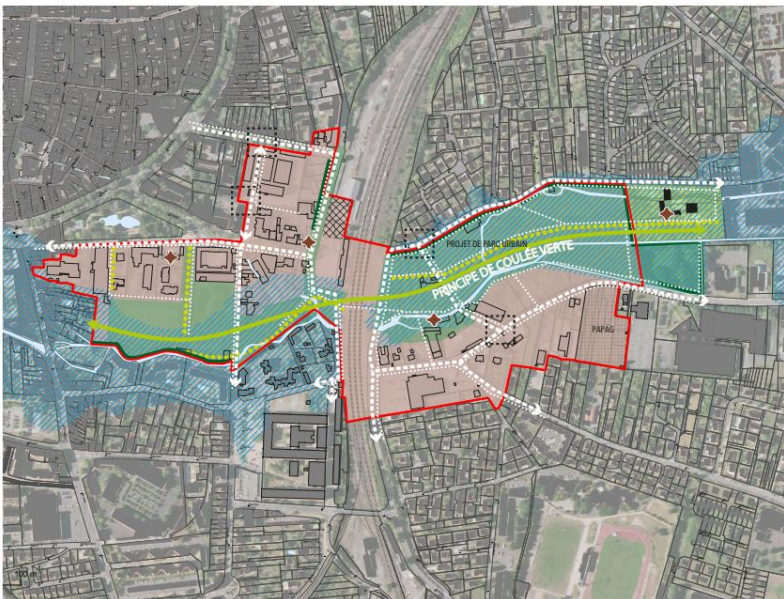
ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une bonne qualité des aménagements de la gare et des alentours (zones piétonnes spacieuses et sécurisées, végétalisation, ...) - La présence relativement importante d'aménagements cyclables - Du stationnement vélos (box d'une cinquantaine de places et arceaux) fortement utilisé et des vélos en libre-service - Une densité de population, touristes, étudiants et salariés plutôt élevée (implantation Hermès, hôpital...) - La proximité avec le centre historique de la polarité urbaine (sous-préfecture, cité judiciaire), commerces et équipements générateurs de déplacements - Une gare assurant une fonction de rabattement pour un territoire plus vaste pour les déplacements de longues distances (Paris, Lyon...) - De grands parkings, dont un avec ombrières - Une desserte en transports collectifs - Des effectifs scolaires importants - Une commune à vocation touristique et culturelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Plusieurs parkings gratuits : parkings SNCF (plus de 500 places) et parkings publics (170 places environ) → saturation très importante : quel impact du stationnement longue durée ? - Des nuisances sonores liées au ferroviaire : zone figurant dans la carte des bruits stratégiques du Puy-de-Dôme (trafic supérieur à 30 000 passages de trains annuels)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Un projet d'écoquartier - Un projet de réhabilitation des friches carcérales (incluant une antenne universitaire) - La coulée verte le long de l'Ambène pour faciliter les accès modes actifs à la gare - Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar » 	<ul style="list-style-type: none"> - Une forte saturation du parking, malgré des agrandissements, signes de stationnement anarchique

RIOM-CHÂTEL-GUYON

DAP SECTORIELLE SCHÉMAS DE COMPOSITION - SECTEUR GARE

RIO_5

Périmètres et phasage		RIOM
Périmètre d'OAP	Phasage	
Emplacement réservé		
Accès et desserte		
Voie principale à aménager	Type de voie	Voie secondaire à aménager
Accès depuis voirie existante à créer		Cheminement doux (piéton/cycle) à conserver ou à créer
Voie d'accès chantier et de service/écobât		Stationnement existant à conserver
Stationnement à créer	Infrastructure à intégrer	Carrefour à aménager et/ou sécuriser
Mixité fonctionnelle et sociale		
Secteur à vocation première d'habitat		
Espace collectif paysager à positionner et/ou à valoriser		
Principe d'espace de convivialité/territoire à positionner		
Principe d'implantation de cellule commerciale en rdc		
Insertion architecturale et urbaine		
Alignement d'arbres, haies existant et arbres remarquables repérés		
Alignement d'arbres, haies à créer		
Traitement des franges paysagères	Type de frange	
Principe de retrait des constructions par rapport aux voies d'accès		
Principe de structuration du front bâti		
Principe d'implantation des constructions		
Habitat individuel	Hauteur à respecter	
Habitat individuel groupé / mitoyen	Fourchette de hauteurs à respecter	
Habitat collectif intermédiaire		
Habitat touristique		
Habitat intergénérationnel		
Murets à préserver	Fonds de jardin à préserver	
Vues à préserver	Repère visuel / élément patrimonial	
Qualité environnementale et prévention des risques		
Gestion/récupération des eaux pluviales	Espace boisé ou de respiration	
Hydrographie	Canalisation à supprimer	
PPN/ENPI	Passage de réseaux	
Espace inconstructible		



DAP | PLUI RIOM LIMAGNE VOLCANS | APPRUVÉ LE 9 AVRIL 2024 | 83

Une Orientation d'Aménagement et de Programmation de 31 ha :

- Une « **porte d'entrée** » qualitative en lien avec la gare SNCF en favorisant des espaces publics qualitatifs, intégration du secteur dans la trame verte riomoise
- Programmation intégrant une **mixité fonctionnelle**, en associant logements, commerces/services, en lien avec la proximité de la gare, et activités tertiaires dans les opérations de construction ou de réhabilitation.
- Opérations **d'habitat collectif** en front de gare, d'une hauteur comprise entre R+3 et R+4. Des logements collectifs, d'une hauteur R+2/3, seront implantés en second rideau. **Objectif : densité de 42 logements/ha**
- Maintenir **une trame arborée dense et de qualité**, voire de la renforcer, en aménageant la coulée verte de l'Ambène

RIOM - CHÂTEL-GUYON

Projet des friches carcérales (deux sites de 5 000m² et 11 000m²)

- Projet de **pôle universitaire** d'ici 2027 : annexe de l'Université Clermont Auvergne (UCA) qui pourra accueillir environ 150 étudiants – Une formation d'ingénieurs spécialisée dans la transition écologique et les mobilités durables
- Le lieu sera aussi ouvert au reste de la population et accueillera **d'autres activités** : un hôtel, un restaurant, des logements et des locaux d'activité tertiaire



<https://arnou.archi/projet/friches-carcerales/>



<https://www.wilmotte.com/actualites/concours-gagne-rehabilitation-de-friches-carcerales/10939/>

<https://www.ville-riom.fr/ma-ville/les-grands-projets/les-friches-carcerales/>

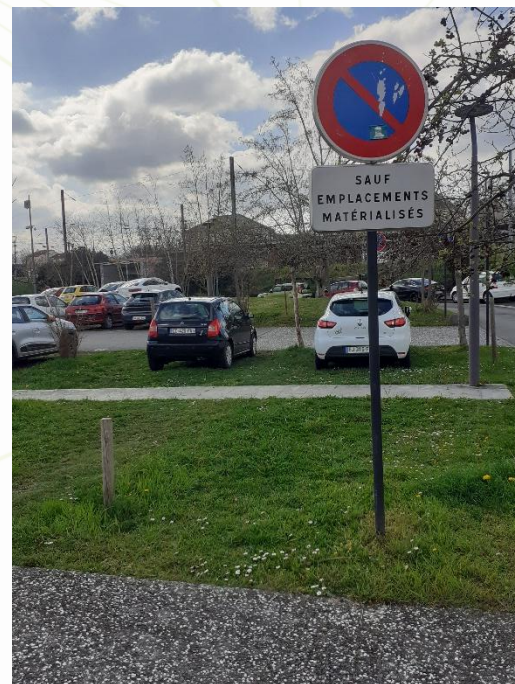
RIOM-CHÂTEL-GUYON



Avenue Archon Desperouses, reliant la gare au centre-ville, en cours de réaménagement



Coulée verte de l'Ambène, itinéraire modes doux, Est-Ouest passant par la gare



Parking de la gare saturé, présentant des signes de stationnement anarchique



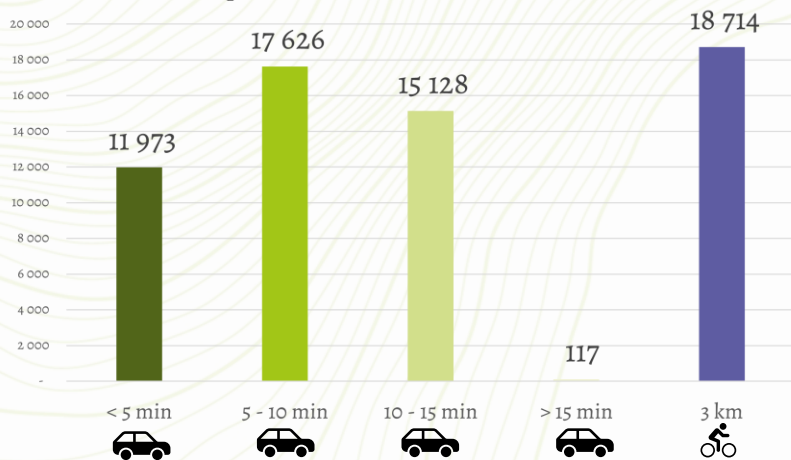
Parking vélo (arceaux et box) fortement utilisé



Aménagements qualitatifs sur le parvis de la gare

RIOM - CHÂTEL-GUYON

Population dans l'aire d'influence

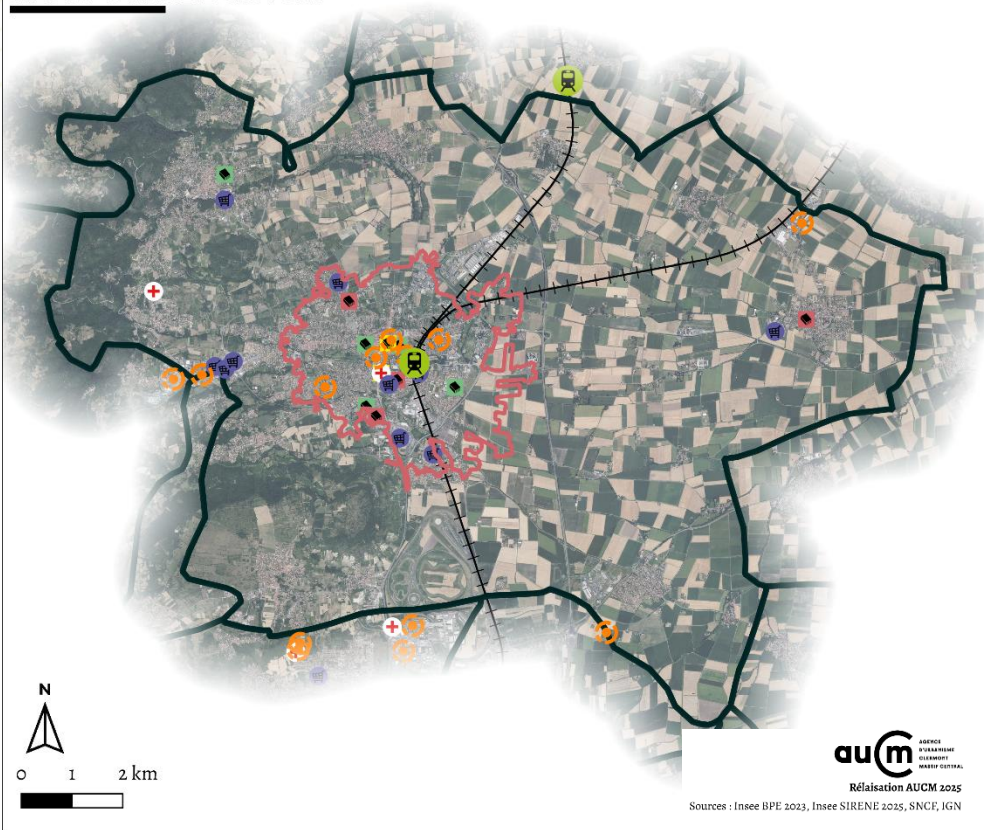


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

RIOM CHATEL GUYON



RIOM - CHÂTEL-GUYON

RLV mobilité

AOM : CA Riom Limagne et Volcans

Type de service : TC urbain, 7 lignes régulières, toutes au départ de la gare

Fréquence : Entre 30min et 2h, selon les lignes

Amplitude horaire : de 6h30 à 20h00 environ

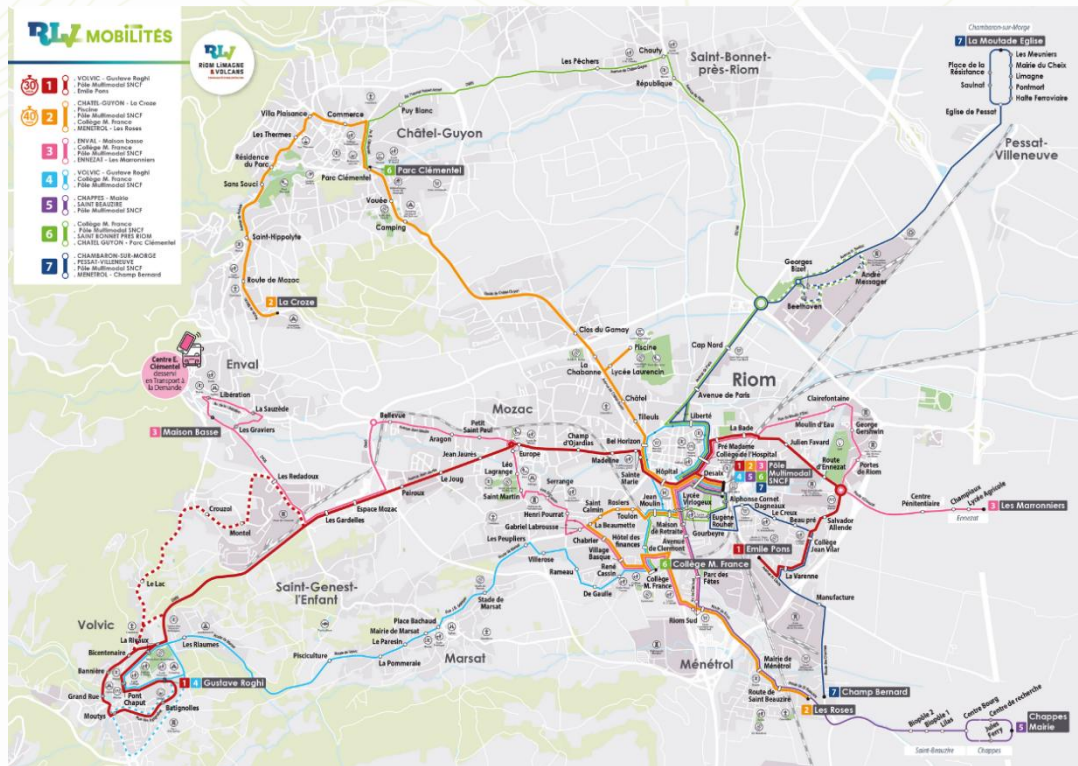
Adaptation aux horaires SNCF : Oui du fait de la fréquence relativement élevée des lignes 1 et 2

Desserte : Riom, Châtel-Guyon, Mozac, Marsat, Saint-Genest-l'Enfant (Malauzat), Volvic, Enval, Ménétrol, Saint-Beauzire, Chappes, Ennezat, Pessat-Villeneuve, Chambaron-sur-Morge, Saint-Bonnet-près-Riom

RLV Transport à la demande

AOM : CA Riom Limagne et Volcans

Type de service : Transport à la demande pour personnes à mobilité réduite



Source : RLV

RIOM – CHÂTEL-GUYON

Car région lignes P61, P62, P75

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 2 à 3 passages par jour (heures de pointe)

Amplitude horaire : Entre 6h00 et 19h30, selon les lignes

Adaptation aux horaires SNCF : Non, mais la forte desserte SNCF Clermont - Riom permet de correspondances facilitées

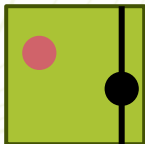
Desserte : Clermont-Ferrand (gare SNCF et gare routière), Riom gare SNCF, Combronde, Saint-Eloy-les-Mines, Montaigut-en-Combraille, Châtel-Guyon, Manzat, Lycée agricole des Combrailles, Ménérol, Châteaugay, Cébazat

RLV'lib

Type de service : Vélos en libre-service

Informations complémentaires : 15 stations réparties sur les communes de Riom, Châtel-Guyon, Mozac et Enval, une station devant la gare de Riom. 40 vélos à assistance électrique

PONTMORT



Secteur en zone
peu dense

PONTMORT



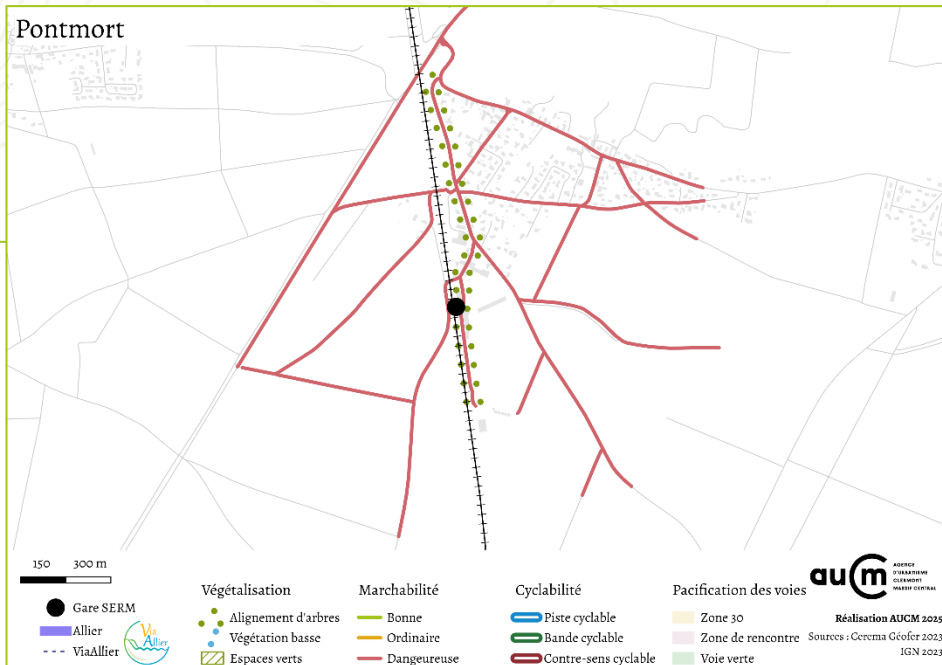
0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur

- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Therms
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIREN 2025, SNGF
Fond : Orthophoto CRAIG 2023

PONTMORT

Population 2022 : 484

Effectif salarié 2023 : 28

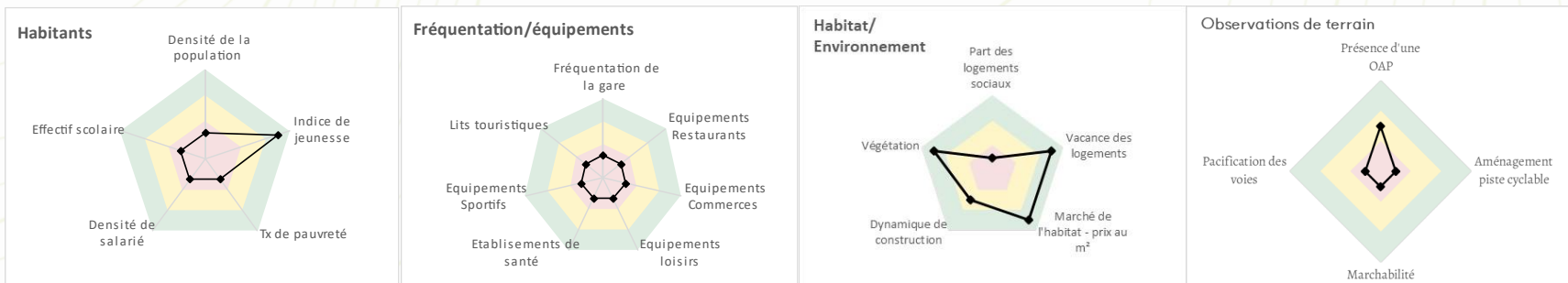
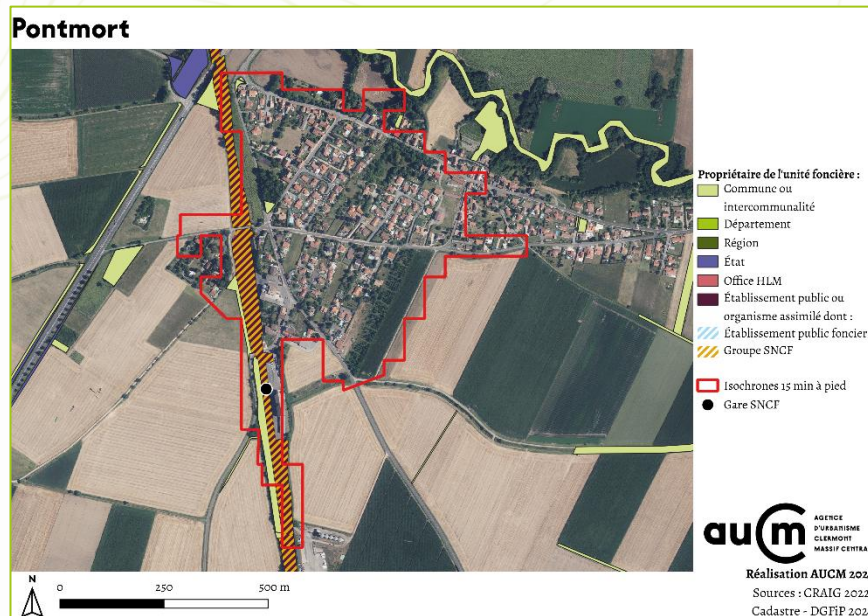
Effectif scolaire 2023 : 0

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 21 176 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

PONTMORT

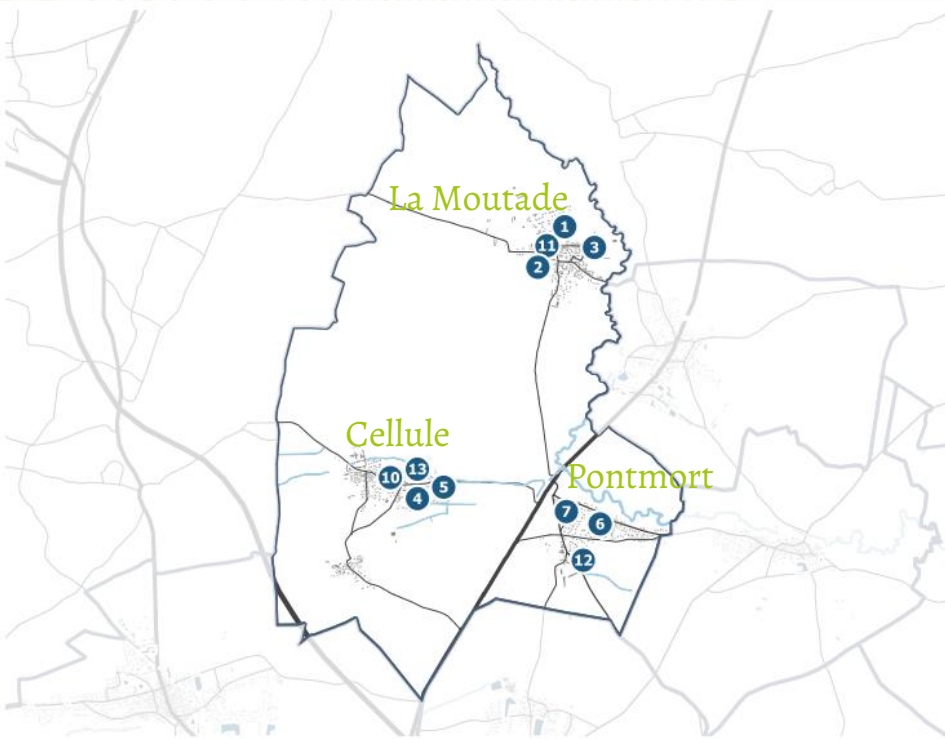


Gare de Pontmort

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une desserte en transports collectifs faible mais existante	<ul style="list-style-type: none">- Une gare en marge du centre-bourg de Pontmort, malgré une proximité relative- Peu d'habitants, d'emplois, d'élèves et d'équipements et services- Un parking de 10 places saturé- Une gare dans un environnement industriel
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Trois Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) visant à renforcer le centre-bourg de Pontmort (logements individuels)- Deux consignes individuelles vélo vont être installées	

PONTMORT

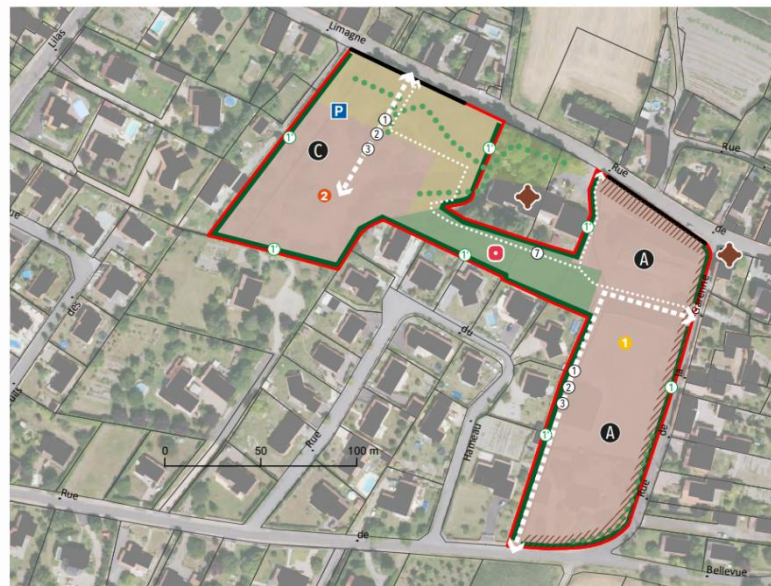
OAP Commune de Chambaron-sur-Morge



Source : PLUi Riom Limagne et Volcans

Trois Orientations d'Aménagement et de Programmation sur onze concernent le bourg de Pontmort : Une quarantaine de logements, principalement individuels

CHAMBARON-SUR-MORGE OAP Pontmort centre – 30 logements



PONTMORT



L'aménagement de la rue de la gare (vue prise au niveau de la gare) ne bénéficie pas de trottoirs



Une gare dotée d'un unique quai, accessible directement depuis le parking



Aménagement de la rue de la gare, en traversée de bourg



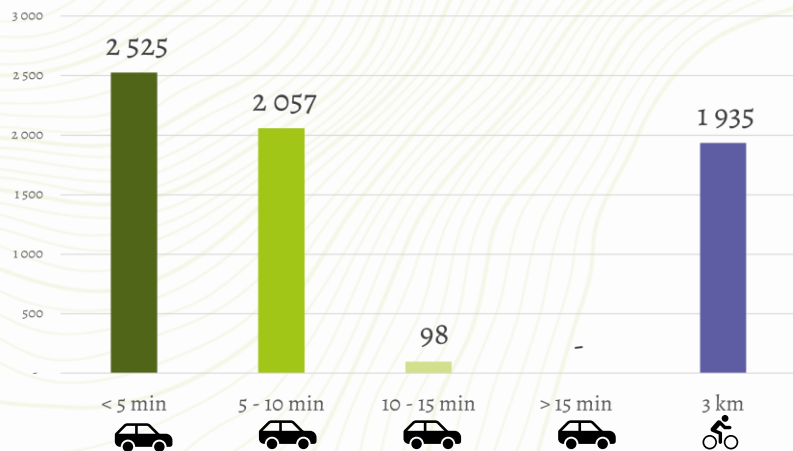
Zone industrielle à proximité de la gare



Parking de la gare, saturé

PONTMORT

Population dans l'aire d'influence

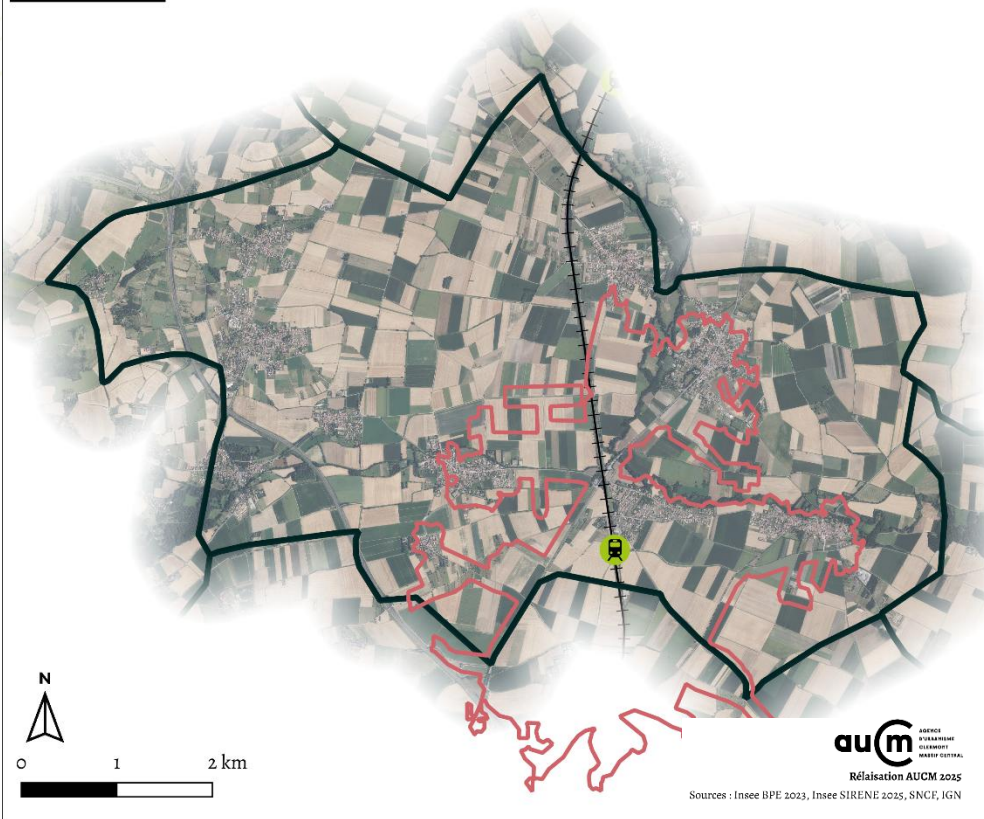


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Pontmort, certains habitants se trouvent sur la commune de Pessat-Villeneuve.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

PONTMORT



PONTMORT

RLV mobilité ligne 7

AOM : CA Riom Limagne et Volcans

Type de service : TC urbain, ligne régulière, arrêt desservi dans un seul sens

Fréquence : Entre 1h30 et 2h00, selon le moment de la journée

Amplitude horaire : de 7h00 à 19h30 environ

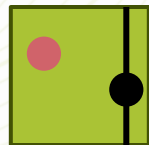
Adaptation aux horaires SNCF : non

Desserte : Depuis le centre et la gare SNCF de Riom, en direction du bourg de La Moutade (Chambaron-sur-Morge)

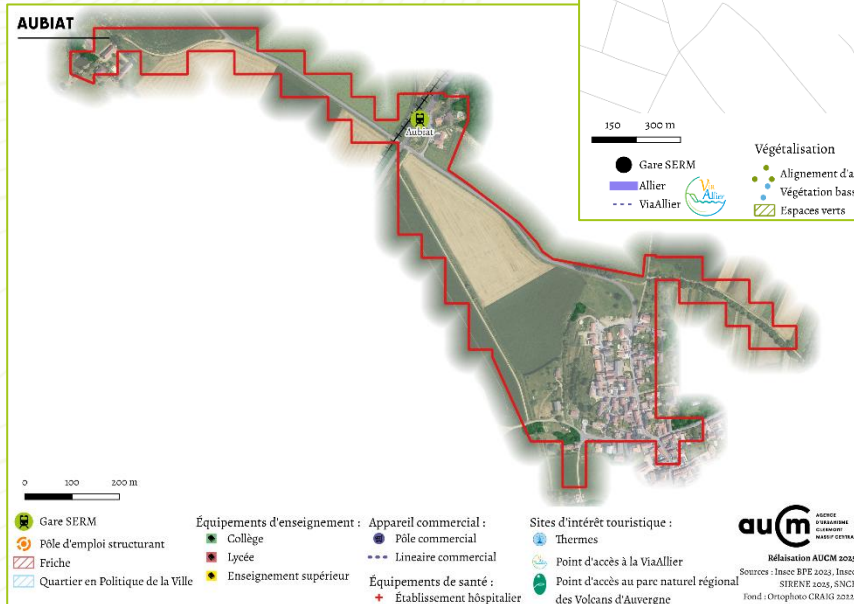


Source : RLV

AUBIAT



Secteur en zone
peu dense



AUBIAT

Population 2022 : 260

Effectif salarié 2023 : 18

Effectif scolaire 2023 : 0

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 8 171 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Aubiat

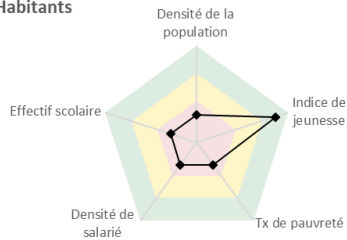


- Propriétaire de l'unité foncière :**
-  Commune ou intercommunalité
 -  Département
 -  Région
 -  État
 -  Office HLM
 -  Établissement public ou organisme assimilé dont :
 -  Établissement public foncier
 -  Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied**
- Gare SNCF**

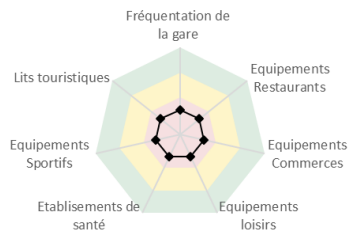


au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
Réalisation AUCM 2025
 Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024

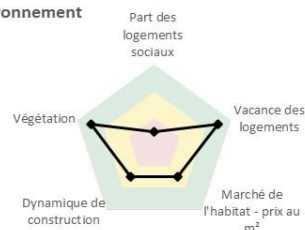
Habitants



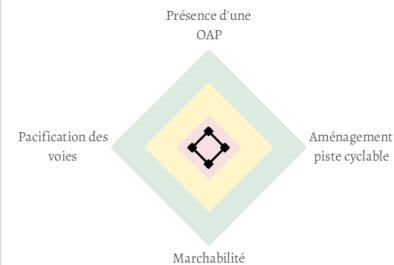
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

AUBIAT



Gare d'Aubiat

ATOUTS	FAIBLESSES
	<ul style="list-style-type: none">- Une gare placée loin de tout, à 1 km du bourg, sans aucune facilité d'accès par les modes actifs (route départementale)- Pas d'aménagement sur le site-même (impasse en graviers), pas de signalétique, parking d'une dizaine de places, saturé, qui se confond avec l'espace privé de quelques maisons- Une seule Orientation d'Aménagement et de Programmation dans la commune, sur le Hameau de Persignat, à l'opposé de la gare
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- La valorisation de l'accès modes doux par le chemin de la Grande Rase (1 km du centre-bourg environ) est identifiée par la commune / l'EPCI- Le schéma cyclable est en cours d'élaboration- Deux consignes individuelles vélo vont être installées	

AUBIAT



Place des Charmes de Randan,
impasse en graviers desservant la gare



Parking de la gare/du hameau saturé



Accès à la gare depuis la place des Charmes de Randan



Accès à la place des Charmes de
Randan depuis la départementale

AUBIAT

Population dans l'aire d'influence

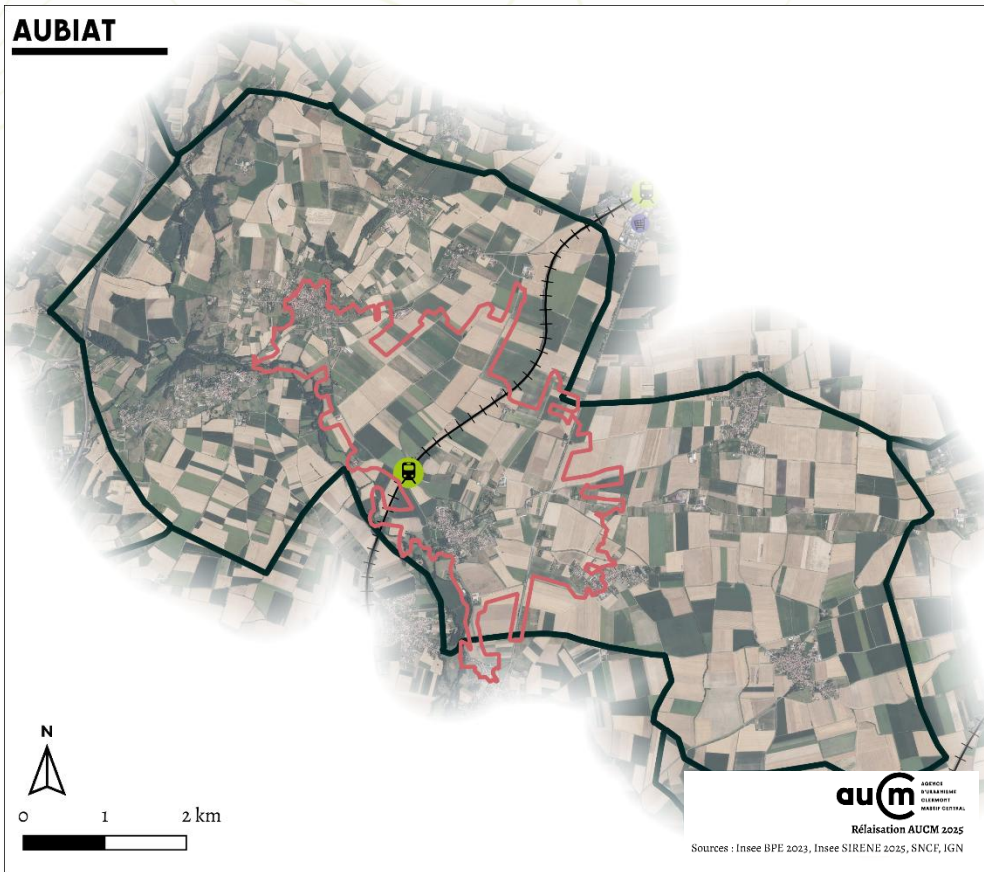


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de d'Aubiats, certains habitants se trouvent sur la commune du Cheix-sur-Morge.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

AUBIAT



aum
 AGENCE
 D'URBANISME
 CLERMONT
 MASSIF CENTRAL

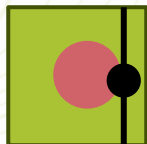
Réalisation AUCM 2025

Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF, IGN

NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée

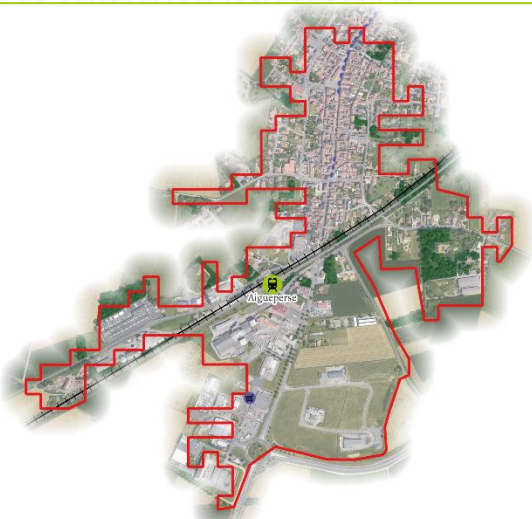
aum
 AGENCE
 D'URBANISME
 CLERMONT
 MASSIF CENTRAL

AIGUEPERSE



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

AIGUEPERSE



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur

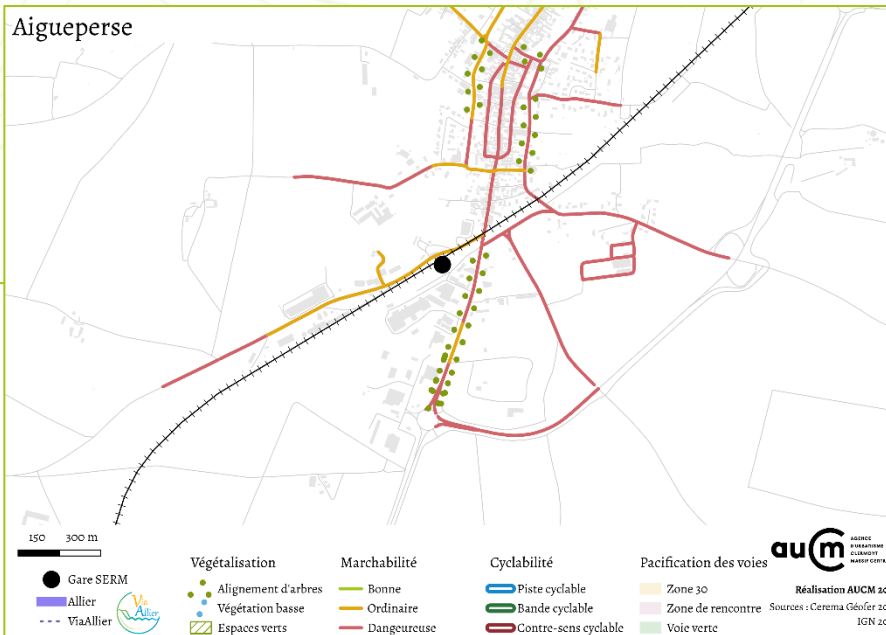
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial

- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2021, Insee SIRENE 2021, SNCF
Fond : Orthophoto CRAIG 2022



AIGUEPERSE

Population 2022 : 1 325

Effectif salarié 2023 : 662

Effectif scolaire 2023 : 91

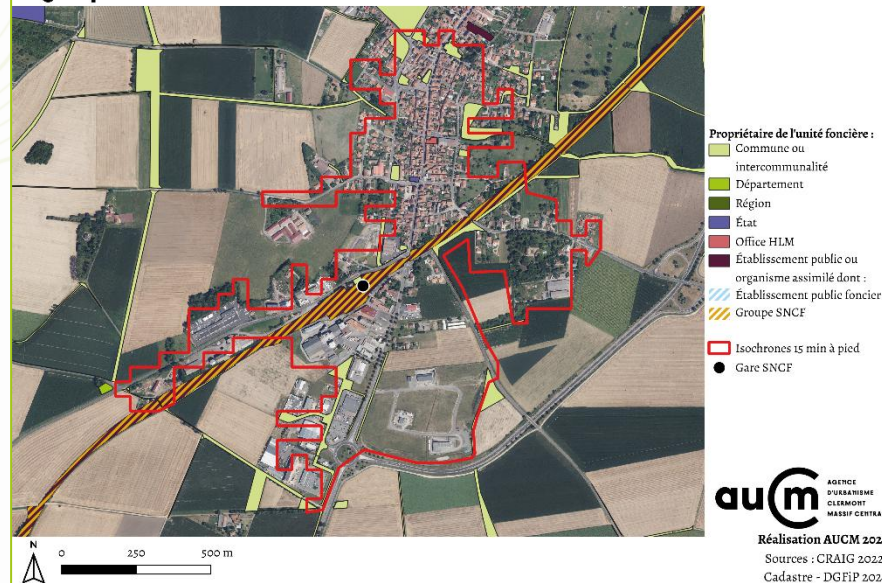
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 86 794 voyageurs/an

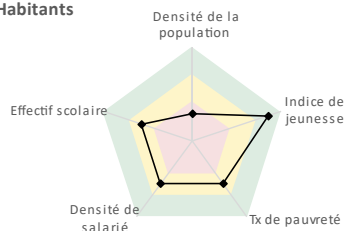
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

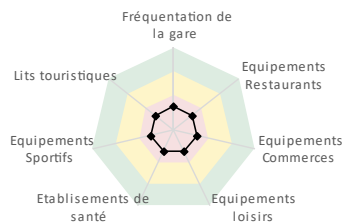
Aigueperse



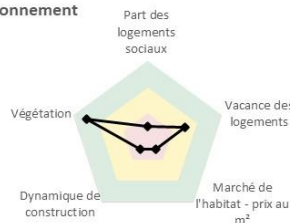
Habitants



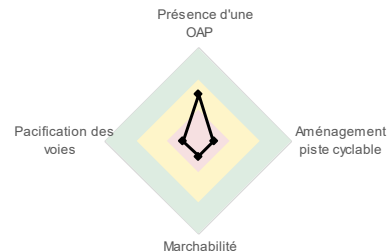
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

AIGUEPERSE



Bâtiment gare d'Aigueperse

ATOUTS

- Une gare située au sein d'une zone d'activités (environ 700 emplois)
- Un développement résidentiel à proximité de la gare (lotissement d'une quinzaine de lots)
- Gare desservant une petite polarité, avec des services et commerces
- Deux parkings matérialisés pour un total de 40 places environ, parking à l'avant très occupé, et une réserve de capacité d'une cinquantaine de places sur des délaissés à l'arrière de la gare
- Présence d'un abri vélo de 6 places (arceaux)

OPPORTUNITÉS

- Le programme Petites Villes de Demain prévoit la réalisation d'une voie verte entre la gare, le centre-ville et le collège / opportunité de développer le stationnement cyclable
- Le stationnement vélo en gare est actuellement limité à 4 places (non sécurisées). Deux consignes individuelles vélo vont être installées
- Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat (OPAH) sur la commune d'Aigueperse, pour rénover les logements du centre-bourg
- Zone d'activités de Julliat en cours de développement à 500 m environ de la gare

FAIBLESSES

- Une gare située en limite sud de de la zone agglomérée
- Une interrogation sur l'adéquation / typologie d'emplois de la zone d'activités (industrie agro-alimentaire, artisanat, commerce...) et usage du train (possible travail en heures décalées...)
- La mauvaise qualité de la liaison piétonne vers le centre-ville (Grande Rue/D2009) constitue un frein pour l'accès en modes actifs à la gare

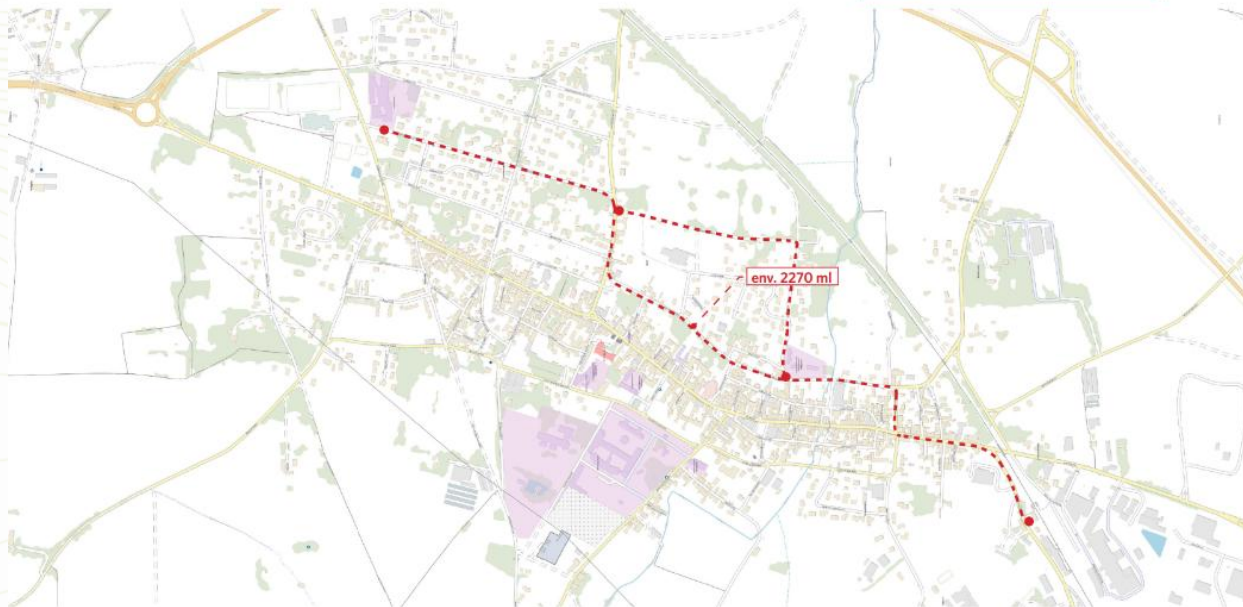
MENACES

AIGUEPERSE

CRÉER UNE VOIE VERTE ENTRE LA GARE ET LE COLLÈGE

Plan de situation

ACCESSIBILITÉ ET MOBILITÉ



Axes du projet

- Aménager une connexion pour les modes actifs entre la gare et le pôle d'équipement nord, notamment le collège et le stade
- Sécuriser les déplacements piétons et cycles et favoriser les modes actifs
- Développer une offre de stationnements vélos au niveau de la gare, du collège et du stade
- Mettre en place une signalétique directionnelle qui accompagne les usagers

Source : Programme Petites Villes de Demain – commune d'Aigueperse

AIGUEPERSE



Le parking vélo de la gare, utilisé



Un développement résidentiel est en cours à proximité de la gare



L'aménagement de la Grande Rue, en centre-ville, un axe étroit qui laisse peu de places au piéton



L'aménagement de l'avenue de la gare, en direction de la zone d'activités



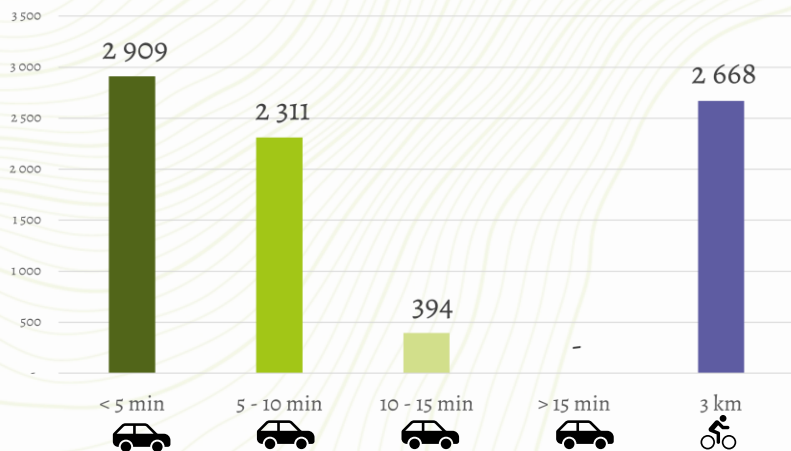
Des activités agricoles dans le prolongement de l'avenue de la gare – Site Limagrain



L'aménagement de l'avenue de la gare, en direction du centre-ville, est marqué par des trottoirs étroits

AIGUEPERSE

Population dans l'aire d'influence

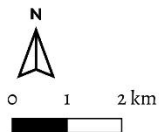


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de d'Aigueperse, certains habitants se trouvent sur la commune d'Artonne.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

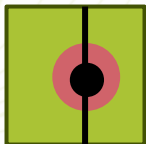
- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements**
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

AIGUEPERSE



NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée

GANNAT



Quartier gare au centre d'une petite ville / d'un bourg

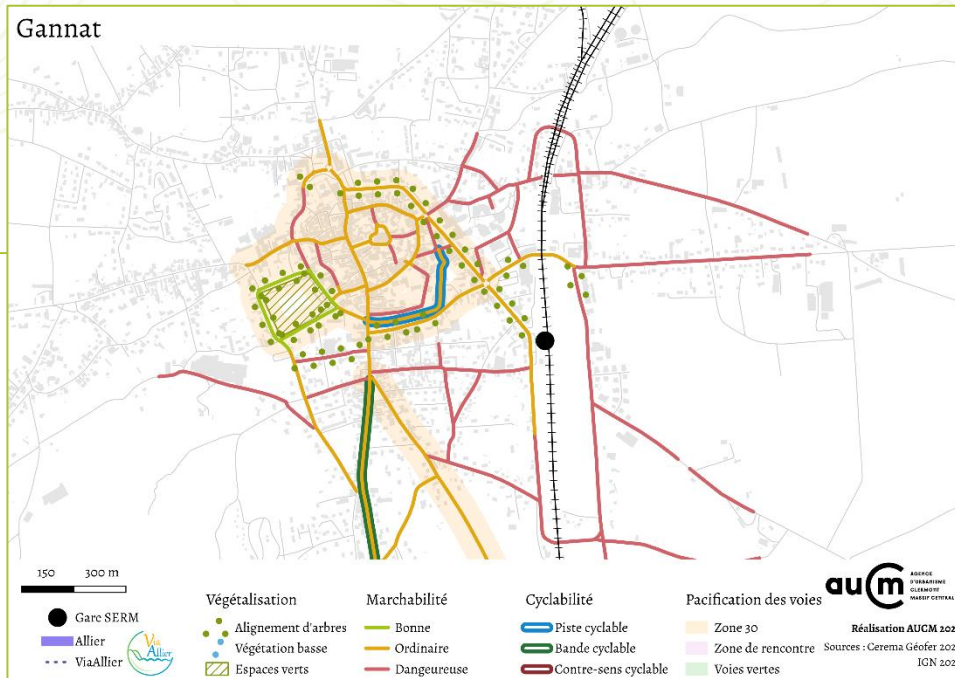
GANNAT



- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Ligne commerciale
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2023, SNGF
 Fond : Orthophoto CRAIG 2022

GANNAT

Population 2022 : 3 675

Effectif salarié 2023 : 881

Effectif scolaire 2023 : 183

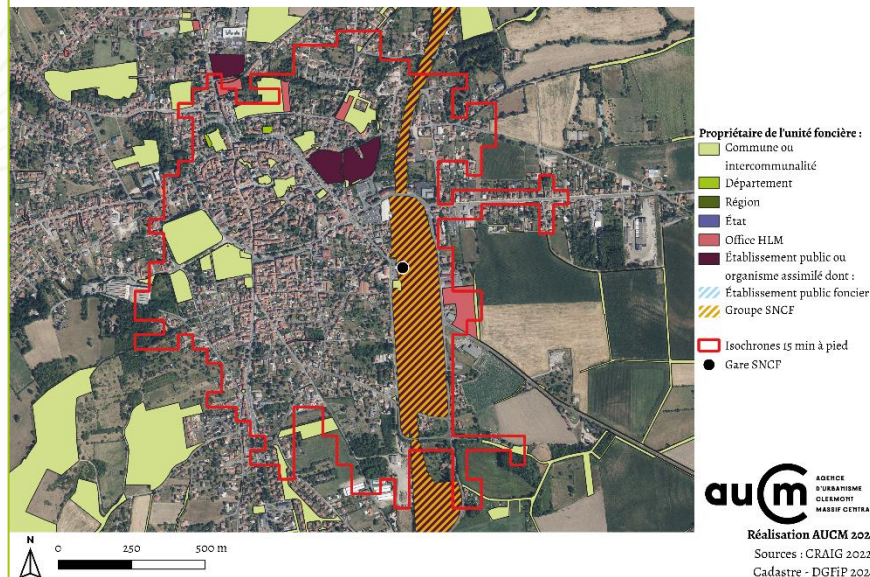
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 93 252 voyageurs/an

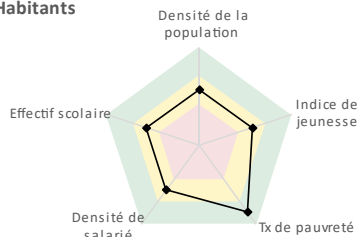
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

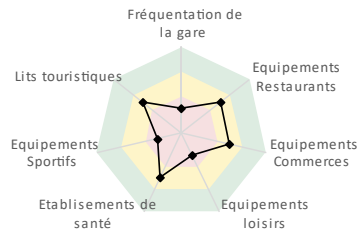
Gannat



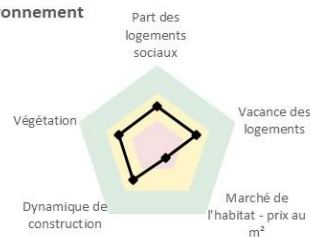
Habitants



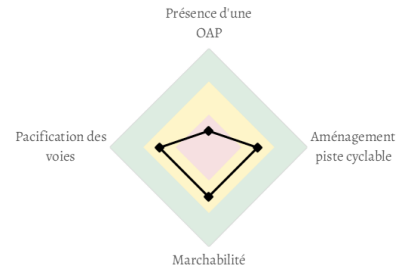
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

GANNAT



Bâtiment gare de Gannat

ATOUS

- Une gare à proximité du centre-ville
- Une densité de population relativement importante, une population paupérisée
- Gannat est un pôle d'emplois intermédiaire avec la présence de services publics (exemple : Ehpad)
- Une commune rayonnant sur les communes environnantes, notamment pour l'accès à différents services dont le train

FAIBLESSES

- Le parking d'une soixantaine de places est saturé, alors que la desserte ferroviaire du site est faible : projet de création de 70 nouvelles places (foncier SNCF ?)
- Le stationnement vélo (non sécurisé) est présent mais il est peu utilisé
- La liaison avec le centre-ville manque d'attractivité pour les modes doux
- Le site gare surdimensionné, sans personnel, un faisceau de voies qui coupe entièrement la partie Est de la ville

OPPORTUNITÉS

- L'amélioration de la continuité cyclable entre la voie verte nouvellement créée au nord du centre-ville et la gare
- Une liaison cyclable vers le sud de la ville (lycée, ZI...) est en projet
- Avec les programmes Petite Ville de Demain / Opération de Revitalisation de Territoire : réappropriation du quartier de la gare et création d'un pôle multimodal – valoriser le bâtiment gare
- Impact du projet EMILI Imerys (mine de lithium) sur le nœud ferroviaire de Gannat / Opportunité de développement pour la ville ?
- Le programme Place de la Gare offre la possibilité que la gare accueille un service / un commerce dans un local de 122m²
- Une commune engagée dans plusieurs opérations de revitalisation de son centre : Programme d'intérêt général pour la rénovation de l'habitat, programmes de développement de nouveaux logements (60 logements à proximité du champ de foire (2027-2030), 17 logements au chemin de Versailles), poursuite de l'embellissement du centre ancien (réaménagement place pasteur)
- 2 consignes individuelles vélo vont être installées

MENACES

GANNAT



L'avenue de la République assure le lien entre la gare et le centre-ville



La voie verte du Val de Sioule, constitue l'axe vélo structurant du territoire sur l'emprise d'une ancienne voie ferrée



La rue du Clos assure le lien entre la voie verte et le centre-ville



Gare de Gannat : un parking saturé et un bâtiment gare démesuré



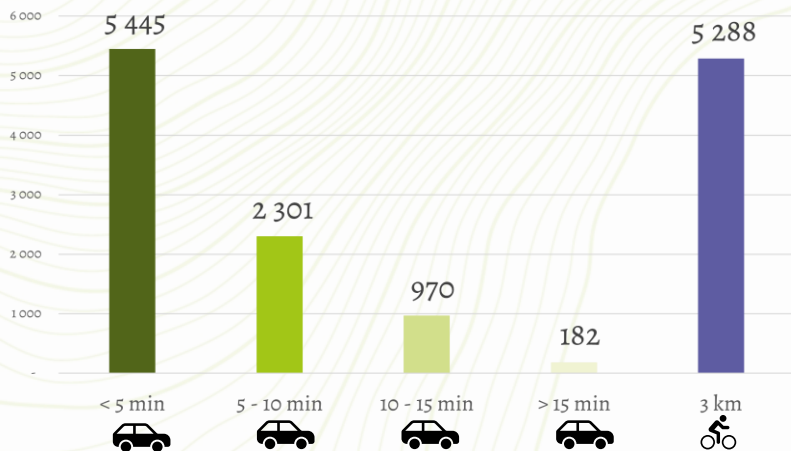
Aménagement qualitatif de la Grande Rue, en centre-ville



L'actuel parking vélo de la gare est inutilisé

GANNAT

Population dans l'aire d'influence

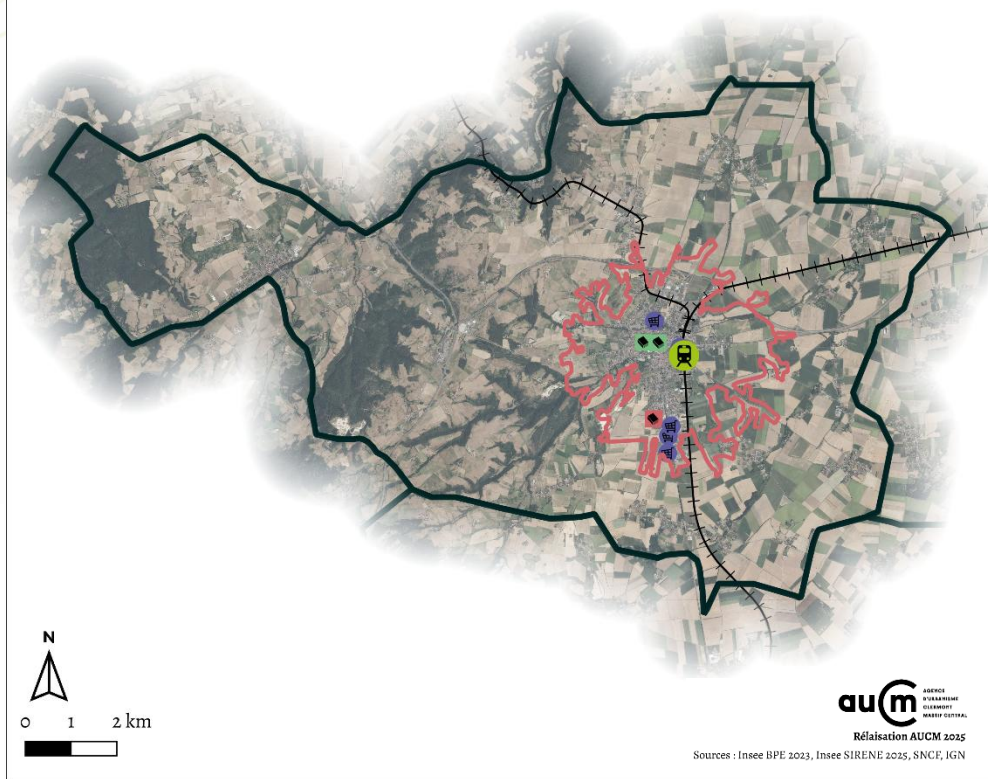


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

GANNAT



GANNAT

T'LIB

AOM : CC Saint-Pourçain Sioule Limagne

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Tout le territoire de la communauté de communes

Projet d'autopartage

Informations complémentaires : 2 véhicules mis en autopartage, dont un en gare de Gannat

Car région lignes B05 et B09

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 5 passages par jour, en heures de pointe (dont 2 passages à la demande)

Amplitude horaire : De 7h00 à 19h15 environ (B05), de 6h00 à 20h00 environ (B09)

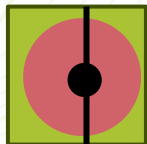
Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Vichy gare, Bellerive-sur-Allier, Gannat gare SNCF, Bellenaves, Chantelle, Saint-Pourçain-sur-Sioule, Moulins gare



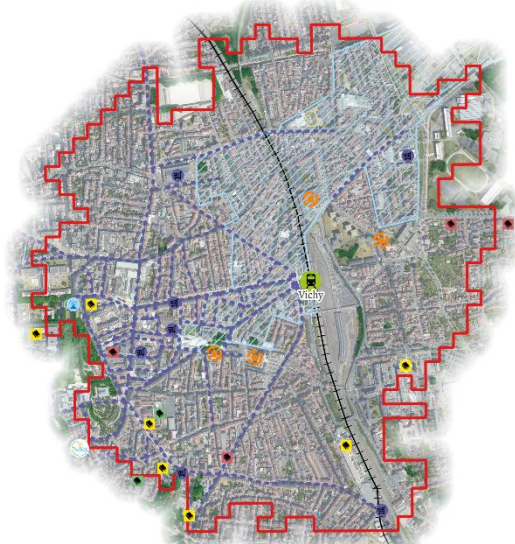
Source : Région AURA

VICHY



Quartier gare d'une zone urbaine dense

VICHY

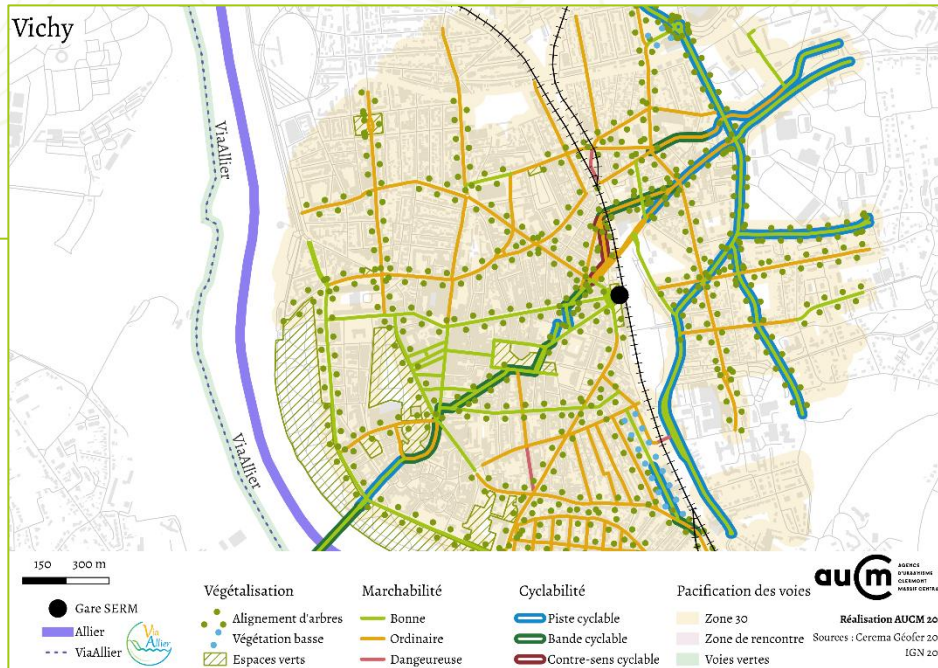


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee RPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGF
Fond : Orthophoto CRAIG 2022.

VICHY

Population 2022 : 20 473

Effectif salarié 2023 : 7 511

Effectif scolaire 2023 : 1 096

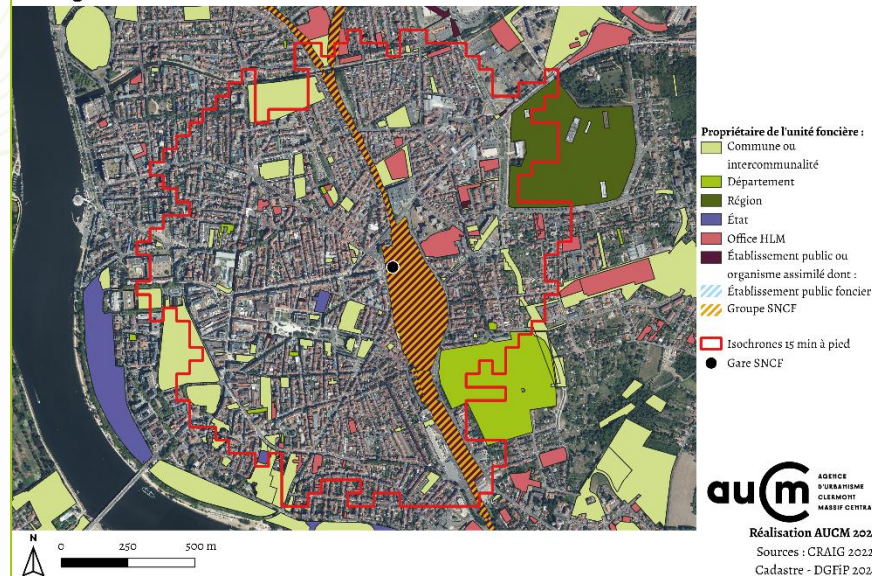
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 1 416 586 voyageurs/an

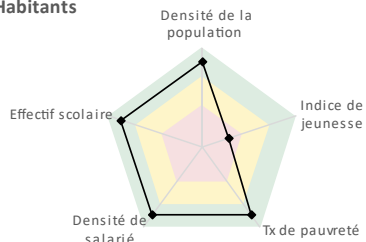
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

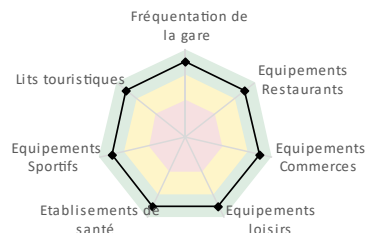
Vichy



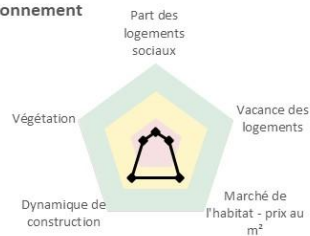
Habitants



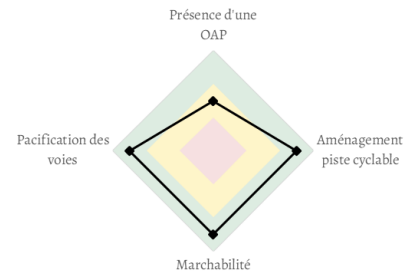
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

VICHY



Gare de Vichy

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare située en centre-ville, à proximité des services et des équipements (notamment l'hôpital en proximité immédiate)- De fortes densités de population, de scolaires, et de salariés- Un réseau de TC local (Mobivie), qui est centré sur la gare de Vichy : nombreux départs, arrêt gare plutôt fréquent- Un parking vélo très utilisé (arceaux) - Parking à vélo sécurisé dans la gare (capacité totale estimée à 30 places)- Des vélos et des trottinettes en libre-service- Des aménagements piétons de très bonne qualité, des continuités cyclables existantes pouvant être améliorées- Une végétalisation importante, et présence de nombreux points d'eau : une ville adaptée aux fortes températures- Un tissu commercial plutôt actif entre la gare et le centre ville (ville thermale: ouverture le dimanche et public spécifique)- Le quartier de la gare est intégré aux périmètres du site classé parmi les grandes villes d'eaux d'Europe à l'Unesco et du patrimoine remarquable (ministère de la culture)- Une commune à vocation touristique et culturelle	<ul style="list-style-type: none">- Peu de parking gratuit, parkings de la gare (payants, parking principal concédé à EFFIA, capacité totale de 330 places environ) avec des réserves de disponibilités, report du stationnement sur le boulevard de l'hôpital saturé car peu capacitaire (30 places environ), places de parking publiques payantes dans les rues faces à la gare, une quinzaine de places environ- Boulevard de l'hôpital : une section à l'arrière de la gare qui pourrait faire l'objet d'un meilleur traitement de l'aménagement : en cours de réaménagement pour traiter les cheminements piétons et cycles- L'itinéraire cyclable Gare-Via Allier existant mais pas suffisamment identifié, mis en valeur.
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Des programmes de revitalisation du centre-ville : Action Cœur de Ville, opération de revitalisation du territoire, opération de revitalisation de l'habitat, site patrimonial remarquable- Le contrat de mobilité verte signé avec la SNCF, visant notamment à l'augmentation de la capacité du parking- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation concernant la renaturation des rives du Sichon- La poursuite des aménagements en faveur des modes actifs : Bd de l'Hôpital en cours de réaménagement, création d'une piste cyclable sur le pont SNCF, création d'un ascenseur pour la passerelle piétonne	

- Alignement d'arbres existants
- Alignement d'arbres futurs - renforcement de la trame végétale
- ||||| Renaturation
- Plantations d'espèces arbustives indigènes
- Double alignement de grands sujets
- ↔ Fort dialogue entre les deux parcs
- Espaces verts
- Jardins privés en bord de Sichon

LES AMÉNAGEMENTS URBAINS ET PAYSAGERS

Stratégie verte : un ruban végétal

Le déroulement asymétrique d'un ruban vert de la confluence avec l'Allier vers Cusset..., de l'espace urbain, vers la nature...



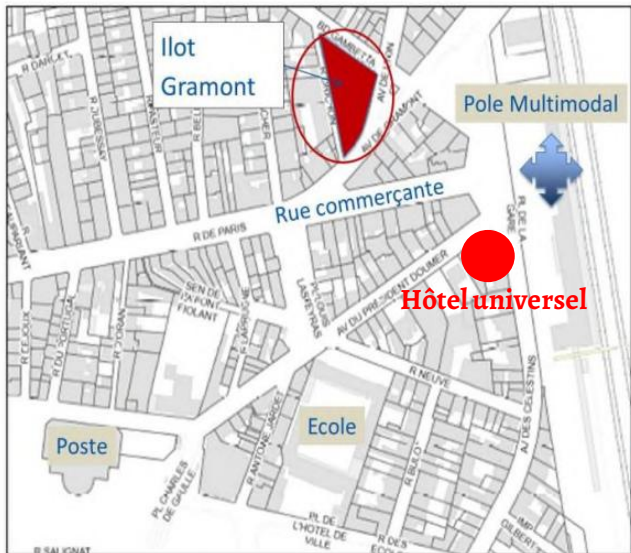
UNE RIVE DROITE RENATURÉE

UNE RIVE GAUCHE PROMENÉE ET PLANTÉE

VICHY

Îlot Gramont

L'opération vise en effet à valoriser et dynamiser le cœur de ville de Vichy et à résorber un îlot d'habitat dégradé en entrée de ville en :



- Développant une offre de logements respectueuse des principes de mixité sociale (39 logements sociaux et 4 libres + commerces en RdC – Info questionnaire été 2025) ;
- Favorisant la pérennité et le développement des commerces et des services de proximité ;
- Valorisant un îlot d'habitat dégradé dont une partie est en friche ;
- Limitant la consommation d'espaces agricoles et naturels à travers une densité maîtrisée.

Source : Dossier d'enquête préalable a la déclaration d'utilité publique de l'opération de renouvellement urbain de l'ilot Gramont valant mise en compatibilité du PLU de Vichy

<https://www.ville-vichy.fr/uploads/vichy/pdf/ILOT%20GRAMONT/untitled%20folder/o.pdf>

VICHY



Source : La Montagne, 2022

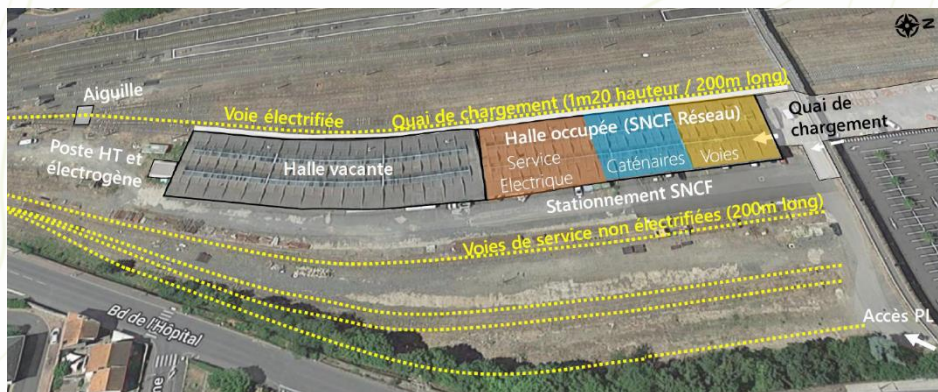
Enjeu : faire une gare biface ouverte sur l'hôpital

Extension du parking de 400 places, en silo : « un parking à la gare pour la ville »

Boulevard de l'hôpital réaménagé : rendre le boulevard aux piétons et aménagement d'une piste cyclable

Halle Sernam : la moitié non-utilisée du bâtiment va être réhabilitée en tiers-lieu culturel (première phase d'embellissement de la façade par la réalisation d'une fresque et sécurisation SNCF)

Mise en accessibilité de la passerelle : ascenseur



VICHY : MOBILITÉ ET STATIONNEMENT



Le parking payant de la gare : des réserves de stationnement disponibles



Boulevard de l'hôpital : peu de stationnement mais saturé du fait de sa gratuité



L'agence des mobilités et arceaux vélos très utilisés, devant la gare



Le service de vélos en libre-service (VIVÉLO), sur le parvis de la gare



Centre-ville : des disponibilités de stationnement nombreuses mais payantes



Passage des différentes lignes Mobivie, devant la gare

VICHY : VÉGÉTALISATION



Le parc Napoléon III : véritable poumon vert sur les bords d'Allier



La signalétique dans le parc Napoléon III



Les rives du Sichon : une promenade verte qui fait l'objet d'une OAP pour son réaménagement et sa renaturation



La rue Petit réaménagée : trottoirs larges et arborés, elle est représentative de la majorité des rues du centre-ville



Le parc des Sources : parc de cœur de ville très qualitatif



La ViaAllier, côté Bellerive-sur-Allier : espace qualitatif, mais sans signalétique spécifique

VICHY : PACIFICATION DES VOIES



Le boulevard de l'hôpital en cours de réaménagement : sécurisation des itinéraires piétons et création d'une piste cyclable



Zone 30 généralisée sur toute la commune de Vichy (à l'exception de certains grands boulevards)



La rue du Président Roosevelt : une artère commerciale piétonne de centre-ville



L'avenue des Célestins : un aménagement moins qualitatif que dans le reste du centre-ville



Des cheminement piétons et cycles de bonne qualité à l'intersection de l'avenue de la Liberté et de l'avenue de Vichy (Cusset)



La rue du Rivage : une rue partagée entre les différents modes

VICHY



L'entrée du centre hospitalier : environ 10 minutes de marche depuis la gare



Le bâtiment gare de Vichy



Le pont Jacques Chirac : des trottoirs larges et des bandes cyclables, permettant de rejoindre la ViaAllier



L'avenue des Célestins, devant la gare : un axe commercial



L'avenue Aristide Briand : des continuités piétonnes et cycles vers le centre-ville

VICHY

Population dans l'aire d'influence

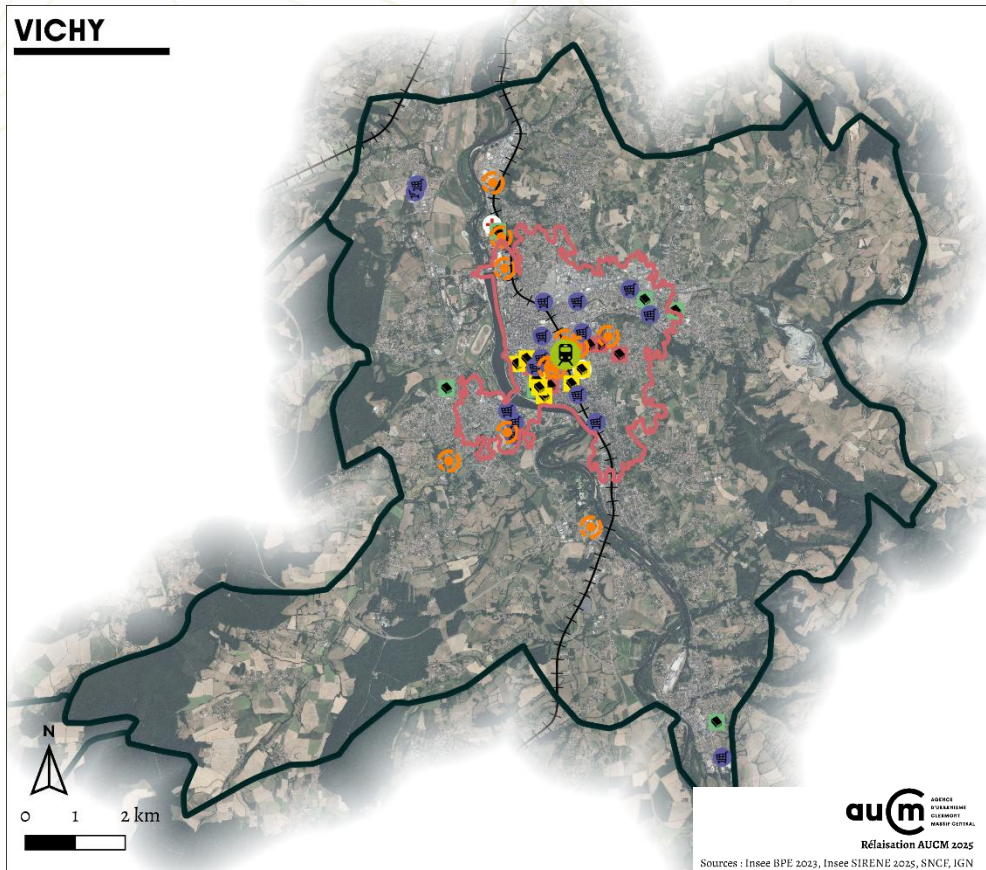


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

VICHY



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCE, IGN

VICHY

Mobivie

AOM : CA Vichy Communauté

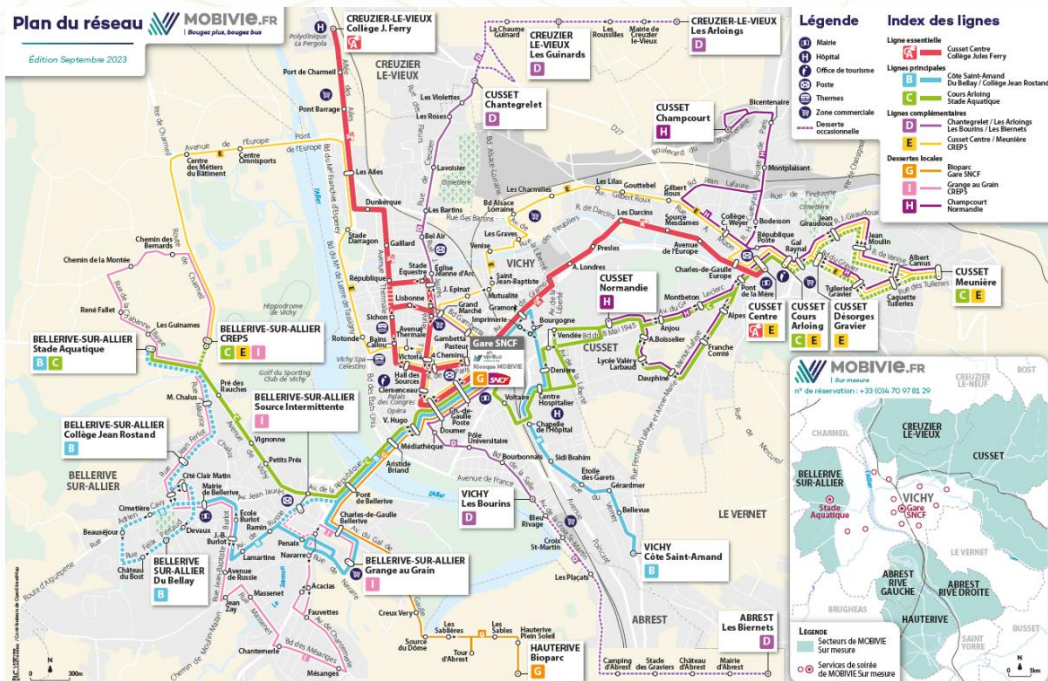
Type de service : TC urbain, 7 lignes régulières centrées sur la gare SNCF

Fréquence : de 20 min à 1h, du lundi au dimanche, selon les lignes

Amplitude horaire : de 6h30 à 20h00 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Oui, du fait de la fréquence de passage des bus (Lignes A,B, C), Ligne F coordonnée avec les trains direction Paris

Desserte : Vichy, Bellerive-sur-Allier, Cusset, Creuzier-le-Vieux, Hauterive, Abrest



Source : Vichy communauté

N.B : La ligne F (semi-régulière/semi à la demande) permet de desservir la zone de Montagne Bourbonnaise.

VICHY

Car Région lignes Bo2, Bo5, Bo6, Po3, P28, P55, navette Vichy-Le PAL

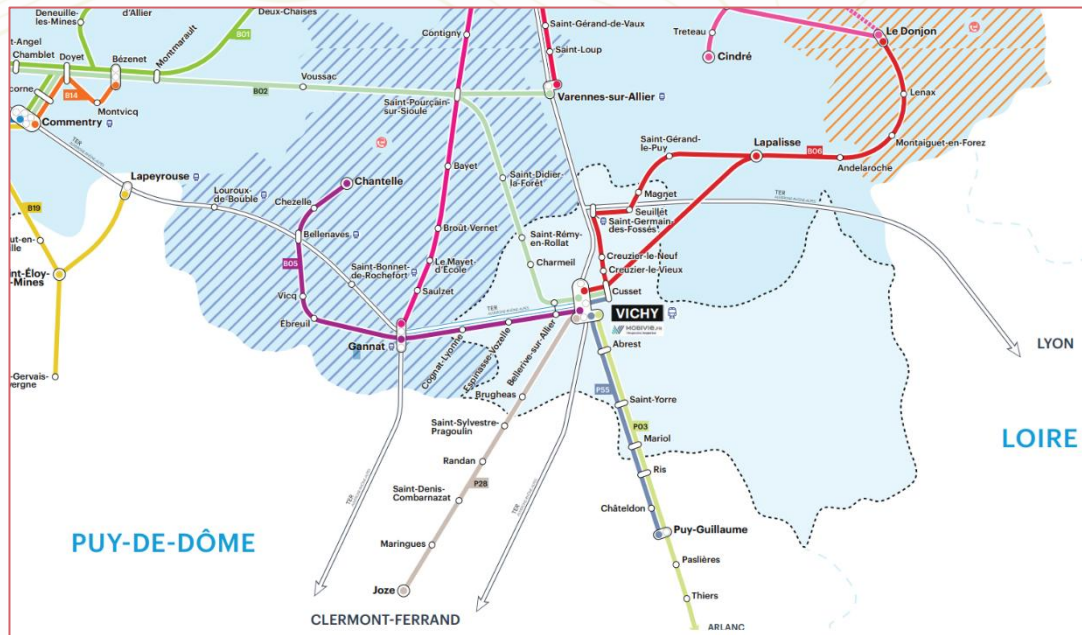
AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 9 passages par jour (Bo2 et Po3), 6 passages par jour (Bo5), 1 à 3 passages par jour (autres lignes), en pointe

Amplitude horaire : 4h30-23h30 (Po3) 5h30-20h00 (Bo2), 6h00-19h00 environ (autres lignes)

Adaptation aux horaires SNCF : Non (exception pour la Po3, certains horaires sont coordonnés avec les Intercités Paris-Vichy-Clermont)



Source : Région AURA

VICHY

Mobivie sur mesure

AOM : CA Vichy communauté

Type de service : Transport à la demande, services spécifiques en soirée depuis la gare

Desserte : Abrest, Bellerive-sur-Allier, Creuzier-le-Vieux, Cusset et Hauterive

Transport à la demande zone plaine

(évolution des services Mobival et Mobi'Hand depuis janvier 2025)

AOM : CA Vichy communauté

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Depuis Billy, Bost, Brugheas, Busset, Charmeil, Cognat-Lyonne, Creuzier-le-Neuf, Espinasse-Vozelle, Magnet, Mariol, Saint-Germain-des-Fossés, Saint-Pont, Saint-Rémy-en-Rollat, Saint-Yorre, Serbannes, Seuillet, Vendat ou Le Vernet, en direction de la gare de Vichy ou de la mairie de Vichy


Transport à la demande en Montagne Bourbonnaise

Ligne F (semi-régulière/semi à la demande) permet de desservir la zone de la Montagne Bourbonnaise

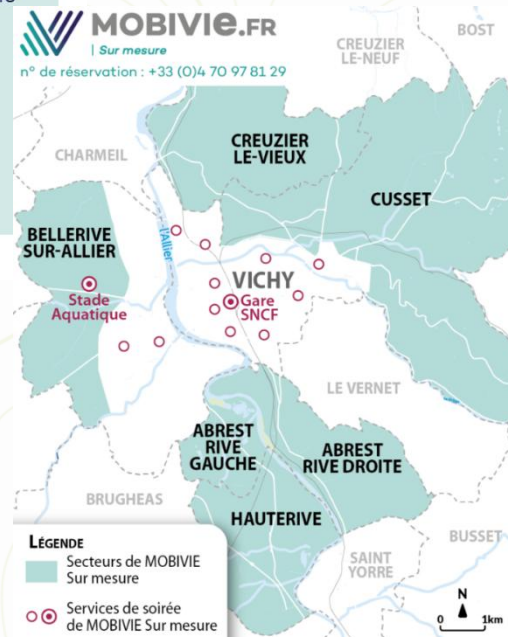
Les services de soirée de MOBIVIE SUR MESURE

VICHY gare SNCF

Vous descendez d'un train et il est trop tard pour emprunter une ligne régulière du réseau ? MOBIVIE SUR MESURE vous prend en charge à l'arrêt VICHY Gare SNCF et vous dépose à l'arrêt de votre choix parmi la liste ci-dessous :

FONCTIONNEMENT	Destinations proposées
 Du lundi au vendredi à 21h10* Le vendredi à 22h*	<ul style="list-style-type: none">○ BELLERIVE-SUR-A. Mairie○ BELLERIVE-SUR-A. Source intermittente○ CUSSET Centre○ CUSSET Cité des Presles○ CUSSET Dauphiné○ VICHY Bourbonnais○ VICHY Ch. de G. Poste○ VICHY Etoile des Garets○ VICHY Grand Marché○ VICHY Les Alles○ VICHY Les Bartins

*Ces horaires sont donnés sous réserve de modifications de la grille horaire SNCF



Source : Vichy communauté

VICHY

VIVELO

Type de service : Vélos en libre-service

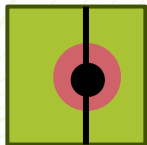
Informations complémentaires : 8 stations dont une devant la gare. Agence de location devant la gare (vélos électriques, vélos enfants, vélos pliables). Parking vélo sécurisé devant la gare.

Bird

Type de service : Trottinettes en libre-service

Informations complémentaires : Flotte de 150 véhicules, 45 points de stationnement à Vichy, Cusset et Bellerive-sur-Allier

SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS



Quartier gare au centre d'une petite ville / d'un bourg

SAINT-GERMAIN DES FOSSÉS

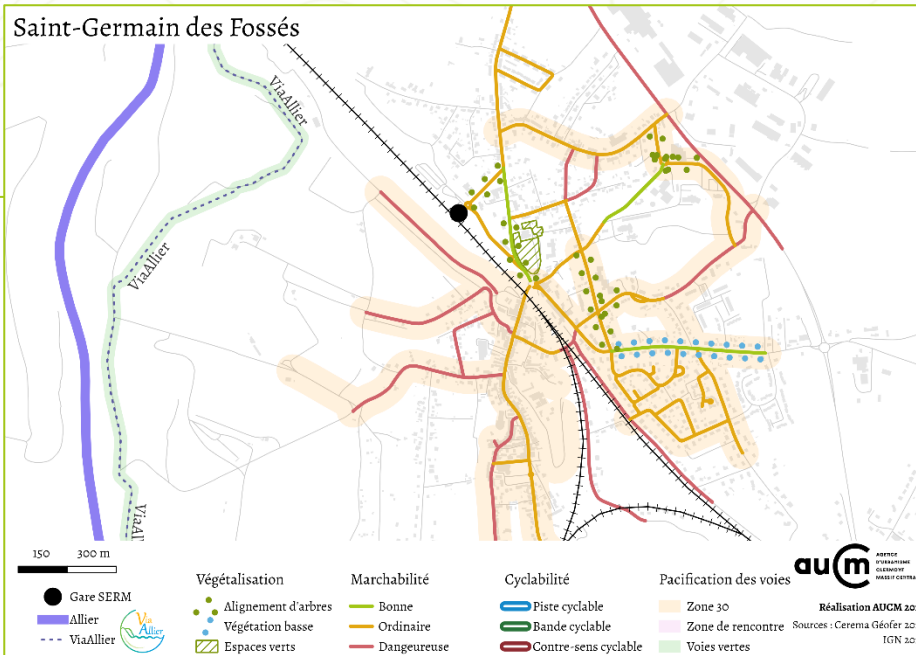


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT HAUTE-LOIRE

Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGF
Fond : Orthopère CRAIG 2022

SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS

Population 2022 : 2 660

Effectif salarié 2023 : 662

Effectif scolaire 2023 : 330

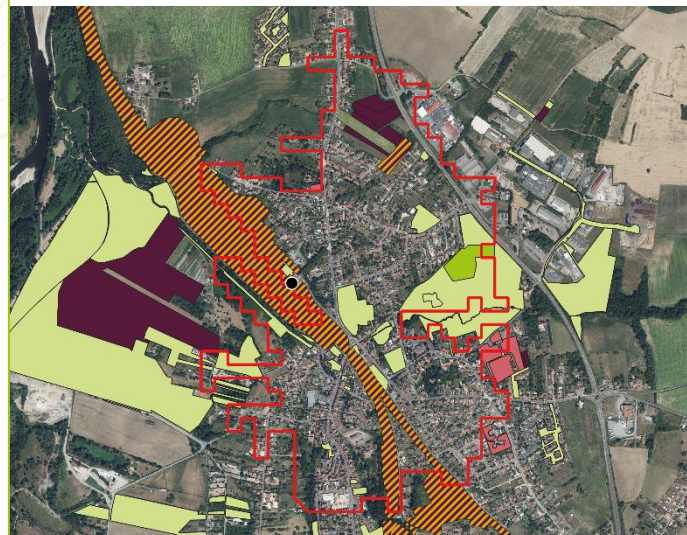
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 193 180 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Saint-Germain-des-Fossés



- Propriétaire de l'unité foncière :
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public fonctionnaire
 - Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF



Réalisation AUCM 2025

Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE



SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS



Bâtiment gare de Saint-Germain-des-Fossés

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare en cœur de ville située à la rotule de la ville administrative au nord-est (mairie, collège, piscine...) et la ville commerciale (plutôt animée) au sud-ouest (rue Pierre Séward)- L'isochrone 15 min couvre assez bien l'ensemble de la commune (sauf la ZA et le secteur du Prieuré)- Des aménagements piétons qualitatifs côté nord, vers la mairie- Du stationnement en quantité importante, parkings non saturés (environ 200 places + 13 en projet à moyen terme)- La densité de population est moyenne, avec une population plutôt paupérisée- Le réaménagement urbain de l'axe gare-centre-ville (rue Pierre Séward) est en cours : passage souterrain (nettoyage, mise en lumière), maison de santé, espaces publics, ...	<ul style="list-style-type: none">- La voie ferrée coupe la commune en deux, d'autant plus que l'emprise de la gare et des voies semble démesurée pour la commune- L'absence d'aménagements cyclables (hors ViaAllier)- Le stationnement vélo est peu utilisé (7 places disponibles)- Le site gare est à l'abandon, surdimensionné, vacant, ...- Des espaces publics trop ordinaires sur la rue principale (rue Pierre Séward)- Une sortie de la gare peu valorisée
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- La proximité avec la ViaAllier (et la Boucle des Patrimoines), mais la liaison est mal indiquée / opportunité à aménager un cheminement dédié- La commune engagée dans plusieurs programmes de revitalisation du centre-ville (Opération de revitalisation du territoire, opération de revitalisation de l'habitat et Petite Ville de Demain) dont les premières réalisations portent sur l'habitat (9 logements réhabilités), les commerces et les services (pôle santé) *- Le programme Place de la Gare : local de 118m² ouvert à la candidature / Possibilité de mobiliser le plan annuel d'investissement (Région 75% SNCF Gares et Connexions 25%) – études en cours – un bâtiment gare qui offrirait différents services- Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar »	<ul style="list-style-type: none">- Une gare sans personnel affecté (fermeture du bâtiment central)

* [36.pdf](#)

SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS



La jonction de la ViaAllier et de la Boucle des Patrimoines : les voies vertes traversent la base de loisirs



L'aménagement du centre-ville : rue Pierre Semard, artère commerciale principale



L'avenue du Colonel Privat, reliant la gare à une zone résidentielle pavillonnaire



Le parking de la gare avec une importante réserve de stationnement. Le bâtiment gare en arrière plan est surdimensionné, sous-exploité

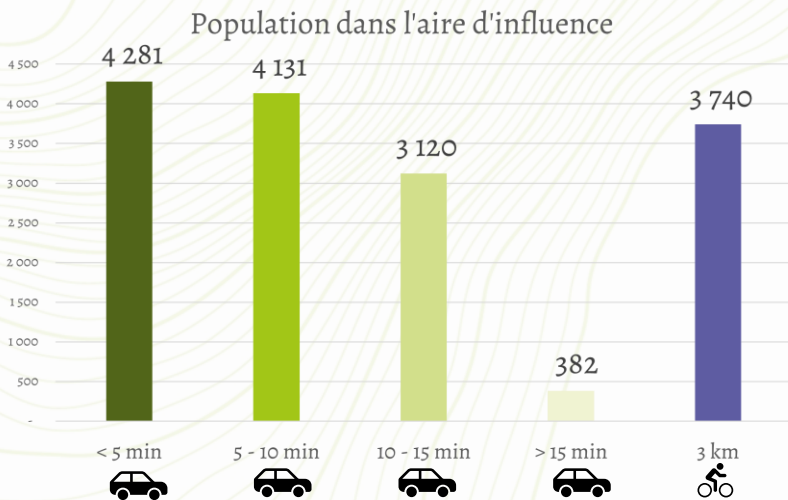


Vue sur l'avenue Louis Armand, qui dessert la gare



Des aménagements qualitatifs rue de Moulins, axe important à proximité de la gare

SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS

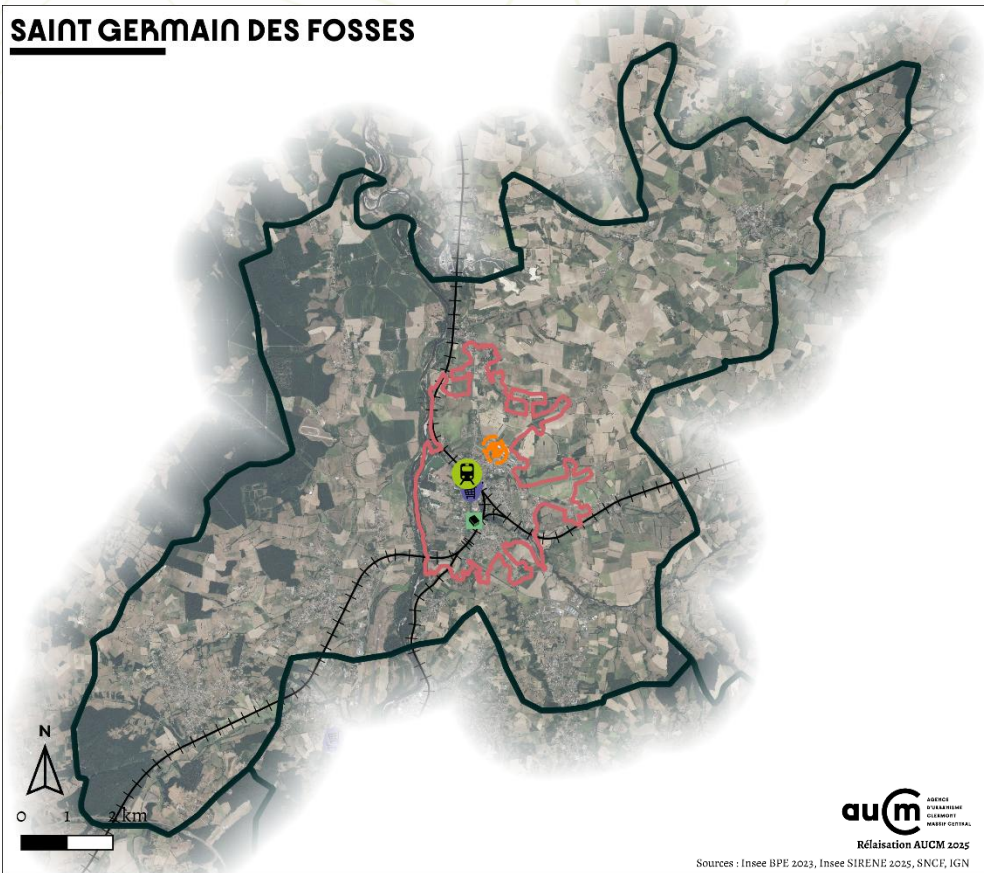


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

SAINT GERMAIN DES FOSSES



SAINT-GERMAIN-DES-FOSSÉS

Car Région ligne B06

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 1 passage le lundi matin vers Lapalisse et un retour le vendredi soir (horaires scolaires)

Amplitude horaire : 7h00 – 17h35

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Vichy Gare SNCF, Cusset, Saint-Germain-des-Fossés Gare SNCF, Lapalisse



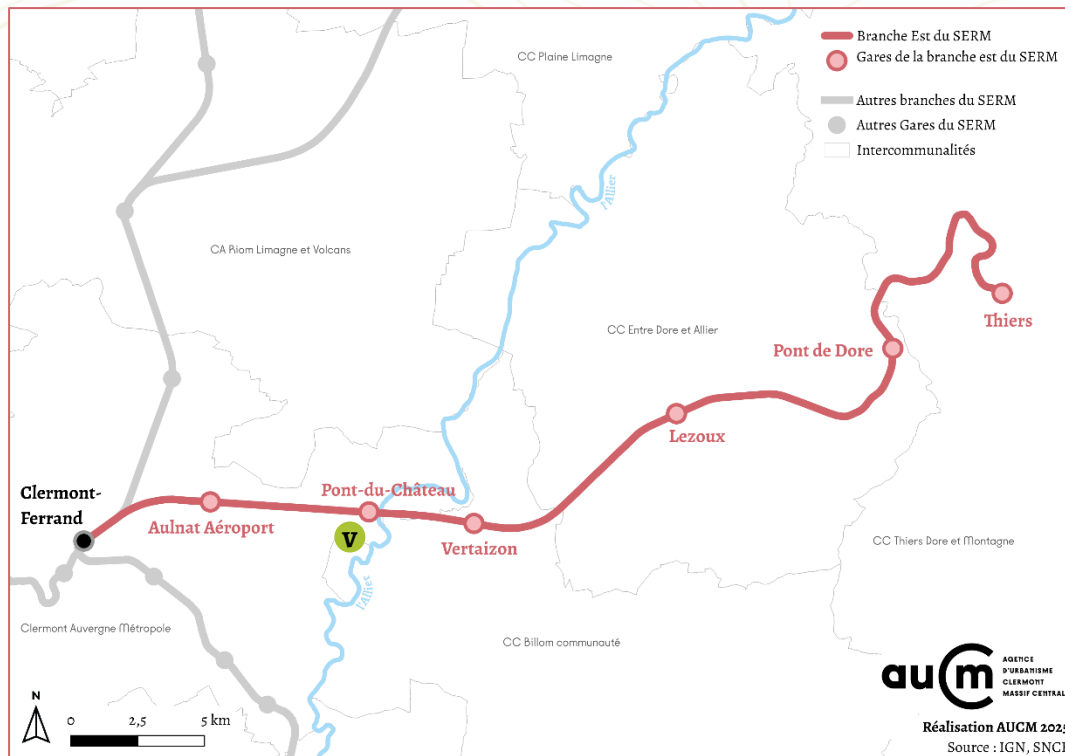
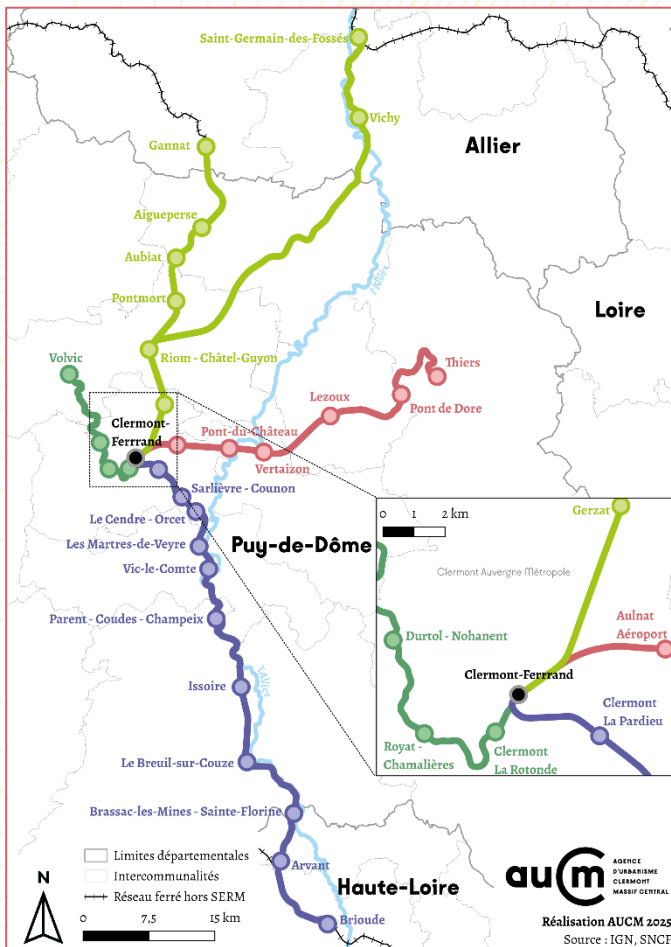
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Présentation de la branche Est

Décembre 2025

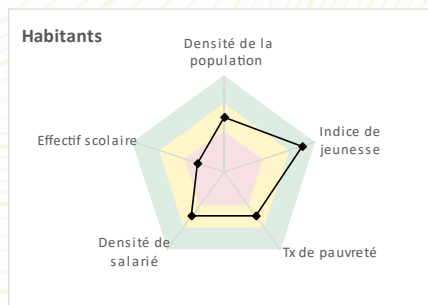
LES 6 GARES DE LA BRANCHE EST



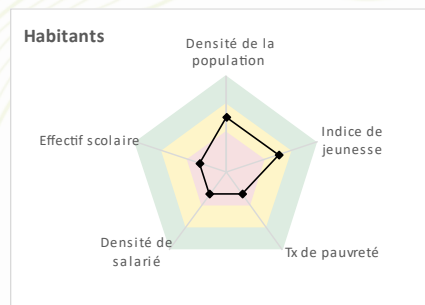
V Site de gare en articulation avec la ViaAllier

LES 6 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE EST : POPULATION

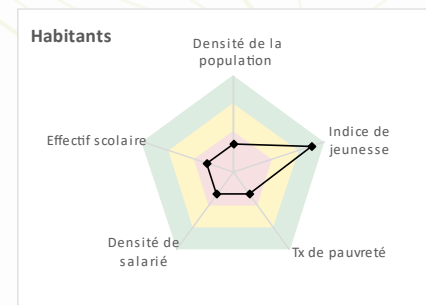
Aulnat Aéroport



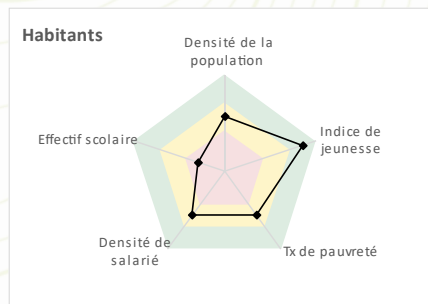
Pont-du-Château



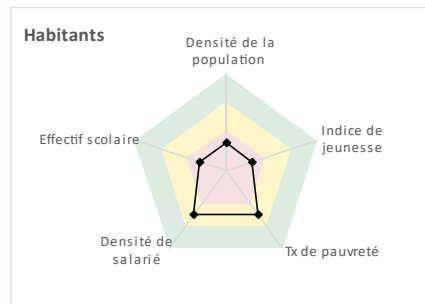
Vertaizon



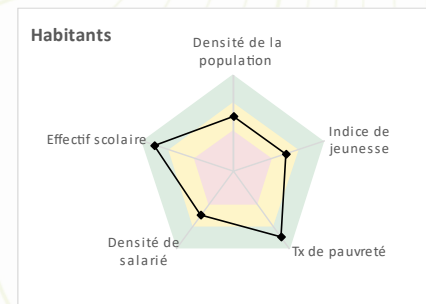
Lezoux



Pont-de-Dore

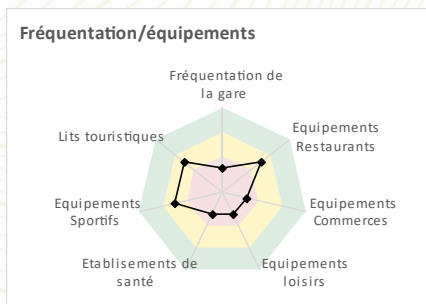


Thiers

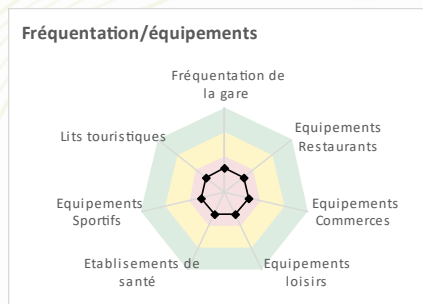


LES 6 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE EST : FRÉQUENTATION ET ÉQUIPEMENTS

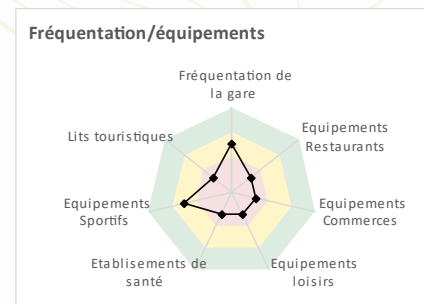
Aulnat Aéroport



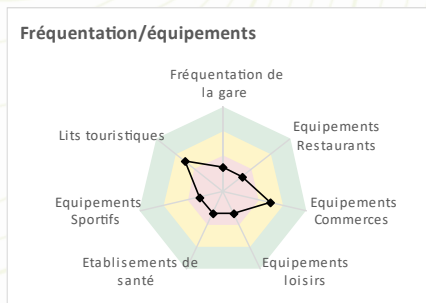
Pont-du-Château



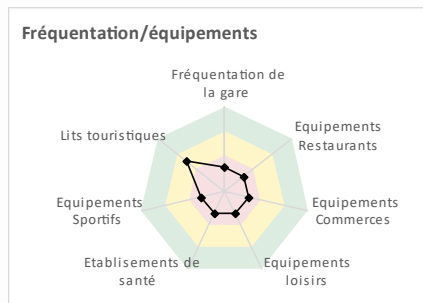
Vertaizon



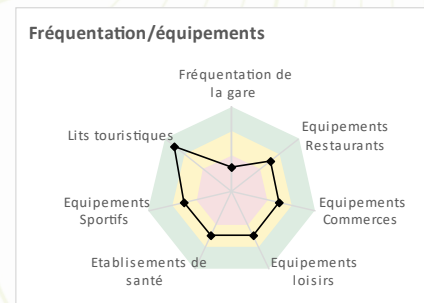
Lezoux



Pont-de-Dore

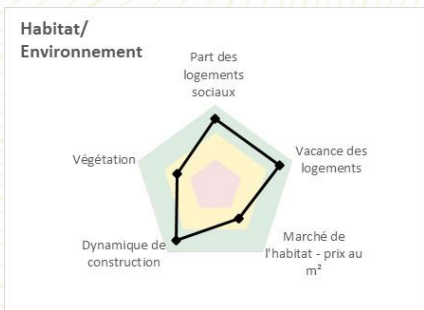


Thiers

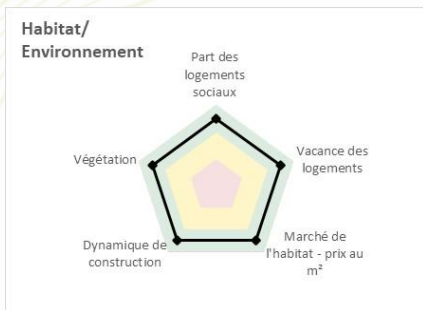


LES 6 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE EST : HABITAT ET ENVIRONNEMENT

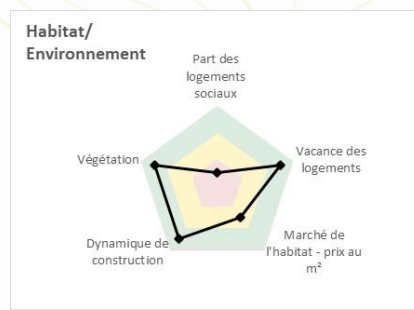
Aulnat Aéroport



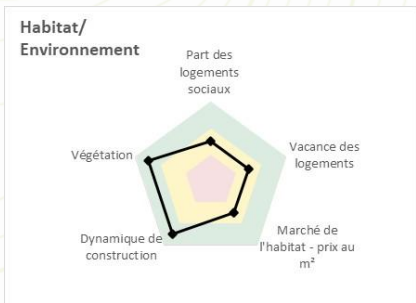
Pont-du-Château



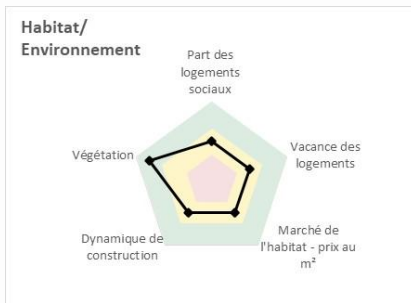
Vertaizon



Lezoux



Pont-de-Dore

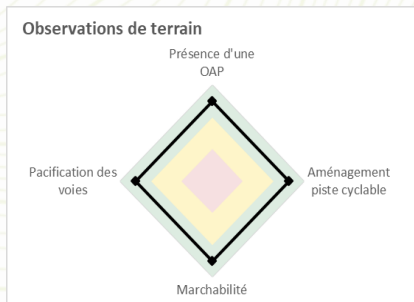


Thiers

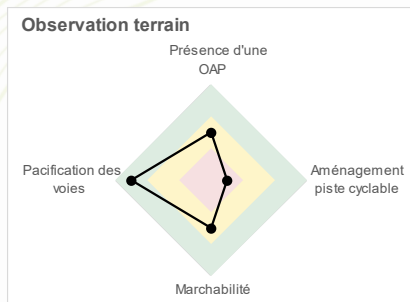


LES 6 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE EST : OBSERVATIONS DE TERRAIN

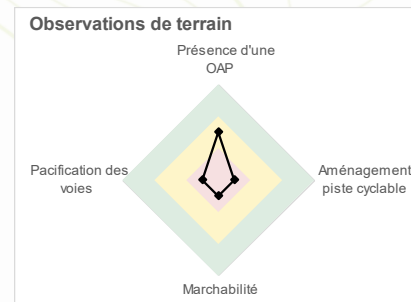
Aulnat Aéroport



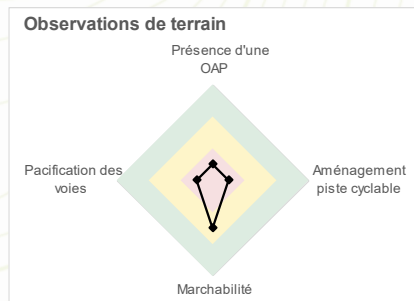
Pont-du-Château



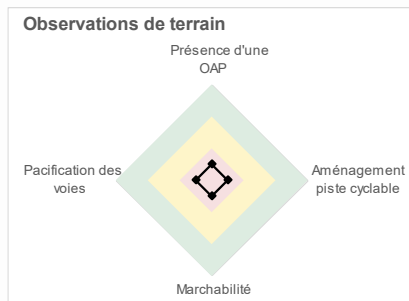
Vertaizon



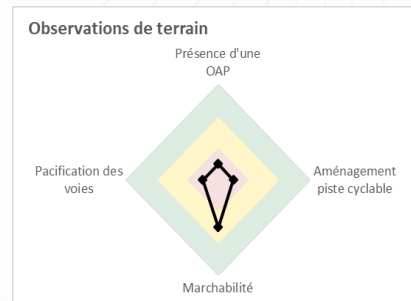
Lezoux



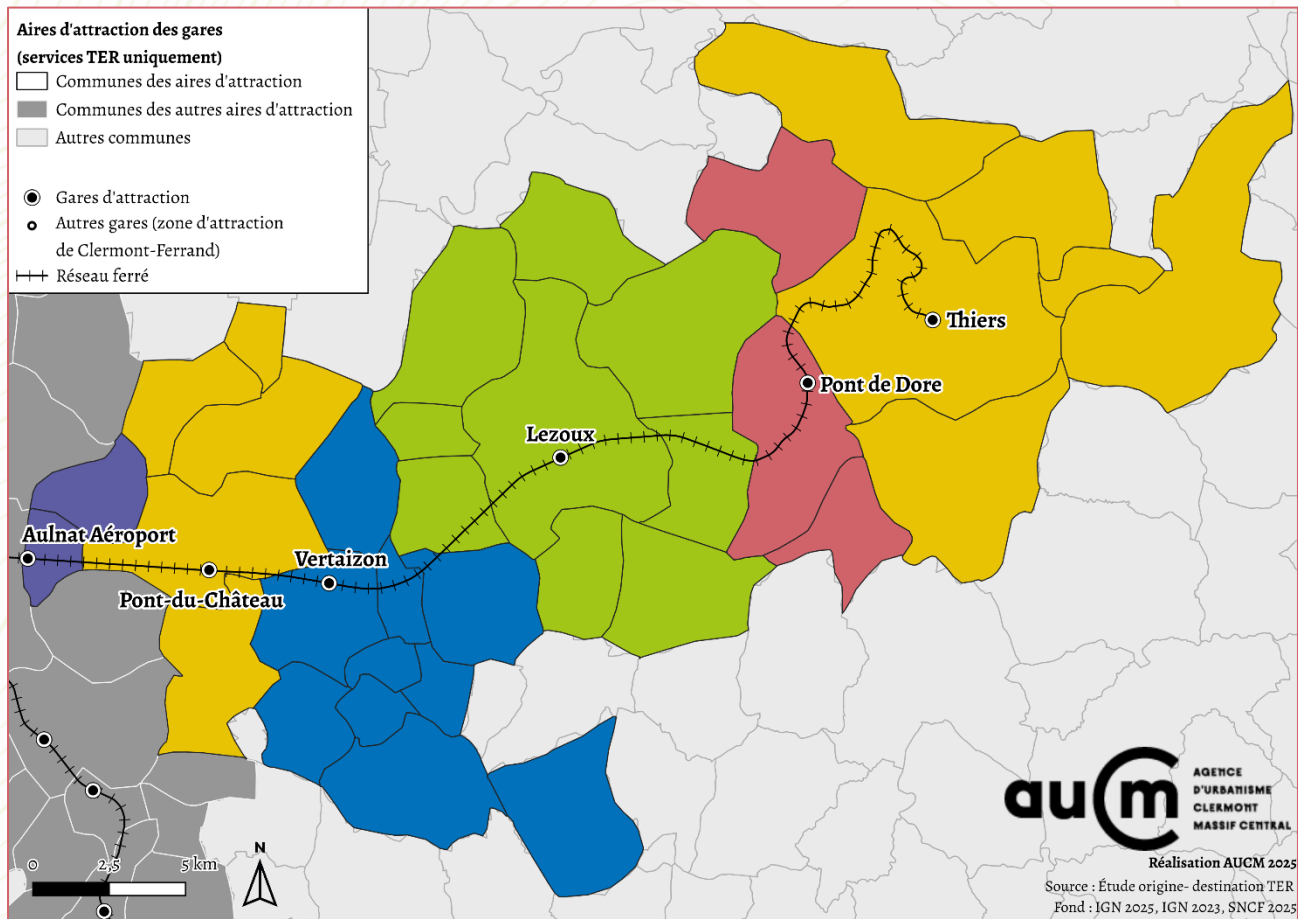
Pont-de-Dore



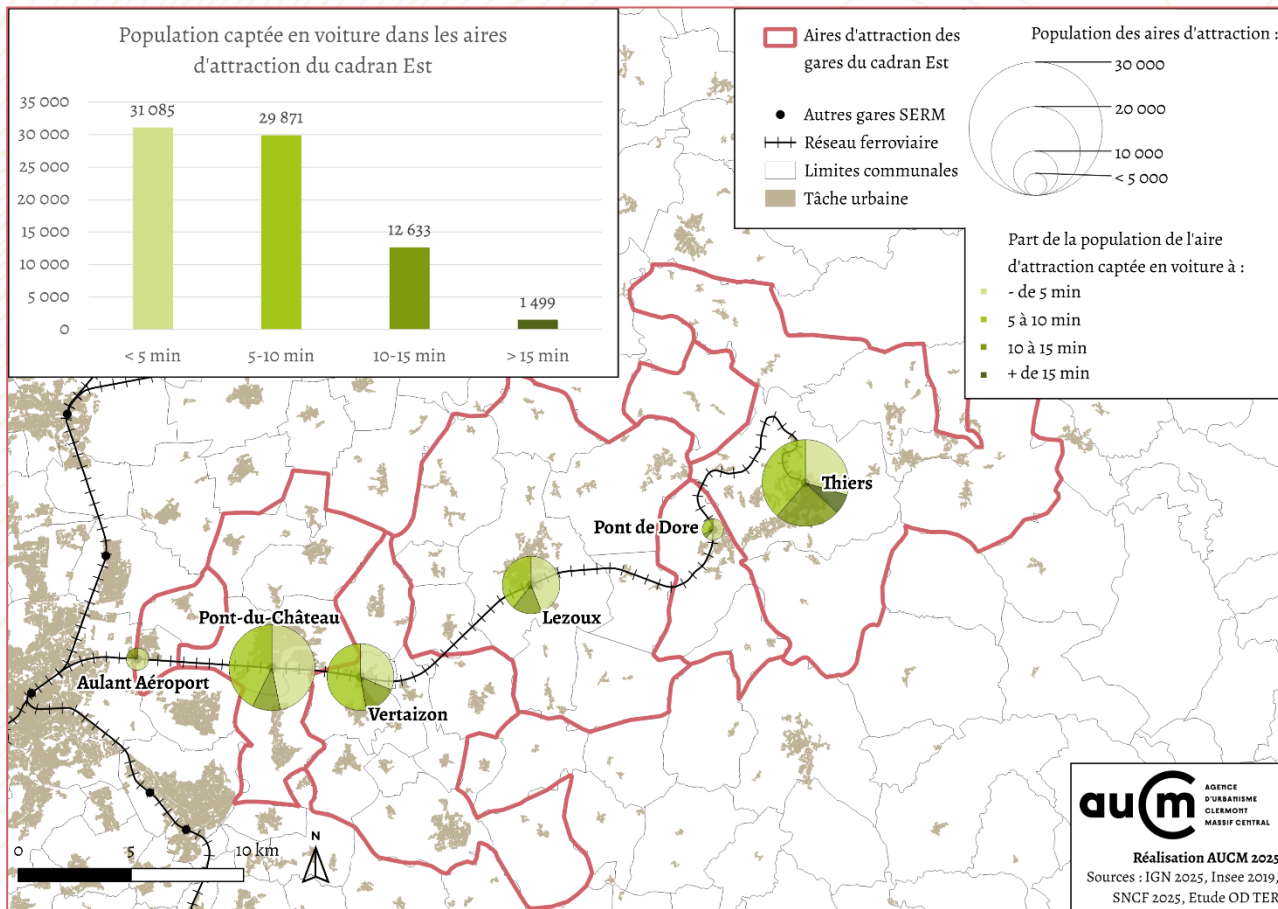
Thiers



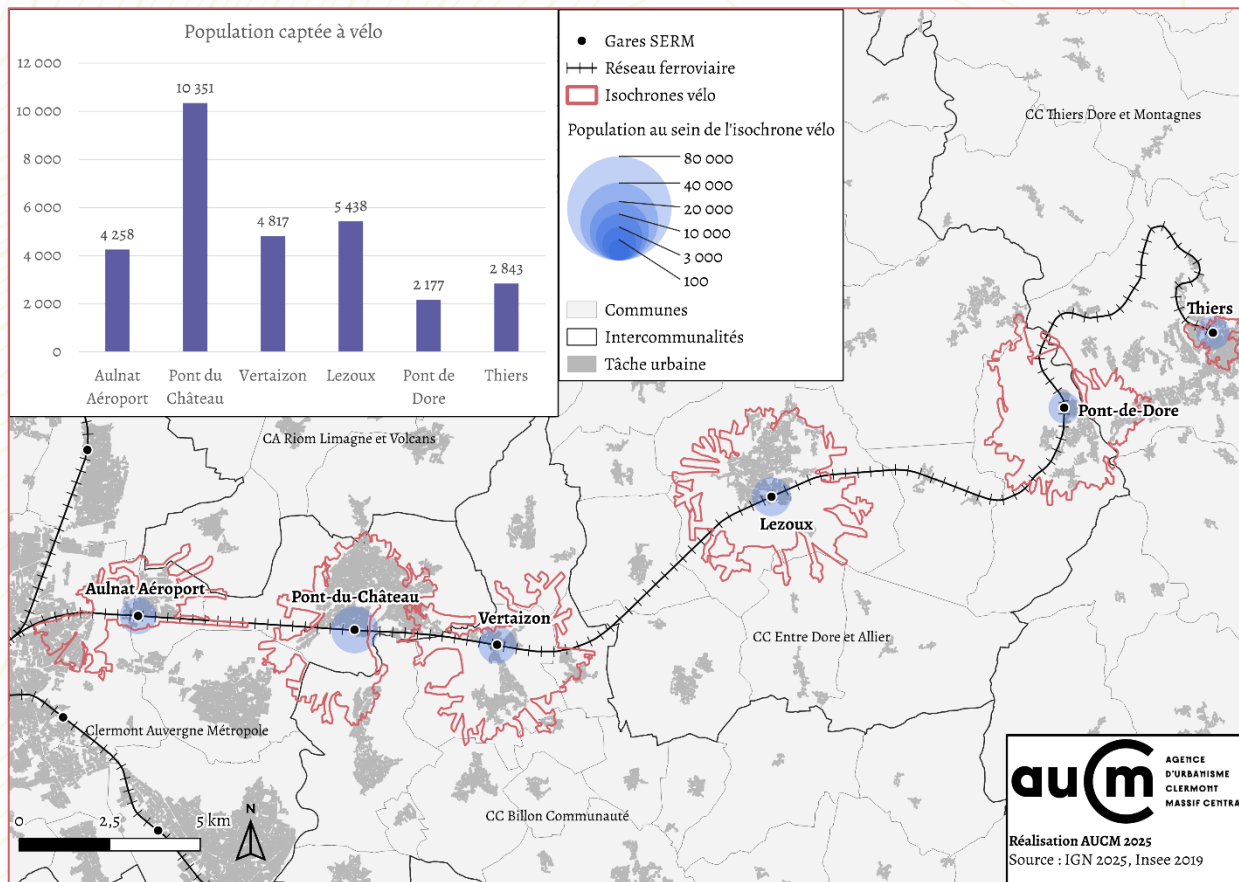
LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE EST



LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE EST : RABATTEMENT VOITURE



LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE EST : RABATTEMENT VÉLO



NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Thiers, qui, en raison du fort dénivelé, a été limitée à 1,5 km.

LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE EST : RABATTEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Services de transports collectifs réguliers urbains



- Réseau T2c
- Réseau Mobivie
- Réseau RLV mobilités
- Réseau SMTUT
- D'autres lignes et navettes locales

Services de transports collectifs réguliers interurbains



- Cars région AuRA

Services de transport à la demande

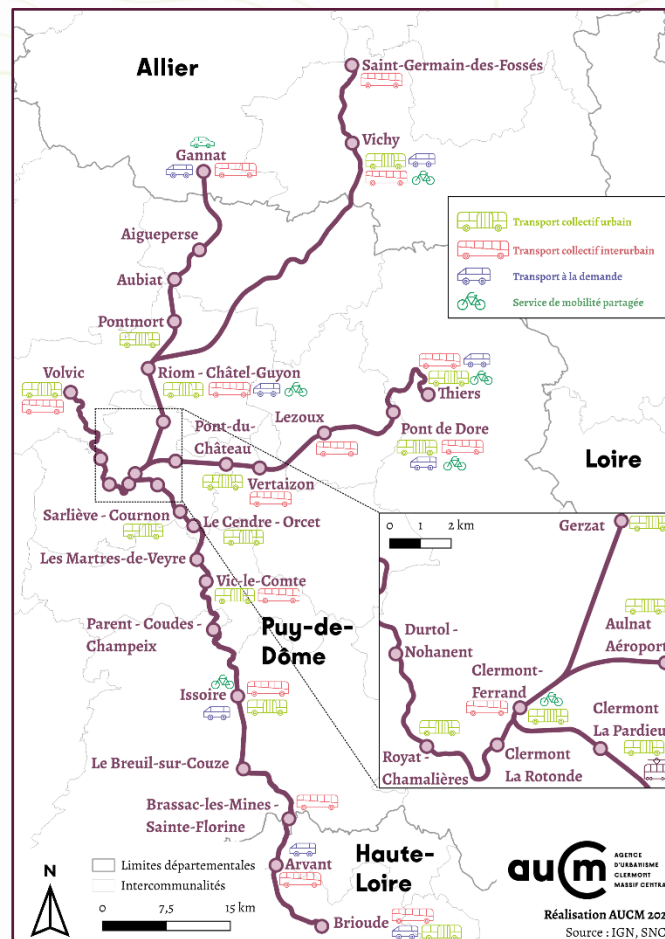


- Services urbains
- Services interurbains/ruraux

Services de mobilité partagée



- Autopartage
- Vélos en libre-service
- Trotinettes en libre-service



NB : les services de transport scolaire ne sont pas inclus



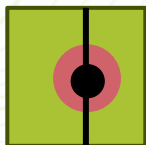
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Fiches monographiques de la branche Est

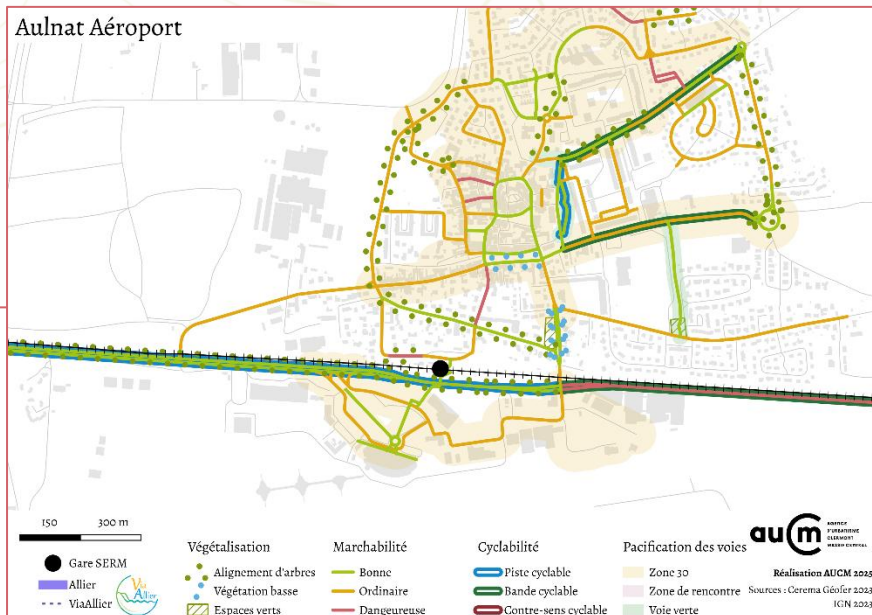
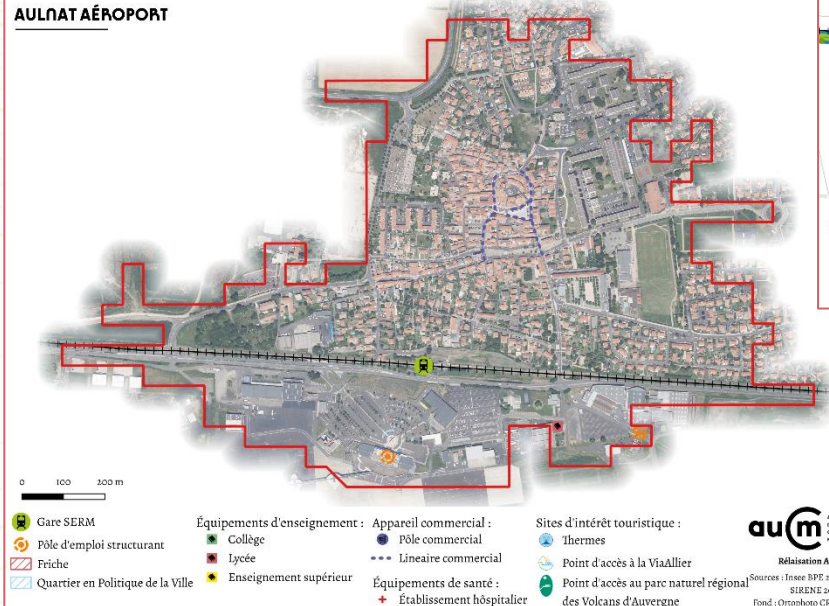
Décembre 2025

AULNAT AÉROPORT



Quartier gare au centre d'une
petite ville / d'un bourg

AULNAT AÉROPORT



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT HAUTE AUVERGNE
Réalisation AUCM 2023

Sources : Insee BPP 2023, Insee SIRENE 2023, SNGF Fond. : Orthophoto CRAIG 2023

AULNAT AÉROPORT

Population 2022 : 4 037

Effectif salarié 2023 : 1 775

Effectif scolaire 2023 : 0*

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

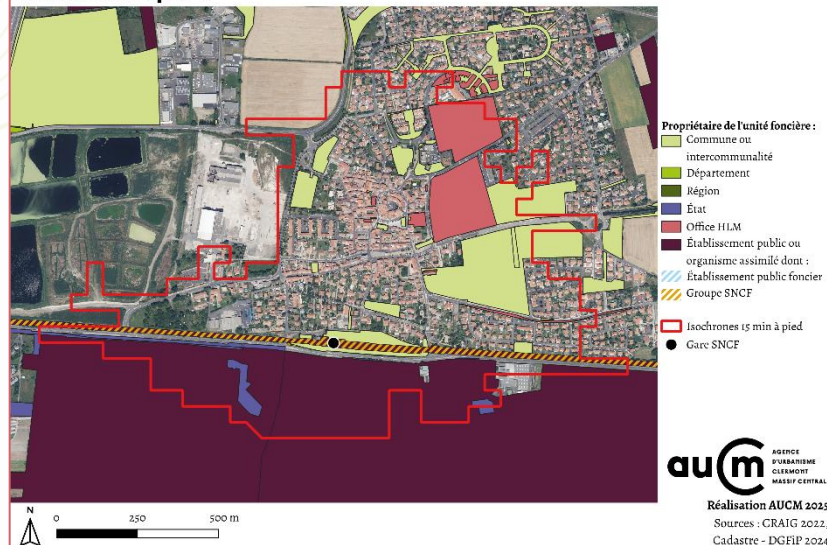
** En raison d'une localisation bi-sites du lycée Roger Clautres (Aulnat et Clermont-Ferrand), les statistiques utilisées par la base Géofer ne permettent pas de distinguer le site d'Aulnat qui accueille une **centaine d'élèves**.*

Trafic actuel : 13 736 voyageurs/an

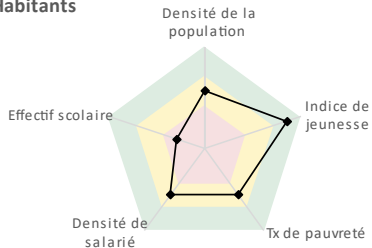
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

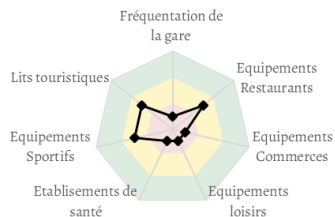
Aulnat Aéroport



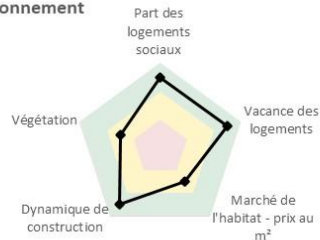
Habitants



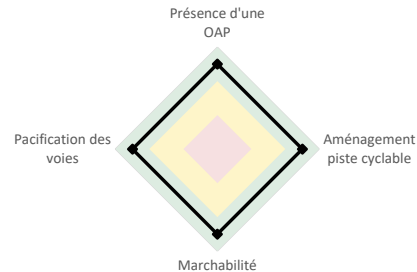
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



AULNAT AÉROPORT



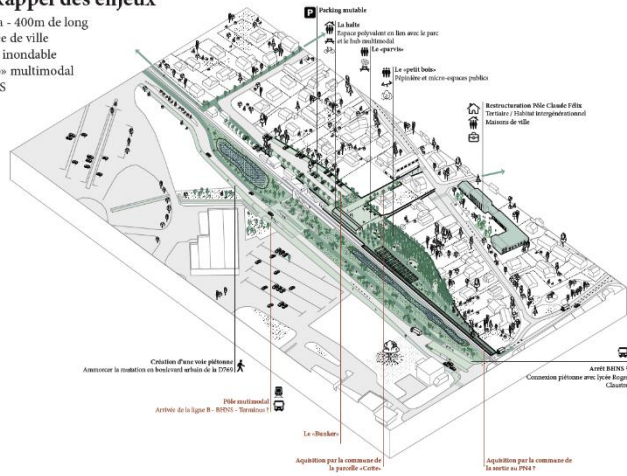
Halte ferroviaire de Aulnat Aéroport

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une halte rénovée et accessible, avec franchissement - Une gare de rabattement et de diffusion : proximité à la fois du cœur de la commune et de l'aéroport - Une bonne qualité des aménagements dans le centre-ville et en direction de l'aéroport - Un indice de jeunesse, taux de logements sociaux, vacance des logements et constructions neuves élevées - Un stationnement vélo de 8 places (dont 2 en box), peu utilisé - Une antenne du lycée Roger Claustres dans le périmètre des 15 min à pied de la gare (env. 100 élèves) 	<ul style="list-style-type: none"> - De mauvais aménagements aux abords de la gare, côté ville, avec un lien qui reste à établir/renforcer - Une zone de stationnement d'une vingtaine de places, difficilement accessible (impasse), fortement utilisée, mais pour quels types d'usages : déplacements en lien avec la gare ? stationnement résidentiel ? usage du parking de la gare pour l'aéroport ? - Le lycée Roger Claustres est mal relié, malgré sa proximité et l'amélioration récente des cheminements
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Une friche à côté de la gare, qui peut être l'opportunité d'améliorer la qualité des aménagements → Projet European repris dans une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) prévue pour l'aménagement d'un parc urbain et d'équipements autour de la halte ferroviaire - Une arrivée de la ligne B d'InspiRe dans la commune, qui relie directement le cœur de ville avec la gare/l'aéroport puis Clermont, un réaménagement des espaces publics le long du tracé (à venir – phase 2 du projet InspiRe) - Une Opération de Revitalisation du Territoire - Une opportunité à créer un pôle multiservices bureaux-commerces (coworking, locaux d'artisanat, ...) - Une évolution des activités économiques en lien avec la zone aéroportuaire, selon les prescriptions des études du Syndicat Mixte de l'Aéroport Clermont-Ferrand Auvergne (SMACFA) 	<ul style="list-style-type: none"> - Un risque que le parking soit détourné comme parking gratuit de l'aéroport

AULNAT AÉROPORT

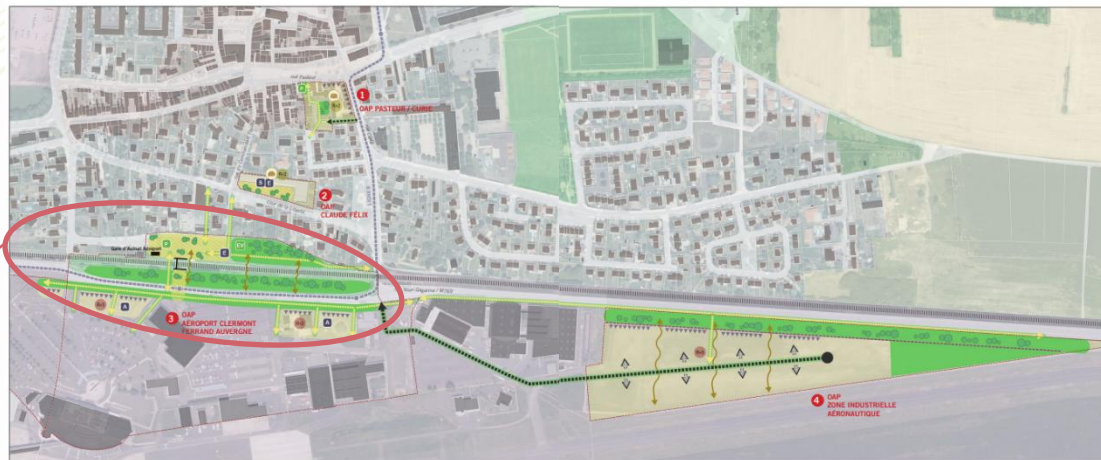
1-Rappel des enjeux

1,2 ha - 400m de long
 Entrée de ville
 Zone inondable
 «Hub» multimodal
 BHNS



Source : European

CENTRE SUD / GARE / AÉROPORT



- Voies principales d'accès
- Réseau de cheminements doux à aménager
- Stationnements paysagers et mutualisés
- Espace public à requalifier, à créer
- Principe d'accès
- Recul des constructions
- Interfaces paysagères / espaces verts à créer
- Espace vert commun ou public
- Trame végétale, cœur d'îlot à créer
- Front de rue / façade urbaine à structurer
- Porosités visuelles
- Principe d'implantations bâties à privilégier
- Typologies bâties à privilégier :
 - Intermédiaire / petit collectif
 - Volumétries souhaitées
 - Services, commerces, bureaux, équipements de proximité,
 - Equipements
 - Activités

Source : PLUi Clermont Auvergne Métropole

Quatre Orientations d'Aménagement et de Programmation dans le secteur gare, qui visent à :

- Renforcer la fonction résidentielle de la commune (25 à 50 logements supplémentaires).
- Créer une entrée de ville qualitative, en créant des liaisons qualitatives entre le centre-ville, la halte ferroviaire et l'aéroport, en lien avec l'arrivée d'InspiRe (création d'un parc urbain)
- Renforcer les fonctions économiques du site : zone artisanale/industrielle, dans la continuité de l'aéroport.

AULNAT AÉROPORT



Des aménagements de centre-ville qualitatifs



Des aménagements de centre-ville qualitatifs



Une gare mal connectée côté ville, au milieu d'une friche



Depuis la gare, une connexion vers la ligne B et vers l'aéroport bien établie



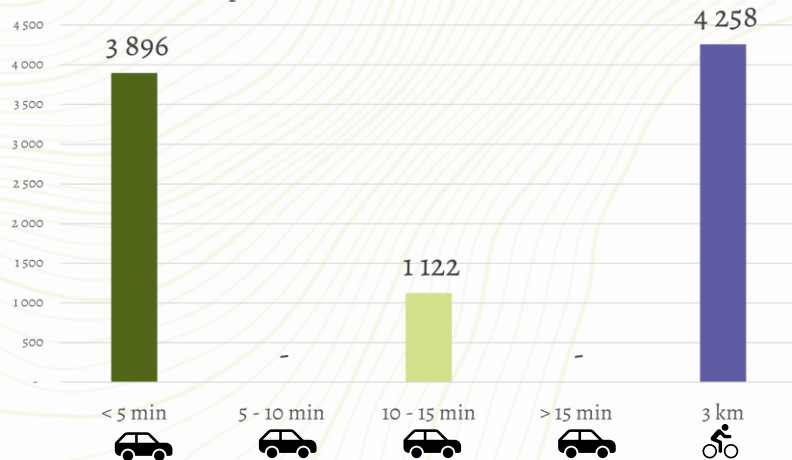
Le lycée Roger Claustres reste relativement inaccessible, malgré sa proximité de la gare et de l'aéroport



Un parking vélo très peu utilisé

AULNAT AÉROPORT

Population dans l'aire d'influence

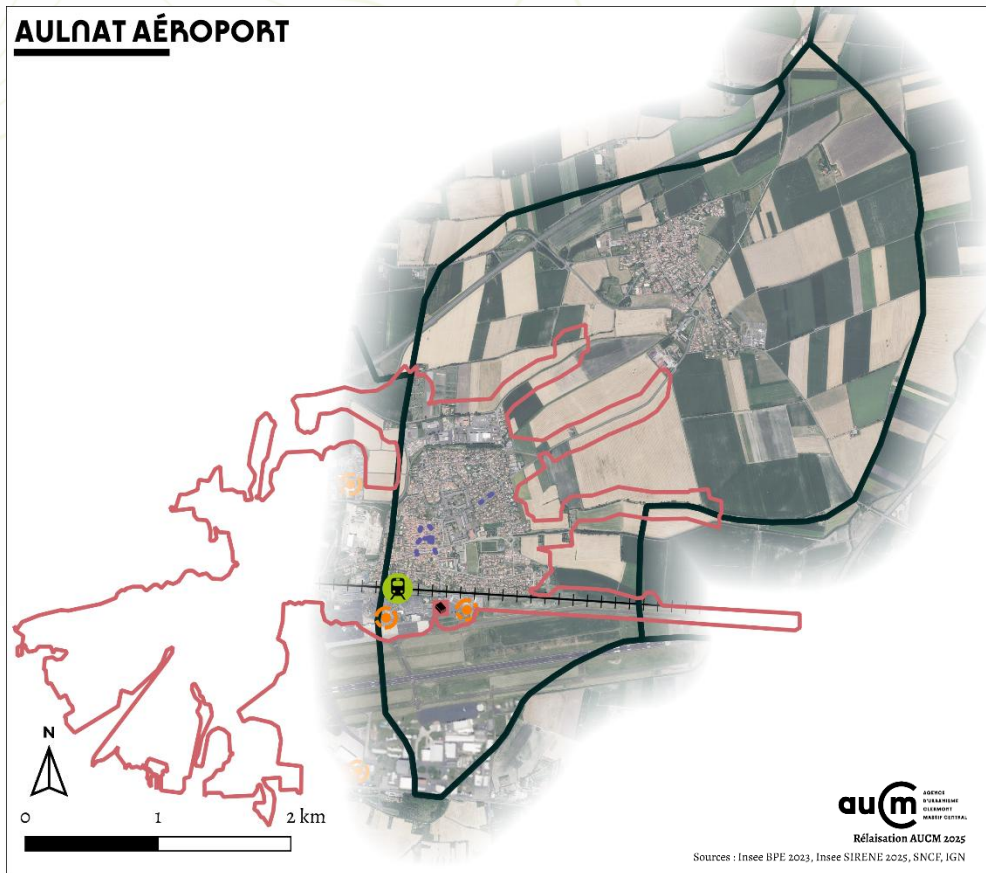


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas d'Aulnat, certains habitants se trouvent sur la commune de Clermont-Ferrand.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal (Aulnat et Malintrat).

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

AULNAT AÉROPORT



AULNAT AÉROPORT

T2C ligne B

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

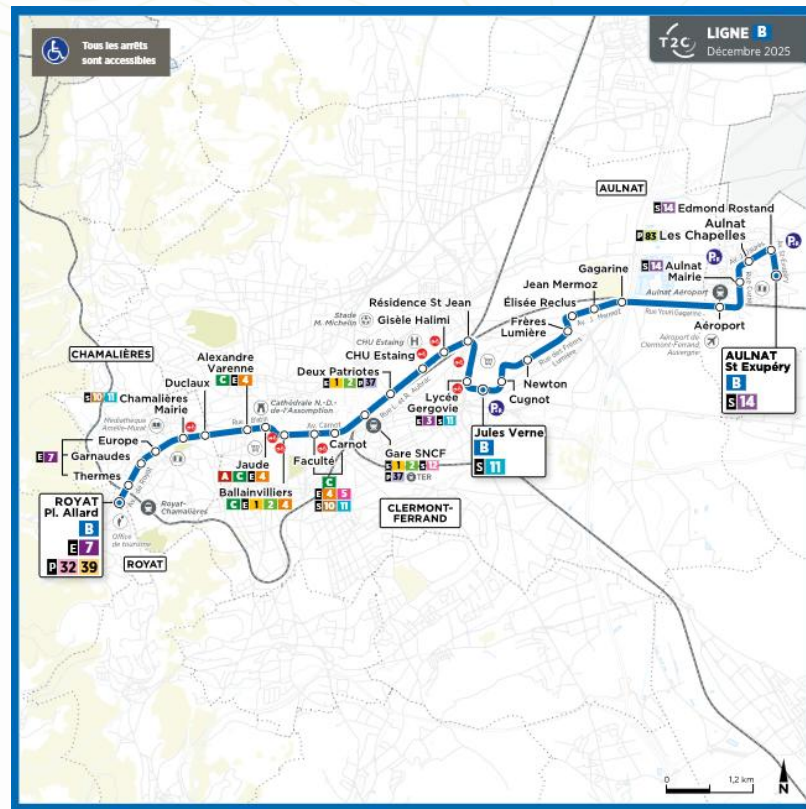
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : Un bus toutes les 15 à 20 minutes de 5h00 à 1h00/ très forte évolution en termes de fréquences (26 passages / jour à l'arrêt aéroport en septembre 2025, 67 en décembre 2025) et d'amplitude (plage horaire de desserte élargie d'environ 7h)

Amplitude horaire : De 5h00 environ à 1h00 environ

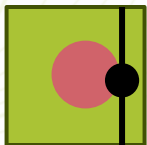
Adaptation aux horaires SNCF : Oui, du fait de la fréquence élevée de la ligne B

Desserte : Aulnat, Clermont-Ferrand (Jules Verne, Gare, Jaude), Chamalières, Royat



Source : T2C

PONT-DU-CHÂTEAU



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

PONT DU CHÂTEAU

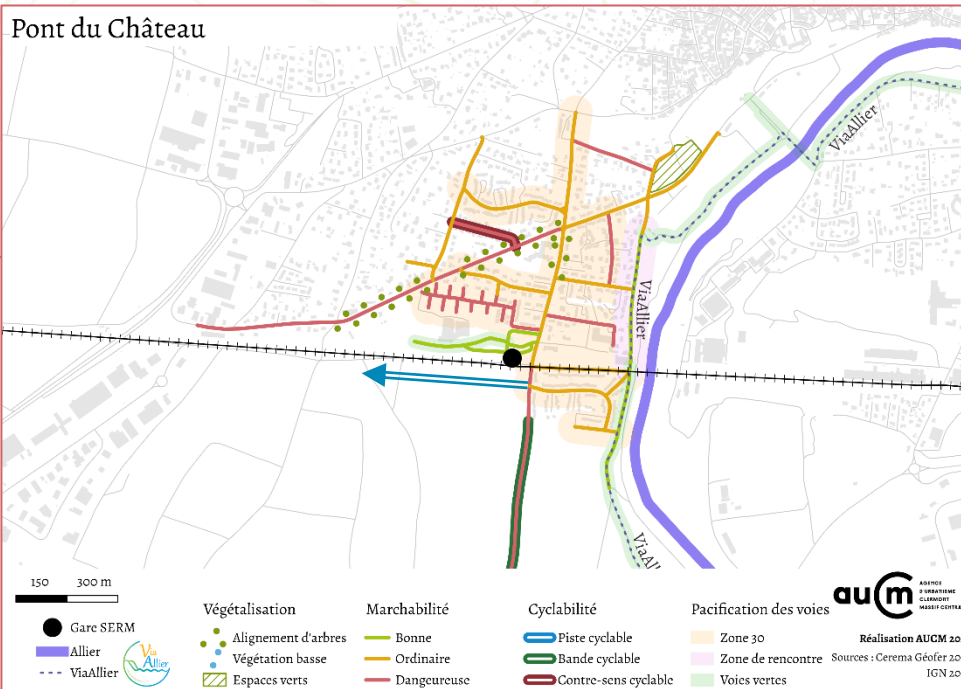


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee RPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGF
Fond : Ortophoto CRAIG 2021



Réalisation AUCM 2025
Sources : Cerema Géofer 2023
IGN 2023



PONT-DU-CHÂTEAU

Population 2022 : 2 126

Effectif salarié 2023 : 201

Effectif scolaire 2023 : 0

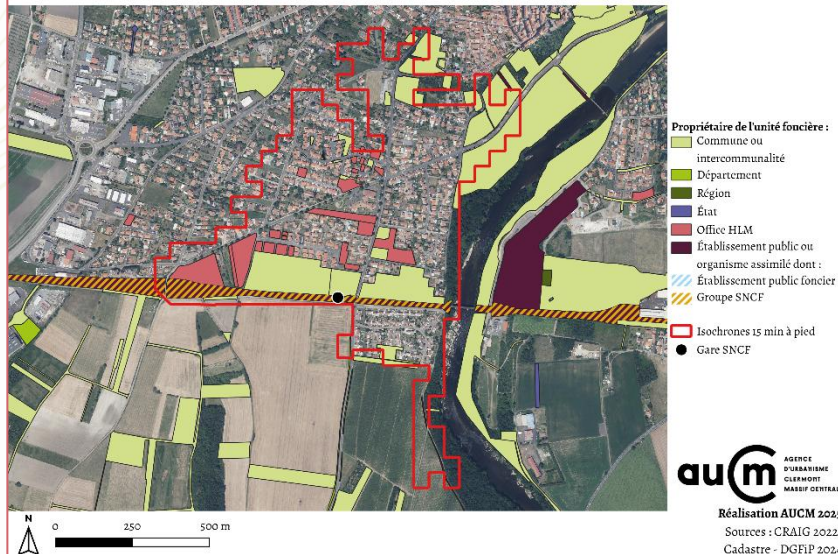
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 90 764 voyageurs/an

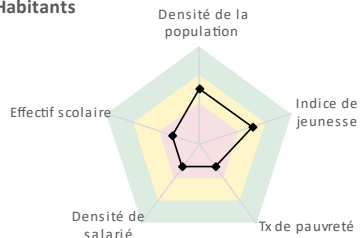
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

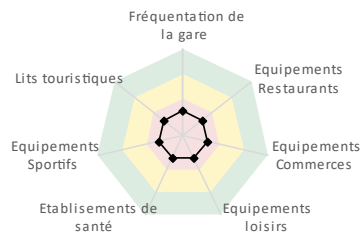
Pont-du-Château



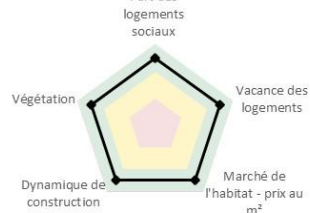
Habitants



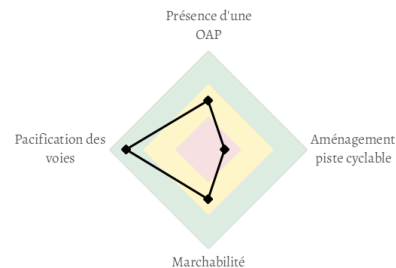
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

PONT-DU-CHÂTEAU



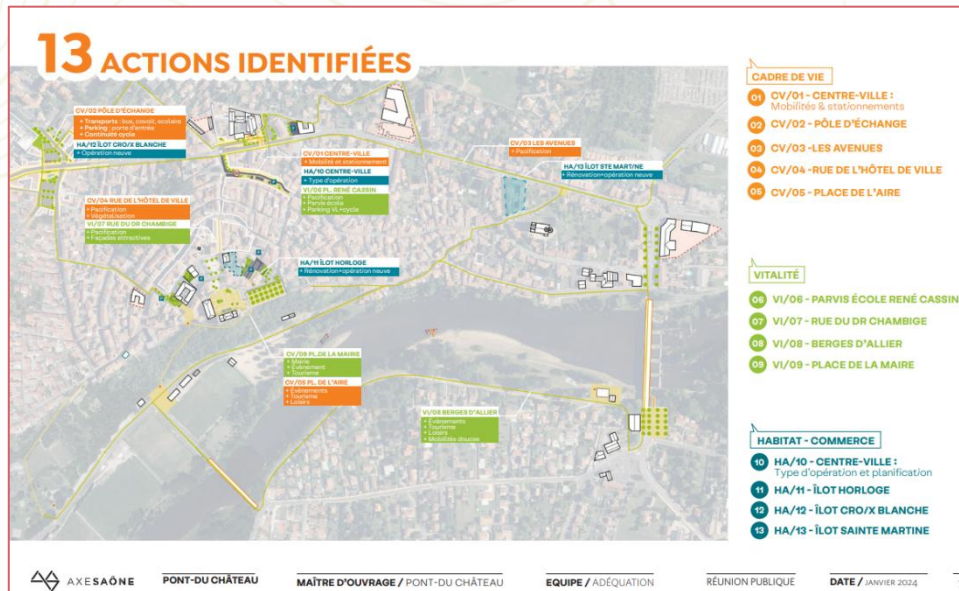
Halte ferroviaire de Pont-du-Château

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une halte rénovée, qui est accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) - Un site gare articulé avec une salle multi-activités (Le Caméléon) : parkings mutualisés (répond à des demandes complémentaires) et cheminements entre les deux sites de bonne qualité - 12 places de stationnement vélo en box, peu utilisées 	<ul style="list-style-type: none"> - La qualité de l'aménagement de la voirie (mauvaise, très peu d'aménagements cyclables) - L'éloignement du centre urbain, faible densité de population (quartier pavillonnaire) - Le manque d'équipements dans ce quartier, ainsi que la faiblesse des emplois (gare située dans une zone pavillonnaire) - Le parking d'environ 320 places avec ombrières fortement occupé malgré une desserte faible et un enclavement de la gare - Dans le cadre de l'Opération de Revitalisation du Territoire (ORT), un grand projet de revitalisation du centre-ville qui n'intègre pas le secteur gare
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Une proximité avec la ViaAllier, qui n'est pas valorisée (absence de liaison aménagée / aucun jalonnement) - La création d'une passerelle sur l'Allier permettrait d'étendre la zone de chalandise et de capter les activités de l'autre côté de la rive, en particulier le lycée - Une desserte locale bus en rabattement sur la gare, depuis la mise en place du nouveau réseau T2C (aucune desserte jusqu'en décembre 2025) - Un projet d'embellissement des trottoirs de l'avenue de Cournon qui constitue l'axe majeur d'accès à la gare - Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar » 	<ul style="list-style-type: none"> - Un quartier gare qui reste en marge de la ville – une seule Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le secteur gare (20 à 30 logements) alors qu'il est prévu un développement de l'ordre de 750 à 1 000 logements nouveaux dans la commune au PLUi métropolitain. De plus, le secteur gare n'est pas inclus dans le projet de revitalisation du centre ville

PONT-DU-CHÂTEAU



- Voies principales à réaliser
→ Cheminements à réaliser
EV Espace vert commun ou public
I Gestion des eaux pluviales
■ Espace vert / Interface paysagère à préserver, à créer
● Trames végétales à créer
● Alignement à préserver
→ Vue sur le grand paysage à ménager
● Typologies bâties à privilégier :
● Individuel dense
● Individuel groupé
● Intermédiaire / petit collectif
● Volumétries souhaitées



NB : Secteur gare non pris en compte
 Source : Grands projet urbains Pont-du-Château

Opération d'Aménagement et de Programmation de 2,46 ha :

- Réaliser une opération résidentielle de l'ordre de **20 à 30 logements** au travers de **typologies individuelles denses et groupées**, pouvant également intégrer des formats intermédiaires (ex : logements superposés).
30% LLS ou accession abordable
Hauteur : 7m max.
- Réaliser une **continuité pour les modes doux** au sud du site au sein d'un espace paysager en interface avec les voies ferrées. Prévoir une **porosité piétonne entre la zone et le secteur des équipements et la gare**
- Préserver les vues remarquables sur le grand paysage

PONT-DU-CHÂTEAU



Le parking de la halte, équipé d'ombrières, qui est fortement occupé



La ViaAllier, un aménagement cyclable structurant, qui n'est pas identifié en sortant de la gare (vues au niveau du chemin de Decauville)



Un aménagement de l'avenue de Cournon, axe nord-sud principal reliant la gare au reste de la commune, qui est peu attractif pour les modes actifs



Le cheminement modes doux de qualité reliant la gare à l'espace culturel « Le Caméléon »



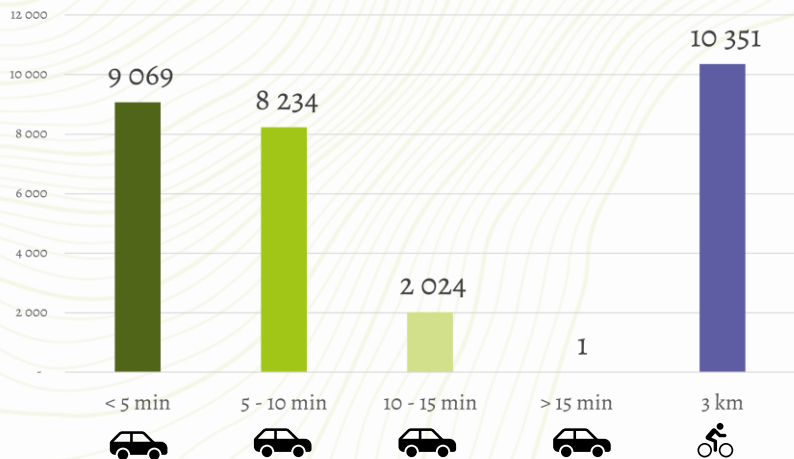
Le passage à niveau sur l'avenue de Cournon (la halte se situe sur la gauche), qui constitue un point d'attention pour la sécurité de tous les usagers



Des box vélo (inutilisés), avec la halte en arrière plan

PONT-DU-CHÂTEAU

Population dans l'aire d'influence

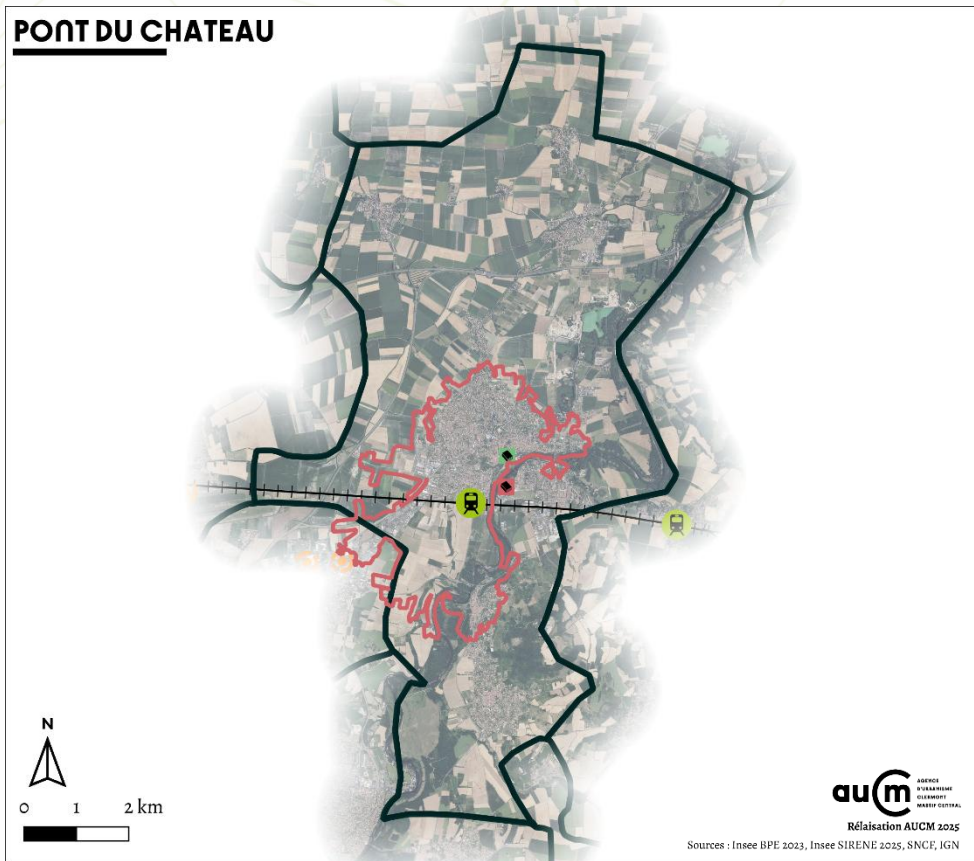


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Pont-du-Château, certains habitants se trouvent sur la commune de Lempdes.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

PONT DU CHATEAU



PONT-DU-CHÂTEAU

T2C ligne 30

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

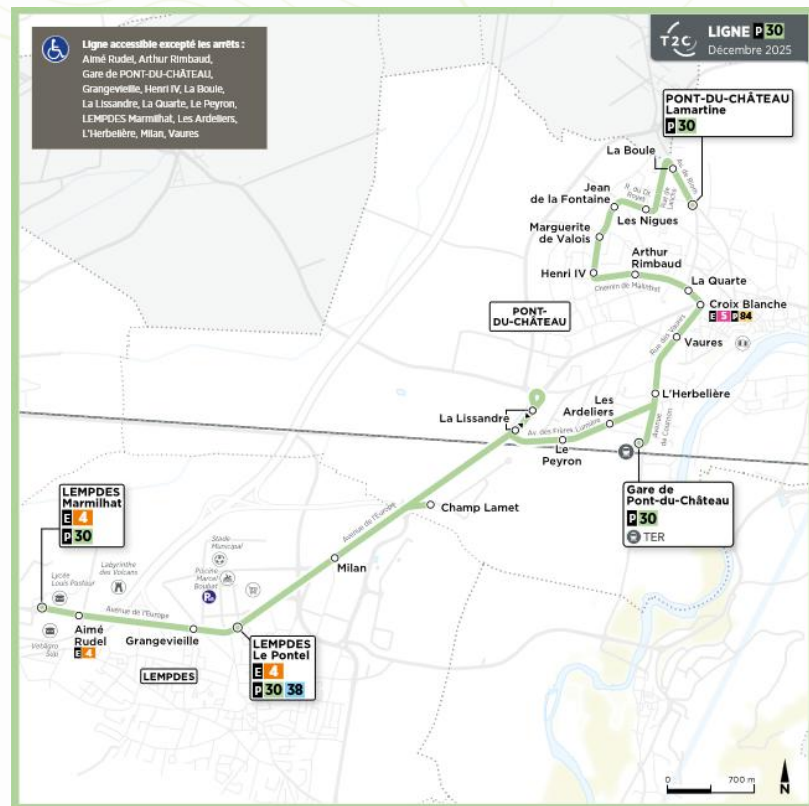
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : 21 passages, soit un bus en continu toutes les 30 à 40 minutes

Amplitude horaire : De 7h00 environ à 19h00 environ

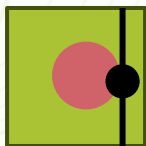
Adaptation aux horaires SNCF : Environ 50% des départs / arrivées de trains bénéficient d'une correspondance avec la ligne P30 en moins de 10 min (*ligne organisée pour optimiser les roulements des véhicules de la ligne P30, qui ne permet pas dans tous les cas d'assurer des correspondances en gare*)

Desserte : La ligne P30 assure une desserte de différents quartiers de la ville vers la ligne E5 (arrêt Croix Blanche) et vers la gare SNCF. La desserte vers Lempdes n'est pas systématique : elle se limite à une demi-douzaine de trajets.



Source : T2C

VERTAIZON



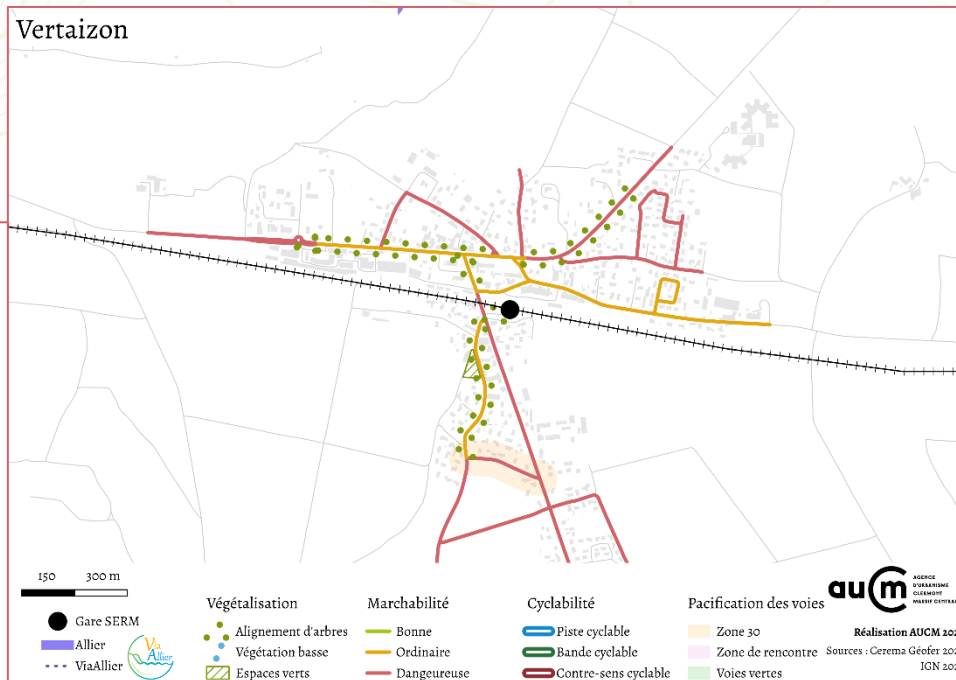
Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

VERTAIZON



0 100 200 m

- | | | | |
|---|---|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Gare SERM Pôle d'emploi structurant Friche Quartier en Politique de la Ville | <p>Équipements d'enseignement :</p> <ul style="list-style-type: none"> Collège Lycée Enseignement supérieur | <p>Appareil commercial :</p> <ul style="list-style-type: none"> Pôle commercial Linéaire commercial <p>Équipements de santé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Établissement hospitalier | <p>Sites d'intérêt touristique :</p> <ul style="list-style-type: none"> Thermes Point d'accès à la ViaAllier Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne |
|---|---|--|--|



VERTAIZON

Population 2022 : 1 295

Effectif salarié 2023 : 265

Effectif scolaire 2023 : 0

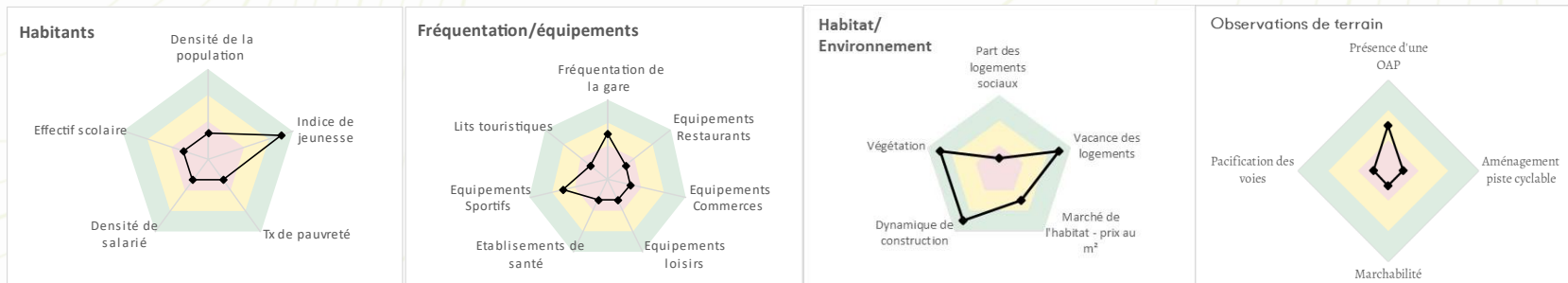
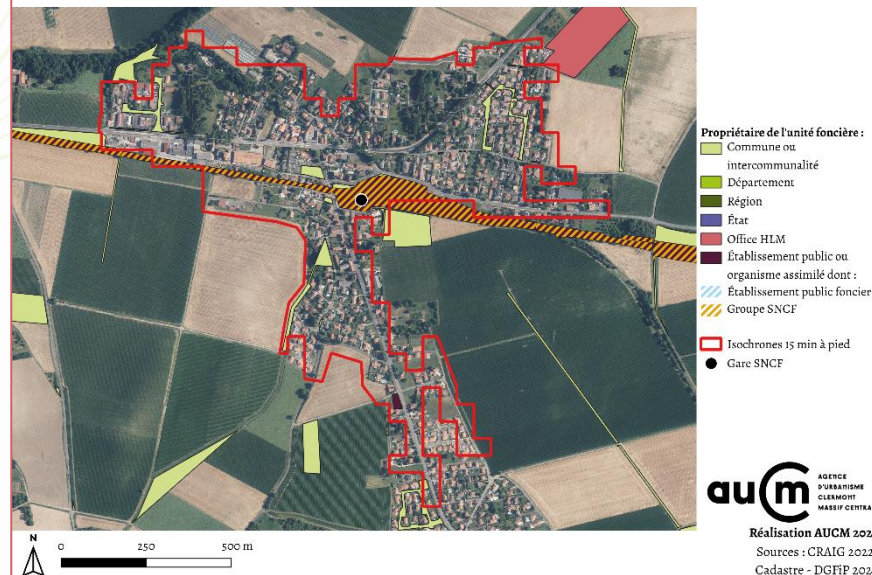
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 164 123 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Vertaizon



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSG

VERTAIZON



Bâtiment gare de Vertaizon

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare rénovée - Une crèche à proximité - 2 box vélo et des arceaux, peu utilisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Un bourg de Chignat très peu qualitatif - toutes les rues au départ de la gare sont "hostiles" aux piétons et au cyclistes - Un parking d'environ 150 places, saturé, avec du report de stationnement dans les rues voisines, sur les accotements ou les rares trottoirs - Le cœur de ville de Vertaizon est éloigné (1,5 à 2 km) et est donc plus à l'échelle du rabattement voiture et vélo que piéton, même si un itinéraire de qualité voyait le jour - Pas de connexion TC interurbain : point d'arrêt sur la D2089 (axe principal) - Opération programmée d'amélioration de l'habitat qui concerne les centres-bourgs, Chignat n'est pas identifiée comme un enjeu majeur
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Concernant la friche industrielle des silos juste à côté de la gare, quelle est la nature du projet ? seulement du parking ou une valorisation autre -> mutation en réflexion (cf. Opération d'Aménagement et de Programmation mobilité Billom communauté) - Le schéma directeur cyclable prévoyant la réalisation d'une voie verte Billom – Vertaizon – Pont-du-Château - Un projet d'espace de coworking dans le bâtiment gare (étude CD63) - De possibles rabattements en covoiturage spontané (Halt ô Stop) - L'écoquartier « Eco-hameau Ker-Avel » porté avec Assemblia et l'Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) concernant l'intégralité de l'intercommunalité - Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar » 	<ul style="list-style-type: none"> - La présence de conflits d'usages entre les besoins de stationnement des résidents du quartiers et des personnes venant de l'extérieur pour se stationner à proximité de la gare

VERTAIZON



Eco-hameau Ker-Avel

- Une OAP pour un programme résidentiel de 40 logements
- Un éco-hameau (labelisé écoquartier) soutenu par le Collectif *Pourquoi Pas !?*
- Un chemin rural le reliant à la gare doit faire l'objet d'un traitement à moyen terme

<https://www.collectifpourquoiapas.fr/menu-projets/%C3%A9co-hameau-ker-avel>

VERTAIZON



Un des parkings de la gare, saturé



L'avenue Léon Blum, axe nord-sud structurant du bourg de Chignat est mal adaptée aux modes actifs dans sa partie sud



Le stationnement est anarchique le long de la rue du Colonel Huguet faisant face au parking de la gare



La friche industrielle des silos est un site stratégique à proximité de la gare



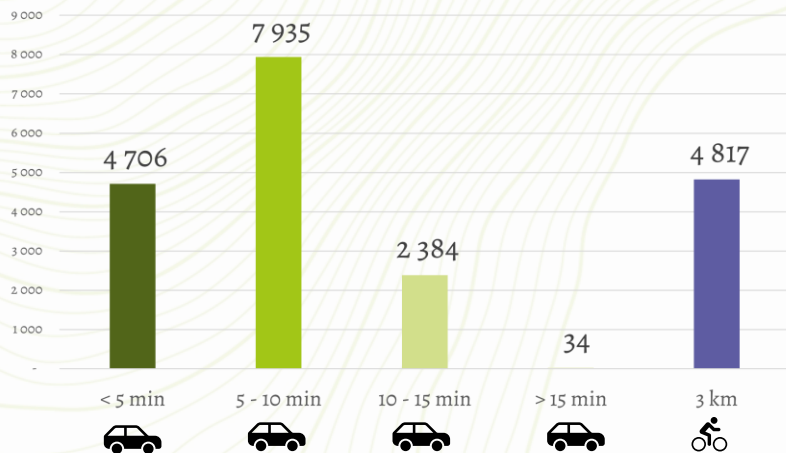
L'aménagement plus qualitatif de la partie nord de l'avenue Léon Blum (environ 100 m)



Avenue Jacques Duclos, axe est-ouest important à proximité de la gare – quid de la connexion trains-cars interurbains circulant sur cet axe ?

VERTAIZON

Population dans l'aire d'influence

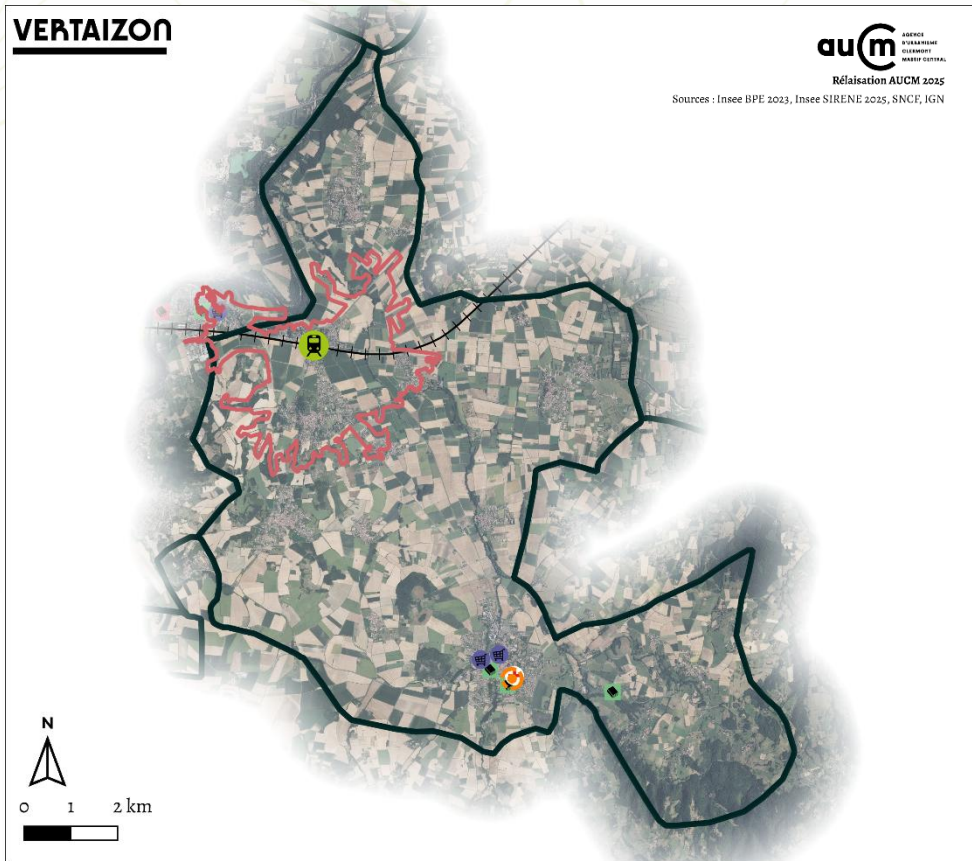


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Vertaizon, certains habitants se trouvent sur la commune de Pont-du-Château.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements**
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

VERTAIZON



VERTAIZON

Car région lignes P01, P02, P23, P25, P35 (arrêt à zoom de la gare environ) et X18 (arrêt devant la gare)

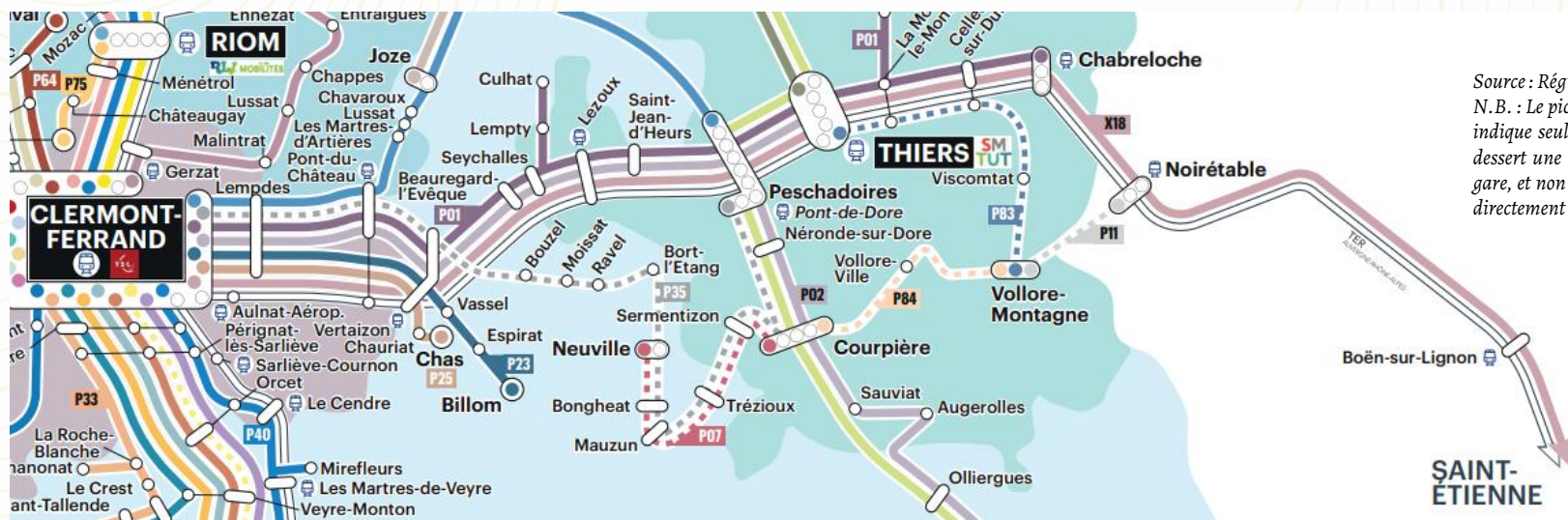
AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 1 à 4 passages par jour aux heures de pointe (lignes P02, P25, P35 et X18 ; ligne P35 exclusivement à la demande), 7 à 9 passages par jour (lignes P01 et P23)

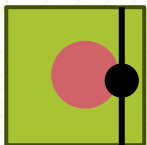
Amplitude horaire : 6h00 – 19h00, selon les lignes (jusqu'à 21h00 pour la X18)

Adaptation aux horaires SNCF : X18 : ligne complémentaire à l'offre ferroviaire, avec une desserte similaire (Clermont - Vertaizon – Lezoux – Pont-de-Dore – Thiers) : les cars passent aux horaires où il n'y a pas de trains



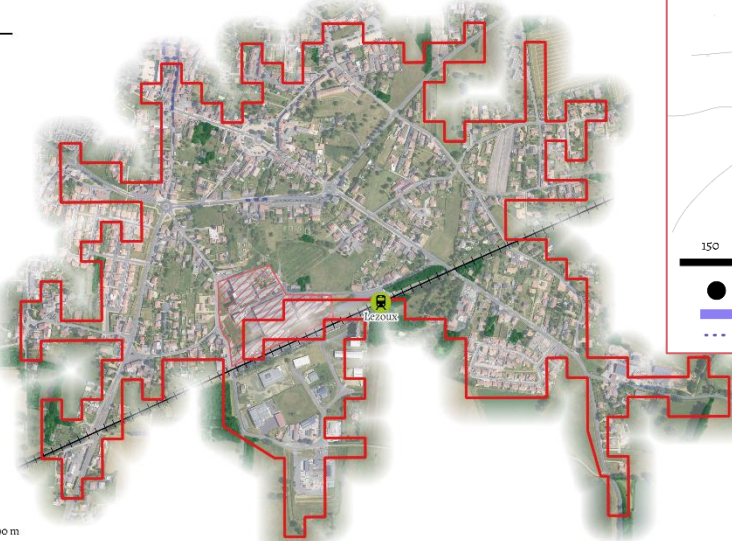
Source : Région AuRA
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

LEZOUX



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

LEZOUX



0 100 200 m

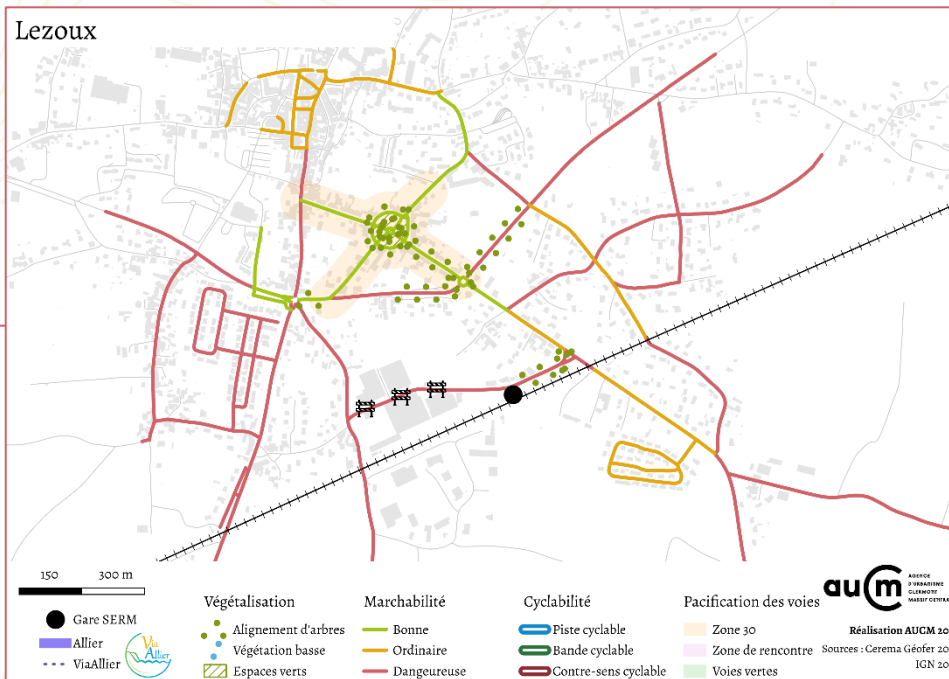
- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
Fond : Orthophoto CRAIG IGN 2023



LEZOUX

Population 2022 : 2 543

Effectif salarié 2023 : 606

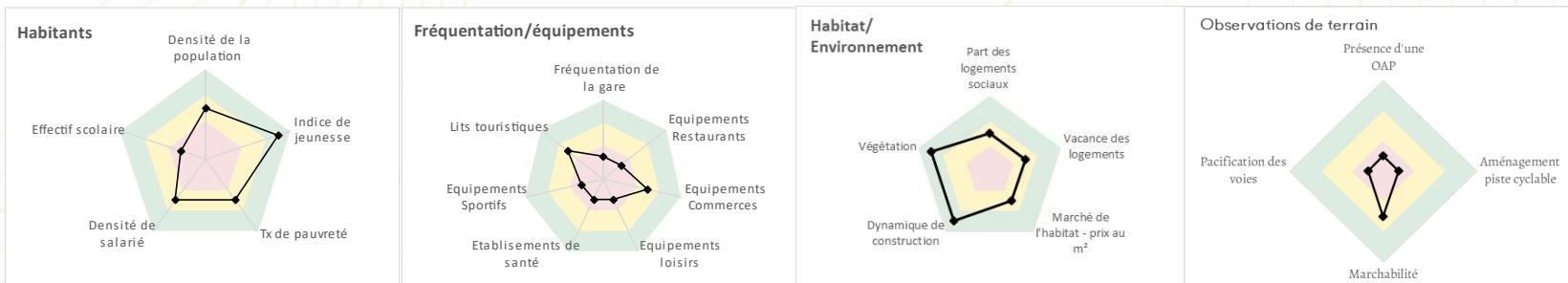
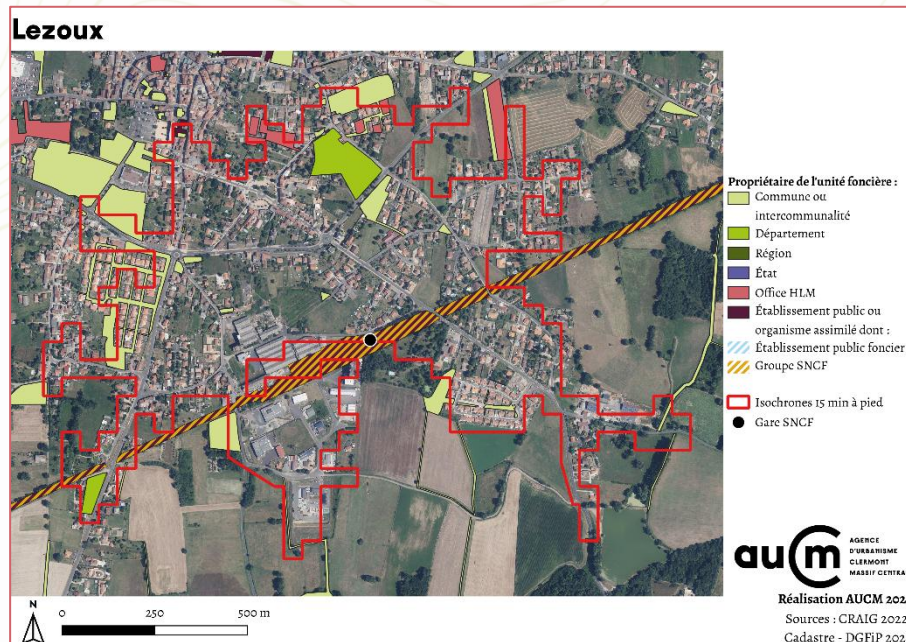
Effectif scolaire 2023 : 0

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 88 586 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

LEZOUX



Bâtiment gare de Lezoux

<h2 style="color: #92D050;">ATOUS</h2>	<h2 style="color: #C00000;">FAIBLESSES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare rénovée et attractive (présence d'un Amazon Locker) - Un centre bourg bien aménagé, avec des commerces et des équipements (Médiathèque Entre Dore et Allier) - Une douzaine de places vélo (en box) peu occupées 	<ul style="list-style-type: none"> - Les aménagements piétons et cycles sont peu qualitatifs à proximité de la gare - La gare excentrée par rapport au cœur urbain de la commune - Le parking d'environ 50 places est saturé - La rue de la gare est fermée sur sa partie ouest, complexifiant l'accès au centre-ville et à la Z.I. des Hautes depuis la gare
<h2 style="color: #4CAF50;">OPPORTUNITÉS</h2>	<h2 style="color: #800040;">MENACES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - Une friche à proximité : opportunité pour un projet urbain et la création de nouveaux cheminements vers le centre-ville ? - Une commune lauréate de Petites villes de demain* : étude cœur de bourg réalisée, lancement d'une opération de réhabilitation de logements - OPAH-RU pour 5 ans (2024 – 2029) → améliorer les logements du centre ancien** et création d'une liaison cyclable centre-ville – gare - La possibilité d'ouvrir la partie privée de la rue de la gare / projet de desserte par les TC routiers : arrivée de la ligne 11 SMTUT avec un renforcement de la fréquence (actuellement 6 A/R pat jour, objectif 20 A/R par jour) - Un emplacement réservé dans le secteur gare → (à préciser) - La liaison avec la Z.I. des Hautes (en cours de requalification) de l'autre côté de la voie ferrée (11 entreprises, 63 emplois) est à faciliter - La gare se trouve à proximité du musée départemental de la céramique 	<ul style="list-style-type: none"> - Un développement de la commune plutôt tourné vers l'autoroute, la tâche urbaine se développe vers l'échangeur (développement en cours via les Opérations d'Aménagement et de Programmation). Un développement de la zone d'activités qui se fait à l'opposé de la gare.

*<https://www.lezoux.fr/wp-content/uploads/2025/02/Lezoux-Bulletin-2025-Bdef.pdf>

**Des aides pour l'Amélioration de l'habitat (OPAH-RU) – Ville de Lezoux

LEZOUX



Le traitement de la rue de la gare est sommaire (voie goudronnée, absence de trottoirs)



Le parking de la gare est saturé



L'aménagement qualitatif de l'avenue du Dr. Corny, près du centre-ville



La place Croix des Rameaux, entre la gare et le centre-ville bénéficie d'aménagements de qualité



Les box à vélo, inutilisés

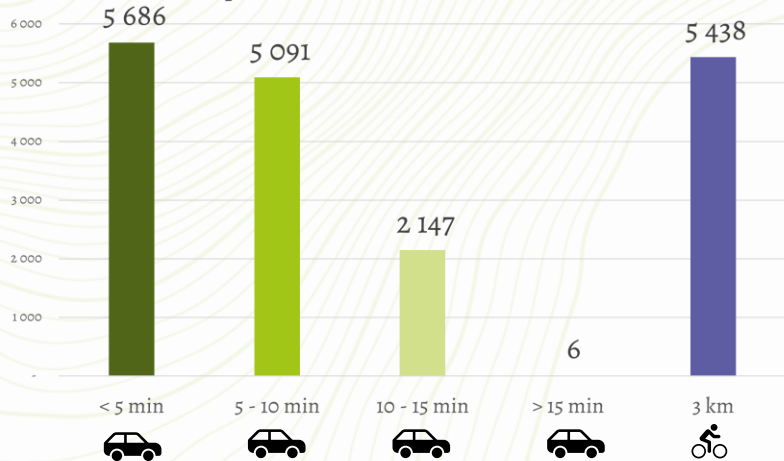
L'Amazon Locker devant la gare



L'entrée de la grande friche industrielle à proximité de la gare

LEZOUX

Population dans l'aire d'influence

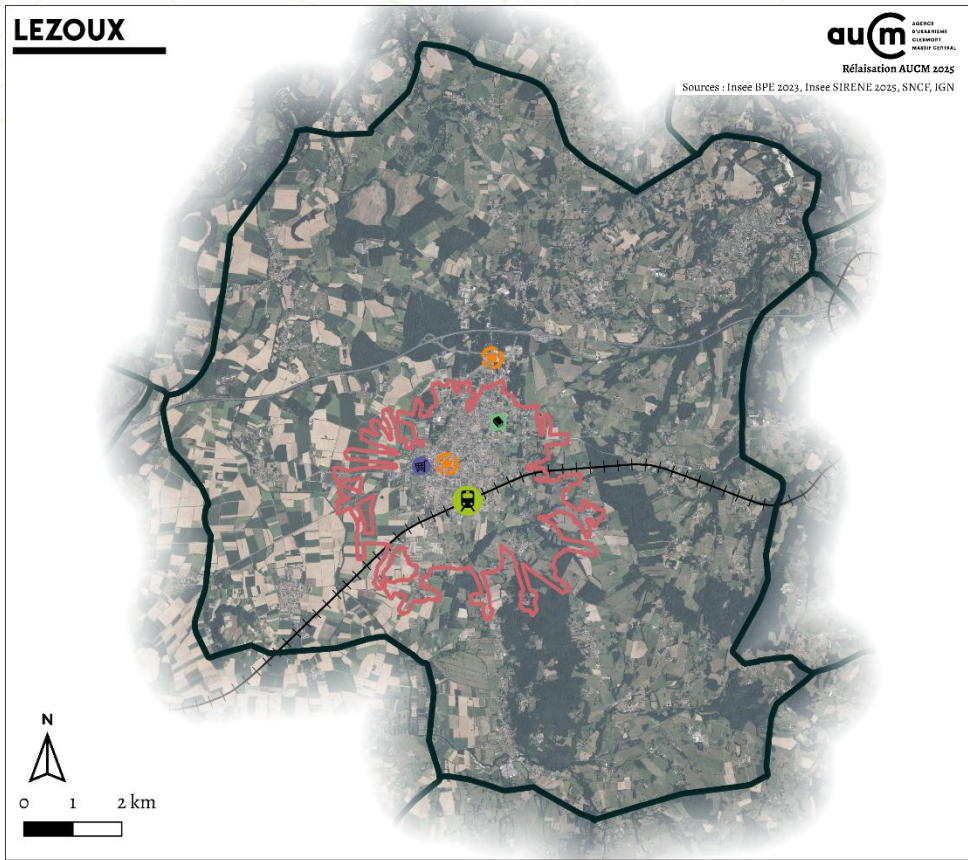


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

LEZOUX



LEZOUX

Car région ligne X18

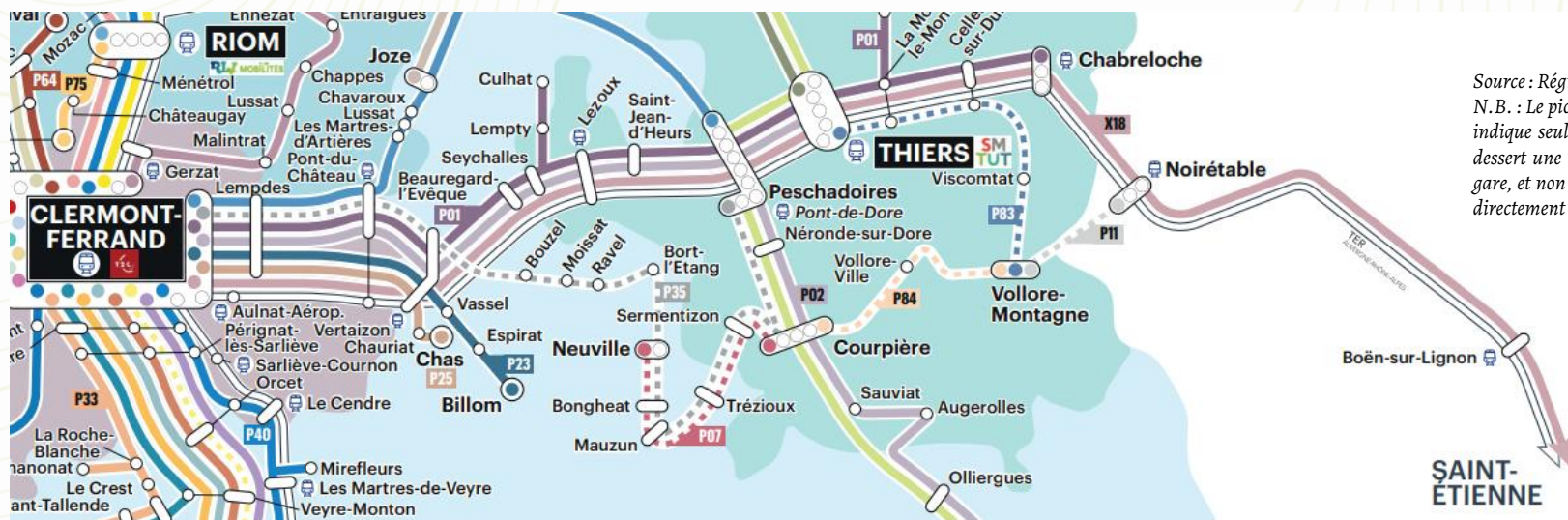
AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 2 à 4 passages par jour, selon les jours, en heures de pointe

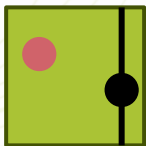
Amplitude horaire : 7h00- 21h30 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Ligne complémentaire à l'offre ferroviaire, avec une desserte similaire (Clermont -Vertaizon – Lezoux - Pont-de-Dore – Thiers) : les cars passent aux horaires où il n'y a pas de trains



Source : Région AuRA
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

PONT DE DORE



Secteur en zone
peu dense

PONT DE DORE



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Therms
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne

Pont de Dore



150 300 m

- Gare SERM
- Allier
- ViaAllier

Végétalisation

- Alignement d'arbres
- Végétation basse
- Espaces verts

Marchabilité

- Bonne
- Ordinaire
- Dangereuse

Cyclabilité

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Contre-sens cyclable

Pacification des voies

- Zone 30
- Zone de rencontre
- Voie verte



Réalisation AUCM 2025
Sources : Cerema Géofer 2023
TGN 2023



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIREN 2025, SNCF
Fond : Ortophoto CRAIG 2022



PONT DE DORE

Population 2022 : 968

Effectif salarié 2023 : 394

Effectif scolaire 2023 : 0

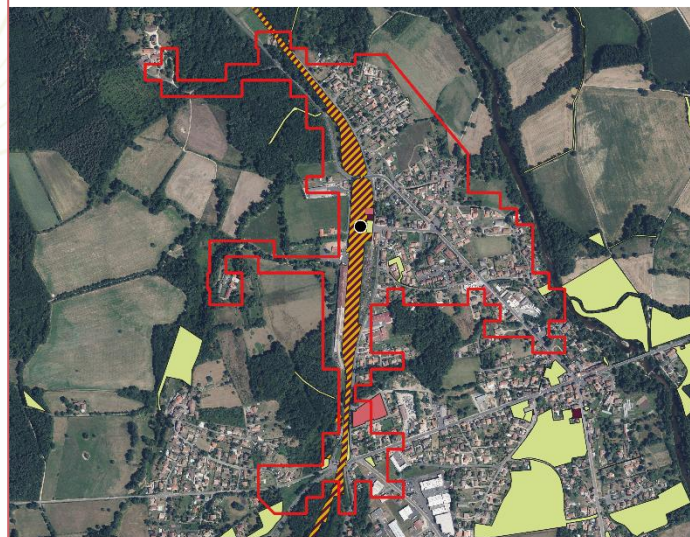
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 49 577 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

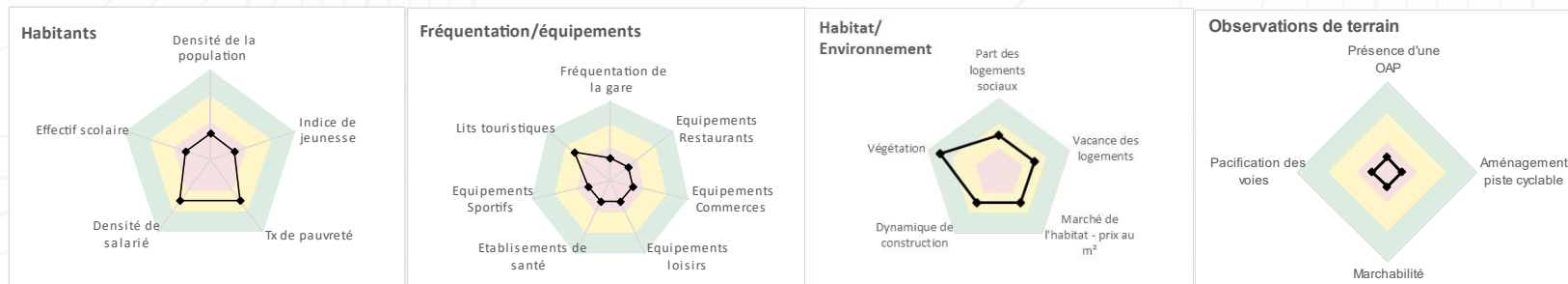
Pont de Dore



- Propriétaire de l'unité foncière :
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF



Réalisation AUCM 2025
Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE



PONT DE DORE



Bâtiment gare de Pont-de-Dore

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare rénovée- Un parking d'environ 90 places avec des disponibilités- Une gare connectée aux TC (SMTUT) + ligne Po3 (cars Région)- 8 places vélo (dont deux en box), peu occupées / système de location en libre-service de 4 vélos électriques (KOOBO)- La Z.I. des Torrents (350 emplois) à 15-20 minutes à pied de la gare	<ul style="list-style-type: none">- Des aménagements peu qualitatifs autour de la gare- Peu de population et d'effectifs scolaires dans le périmètre- Peu d'équipements- Peu de connexion TC interurbain (1 seule ligne) : le point d'arrêt principal se situe à environ 900 m sur la D2089 (axe principal)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Cette gare est facile d'accès en voiture pour l'agglomération thiernoise (à l'inverse de celle de Thiers) : opportunité de renforcer cette dimension rabattement (voiture / bus qui s'y arrête déjà / vélo – proximité de la Dore et de la future voie verte)- La zone commerciale du Chambon (à environ 2 km) est accessible par la ligne 1 du réseau SMTUT, mais la coordination horaires train-bus est à améliorer- L'opportunité d'accès à la Z.I. du Felet moyennant la mise en place d'une desserte TC ou d'un aménagement cyclable de qualité (distance de 3 km environ entre la gare et la Z.I.)- L'AOM prévoit une amélioration de la desserte de la gare par le prolongement de la ligne 3 du réseau SMTUT, qui serait complémentaire à la ligne 1, toujours avec l'enjeu de la coordination avec les horaires SNCF	

PONT DE DORE



Un parking de la gare, qui n'est pas saturé



Un environnement urbain peu attractif dans les rues environnant la gare : la rue des Glycines (à gauche) ou à l'intersection de la rue des Cités et du chemin des Amoureux (à droite)



La route de Clermont (D2089), un axe très passant du hameau de Pont-de-Dore



Le parking vélos de la gare, qui est inutilisé



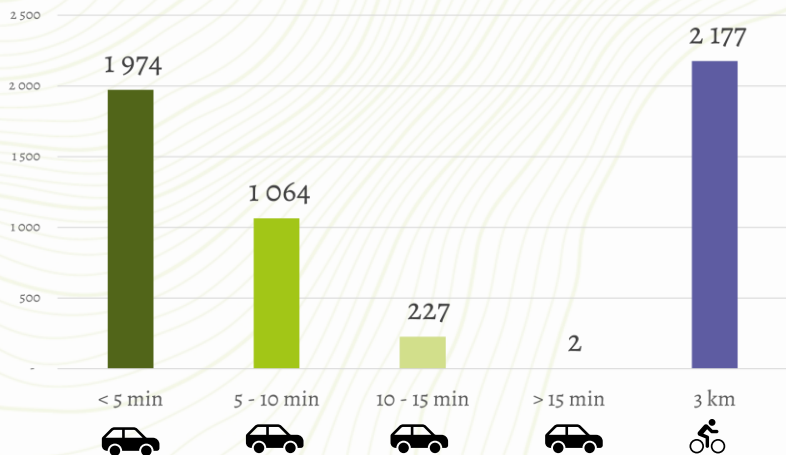
La route de Maringues, un axe mal adapté aux modes actifs



Une signalétique pour les cycles au départ de la gare

PONT DE DORE

Population dans l'aire d'influence

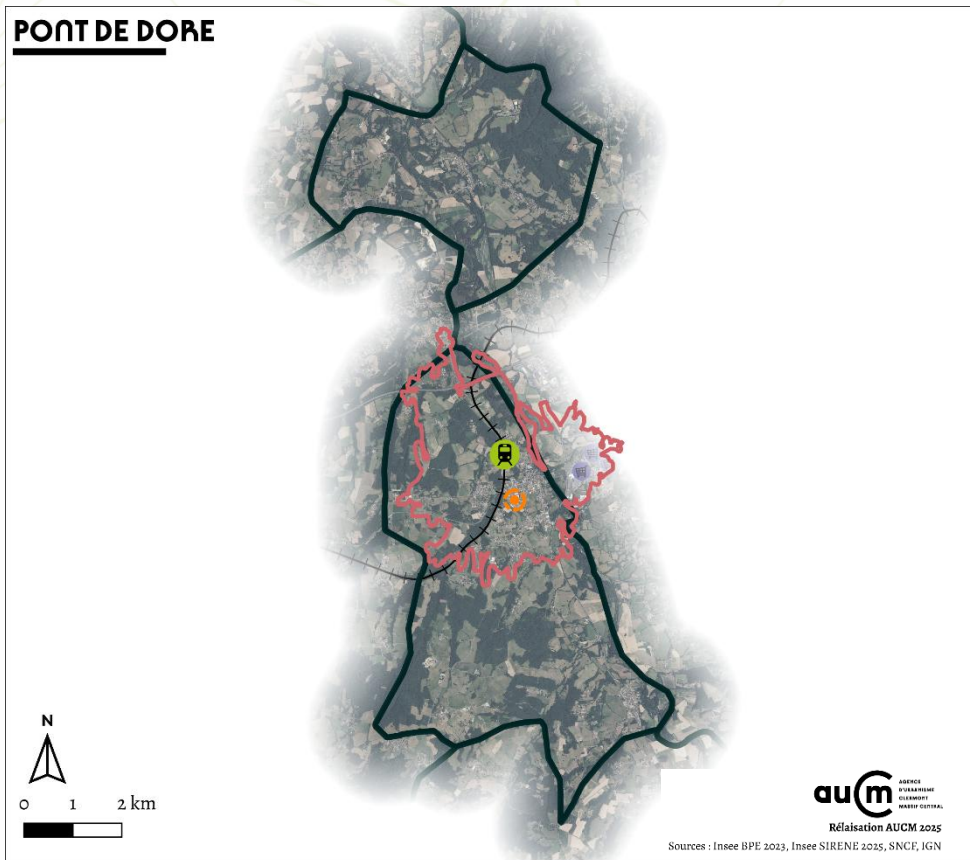


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Pont-de-Dore, certains habitants se trouvent sur la commune de Thiers.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

PONT DE DORE



au
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MAIRIE CENTRALE

Réalisation AUCM 2025

Sources : Insee BPE 2023, Insee SIREN 2025, SNCF, IGN

au
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MAIRIE CENTRALE

PONT DE DORE

SMTUT lignes 1 et 14

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

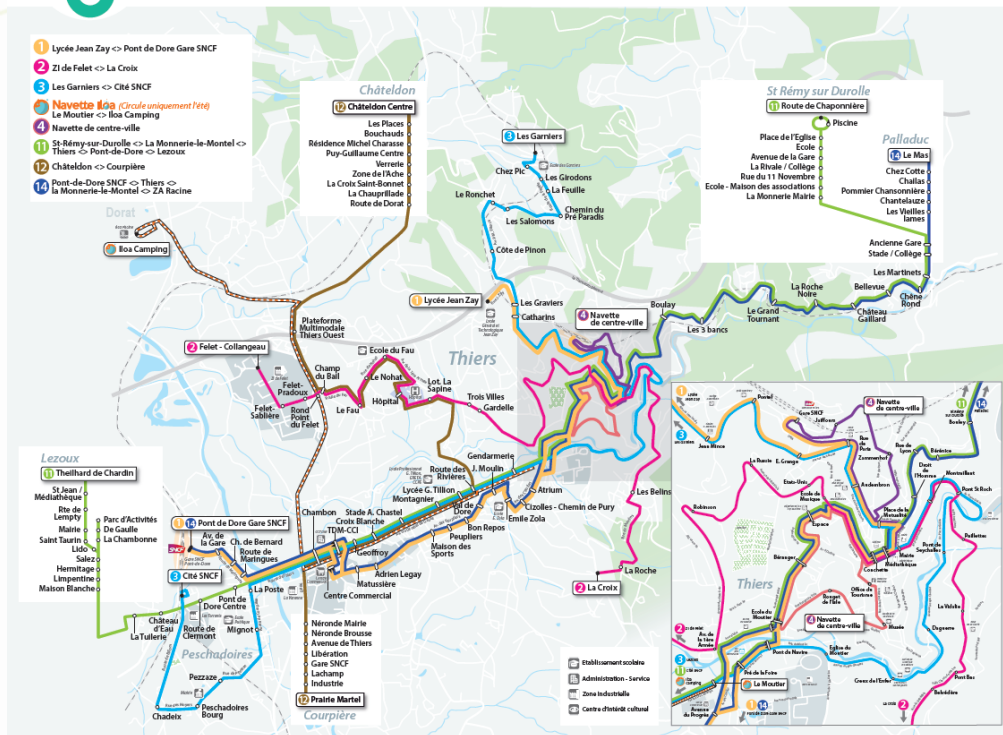
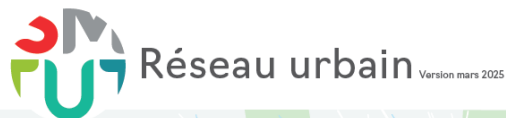
Type de service : TC urbain, lignes régulières

Fréquence : Entre 30 à 50 min (ligne 1), la ligne 14 à un fonctionnement particulier *

Amplitude horaire : De 6h15 à 20h30 environ (ligne 1)

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : En direction de la zone commerciale, du centre et de la gare de Thiers et du lycée Jean Zay (ligne 1) ou bien de La Monnerie et St-Rémy (ligne 14)



Source : SMTUT



*2 passages fixes par jour (heures de pointe du matin et du soir), pour les autres passages dans la journée, la ligne fonctionne 192 comme du transport à la demande sur certains horaires fixés, avec une amplitude allant de 4h20 à 21h40 environ)

PONT DE DORE

Transport à la demande urbain

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

Type de service : Transport à la demande

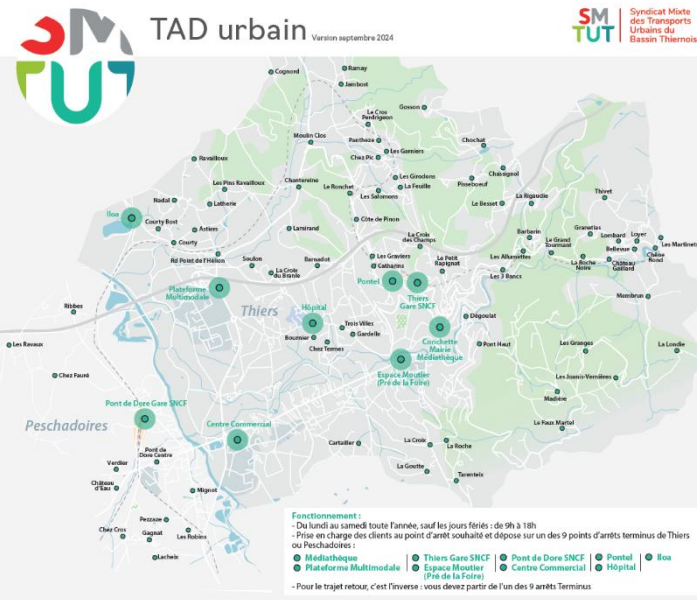
Desserte : Communes de Thiers et de Peschadoires, de nombreux points d'arrêts et 9 points terminus dont deux au niveau des gares

Transport à la demande périurbain

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Toute la CC Thiers Dore et Montagne répartie en 4 zones desservies selon les jours, en direction du centre de Thiers et de Peschadoires (les deux gares sont des points d'arrêt)



Source : SMTUT



PONT DE DORE

Car région lignes Po3 et X18

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 7 passages par jour, selon les jours (Po3) ; 2 à 4 passages par jour, selon les jours (X18)

Amplitude horaire : 4h30 – 23h30 environ (Po3) ; 7h00 - 21h30 environ (X18)

Adaptation aux horaires SNCF : X18 : Ligne complémentaire à l'offre ferroviaire, avec une desserte similaire (Clermont -Vertaizon – Lezoux – Pont-de-Dore – Thiers) : les cars passent aux horaires où il n'y a pas de trains

Desserte : Po3 – Vichy, Puy-Guillaume, Thiers, Pont-de-Dore, Courpière, Vertolaye, Ambert, Arlanc
X18 – Clermont-Ferrand, Vertaizon, Lezoux, Pont-de-Dore, Thiers, Noirétable, Saint-Étienne (ligne express)

Pont de Dore : Les lignes Po1 et Po2 s'arrêtent à l'arrêt « Pont-de-Dore Centre » (+ de 1 km de la gare) et la ligne Po6 à l'arrêt « Route de Maringues » (~ 1 km)

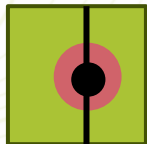
→ Les différents réseaux, bien que circulant sur un même territoire, n'ont donc pas été pensés de manière globale ou complémentaire

Mobil'lib

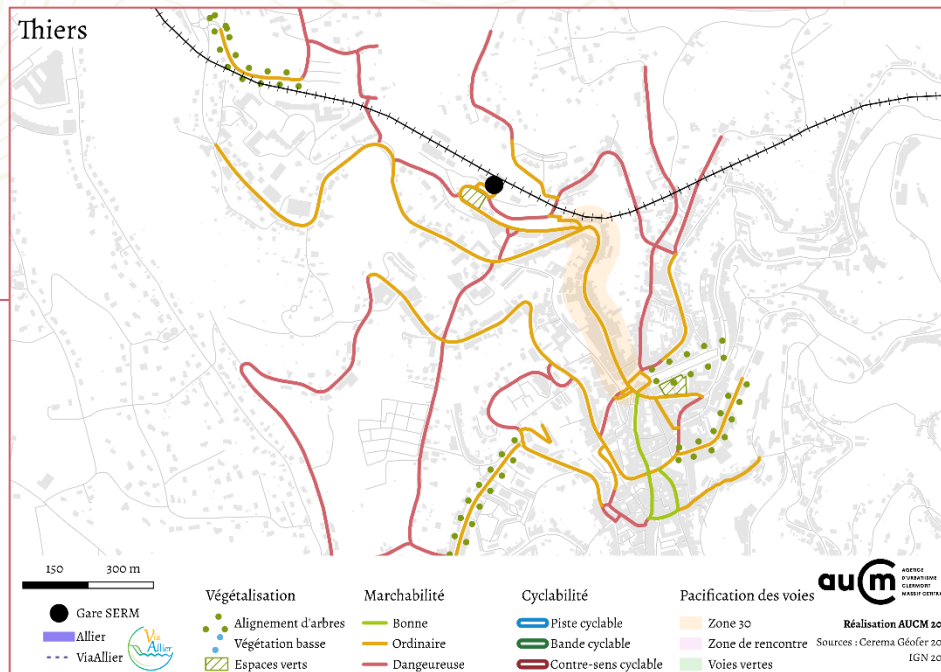
Type de service : Vélos en libre-service

Informations complémentaires : 4 stations (gare de Thiers, Peschadoires, Mairie de Thiers et Moutiers à Thiers). Principe de station virtuelle, 8 vélos à assistance électrique communs avec un service de location de vélos longue durée (Mobivélo).

THIERS



Quartier gare au centre d'une
petite ville / d'un bourg



THIERS



- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ● Gare SERM ● Pôle d'emploi structurant ■ Friche ■ Quartier en Politique de la Ville | <p>Équipements d'enseignement :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Collège ● Lycée ● Enseignement supérieur <p>Appareil commercial :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pôle commercial — Lineaire commercial <p>Équipements de santé :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Établissement hospitalier | <p>Sites d'intérêt touristique :</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Thermes ● Point d'accès à la ViaAllier ● Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne |
|---|--|---|

au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
 Fond : Orthophoto CRAIG 2023

au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

THIERS

Population 2022 : 4 749

Effectif salarié 2023 : 983

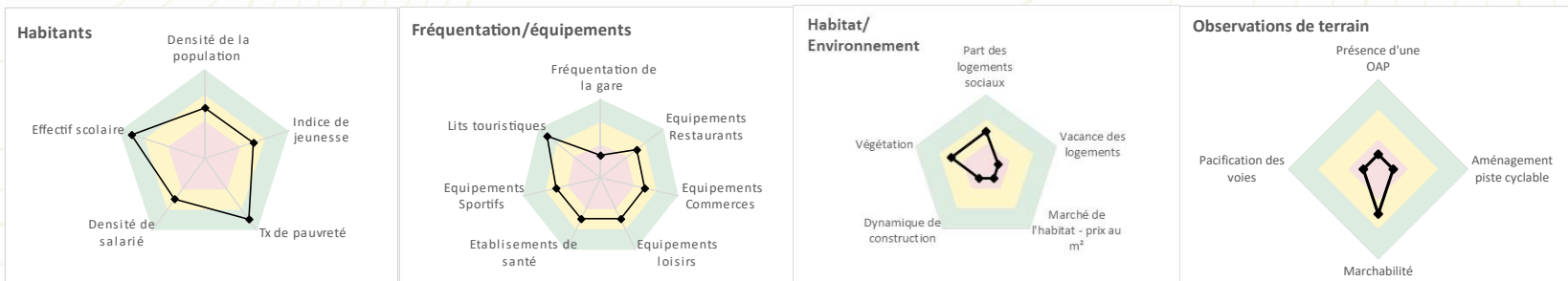
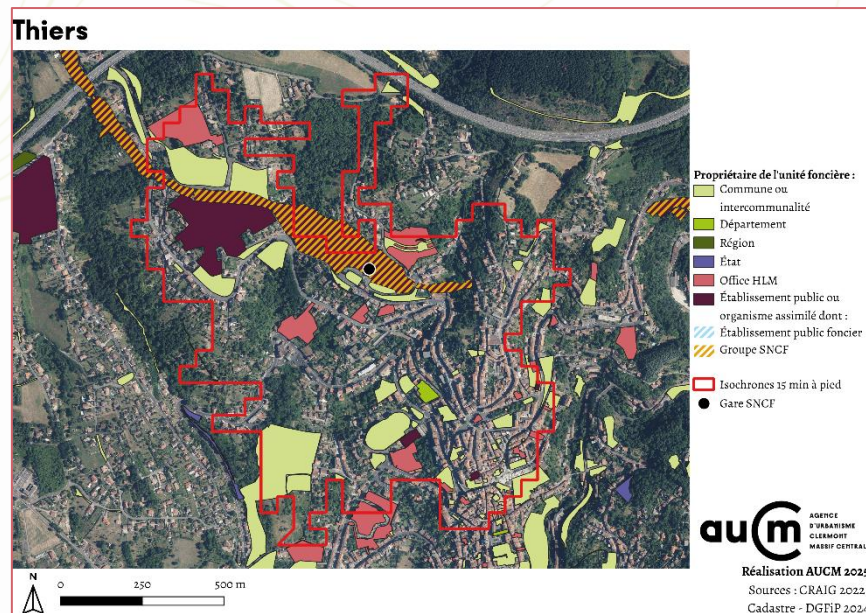
Effectif scolaire 2023 : 1 429

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 45 886 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

THIERS



Bâtiment gare de Thiers

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare à proximité du centre urbain, de ses commerces et équipements (cité scolaire notamment) - Un bâtiment gare bien entretenu - La présence d'un jardin public, faisant face à la gare - Une gare connectée au réseau de TC urbains local - Quelques rues bien aménagées en centre-ville, mais déjà loin de la gare - Des effectifs scolaires importants à proximité - Une densité de population relativement élevée / une population plutôt pauvre à proximité - Une commune avec une vocation touristique et culturelle - Deux places en box vélo, peu utilisées / système de location en libre-service de 4 vélos électriques (KOOBOO) 	<ul style="list-style-type: none"> - Le relief rend compliqué l'accès à la gare située sur les hauteurs (notamment vélo et personnes à mobilité réduite) - Les aménagements dans la ville restent pour la plupart de mauvaise qualité (trottoirs étroits, délabrés, exposant les piétons à la circulation automobile) - Mauvais cheminements jusqu'au collège/lycée pourtant proches - Un parking très peu capacitaire (moins de 30 places), assez occupé
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Un lien à établir/renforcer, entre la gare et la cité scolaire (peut-être le long de la voie ferrée ?) - Le programme Action cœur de ville : rénovation d'une rue et d'une friche commerciale / Question de la valorisation de l'ancien hôpital à plus long terme - Le prolongement vers la gare des opérations en cours de valorisation des espaces publics (rue de la Conchette) - L'ouverture de l'antenne universitaire (lycée Jean Zay) - La valorisation du bâtiment voyageur : en faire un lieu vivant - La mise en révision du PLU de la Ville de Thiers - Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar » 	<ul style="list-style-type: none"> - Un site enclavé : difficulté à développer la fonction parking qui est peu capacitaire au vu du bassin de population captable (environ 20 000 personnes) : nécessité d'encourager le rabattement voiture sur Pont-de-Dore ? / Opportunité de la création de la gare de La Monnerie en Montagne thiernoise

THIERS



Parking de la gare : pas de réserves de capacité et extension difficile du fait de l'enclavement du site



Itinéraire reliant la gare aux établissements scolaires, empruntant la rue du Pontel, difficile d'accès pour les piétons (pas d'aménagement, forte pente)



Rue de la Conchette en centre-ville, qui fait l'objet d'un réaménagement qualitatif



Aménagement de l'avenue de la gare : le jardin public sur la gauche, un élément à valoriser



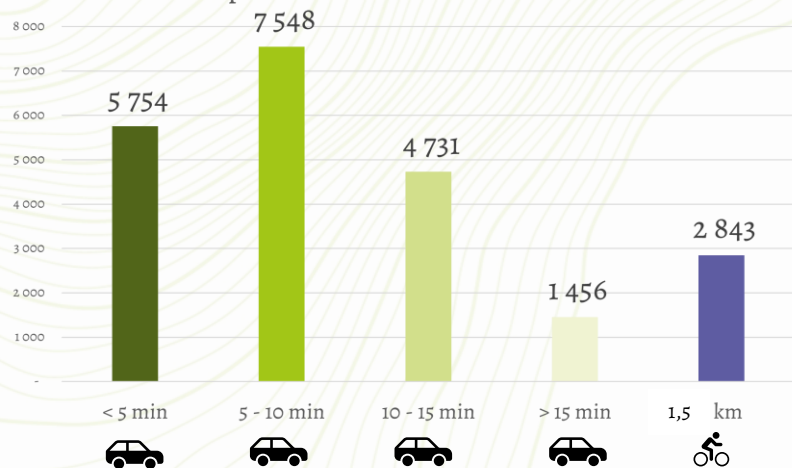
Lien manquant entre la gare (au fond) et le chemin du Petit Pontel (1^{er} plan), près des établissements scolaires



Eriche en centre-ville qui fera l'objet d'une rénovation dans le cadre du programme d'Action Cœur de Ville

THIERS

Population dans l'aire d'influence

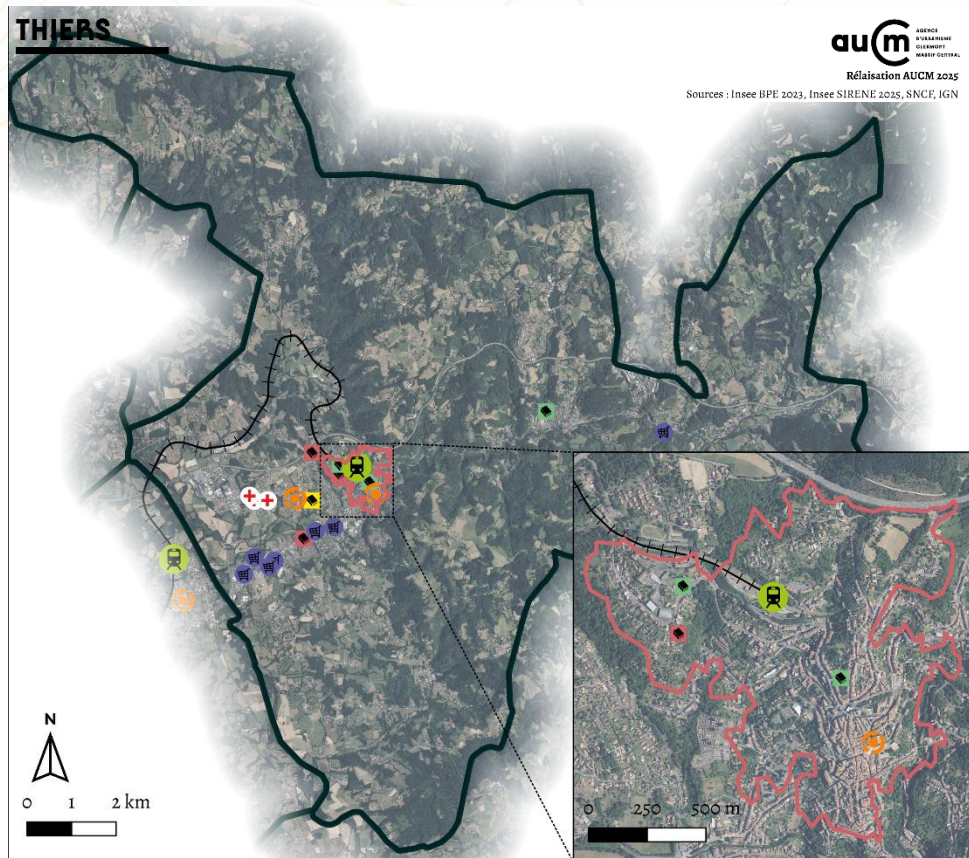


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 1,5 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Thiers, qui, en raison du fort dénivelé dans ses environs, a été limitée à 1,5 km.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant



THIERS

SMTUT lignes 1 et 4

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

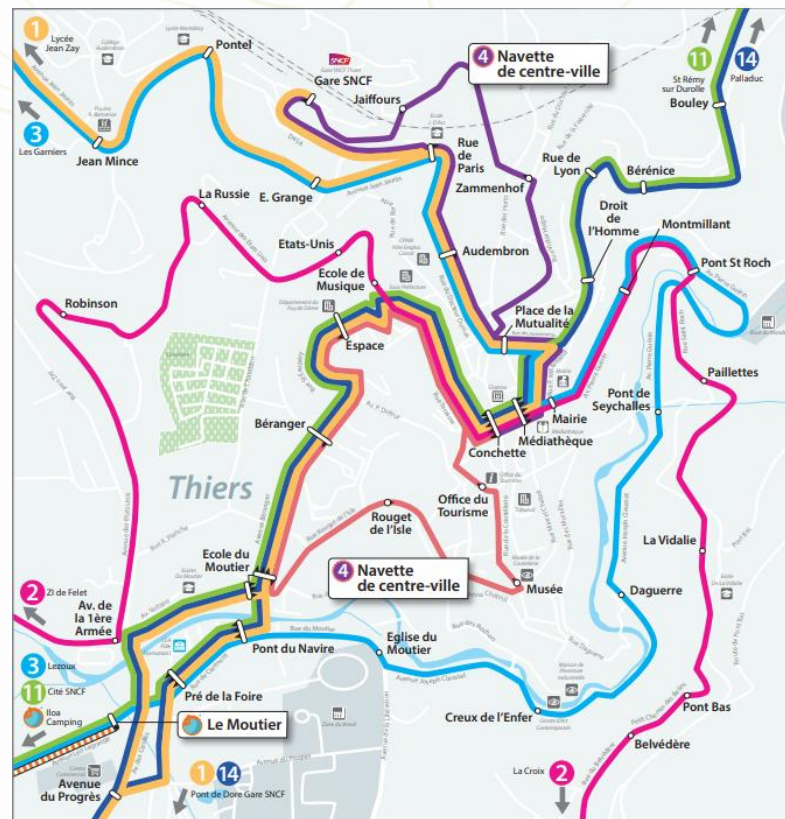
Type de service : TC urbain, lignes régulières

Fréquence : Entre 30 à 50 min (ligne 1), entre 30 min et 3h00 (ligne 4, selon les jours)

Amplitude horaire : De 6h15 à 20h30 environ (ligne 1), de 9h00 à 17h30 environ (ligne 4)

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Centre-ville de Thiers, lycée Jean Zay, zone commerciale, gare de Pont-de-Dore



Source : SMTUT

THIERS

Transports urbains à la demande

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

Type de service : Transport à la demande

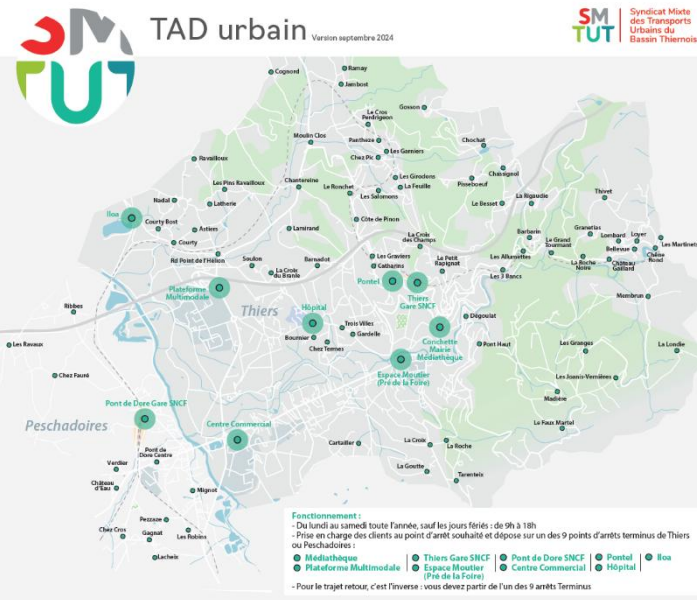
Desserte : Communes de Thiers et de Peschadoires, de nombreux points d'arrêts et 9 points terminus dont deux au niveau des gares

Transport à la demande périurbain

AOM : Syndicat mixte des transports urbains thiernois (SMTUT)

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Toute la CC Thiers Dore et Montagne répartie en 4 zones desservies selon les jours, en direction du centre de Thiers et de Peschadoires (les deux gares sont des points d'arrêt)



Source : SMTUT

THIERS

Car région lignes P03 et X18

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 7 passages par jour, selon les jours (P03) ; 2 à 4 passages par jour, selon les jours (X18)

Amplitude horaire : 4h30 – 23h30 environ (P03) ; 7h00 - 21h30 environ (X18)

Adaptation aux horaires SNCF : X18 : Ligne complémentaire à l'offre ferroviaire, avec une desserte similaire (Clermont -Vertaizon – Lezoux – Pont-de-Dore – Thiers) : les cars passent aux horaires où il n'y a pas de trains

Desserte : P03 – Vichy, Puy-Guillaume, Thiers, Pont-de-Dore, Courpière, Vertolaye, Ambert, Arlanc
X18 – Clermont-Ferrand, Vertaizon, Lezoux, Pont-de-Dore, Thiers, Noirétable, Saint-Étienne (ligne express)

Thiers : La ligne P01 s'arrête en centre-ville de Thiers (place Chastel)

Mobil'lib

Type de service : Vélos en libre-service

Informations complémentaires : 4 stations (gare de Thiers, Peschadoires, Mairie de Thiers et Moutiers à Thiers). Principe de station virtuelle, 8 vélos à assistance électrique communs avec un service de location de vélos longue durée (Mobivélo).



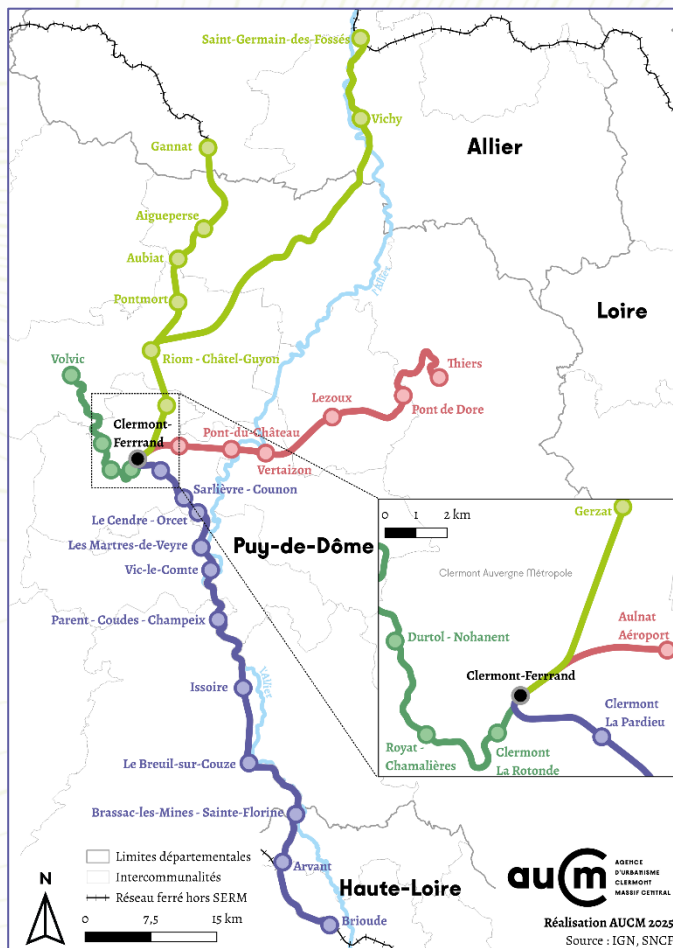
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Présentation de la branche Sud

Décembre 2025

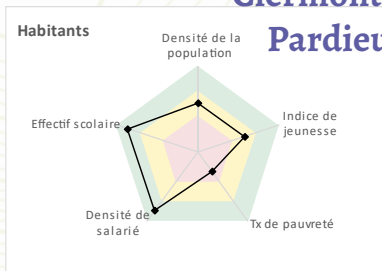
LES 11 GARES DE LA BRANCHE SUD



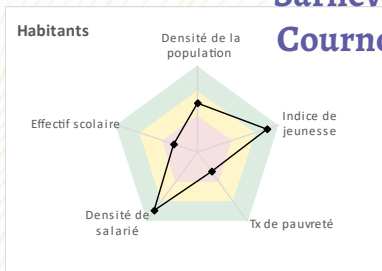
V Sites en articulation avec la ViaAllier

LES 11 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE SUD : POPULATION

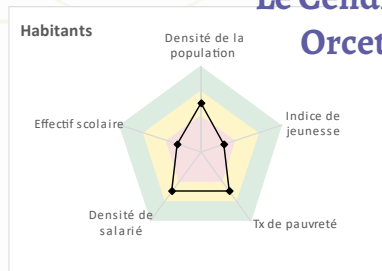
Clermont La Pardieu



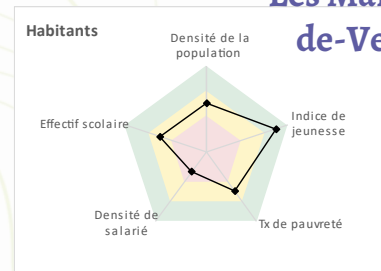
Sarliève - Cournon



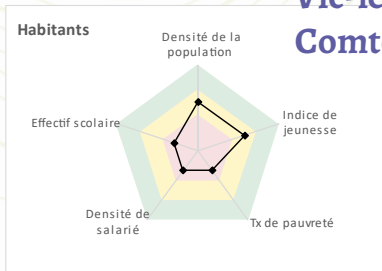
Le Cendre - Orcet



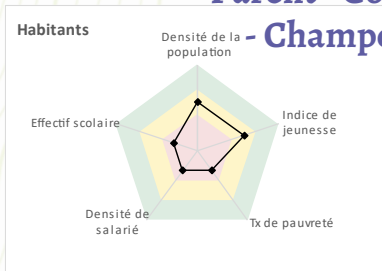
Les Martres-de-Veyre



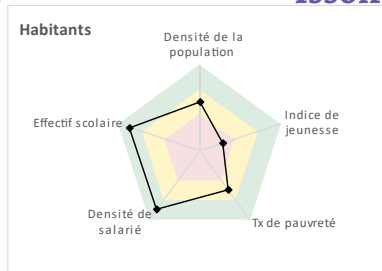
Vic-le-Comte



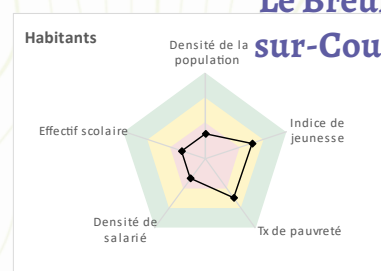
Parent - Coudes - Champeix



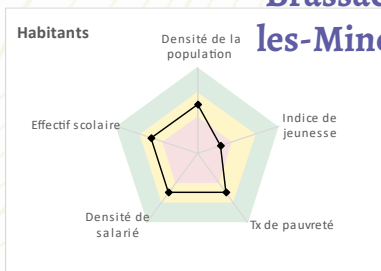
Issoire



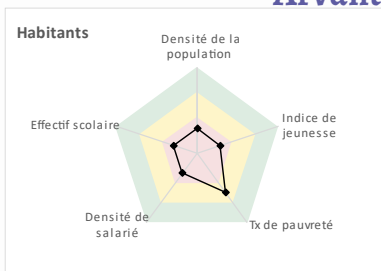
Le Breuil-sur-Couze



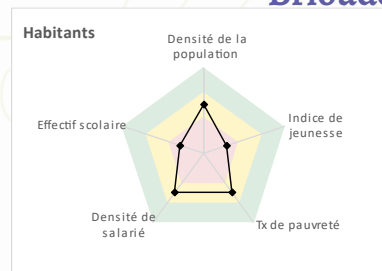
Brassac-les-Mines



Arvant

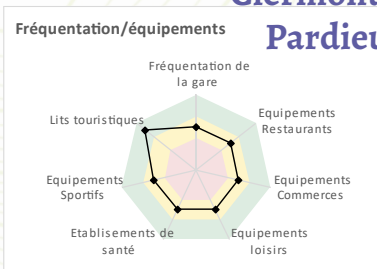


Brioude

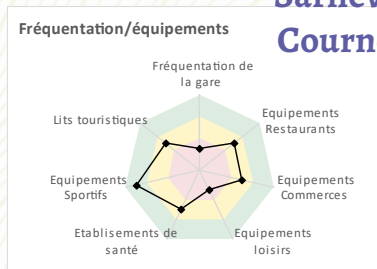


LES 11 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE SUD : FRÉQUENTATION ET ÉQUIPEMENTS

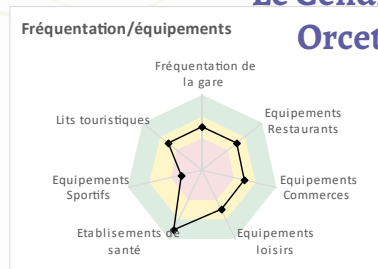
Clermont La Pardieu



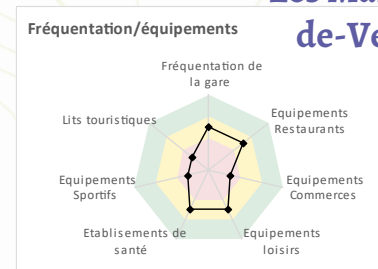
Sarliève - Cournon



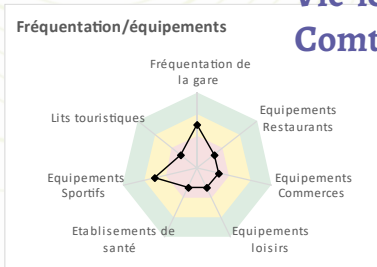
Le Cendre - Orcet



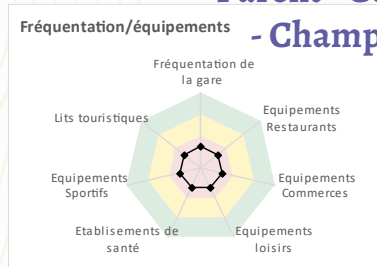
Les Martres-de-Veyre



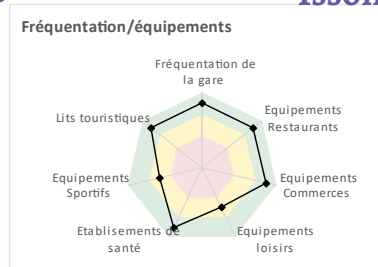
Vic-le-Comte



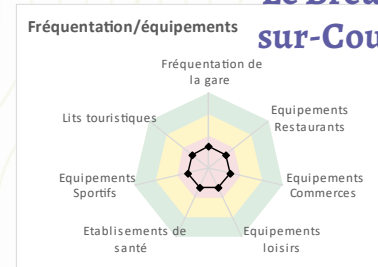
Parent - Coudures - Champeix



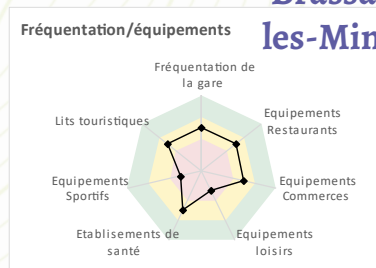
Issoire



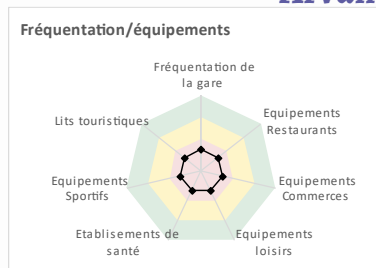
Le Breuil-sur-Couze



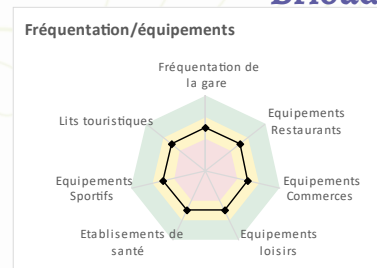
Brassac-les-Mines



Arvant

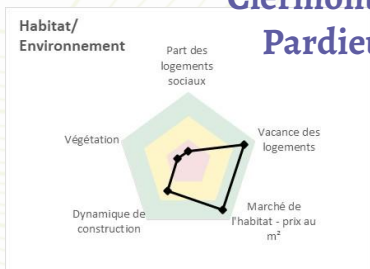


Brioude



LES 11 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE SUD : HABITAT ET ENVIRONNEMENT

Clermont La Pardieu



Sarliève - Cournon



Le Cendre - Orcet



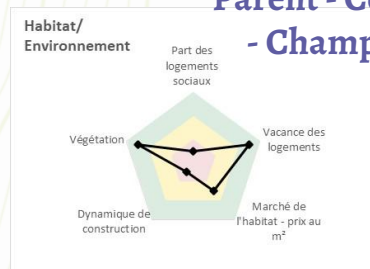
Les Martres-de-Veyre



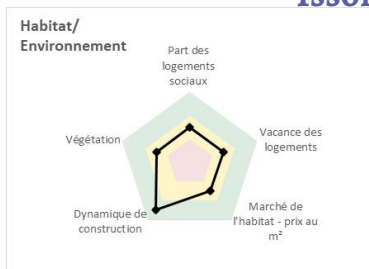
Vic-le-Comte



Parent - Coudes - Champeix



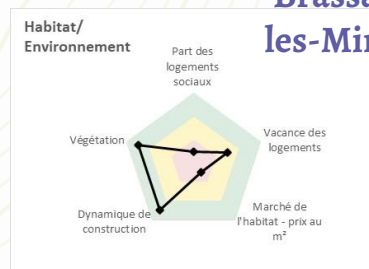
Issoire



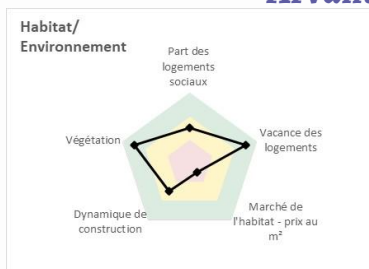
Le Breuil-sur-Couze



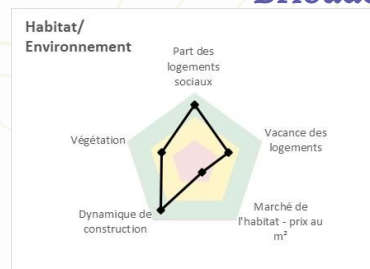
Brassac-les-Mines



Arvant

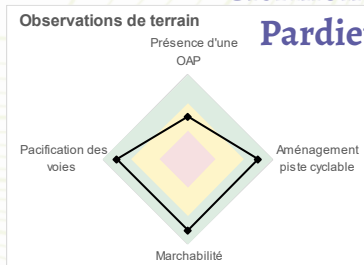


Brioude

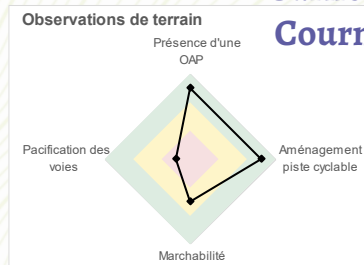


LES 11 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE SUD : OBSERVATIONS DE TERRAIN

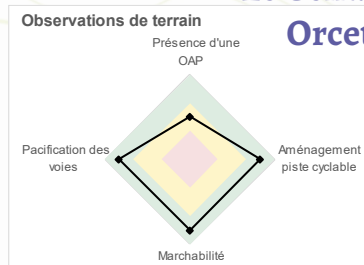
Clermont La Pardieu



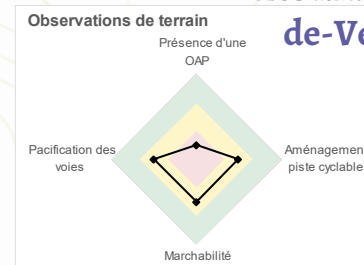
Sarliève - Cournon



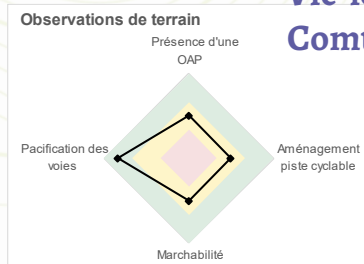
Le Cendre - Orcet



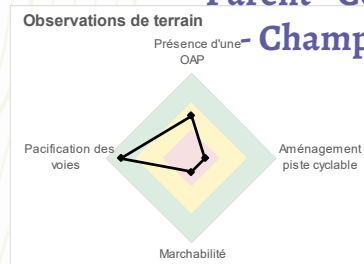
Les Martres- de-Veyre



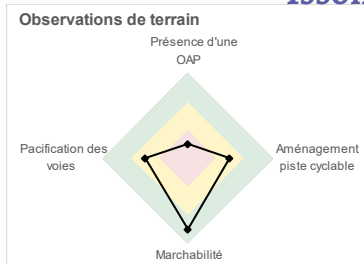
Vic-le- Comte



Parent - Coudes - Champeix



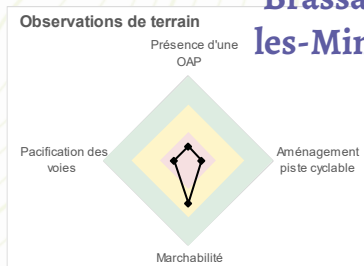
Issoire



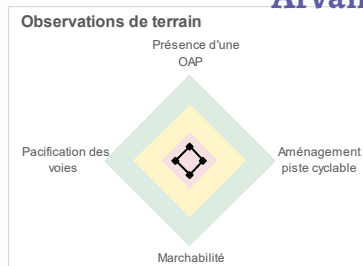
Le Breuil- sur-Couze



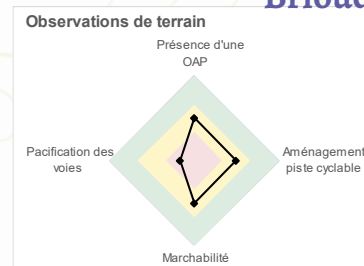
Brassac- les-Mines



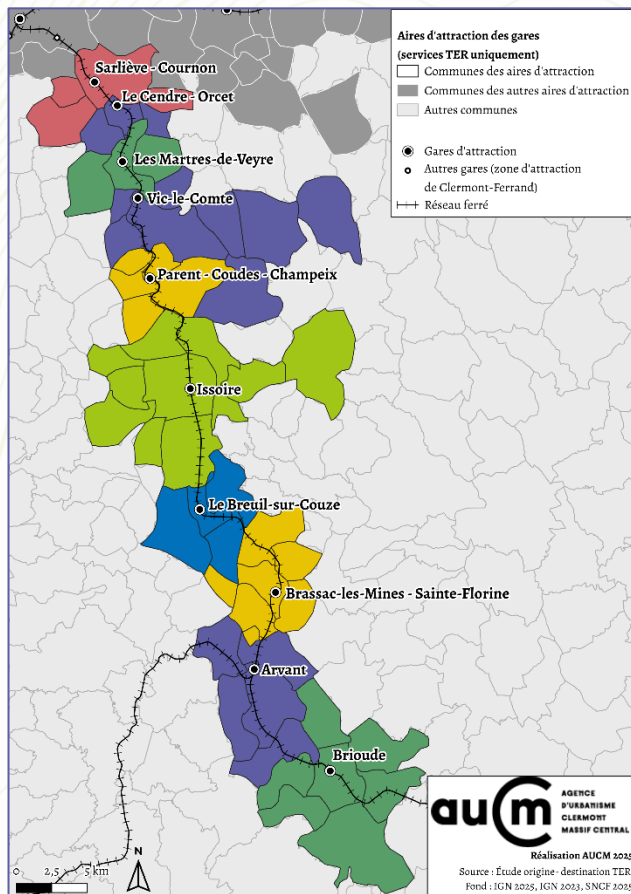
Arvant



Brioude

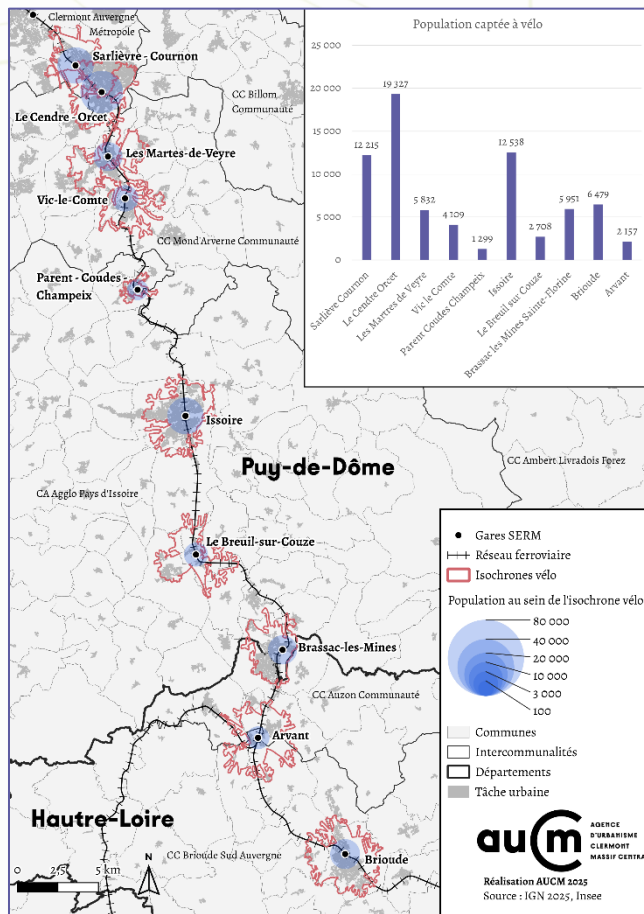
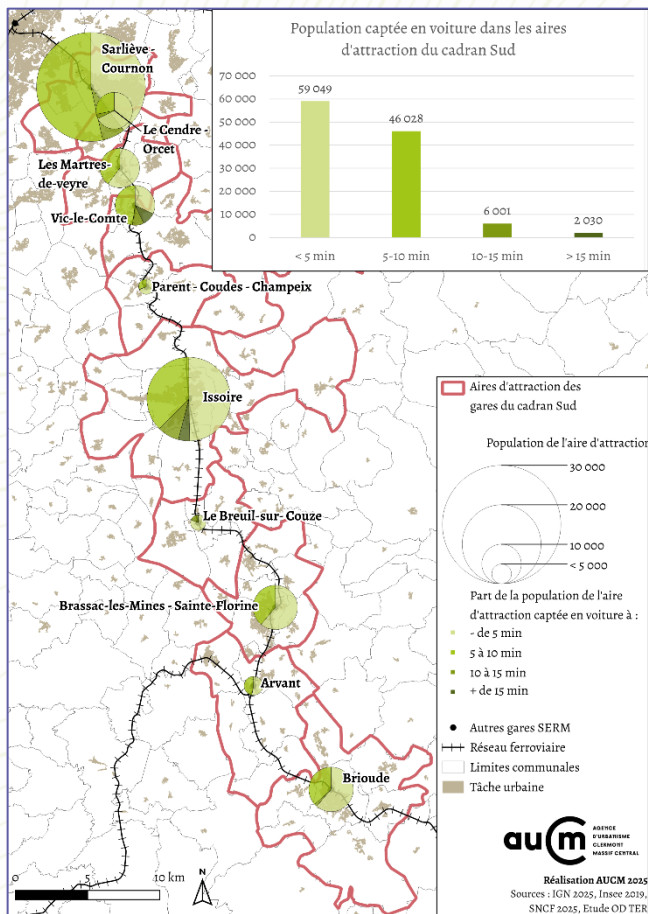


LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE SUD



NB : Au regard de la proximité des gares de Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde, Royat - Chamalières et Durtol - Nohanent, il a été établi une zone de chalandise globale « Clermont-Ferrand », où les personnes sont amenées à utiliser l'une ou l'autre de ces entrées sur le réseau ferré.

LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE SUD : RABATTEMENT VOITURE ET VÉLO



NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Parent - Coudes - Champeix, qui, en raison du fort dénivelé, pour atteindre les bourgs de Parent et Montpeyroux a été limitée à 1,5 km.

LES AIRES D'ATTRACTION DE LA BRANCHE SUD : RABATTEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Services de transports collectifs réguliers urbains



- Réseau T2c
- Réseau Mobivie
- Réseau RLV mobilités
- Réseau SMTUT
- D'autres lignes et navettes locales

Services de transports collectifs réguliers interurbains



- Cars région AuRA

Services de transport à la demande

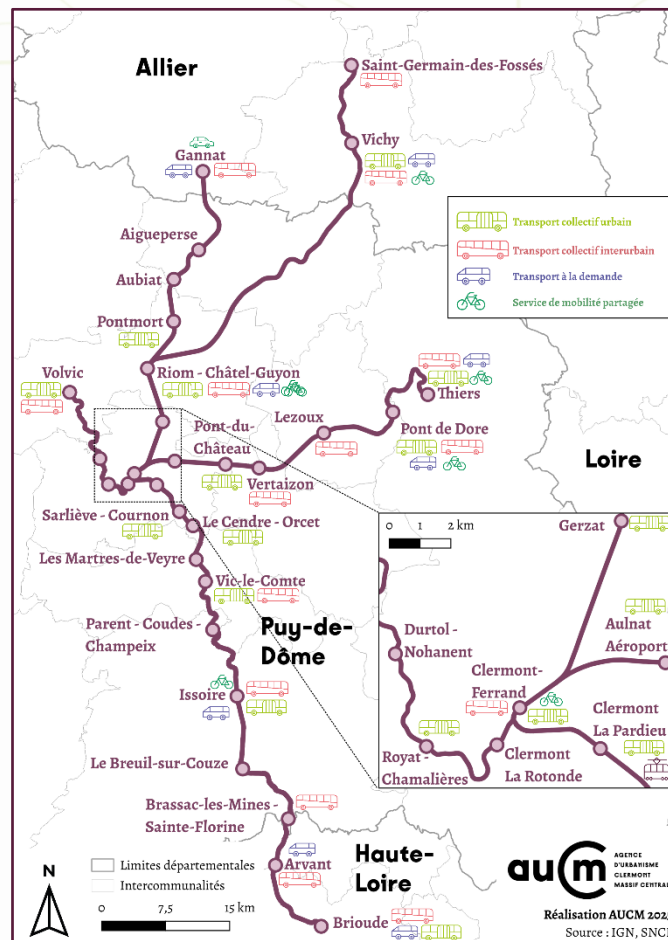


- Services urbains
- Services interurbains/ruraux

Services de mobilité partagée



- Autopartage
- Vélos en libre-service
- Trottinettes en libre-service



NB : les services de transport scolaire ne sont pas inclus



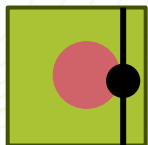
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ÉTUDE RELATIVE A L'ÉTAT DES LIEUX SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Fiches monographiques de la branche Sud

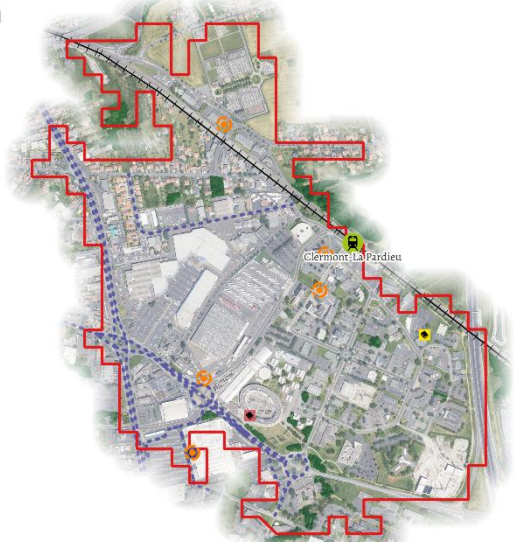
Décembre 2025

CLERMONT LA PARDIEU



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

CLERMONT LA PARDIEU

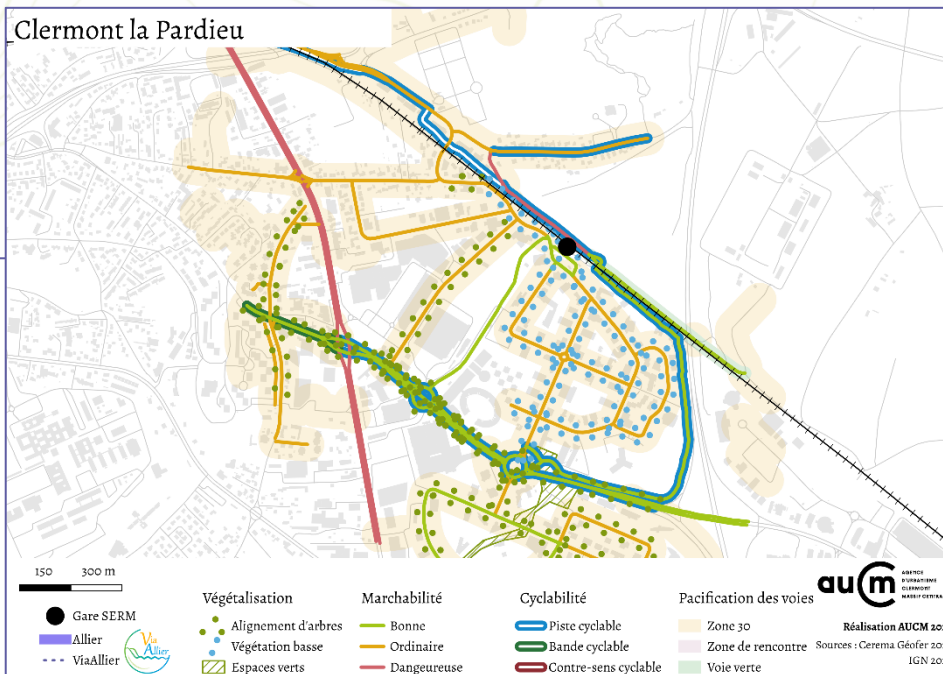


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thèmes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGF
 Fond : Orthophoto CRAIG 2022

CLERMONT LA PARDIEU

Population 2022 : 2 284

Effectif salarié 2023 : 7 441

Effectif scolaire 2023 : 1 077

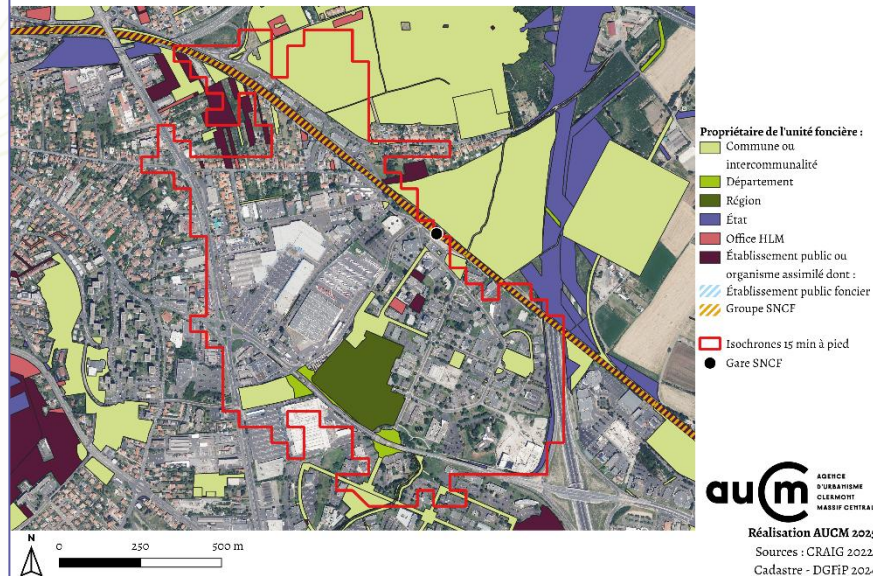
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 320 167 voyageurs/an

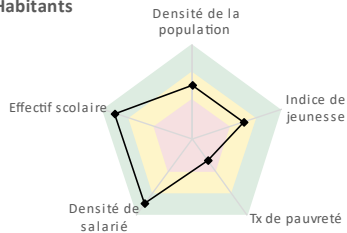
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

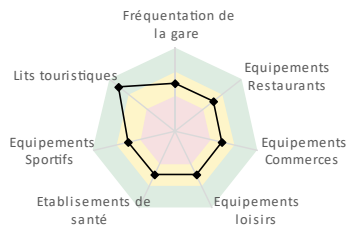
Clermont La Pardieu



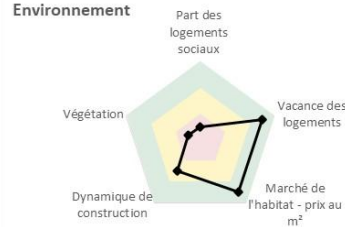
Habitants



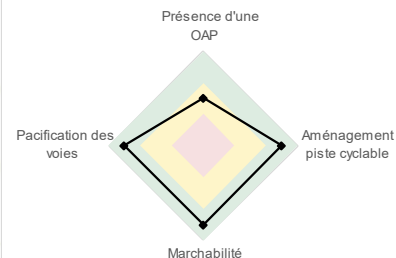
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



CLERMONT LA PARDIEU



Bâtiment gare de Clermont La Pardieu

ATOUTS

- Une gare au cœur d'un pôle d'emploi et avec le lycée Lafayette à proximité
- Des aménagements de bonne qualité, des cheminements piétons et cycles travaillés
- Un bâtiment gare entretenu, accessible aux personnes à mobilité réduite
- Une connexion au tramway
- Une gare équipée de stationnement vélo : 8 places en box, complétées par des arceaux sur le parvis de la gare, peu utilisées

OPPORTUNITÉS

- Plusieurs Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le secteur : en particulier la reconversion de l'ancien dépôt T2C en zone mixte (logements, tertiaire)
- L'installation de 10 box vélo supplémentaires à court terme

FAIBLESSES

- Un quartier actuellement monofonctionnel (peu de logements)
- Un parking gare occupé (130 places environ), mais pour quelle fonction ? Le stationnement est-il réellement lié à l'usage du train (parking relais tramway, stationnement de salariés des entreprises)

MENACES

- Dans le cadre de la restructuration liée à InspiRe, le pôle de correspondance bus est à la station lycée Lafayette

CLERMONT LA PARDIEU

Cinq OAP dans le secteur de la gare de La Pardieu



5 ANCIEN DEPOT SMTC

Zones PLUi	► UG+
Surface	► 6,2 ha
Temporalité	► Temps 1 et 2
Éléments à prendre en compte (évaluation environnementale).	► Pollution potentielle, PPRNPi

► Rappel des dispositions réglementaires spécifiques relatives au secteur de projet

DIVERSITÉ DE L'HABITAT	VEGETALISATION	HAUTEURS
30% LLS + 20% Accession Abordable	Règlement secteur V2	25 m max.

Programmation

► Reconvertir le site de l'ancien dépôt SMTC par :

- l'accueil d'activités économiques mixtes en partie Nord (activités productives, tertiaire, éventuellement complétées par de la logistique urbaine);
- le développement d'un tissu mixte en partie Sud et en front de boulevard (tertiaire et/ou logement sur socle de rez-de-chaussée actif. Un potentiel de 400 à 600 logements est identifié sur le site).
- la réservation d'emprises pour la réalisation d'équipements, en lien avec l'apport de nouveaux logements sur le secteur de la Porte Sud.

Intentions d'aménagement

- Aménager un large parvis végétalisé en interface avec le boulevard et en lien avec le parvis du lycée et les arrêts de transports en commun. Structurer les implantations bâties le long de cette interface pour constituer une façade urbaine, avec des hauteurs ponctuellement plus élevées (émergences en R+7 max)
- Créer des continuités vertes le long de la rue de l'Hermitage et de l'axe du tramway (principe de parc linéaire, de coulée verte) offrant des perspectives visuelles vers le Puy de Crouel. Aménager un parc central en interface entre le secteur urbain mixte et le tissu dédié aux activités, ainsi que des continuités végétales en accompagnement des voies et cheminements et en cœurs d'îlots.
- Reconstituer un maillage interne au site en privilégiant la réalisation d'une voie principale, ajoutant une connexion entre boulevard Schuman et la rue de l'Hermitage. Etudier les possibilités de franchissement de l'axe du tramway vers le secteur de la Pardieu pour les modes doux, ainsi que la poursuite d'un axe structurant pour les modes doux entre le boulevard et la gare de la Pardieu.

CLERMONT LA PARDIEU



Le hub multimodal de la gare de La Pardieu : des aménagements de qualité



Des aménagements de qualité devant la gare



Le rond-point de La Pardieu : des travaux en cours pour l'arrivée de la ligne C d'InspiRe



La rue de l'Hermitage bénéficie d'un traitement ordinaire



L'avenue Léonard de Vinci, principal axe Nord-Sud du quartier bénéficie d'aménagements piétons dans un cadre arboré



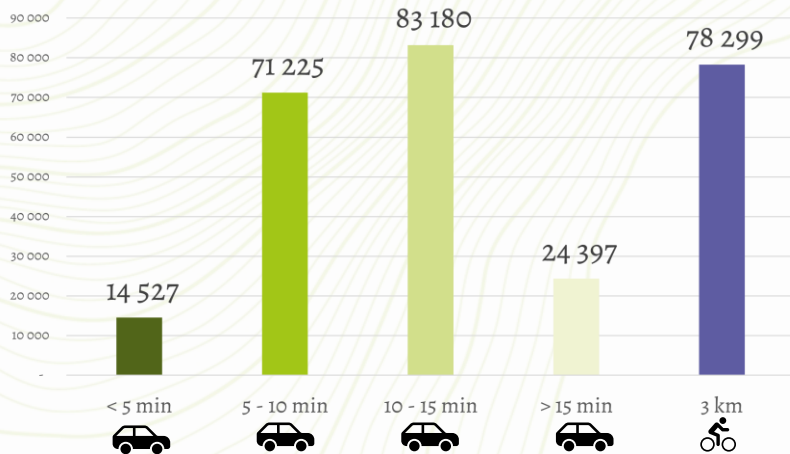
La voie verte Clermont – Cournon à l'arrière de la gare : des cheminements modes doux travaillés



Un cheminement qualitatif relie le lycée Lafayette à la gare, le long du tramway

CLERMONT LA PARDIEU

Population dans l'aire d'influence



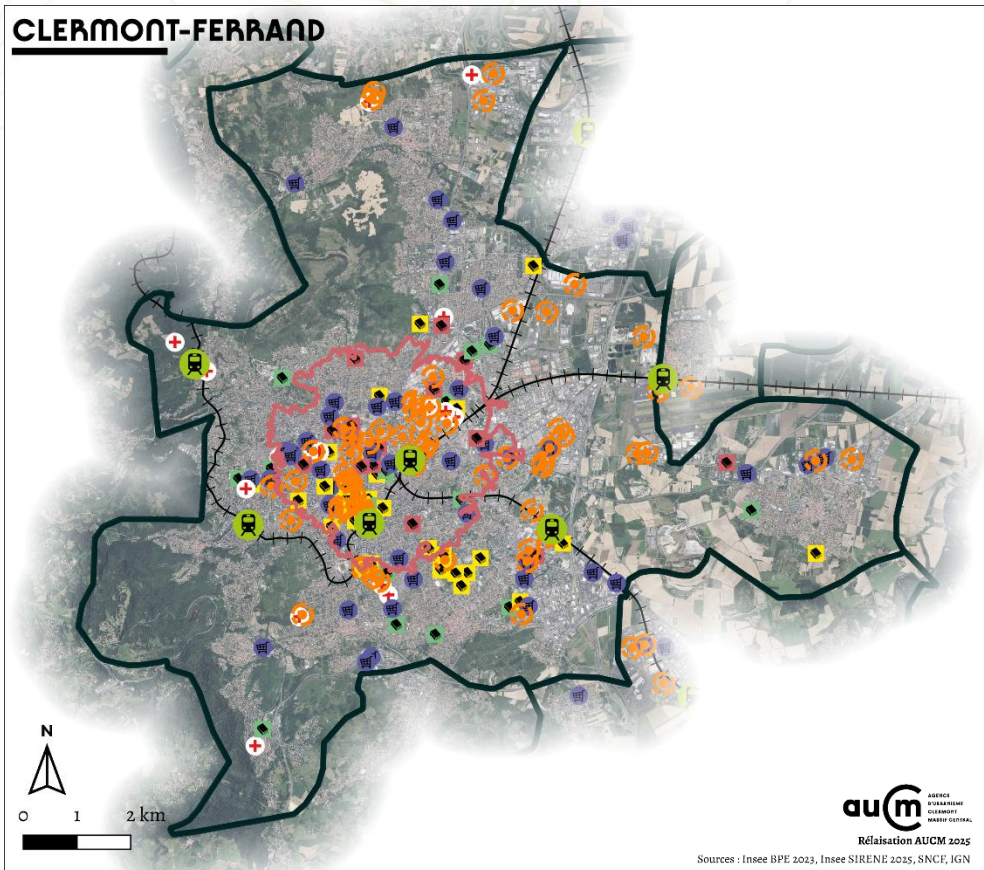
La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

NB : Au regard de la proximité des gares de Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde, Royat - Chamalières et Durtol - Nohanent, il a été établi une zone de chalandise globale « Clermont-Ferrand », où les personnes sont amenées à utiliser l'une ou l'autre de ces entrées sur le réseau ferré.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

CLERMONT-FERRAND



CLERMONT LA PARDIEU

T2C ligne A

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

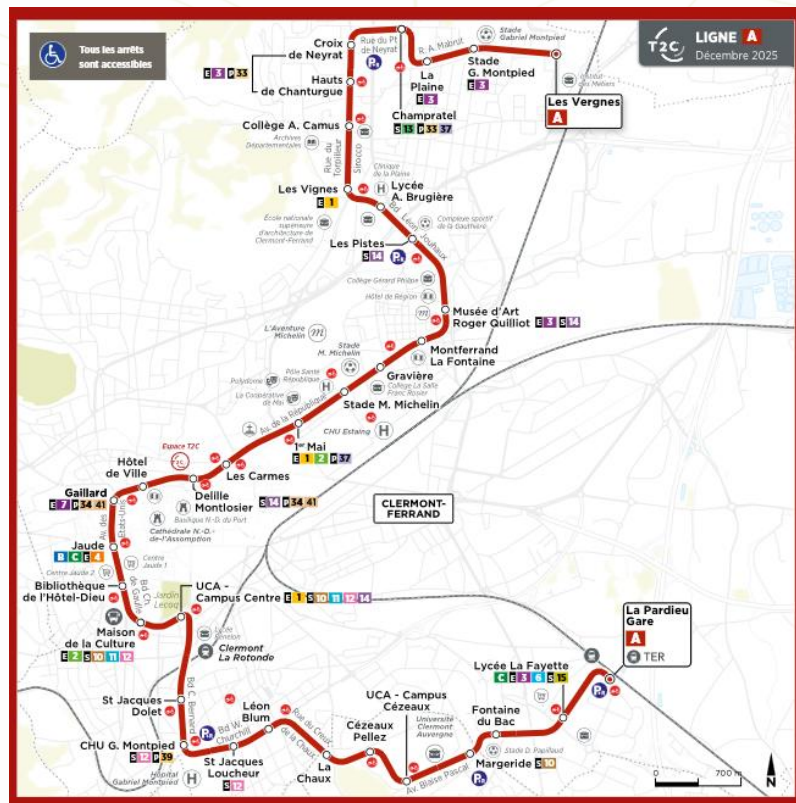
Type de service : TC urbain, lignes régulières

Fréquence : Toutes les 5 à 8 minutes (Tramway A)

Amplitude horaire : De 5h00 environ à 1h30 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Oui, du fait de la fréquence élevée

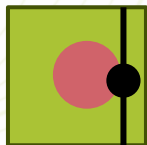
Desserte : Clermont-Ferrand, Aubière



Source : T2C

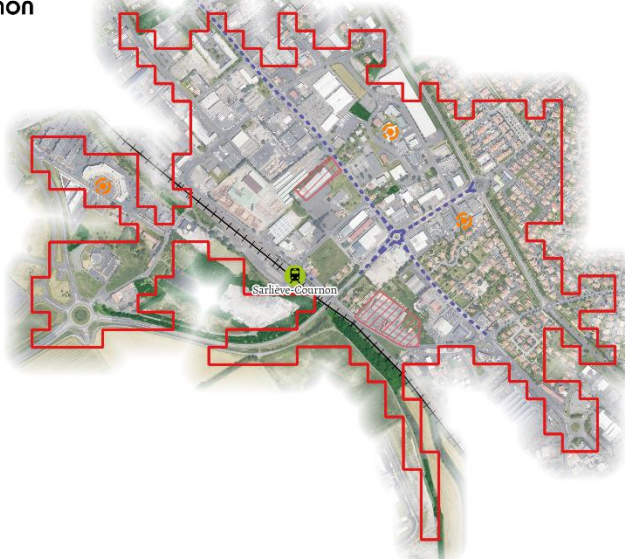
N.B. : Dans la période de travaux d'InspiRe, la gare de Clermont La Pardieu a bénéficié temporairement (2023 -2025) d'une desserte plus étoffée avec le passage des anciennes lignes C, 22 et 23. A présent le réseau T2C bénéficie d'un hub de correspondance à la station lycée Lafayette (lignes A / C / E3 / E6 / S15), accessible via l'emprunt du tramway entre La Pardieu gare et Lafayette

SARLIEVE - COURNON



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

SARLIEVE COURNON



0 100 200 m

- | | | | |
|-----------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|---|
| Gare SERM | Équipements d'enseignement : | Appareil commercial : | Sites d'intérêt touristique : |
| Pôle d'emploi structurant | Collège | Pôle commercial | Thermes |
| Friche | Lycée | Ligne commerciale | Point d'accès à la ViaAllier |
| Quartier en Politique de la Ville | Enseignement supérieur | Équipements de santé : | Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne |
| | | Établissement hospitalier | |

Sarlieve Cournon



150 300 m

- | | | | | |
|-----------|-----------------------|---------------------|----------------------|-------------------------------|
| Gare SERM | Végétalisation | Marchabilité | Cyclabilité | Pacification des voies |
| Allier | Alignement d'arbres | Bonne | Piste cyclable | Zone 30 |
| ViaAllier | Végétation basse | Ordinaire | Bande cyclable | Zone de rencontre |
| | Espaces verts | Dangereuse | Contre-sens cyclable | Voies vertes |



Réalisation AUCM 2025

Sources : Cerema Géofret 2023
IGN 2023



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee RPE 2023, Insee
SIRENE 2025, SNCF
Fond : Ortophoto CRAIG 2022



SARLIEVE - COURNON

Population 2022 : 1 917

Effectif salarié 2023 : 3 754

Effectif scolaire 2023 : 0

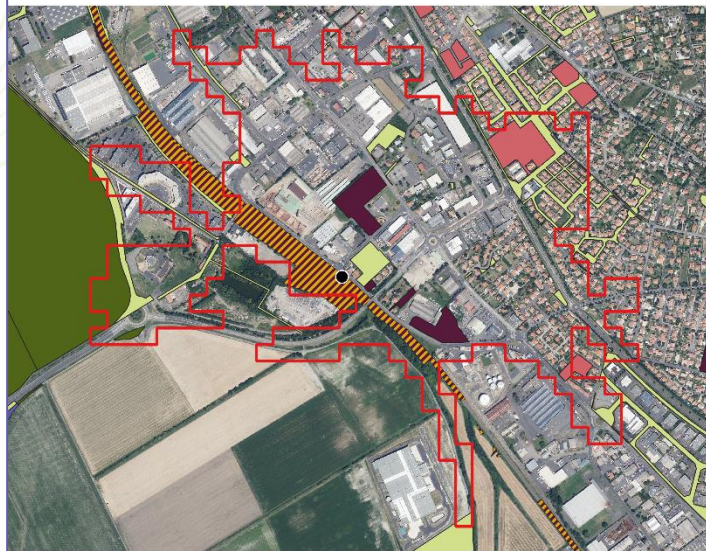
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 64 587 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Sarliève - Cournon



- Propriétaire de l'unité foncière :**
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF

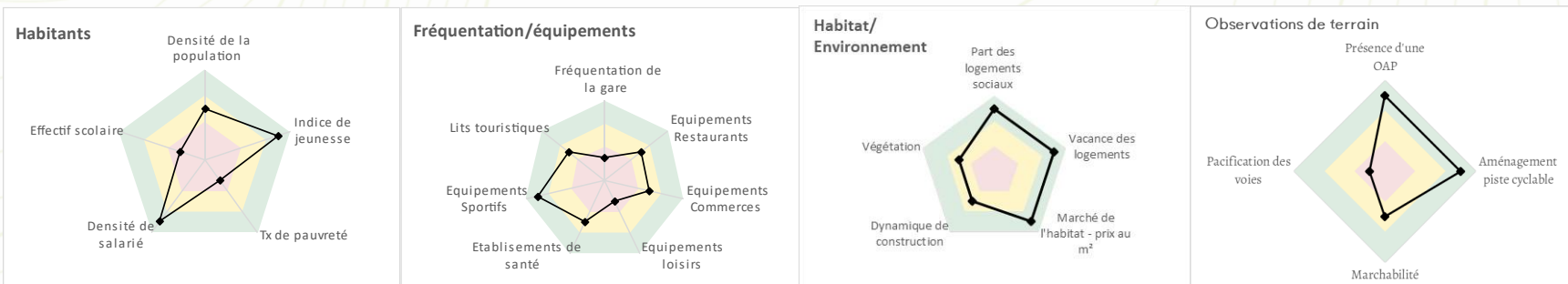
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF



Réalisation AUCM 2025

Sources : CRAIG 2022,

Cadastre - DGFiP 2024



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE



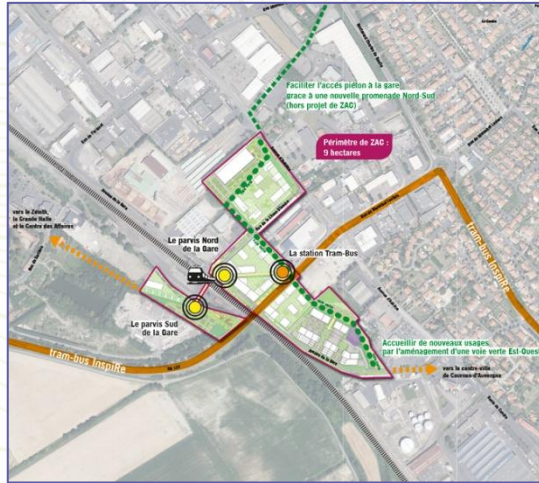
SARLIEVE – COURNON

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare rénovée et équipée, souterrain traversant, permettant d'aller sur la partie ouest du quartier (pôle santé) - Une forte densité de salariés - Un indice de jeunesse élevé : potentiel de déplacements scolaires - Du stationnement vélo d'une dizaine de places (arceaux et box), peu occupé 	<ul style="list-style-type: none"> - Un certain éloignement vis-à-vis du centre urbain et de la zone résidentielle/commerciale (côté nord-est) en bordure d'isochrone et du pôle santé (côté sud-ouest) - Des aménagements de mauvaise qualité aux abords de la gare, mauvaise accessibilité, dans une ZI en déclin - Un pôle de santé à proximité non adapté à l'usage du train ? (horaires décalés, urgences, ...) - Concernant le stationnement : peu de disponibilité à la gare en elle-même (une trentaine de places), mais stationnement possible dans les rues adjacentes - Une densité de population assez faible (mais présence de logements sociaux importante : quartier La Poëlade)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) en développement à proximité immédiate, évolution vers une zone mixte habitat, bureaux et locaux artisanaux (études de programmation / plan guide du projet ZAC gare / Avant-projet ZAC gare) → premiers travaux en 2027 - Un site concerné par une convention avec l'Établissement Public Foncier (EPF), signée avec Clermont Auvergne Métropole et la Ville de Cournon d'Auvergne - Une requalification des espaces publics et cheminements dans le cadre de la ZAC - Une desserte de la gare par la ligne C de transports en commun : liaison actuelle par un escalier / à moyen terme aménagement d'un grand parvis unissant les deux modes / déploiement en cours d'une station C.Vélo - Cinq Opérations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le secteur « gare » : 1 - OAP Gare de Cournon (pôle multimodale + mixité des fonctions) / 2 - OAP Maryse Bastié (logements) / 3 - OAP Maréchal Leclerc (mixité des fonctions – couture quartier La Poëlade – Gare) / 4 - OAP Village de Sarliève (zone mixte logements – activités) / 5 - OAP Château (renforcer équipements et activités) - Un projet d'extension du parking d'une centaine de places - Au regard d'un éloignement gare – station bus – commerces – pôle santé, enjeu à traiter les déplacements du dernier kilomètre dans ce secteur : opportunité à disposer de vélos ou trottinettes en libre-service, navette de quartier ? 	<ul style="list-style-type: none"> - Une interrogation sur la réalité de positionner la gare comme point d'entrée à l'équipement Grande Halle / Zénith : éloignement (1,5 à 2 km soit 20 à 30 min à pied) / Environnement peu attractif (traverser des nappes de parking)



Bâtiment gare de Sarliève-Cournon

SARLIEVE – COURNON



Source : ZAC du Quartier de la gare de Cournon-d'Auvergne

OAP de 10,2 ha :

- Réaliser une **opération mixte** au travers d'une diversité de programme : logements, équipements et activités économiques variées. La programmation prévisionnelle en logements est estimée **entre 70 et 120 logements**, modulable en lien avec la part dédiée à l'immobilier tertiaire.
25% LLS + 20% accession abordable
Hauteur : 16m max.



- **Requalifier les espaces publics au droit des voies existantes en corrélation avec le projet de requalification de la ZAE Cournon-Le Gendre et l'aménagement du BHNS.**
- **Irriguer le futur quartier par un réseau pour les modes doux, notamment en direction des transports en commun** ainsi que pour relier les différents espaces publics structurants et les quartiers alentours.
- **Développer un pôle intermodal autour de la gare** en recréant des espaces publics de part et d'autre notamment par la réalisation d'un parvis végétalisé sur la face Nord, animée par la présence de commerces et services en rez-de-chaussée et par la réalisation d'une placette et d'une aire de stationnement paysager sur la face Sud, complétée à terme par un parking silo

Source : PLUi Clermont Auvergne Métropole

SARLIEVE – COURNON



Un parking de la gare de faible capacité et occupé



Des possibilités de stationner sur les rues adjacentes comme l'avenue de la gare



Un environnement de faible qualité pour la rue de la Chaux Blanche, reliant la gare au reste de la commune



Le panneau informatif sur le projet de ZAC, affiché sur la façade de la gare



L'aménagement de la rue de Sarliève, au niveau du pôle santé



Un cheminement piéton de qualité reliant la gare au pôle santé (et au Zénith)



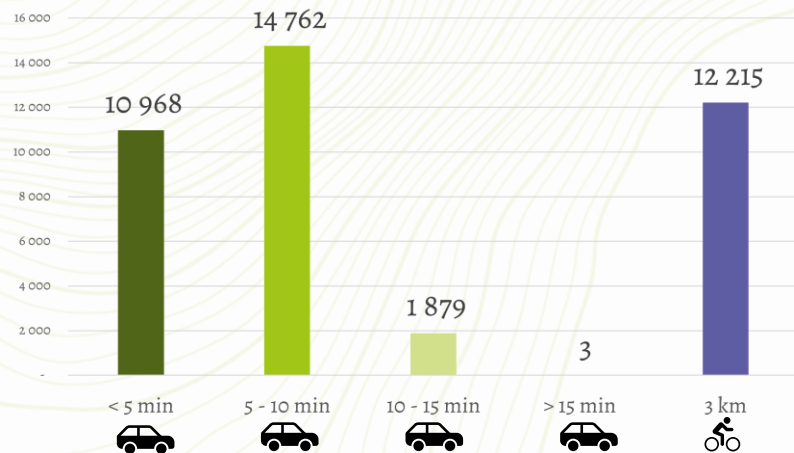
Des panneaux indiquant la liaison entre la Grande Halle d'Auvergne (et le Zénith), et la gare (20 à 30 minutes à pied environ)



Actuelle friche face à la gare, visant à être aménagée en un grand parvis dans le cadre de la ZAC

SARLIÈVE – COURNON

Population dans l'aire d'influence

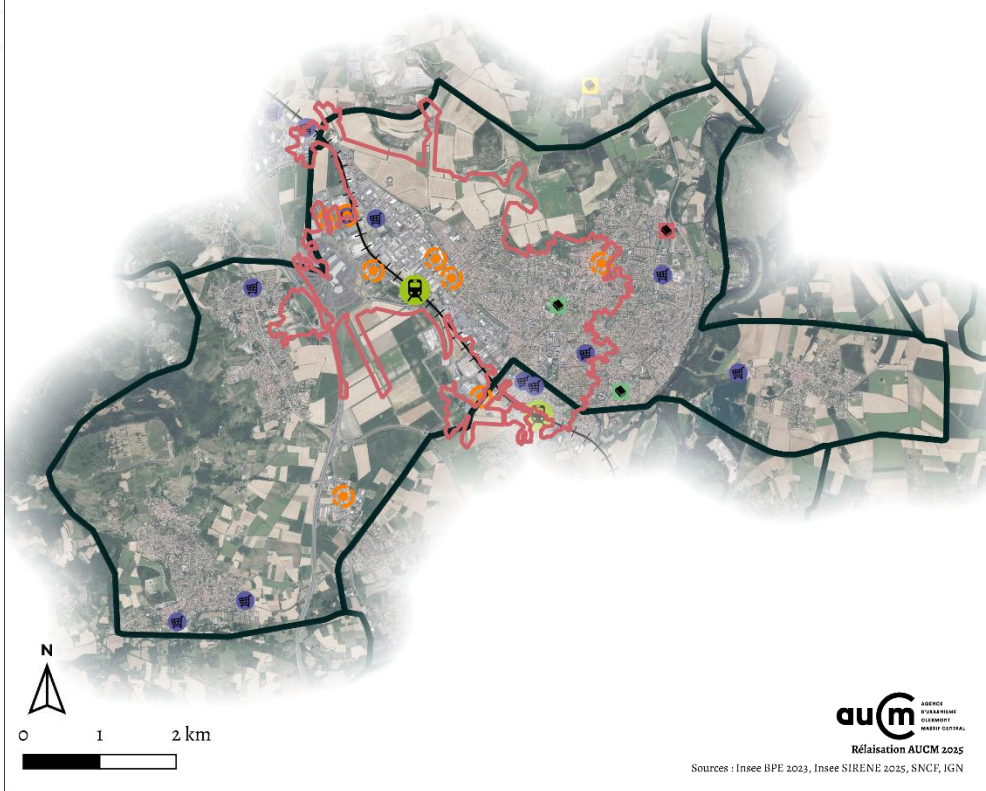


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Cournon, certains habitants se trouvent sur la commune du Cendre.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

SARLIÈVE - COURNON



SARLIÈVE – COURNON

T2C ligne C

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

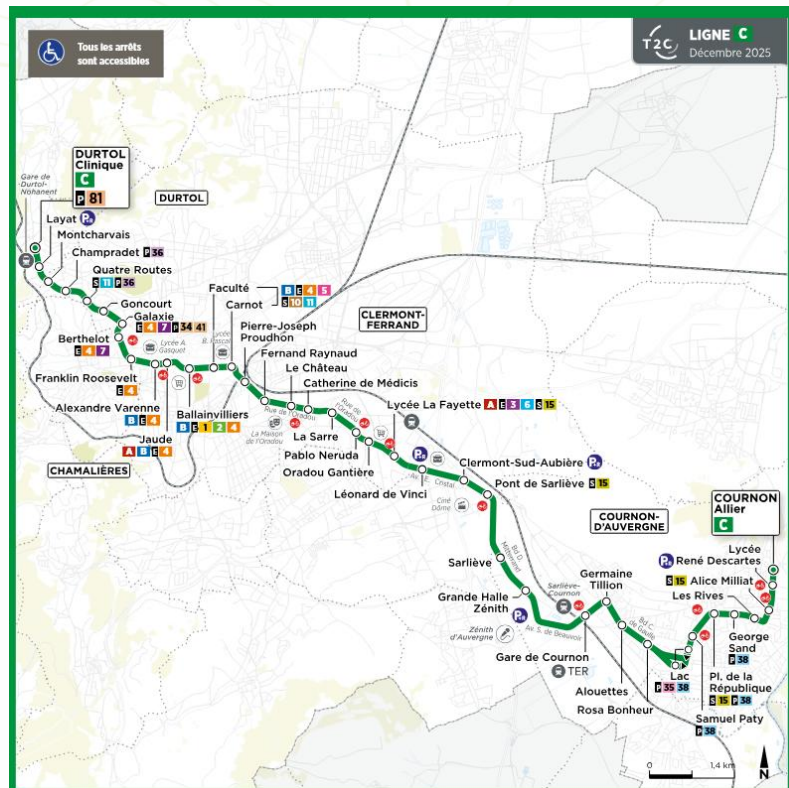
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : toutes les 6 à 10 minutes sur la ligne C

Amplitude horaire : De 5h00 à 1h00 environ

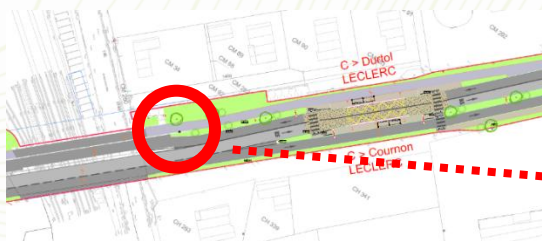
Adaptation aux horaires SNCF : Oui du fait de la fréquence élevée de la ligne C

Desserte : Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne



Source : T2C

SARLIÈVE – COURNON



Source : Planche InspiRe secteur 09 Cournon Grande Halle – SMTC



Source : InspiRe – Maquette 3D
<https://inspire-clermontmetropole.fr/maquette-3d/>



→ Cet escalier est créé pour permettre de relier l'arrêt de la ligne C InspiRe à la gare.



Source : IGN

La gare de Sarliève-Cournon est jusqu'à décembre 2025 restée à l'écart de services de transports collectifs et de mobilité partagée.

Depuis décembre 2025, la ligne C d'Inspire bénéficie d'un arrêt « gare de Cournon » situé à environ 230 m à pied, avec l'aménagement d'un escalier (en rouge).

Un second aménagement plus direct et accessible PMR (170 m environ, en bleu) sera réalisé par la suite, en lien avec la ZAC du quartier de la gare de Cournon d'Auvergne, qui prévoit aussi l'extension du parvis de la gare (en jaune).

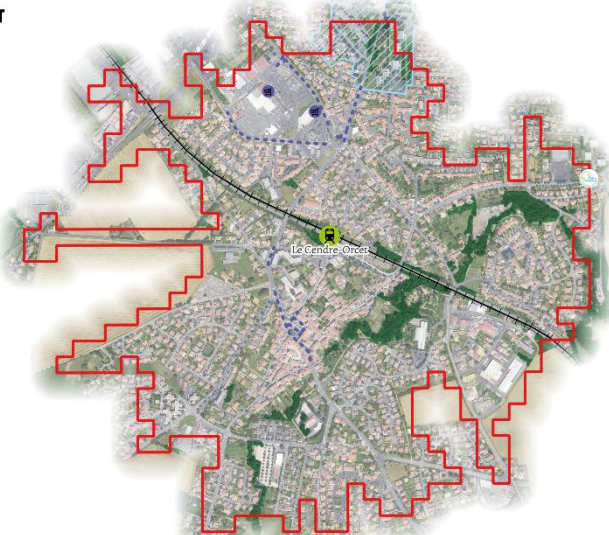
Une station C.Vélo est également en cours de déploiement.

LE CENDRE - ORCET



Quartier gare au centre d'une
petite ville / d'un bourg

LE CENDRE ORCET



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

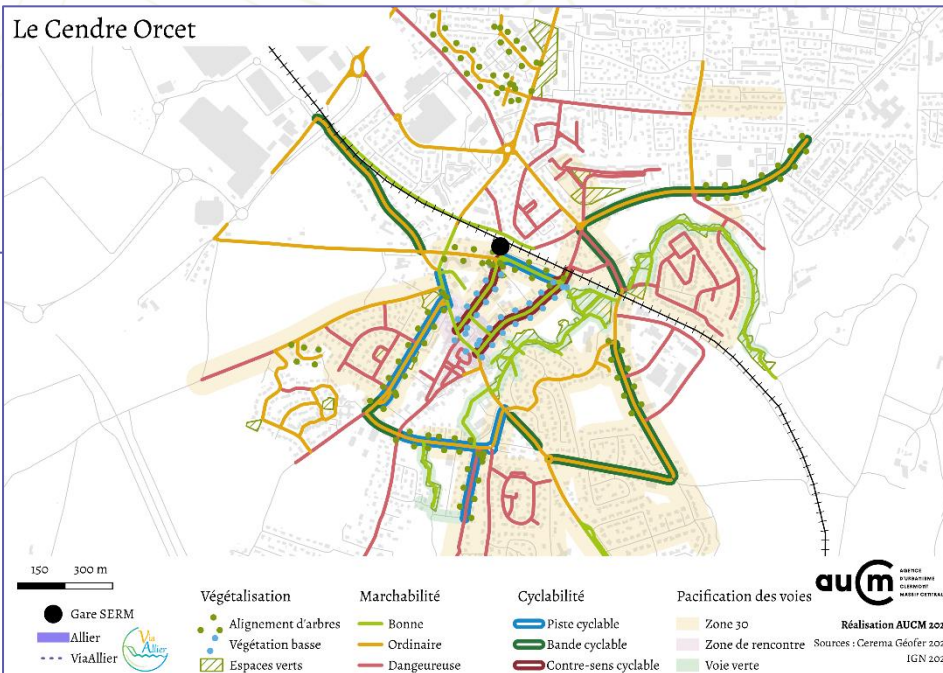
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Therms
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGC
Fond : Ormphoto CRAIG 2022

Le Cendré Orcet



LE CENDRE - ORCET

Population 2022 : 8 216

Effectif salarié 2023 : 1 998

Effectif scolaire 2023 : 0

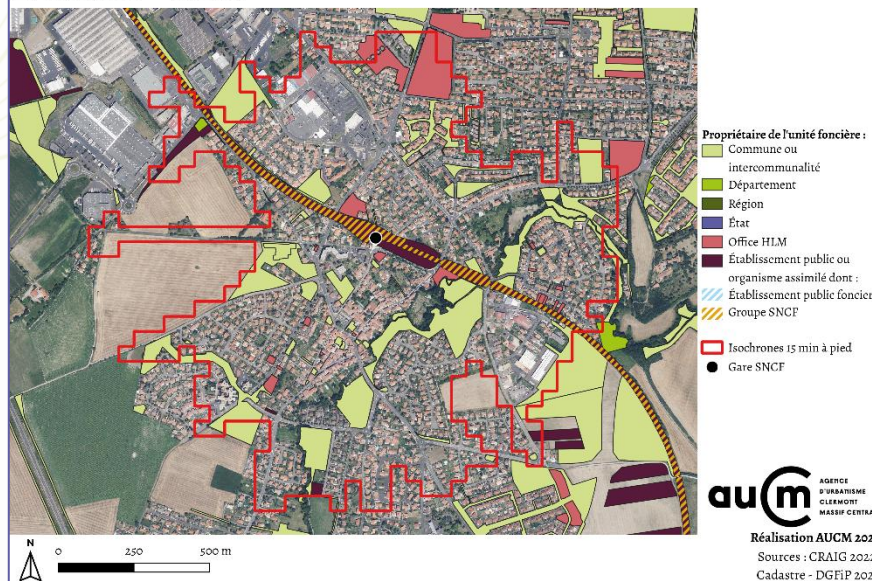
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 165 289 voyageurs/an

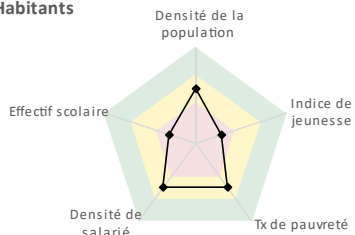
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

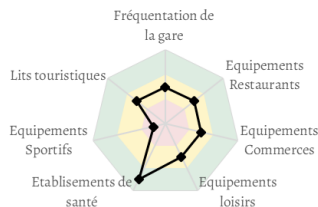
Le Cendre - Orcet



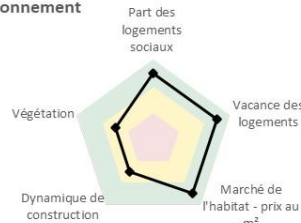
Habitants



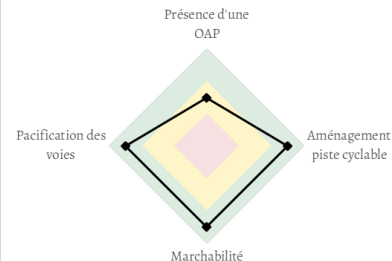
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

LE CENDRE – ORCET



Bâtiment gare du Cendre

ATOUTS

- Une gare rénovée très proche du cœur de ville (mairie, commerces,...), bénéficiant d'un traitement des espaces publics de qualité, projet urbain de rénovation du quartier réalisé sur la période 2019-2023
- Une gare située à moins de 15 minutes à pied de la quasi-totalité des logements de la commune, irriguée par une voie verte longeant l'Auzon
- Une quinzaine de places des stationnement vélo (arceaux déjà présents et box à venir courant 2025), peu utilisées

FAIBLESSES

- Les secteurs pourvoyeurs d'emplois au nord de la commune (hypermarché, ZA des Graveyroux) sont à bonne distance de la gare (en limite d'isochrone voir au-delà)
- Une interrogation sur l'adéquation / typologie d'emplois (grande distribution, logistique...) et usage du train (possible travail en heures décalées...)
- Un parking d'environ 90 places côté bâtiment voyageurs (fortement occupé), complété par une trentaine de place à l'arrière
- La principale zone de développement urbain de la commune (Les Fontenilles – 220 logements) se trouvant en marge du périmètre des 15 minutes à pied

OPPORTUNITÉS

- La rue de la gare et l'avenue centrale feront l'objet d'ici 2026 d'une réfection des espaces publics
- Une réflexion est à engager sur les liaisons piétonnes et cyclables en direction de Cournon / quartier du Lac (Quartier Politique de la Ville – forte densité de population) pour faciliter l'accès au train depuis ce quartier
- La proximité de la Via Allier

MENACES

LE CENDRE – ORCET



Deux OAP à proximité du centre-ville et de la gare (avenue Centrale)

- 55 à 95 logements collectifs
- Espace vert
- Renforcer la continuité avec le centre-ville
- Services et commerces



OAP Les Fontenilles / Pré Bonnet au sud-ouest

- 240 logements environ, typologie diversifiée
- Développer les cheminements doux
- Aménager des espaces verts
- Projet de restructuration de l'école Henri Barbusse

LE CENDRE – ORCET



Un parking de la gare, aménagé récemment et presque saturé



Des aménagements qualitatifs près du centre-ville du Cendré



Un aménagement attractif pour les piétons rue de la Mairie, qui relie la gare au centre-ville



Des aménagements et signalétiques de qualité sur le parvis de la gare



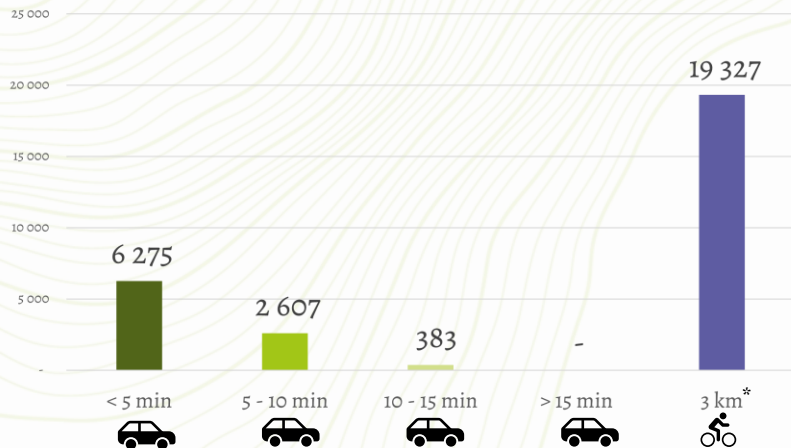
La coulée verte le long de l'Auzon, un axe majeur pour les piétons / cyclistes passant à proximité de la gare



Des aménagements à l'arrière de la gare, en direction de Cournon (avenue de l'Allier) à conforter pour améliorer la diffusion au nord de la gare

LE CENDRE – ORCET

Population dans l'aire d'influence



La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas du Cendré, une part importante des habitants se trouvent sur la commune de Cournon-d'Auvergne.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

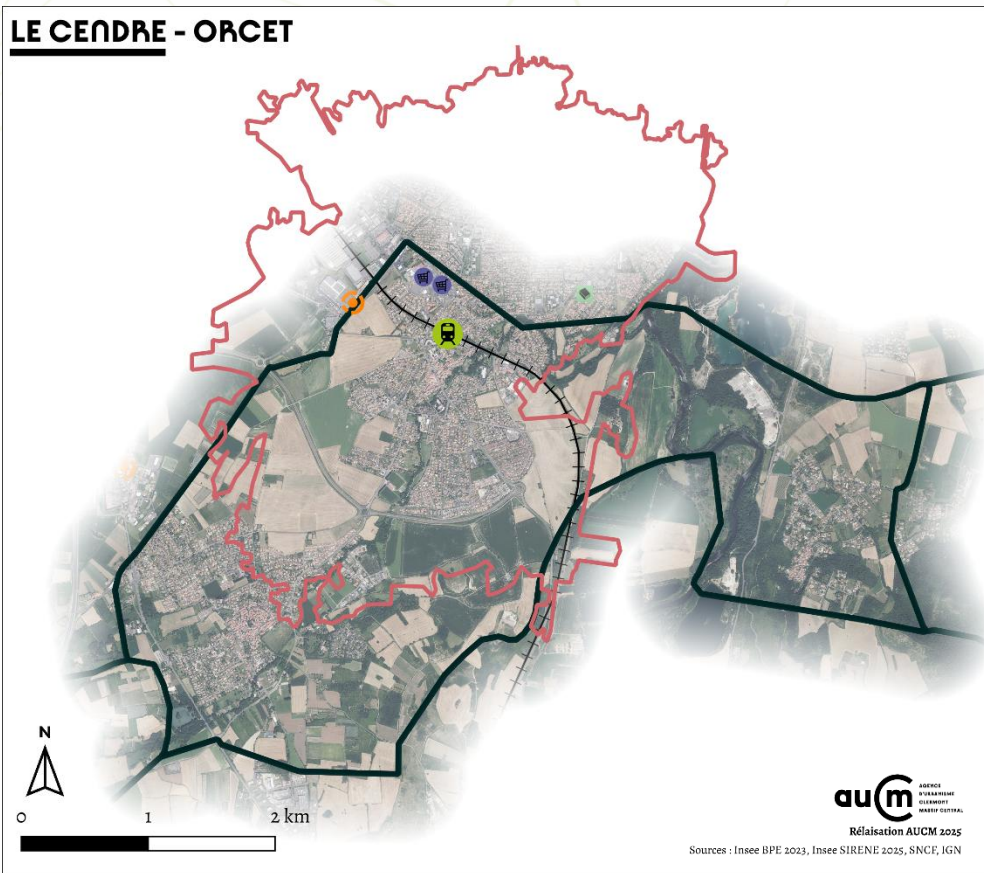
*Dans le cas de la gare Le Cendré – Orcet, la valeur comprend des habitants de Cournon et il existe un double-compte des habitants dans la zone d'influence de cette gare et de celle de Sarliève-Cournon

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km

- Équipements scolaires
- Collège
- Lycée
- Université

- Autres équipements
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

LE CENDRE - ORCET



LE CENDRE – ORCET

T2C ligne P35

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

Type de service : TC urbain, ligne régulière

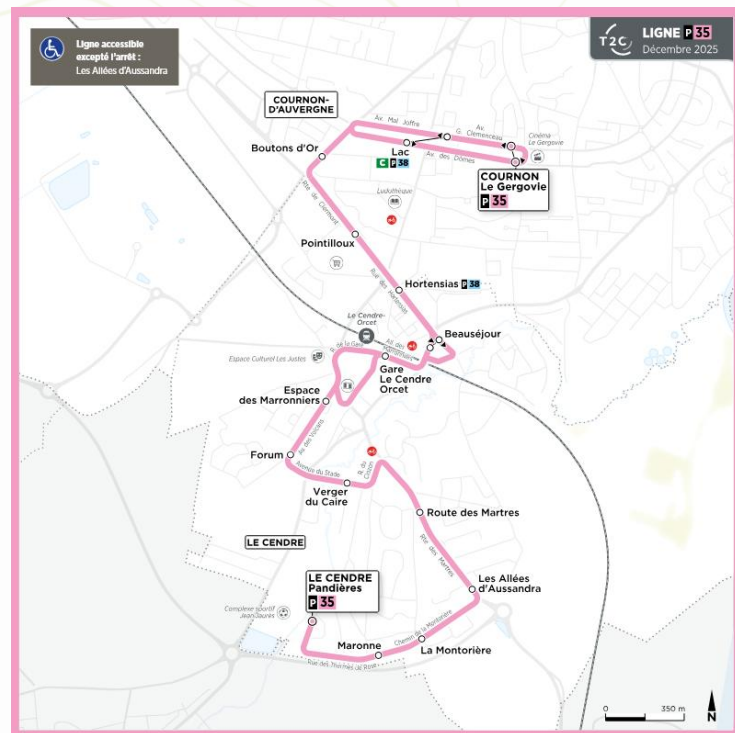
Fréquence : toutes les 40 minutes environ

Amplitude horaire : De 7h30 à 19h30 environ

Adaptation aux horaires SNCF : La plupart des départs / arrivées de trains bénéficient d'une correspondance avec la ligne P30 (vers un des deux terminus) en moins de 10 minutes, du fait des fréquences élevées de la ligne ferroviaire

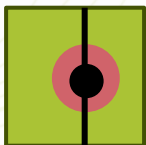
(la ligne P30 est organisée avant tout pour optimiser les roulements des véhicules)

Desserte : Le Cendre, Cournon-d'Auvergne



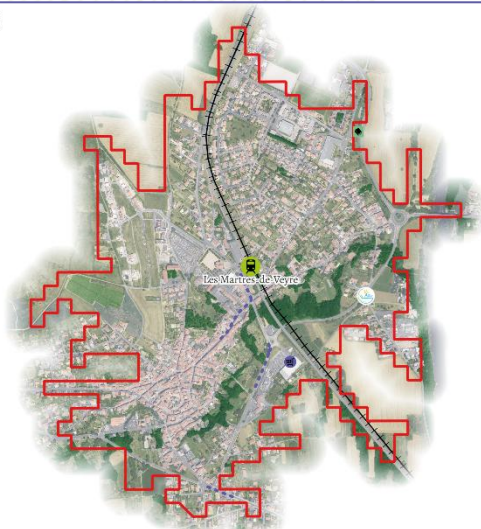
Source : T2C

LES MARTRES-DE-VEYRE



*Quartier gare au centre
d'une petite ville / d'un bourg*

LES MARTRES DE VEYRE



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

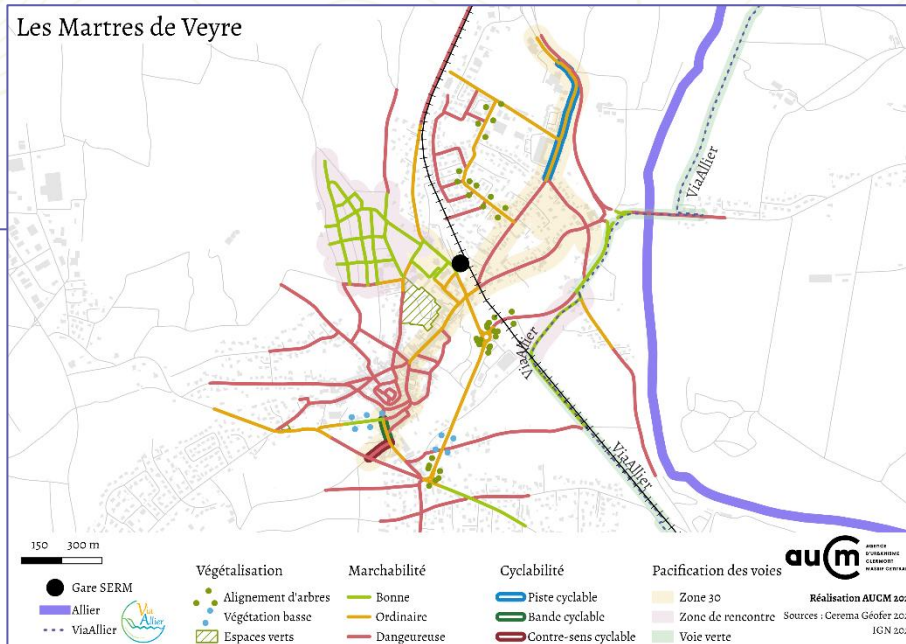
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur

- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee GPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
Fond : Orthophoto CRAIG 2022



LES MARTRES-DE-VEYRE

Population 2022 : 3 071

Effectif salarié 2023 : 369

Effectif scolaire 2023 : 772

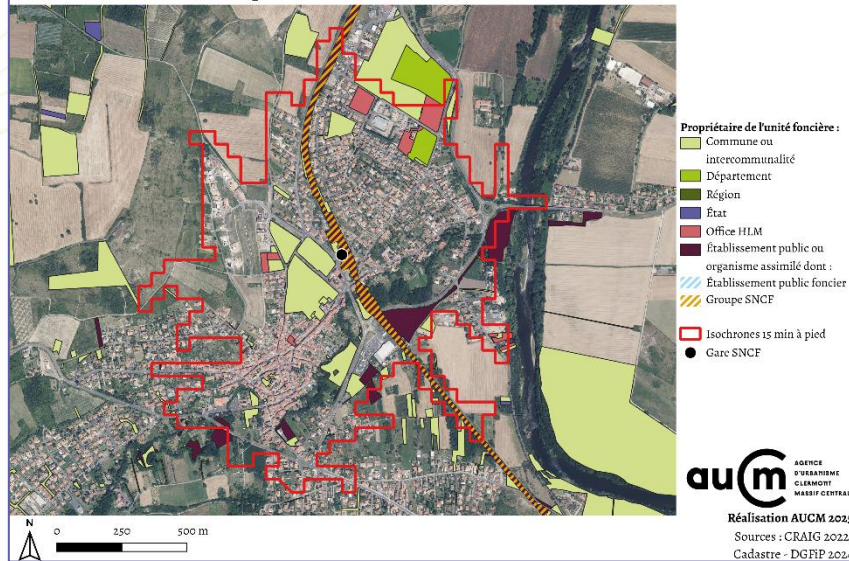
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 177 337 voyageurs/an

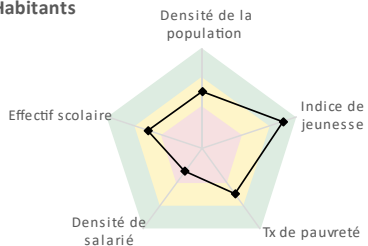
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

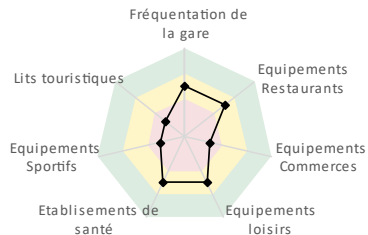
Les Martres-de-Veyre



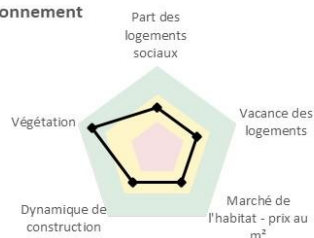
Habitants



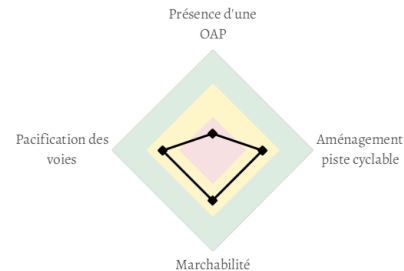
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



LES MARTRES-DE-VEYRE



Gare des Martres-de-Veyre

ATOUTS

- Une gare très proche du cœur de ville
- Des commerces occupent le bâtiment gare (poste et boulangerie)
- Un développement urbain articulé avec le train : développement du quartier des Loubrettes (écoquartier de 300 logements à terme), au regard de la proximité avec la gare
- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat qui concerne la rénovation de l'habitat du centre ancien
- La présence d'un pôle d'emplois entre le collège et la zone d'activités des Portes Nord (environ 25 entreprises), mais situé en limite d'isochrone de 15 minutes à pied
- Gare équipée de box à vélos (6 places), peu utilisés

FAIBLESSES

- Un centre-bourg qui manque d'attrait dans le triangle formé par les rues de l'ancienne poste, du Moulin et Saint-Martial : rues étroites, espaces publics peu qualitatifs, commerces vacants
- Un parking d'une centaine de places non matérialisées, très occupé

OPPORTUNITÉS

- Une deuxième réserve foncière au sud de l'écoquartier Les Loubrettes pour du logement individuel (rue Saint-Verny, chemin de Largealle)
- Une proximité de la ViaAllier mais sans jalonnement ni aménagement depuis la gare et le centre-ville – opportunité à aménager une liaison de 700 m environ entre la gare et la ViaAllier
- A long terme, opportunité d'un développement au sud-est de la commune, à l'arrière du supermarché
- Une protection des linéaires commerciaux dans le centre-bourg
- Un projet de navette gare – ZA Pra de Serre identifié au Plan de Mobilité Simplifié de Mond'Arverne Communauté, mise en service prévisionnelle en 2028

MENACES

- Des développements urbains également présents sur le sud de la commune, avec un accès à la gare moins naturel : distance au-delà du quart d'heure à pied

LES MARTRES-DE-VEYRE



INVITATION PRESSE

Lancement officiel de l'aménagement du quartier pilote Les Loubrettes

En présence de **Pascal Pigot**, Président de Mond'Arverne Communauté et Maire des Martres-de-Veyre, de **François Nouhen**, Présidente de Logidôme.

Jeudi 18 octobre à 11h00

Rendez-vous devant la Mairie des Martres-de-Veyre

Mond'Arverne communauté et Logidôme urbanisent ce quartier de 9 hectares, de manière exemplaire et durable. Un projet qui répond aux attentes des habitants, situé sur un site exceptionnel.

Alors que les tout premiers travaux démarrent, cette première visite est l'occasion de faire le point sur les grands principes d'aménagement qui donneront bientôt naissance à près de 300 logements.



Mond'Arverne communauté est en charge de l'aménagement et du développement de son territoire. Il lui revient donc, avec ses partenaires, de proposer des solutions concrètes pour répondre aux besoins des familles, des personnes âgées ou dépendantes, des jeunes...

En tant qu'aménageur, Logidôme est chargé des études d'aménagement, de la planification des opérations, du respect des plans d'urbanisme, de la bonne exécution des travaux...

Contact presse : Logidôme
Alice Battut - 04 73 98 98 48
battut@logidome.com

Contact Presse : Mond'Arverne Communauté
Claire Striffing-Gauthier - 04 73 39 64 91
c.striffing-gauthier@mond-arverne.fr



Les Loubrettes : l'ambition d'un quartier pilote devenue réalité

Pourquoi un nouveau quartier ?

Le territoire de Mond'Arverne communauté a connu une expansion forte et continue de l'habitat durant ces trente dernières années.

Les grandes orientations du projet du quartier pilote des Loubrettes trouvent leurs origines dans le Scot du Grand Clermont (Schéma de Cohérence territoriale) dont l'un des objectifs est de construire une agglomération multipolaire permettant de maîtriser au mieux l'étalement urbain, de structurer le territoire en proposant une offre de services de proximité et de transports collectifs. La commune des Martres-de-Veyre bénéficie en l'occurrence d'une desserte ferroviaire à proximité immédiate du centre-bourg.

La mise en œuvre de l'aménagement du site des Loubrettes répond aux grands enjeux communaux

identifiés par le Programme Local de l'Habitat (PLH) :

- Développer une offre d'habitat accessible
- Proposer des logements adaptés aux personnes âgées
- Développer la ville en adéquation avec les critères de qualité environnementale, urbanistique et sociale



Son périmètre :

- > au sud par la rue de Jolivet
- > au nord par le chemin des Loubrettes
- > à l'est par la rue des Loubrettes
- > à l'ouest par le chemin de la Croix St Sébastien

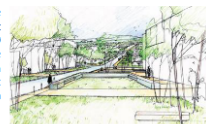
Contact presse : Logidôme
Alice Battut - 04 73 98 98 48
battut@logidome.com

Contact Presse : Mond'Arverne Communauté
Claire Striffing-Gauthier - 04 73 39 64 91
c.striffing-gauthier@mond-arverne.fr



La philosophie du nouveau quartier : entre ville et nature, mixité et lien social

Avec le quartier pilote des Loubrettes, Mond'Arverne Communauté et Logidôme développent un projet d'aménagement d'environ 300 logements répartis sur 9 hectares au sein de la commune des Martres de Veyre. Le programme de construction prévoit l'implantation d'activités tertiaires et de services comme un équipement petite-enfance. Les premiers travaux ont démarré en juin 2018 avec la création des voiries et des espaces publics.



Une situation exceptionnelle

C'est dans un espace naturel à la situation exceptionnelle que prend place Les Loubrettes. Le centre-bourg des Martres-de-Veyre se situe aux abords du futur quartier. La gare est également à proximité des nouvelles habitations. L'insertion paysagère des constructions est une ambition incontournable. Ouvert sur le grand paysage, nombreux sont les logements qui auront une vue privilégiée.

Un habitat accessible

La volonté de Mond'Arverne Communauté est d'urbaniser ce site en créant un habitat économiquement accessible. Il se démarque ainsi par la pluralité de ses formules immobilières. Les futurs habitants auront le choix de louer leur logement, d'acheter leur bien immobilier grâce à l'accès social à la propriété ou par l'intermédiaire de l'accès libre ou encore construire leur maison individuelle. Il est également prévu d'implanter des équipements d'activités tertiaires et de services qui constituent une composante naturelle d'une zone urbaine.

Un quartier ambitieux

Le développement durable est bien entendu au cœur du projet d'aménagement des Loubrettes à travers les trois volets fondamentaux : l'écologie, le social et l'économie.

Une volonté de maîtriser l'énergie avec notamment une gestion de l'eau qui s'appuie sur la régulation et la collecte des eaux de pluie, une conception des bâtiments efficiente pour optimiser les apports solaires et réduire les charges de leurs habitants. La part belle sera faite aux espaces végétalisés et l'ensemble des arbres et essences sera replanté au terme de l'aménagement.

Les quelques 300 nouveaux logements présenteront une large variété de choix puisqu'il sera construit des petites résidences collectives, mais aussi de l'habitat intermédiaire grâce auquel les parties communes sont minimisées pour laisser place à de larges espaces privatifs type jardins et terrasses. L'habitat individuel aura également toute sa place. Cette zone résidentielle jusqu'alors peu accessible aux ménages modestes sera dynamisée par le nouveau quartier. Il s'agit de permettre aux jeunes ménages de venir s'installer aux Martres-de-Veyre.

La valorisation des déplacements doux au sein du quartier des Loubrettes et sa connexion directe avec le centre-bourg des Martres-de-Veyre contribueront à la qualité de vie des habitants. Le nouveau quartier est en cela une réponse concrète à l'étalement urbain et une nouvelle possibilité de renouvellement démographique.

Contact presse : Logidôme
Alice Battut - 04 73 98 98 48
battut@logidome.com

Contact Presse : Mond'Arverne Communauté
Claire Striffing-Gauthier - 04 73 39 64 91
c.striffing-gauthier@mond-arverne.fr

LES MARTRES-DE-VEYRE



Le bâtiment de la gare est occupé par la poste et une boulangerie



Un parking de la gare très occupé



Des box vélo peu utilisés



Un espace public peu qualitatif entre la gare et le bourg-centre (avenue de la gare)



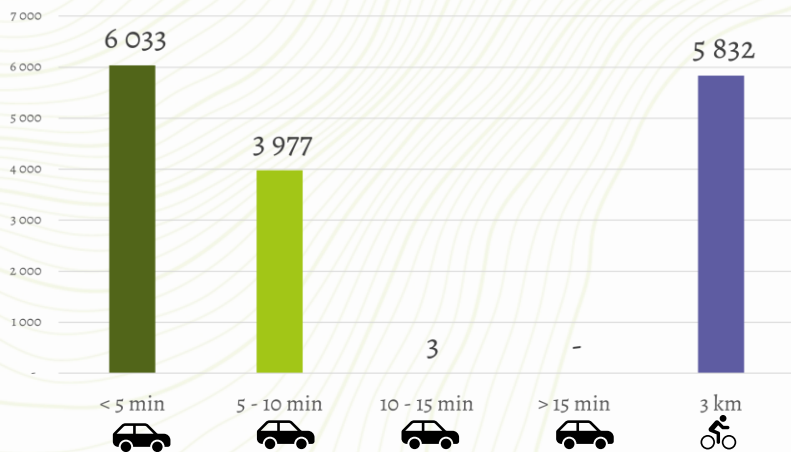
L'écoquartier des Loubrettes, nouvellement créé



Le secteur à l'arrière de la gare (vue sur l'intersection rue de Mirefleurs / rue de la Garenne) peu propice aux mobilités actives

LES MARTRES-DE-VEYRE

Population dans l'aire d'influence

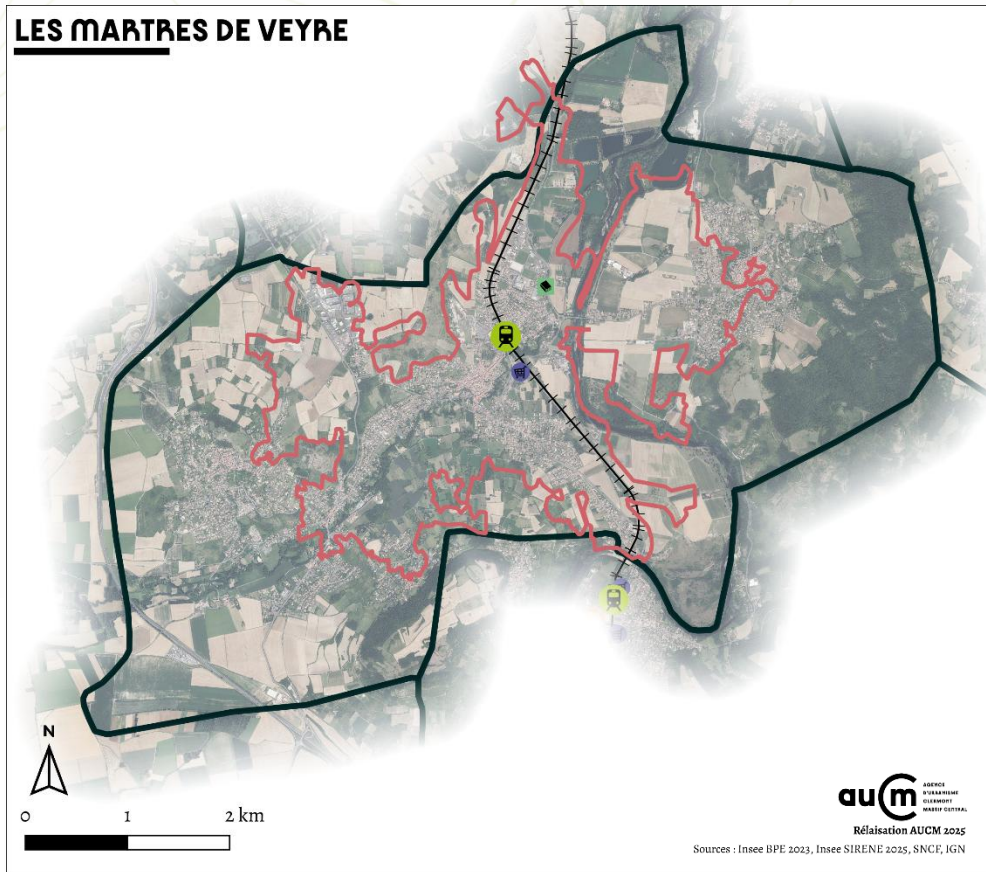


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
 - Réseau Ferré
 - Zones d'attraction des gares
 - Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires
- Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements
- Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

LES MARTRES DE VEYRE



LES MARTRES-DE-VEYRE

Car Région ligne P40

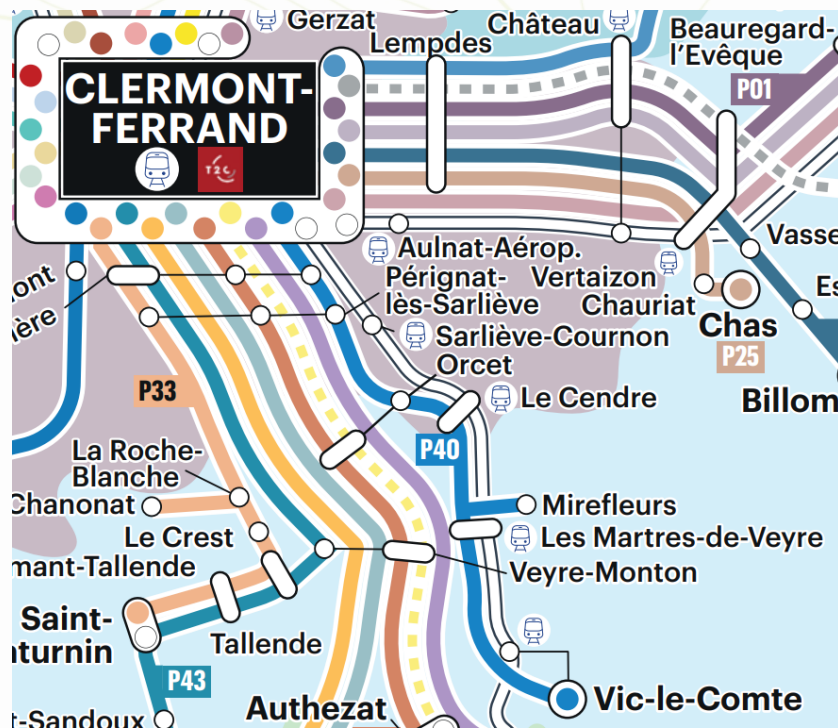
AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 4 passages par jour (heures de pointe)

Amplitude horaire : De 6h30 à 19h30

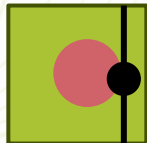
Desserte : Clermont-Ferrand, Aubière, Orcet, Les Martres-de-Veyre, Mirefleurs, Vic-le-Comte



Source : Région AuRA

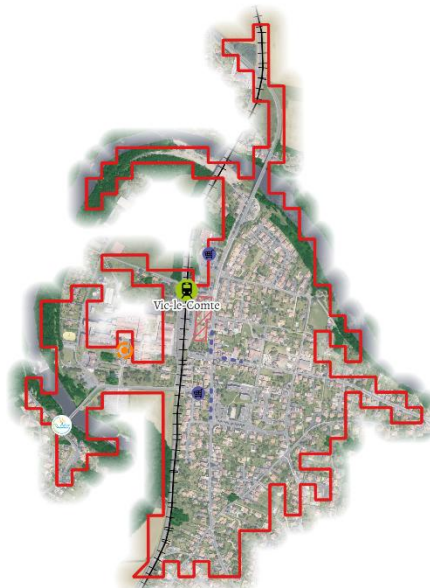
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

VIC-LE-COMTE



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

VIC LE COMTE



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

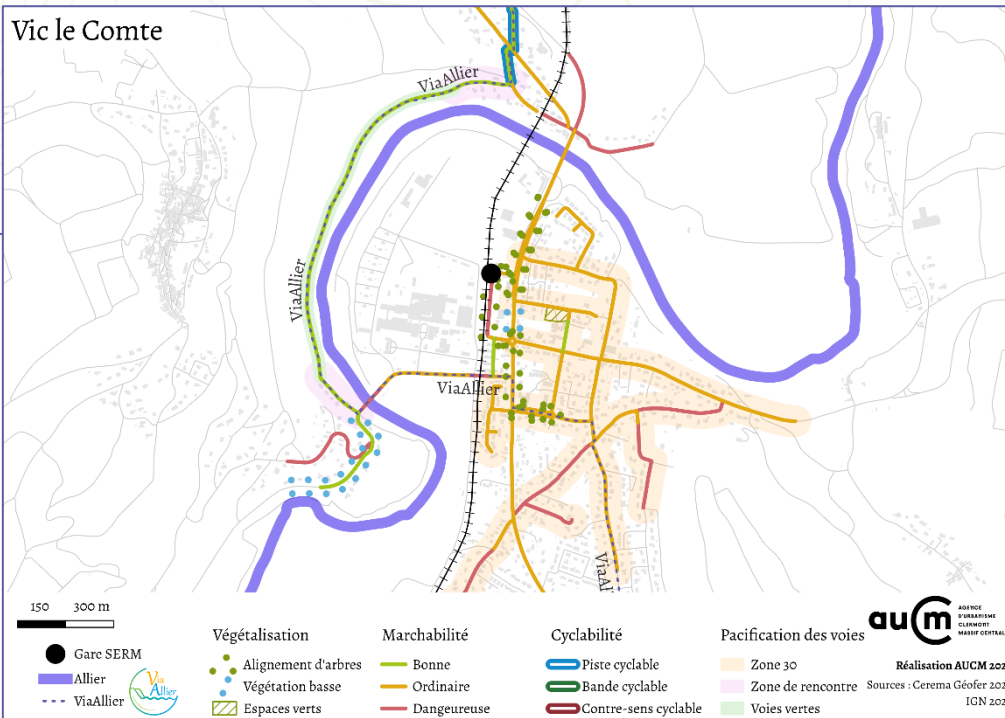
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
Fond : Orthophoto CRAIG 2022

Vic le Comte



VIC-LE-COMTE

Population 2022 : 1 585

Effectif salarié 2023 : 271

Effectif scolaire 2023 : 0

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 271 679 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Vic-le-Comte



Propriétaire de l'unité foncière :

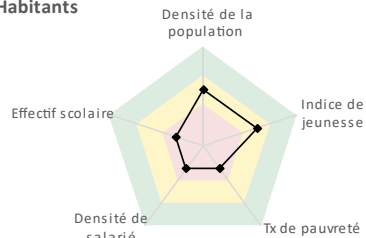
- Commune ou intercommunalité
- Département
- Région
- Etat
- Office HLM
- Etablissement public ou organisme assimilé dont :
- ▨ Etablissement public foncier
- ▨ Groupe SNCF

□ Isochrones 15 min à pied
● Gare SNCF

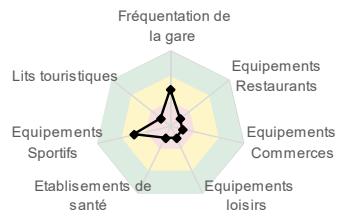
au AGENCE D'URBANISME CLERMONT MESSIS CENTRAL

Réalisation AUCM 2025
Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024

Habitants



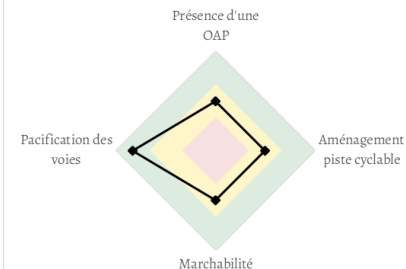
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



VIC-LE-COMTE

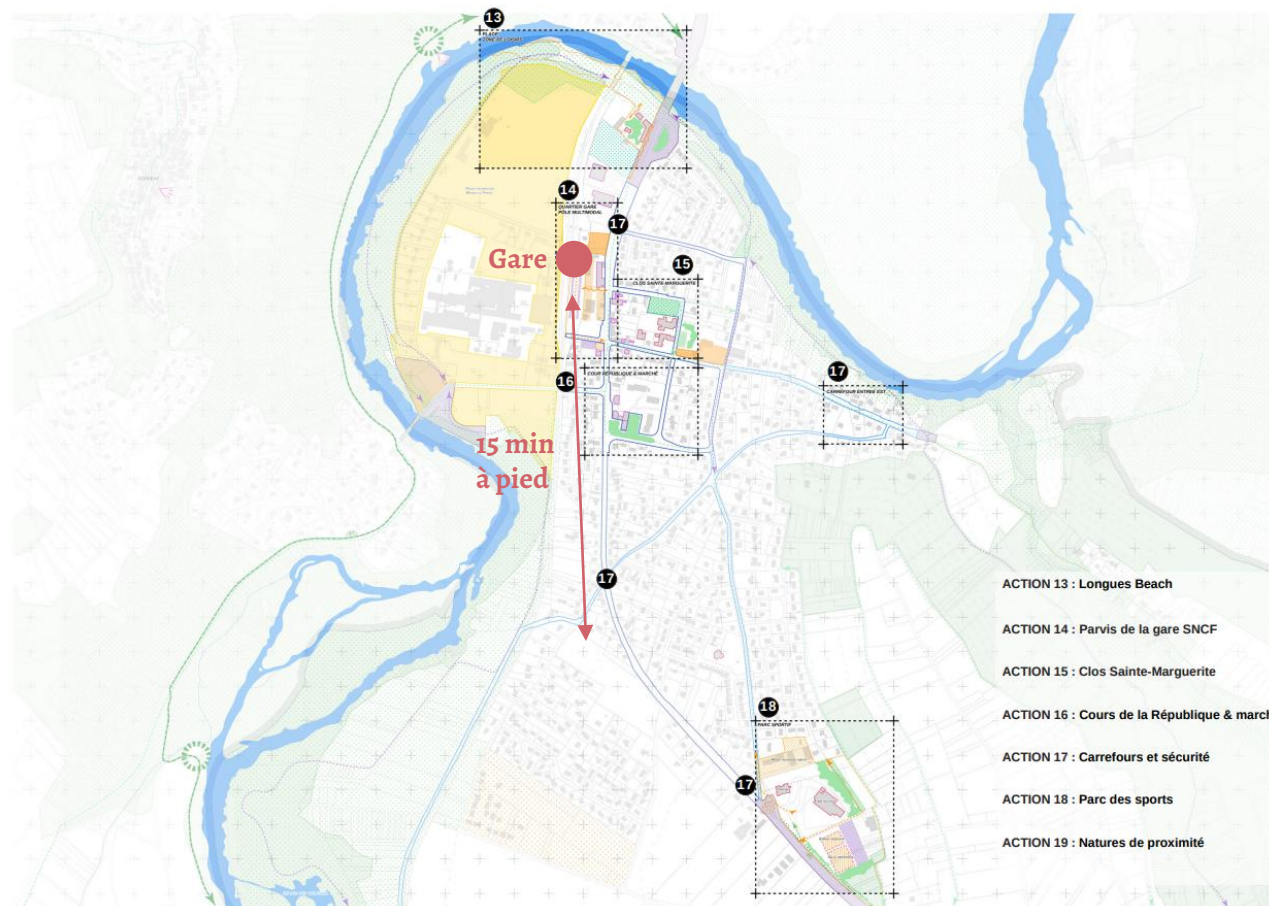


Bâtiment gare de Vic-le-Comte

ATOUPS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare rénovée - Une gare proche d'un gros employeur (imprimerie Banque de France) avec une perspective de fort développement - Une gare située dans un hameau résidentiel (Longues) : nombreux pavillons, des commerces et des services - Un stationnement voiture de grande capacité (environ 200 places), très utilisé, mais disposant encore de réserves de capacité - Une dizaine de places vélos (dont 6 en box), peu utilisées - Une navette vers le bourg-centre de Vic-le-Comte, synchronisée avec les horaires SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> - Une liaison piétonne Gare – Site Banque de France peu qualitative (traversée du parking gare) et même dangereuse au niveau de la traversée de la voie ferrée (trottoir étroit - passage à niveau avec demi-barrière) - Un lien avec la voie verte absent malgré la proximité - En marge du centre urbain de Vic-le-Comte (qui concentre davantage les fonctions urbaines)
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Un site industriel Banque de France en développement (transfert d'activités de Chamalières à Vic-le-Comte) - Une commune dotée d'un Plan guide : Longues Beach, Parvis de la gare SNCF, Clos Sainte-Marguerite, cours de la République et Marché* - Un projet d'écoquartier, juste en face de la gare - Une gare à proximité de la ViaAllier 	<ul style="list-style-type: none"> - Question du lien entre la gare et l'entrée du site Banque de France (passage à niveau à sécuriser, prolongement du souterrain ?)

*1696842987-3 [Plan-guide Longues.pdf](#)

VIC-LE-COMTE



Longues Beach : Autoriser la baignade, développer des activités de loisirs, accessibilité modes doux gare – Longues Beach

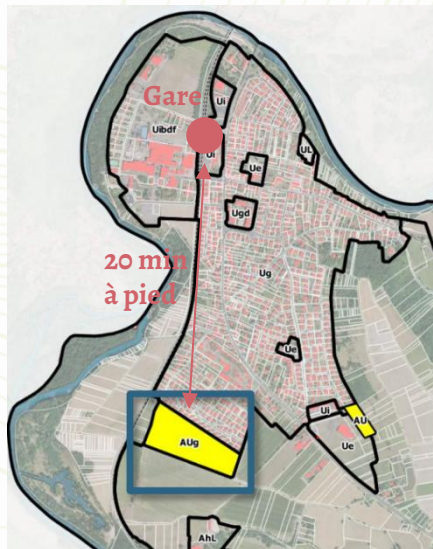
Parvis de la gare et écoquartier

Clos Sainte-Marguerite : Réaménagement de l'espace public aux abords de l'école

Cours de la République & Marché : Action sur l'espace public, apaisement des cheminements modes actifs

Source : Plan Guide Longues – Commune de Vic-le-Comte

VIC-LE-COMTE



Superficie de la zone : 60 876 m² soit 6.09 ha
Permettre de répondre aux objectifs de développement du territoire.

- Créer une offre diversifiée en logements : petits locatifs, accession à la propriété, maisons mitoyennes, maisons individuelles....pouvant favoriser la mixité générationnelle et les parcours résidentiels.
- Créer un espace à vocation résidentielle, en lien avec le tissu urbain existant.
- Créer une cohérence de densité en lien avec l'environnement immédiat (notion de « couture urbaine »

Un site écoquartier labellisé par le ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique

Surface urbaine (comprenant l'ensemble de l'îlot délimité par le Parvis, la RD225, la rue de la Gare, le parking) : 21 000 m²

Surface aménagements Parvis de la Gare : 1700 m²

Les actions engagées sur le quartier gare peuvent se scinder en deux temporalités associées à deux échelles d'intervention.

Temps 1:

- **Réaménagement du parvis de la gare en prenant quelques places de stationnement. Cela permet de créer un arrêt bus associé à un petit bâtiment multifonctions**, de mettre en valeur le bâtiment de la gare, de libérer les vues sur Covent.
- Si l'opportunité se présente, il serait judicieux que la collectivité puisse se positionner sur le rachat du parking SNCF. Cela permettrait de mieux organiser les flux et le stationnement et d'anticiper la mutation du quartier à l'Ouest.
- Un programme en partenariat avec la SNCF peut également être envisagé à l'intérieur du bâtiment de la gare (location/réparation de vélos, toilettes, vente d'appoint...).

Temps 2:

- **Transformation du quartier de la gare à travers un projet urbain** dont les caractéristiques seraient :
 - **Réalisation d'un ensemble bâti sur la RD 225 à l'alignement ou en retrait avec des programmes de commerce et d'habitat.**
 - A l'Ouest coté stationnement, création d'une façade composée de programmes d'artisanat et d'habitat.
 - **Dans la partie centrale, espace ouvert et planté** pouvant être public ou en partie privé. Un ensemble de venelles et de cheminements permet de traverser l'îlot.



VIC-LE-COMTE



Situation du projet

Source : Banque de France – Projet Refondation

Le Parisien

À la une En continu Paris & Île-de-France Faits divers Politique International Economie Société Sports Culture Étudiant Vidéos Guide d'achat Jardin

Économie

Puy-de-Dôme : la Banque de France va déménager son imprimerie de billets à Vic-le-Comte

La construction du site devrait se lancer d'ici deux mois, selon la Banque de France.

Par Le Parisien avec AFP
Le 27 juillet 2023 à 20h00

Click Here for More Information

See More

« Investissement massif » pour la banque doit permettre « une fabrication des billets au meilleur coût », selon la Banque de France. LFP/Chloé Bataf

Image Enregistrer Partager

Le projet avait été repoussé plusieurs fois. Le Conseil général de la banque, équivalent d'un conseil d'administration, a validé la construction prochaine d'une nouvelle usine de billets de la Banque de France à Vic-le-Comte, dans le Puy-de-Dôme.

« La décision du Conseil général a été de valider le projet, en soi c'est une très bonne nouvelle », s'est félicité le directeur général des moyens de paiement de la banque Erick Lacourrière dans un entretien téléphonique à l'AFP.

Les plus lus



VIC-LE-COMTE



Un des parkings de la gare



Le chantier du nouveau site industriel, juste derrière la gare, mais sans accès direct



Accès au site industriel, de l'autre côté des voies ferrées



Passage à niveau insuffisamment sécurisé : traversée obligatoire pour atteindre le site industriel et la ViaAllier depuis la gare



Aménagement du boulevard du Général de Gaulle, axe principal du bourg de Longues



Voie verte ViaAllier, aménagée de manière qualitative et indiquée



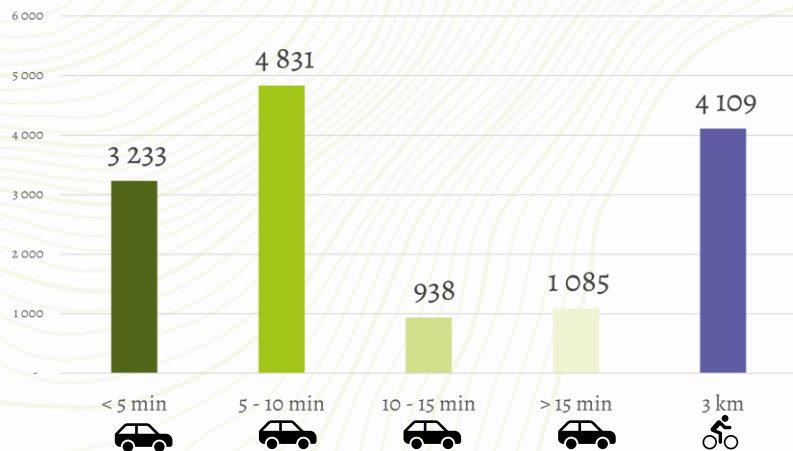
Boulevard du Pont des Goules, passage obligatoire pour rejoindre la ViaAllier depuis la gare



Développement résidentiel récent au sud du bourg de Longues

VIC-LE-COMTE

Population dans l'aire d'influence

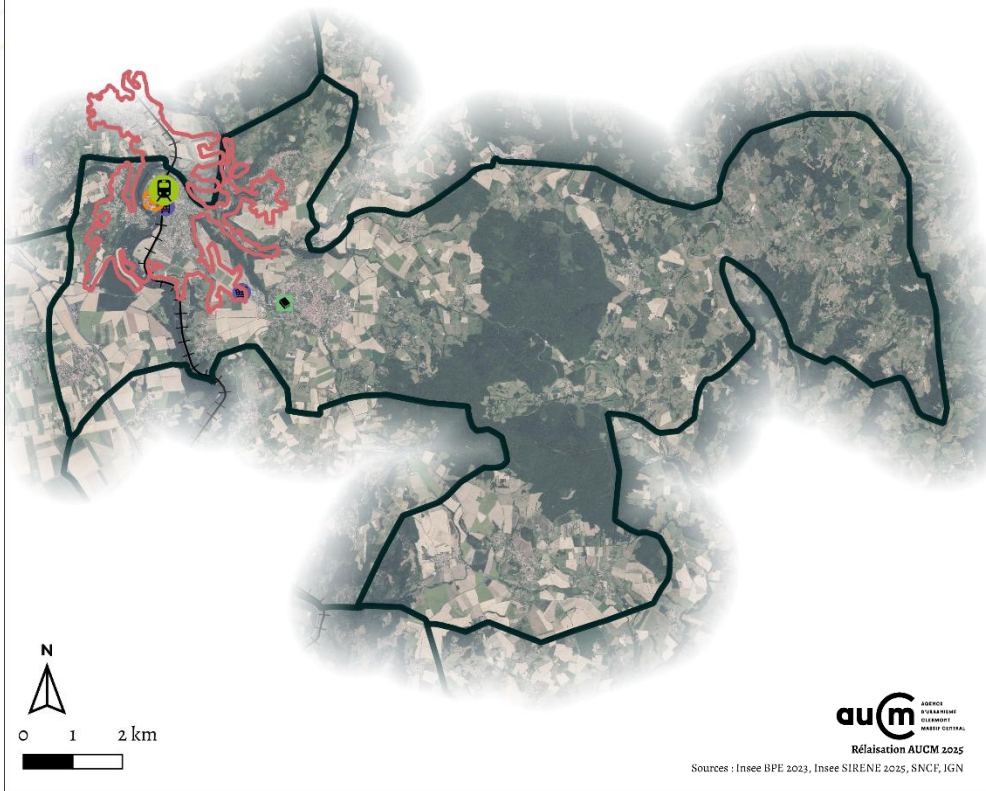


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge). Dans le cas de Vic-le-Comte, certains habitants se trouvent sur la commune des Martres-de-Veyre.

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

VIC-LE-COMTE



VIC LE COMTE

Navette de Vic-le-Comte

AOM : Commune de Vic-le-Comte

Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : 30-40 minutes environ en heure de pointe, 4 passages entre 6h30 et 10h00, passages à 13h00 et à 15h00, 3 passages entre 17h30 et 19h00 environ

Amplitude horaire : De 6h30 à 19h15 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Oui

Desserte : Relie le bourg de Longues et la gare SNCF au bourg-centre de la commune de Vic-le-Comte



Source : Commune de Vic-le-Comte

VIC-LE-COMTE

Car Région ligne P40

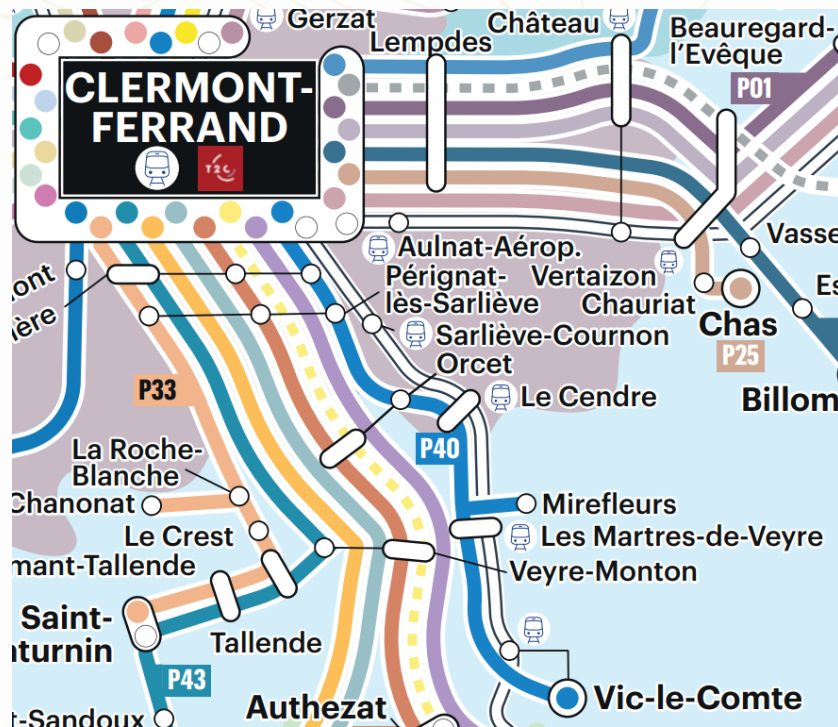
AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 4 passages par jour (heures de pointe)

Amplitude horaire : De 6h30 à 19h30

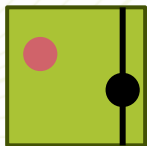
Desserte : Clermont-Ferrand, Aubière, Orcet, Les Martres-de-Veyre, Mirefleurs, Vic-le-Comte



Source : Région AuRA

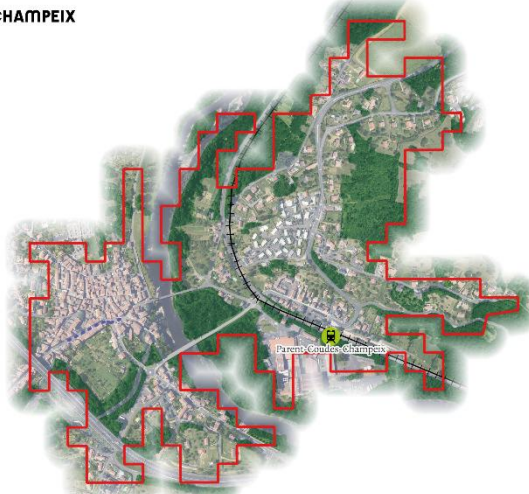
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

PARENT - COUDES - CHAMPEIX



Secteur en zone
peu dense

PARENT COUDES CHAMPEIX



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

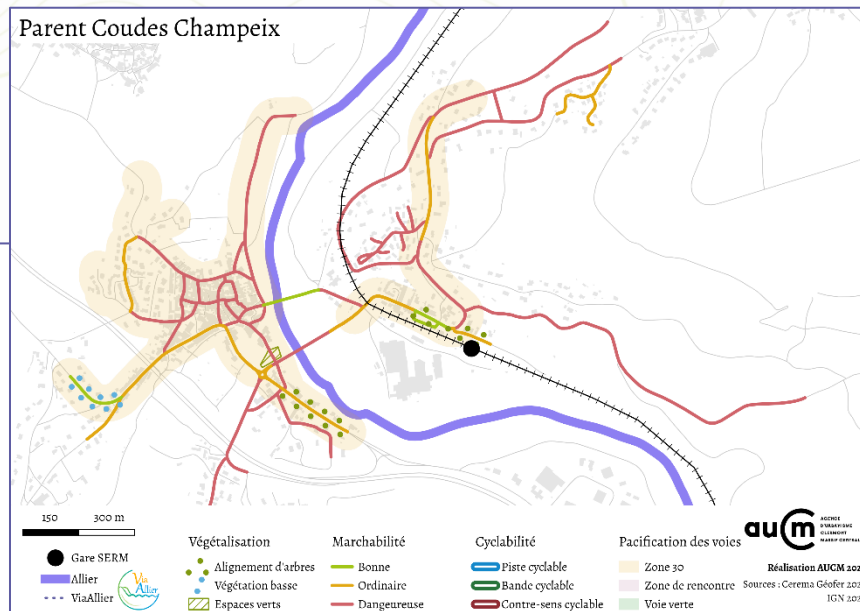
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne

- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

au^m AGENCE
D'URBANISME
D'AMÉNAGEMENT
D'ÉQUIPEMENT
D'ÉQUIPEMENT

Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2024, Insee
SIRENE 2024, SNCF
Fond : OpenStreetMap ©IGN 2023



PARENT - COUDES - CHAMPEIX

Population 2022 : 1 306

Effectif salarié 2023 : 54

Effectif scolaire 2023 : 0

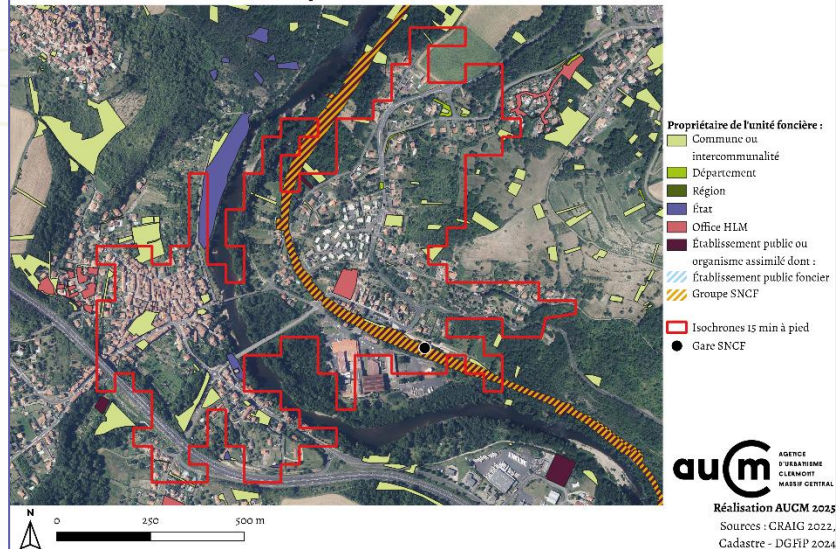
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 64 958 voyageurs/an

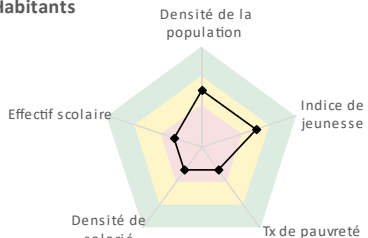
Indice d'évolution du trafic : ↘

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

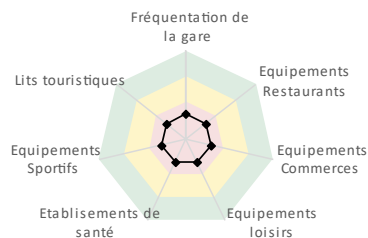
Parent - Coudes - Champeix



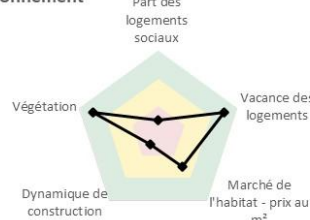
Habitants



Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



PARENT – COUDES – CHAMPEIX



Gare de Parent – Coudes - Champeix

ATOUTS <ul style="list-style-type: none">- Une gare rénovée, avec un commerce de proximité implanté dans le bâtiment gare (boulangerie/salon de thé)- Des aménagements de qualité aux abords immédiats de la gare- Du stationnement vélo d'une dizaine de places (dont 4 en box) peu utilisées	FAIBLESSES <ul style="list-style-type: none">- Une gare située entre 1 et 2 kilomètres des centres bourgs de Parent et Coudes (Champeix étant bien plus éloigné) : Le SCoT ne prévoit pas de densifier le bâti aux abords de la gare « du fait de sa situation excentrée par rapport aux deux bourgs »- Des accès piétons et cycles à valoriser vers les bourgs de Parent (relief) et Coudes- Une gare dans un secteur contraint : pas de développement urbain possible- Un parking d'une cinquantaine de places, assez plein- L'actuelle véloroute passe sur la D49 (sur les côteaux)
OPPORTUNITÉS <ul style="list-style-type: none">- L'aménagement d'une voie verte le long de l'Allier (ViaAllier) : horizon 2027- Le projet d'extension du parking d'une vingtaine de places- Selon les Orientations d'Aménagement et de Programmation, perspective du quartier du Suquet (env. 20 logements) dans le périmètre des 15 minutes à pied de la gare	MENACES

PARENT – COUDES – CHAMPEIX



Un parking de la gare bénéficiant d'aménagements de relativement bonne qualité avec de la végétalisation



Un parking aménagé de manière plus sommaire, rue du Quai



Une zone 30 ne bénéficiant d'aucun aménagement - Intersection avenue de la Libération – Route d'Yronde



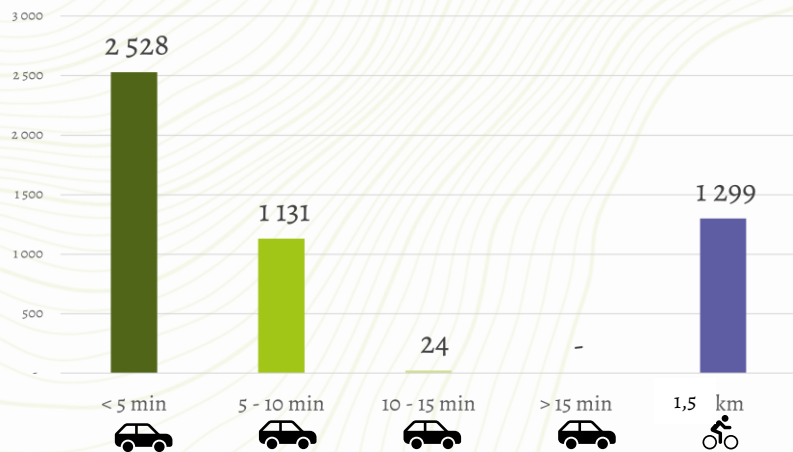
Des équipements peu utilisés pour le stationnement des deux-roues en gare



Un bâtiment gare, occupé par un commerce

PARENT - COUDES - CHAMPEIX

Population dans l'aire d'influence



La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 1,5 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

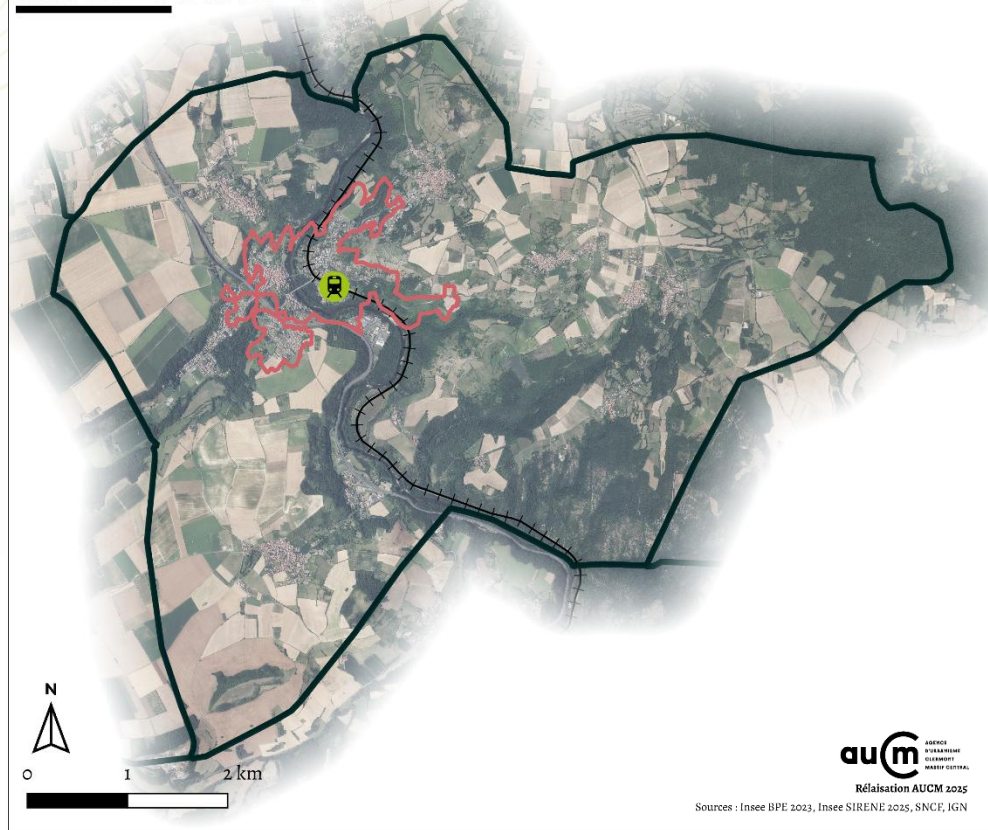
NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Parent – Champeix, qui en raison du fort dénivelé pour atteindre les bourgs de Parent et Montpeyroux a été limitée à 1,5 km.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km

- Équipements scolaires
- Collège
 - Lycée
 - Université

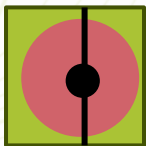
- Autres équipements
- Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

PARENT - COUDES - CHAMPEIX



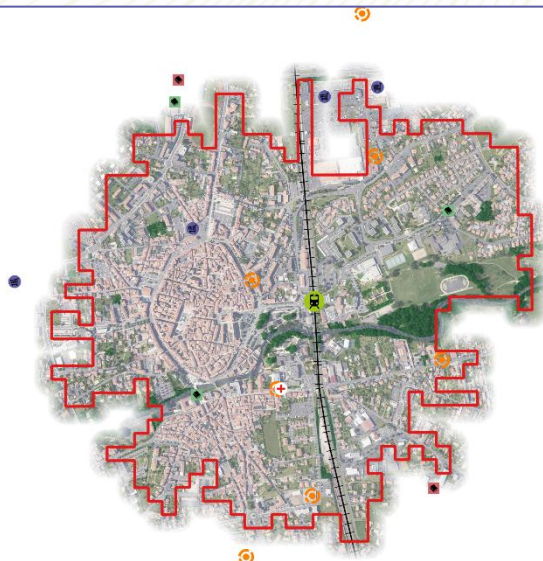
NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée

ISSOIRE



Quartier gare d'une zone urbaine dense

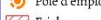
ISSOIRE



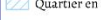
0 100 200 m



Gare SERM



Pôle d'emploi structurant



Friche



Quartier en Politique de la Ville

Équipements d'enseignement :



Collège



Lycée

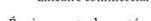


Enseignement supérieur

Appareil commercial :



Pôle commercial



Linéaire commercial

Équipements de santé :

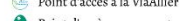


Établissement hospitalier

Sites d'intérêt touristique :



Thermes



Point d'accès à la ViaAllier



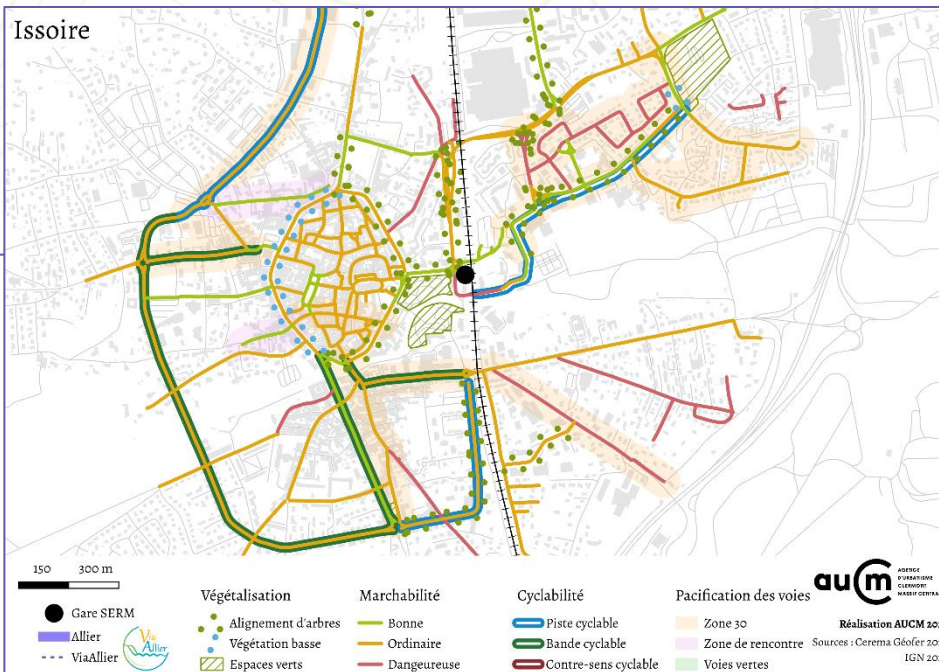
Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025

Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCT

Fond : Orthophoto CRAIG 2022



ISSOIRE

Population 2022 : 9 645

Effectif salarié 2023 : 5 998

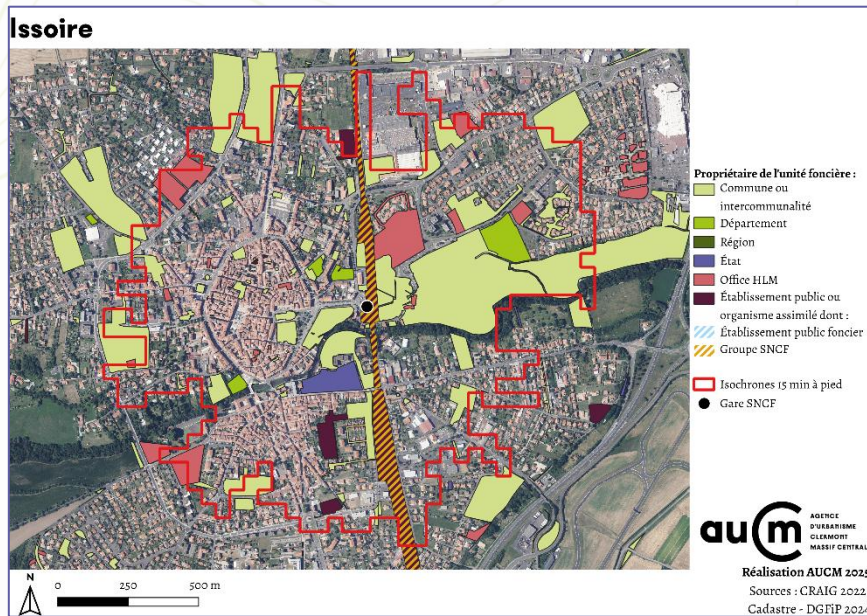
Effectif scolaire 2023 : 3 127

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

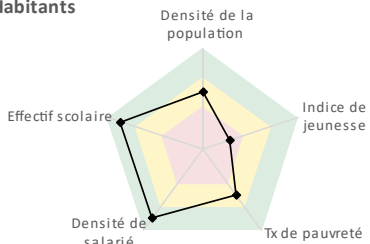
Trafic actuel : 552 083 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic :

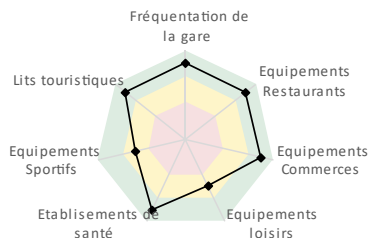
Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



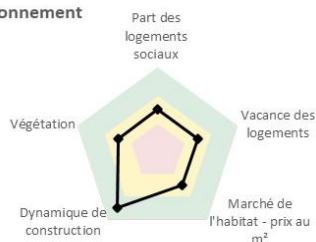
Habitants



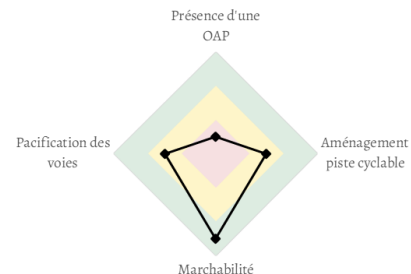
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



ISSOIRE



Bâtiment gare d'Issoire

<h2 style="color: #92D050;">ATOUS</h2>	<h2 style="color: #C00000;">FAIBLESSES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - Une gare transformée en pôle d'échange récemment : qualité des espaces publics / souterrain traversant / stationnement vélo important (arceaux sur le parvis et consigne à vélo de 48 places) et vélos en libre-service - Un parking d'environ 210 places à l'arrière, qui semble présenter quelques réserves de capacité et parking de 32 places sur le parvis - Un secteur gare à proximité du centre-ville, de l'hôpital - Des effectifs scolaires et salariés élevés - Présence du site industriel Valéo à côté de la gare, mais pas certain que le train soit très adapté aux horaires des salariés (3x8) - Une commune à vocation touristique et culturelle - Un axe cyclable Est-Ouest suivant la Couze 	<ul style="list-style-type: none"> - Un pôle routier (cars) à l'arrière gare non traité à ce jour (matérialisé par un simple abri) - Un certain éloignement avec l'actuelle véloroute, qui passe à Orbeil (3 km) / raccordement gare – véloroute partiellement aménagé (aménagements cyclables seulement à l'ouest de l'autoroute)
<h2 style="color: #4CAF50;">OPPORTUNITÉS</h2>	<h2 style="color: #8E24AA;">MENACES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - La requalification de l'avenue de la gare : étude d'avant-projet en cours - Le passage à court terme de la ViaAllier devant la gare d'Issoire - Le projet d'écoquartier (Fontchoma) au sud de la commune (au-delà du périmètre « quartier de gare ») reliable par voie cyclable - Un projet touristique et culturel à proximité de l'abbatiale - Un projet d'aménagement d'une gare routière à 6 quais - L'extension du parking (50 places de stationnement voiture supplémentaires) - Une gare faisant l'objet d'un approfondissement par SNCF Gares et Connexions suite à l'étude « Radar » 	

ISSOIRE



Le parvis de la gare : espace à l'aménagement très qualitatif



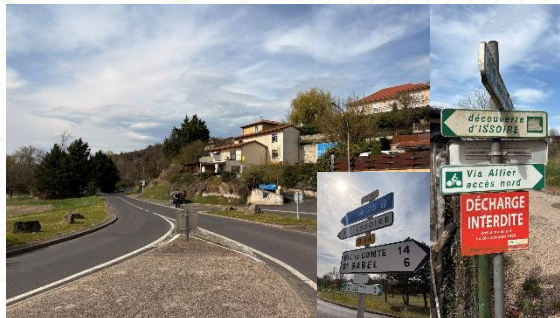
Le pôle routier à l'arrière de la gare, qui est très sommaire



Un grand parking à l'arrière de la gare : il est très utilisé mais dispose de quelques réserves de capacité



L'avenue de la gare, reliant la gare au centre-ville : une requalification de cet axe en projet par la Ville



ViaAllier (actuelle véloroute) : le tracé se fait directement sur une départementale à 3 km du centre d'Issoire, malgré un cheminement bien indiqué



Des aménagements piétons/cycles de qualité à l'arrière de la gare



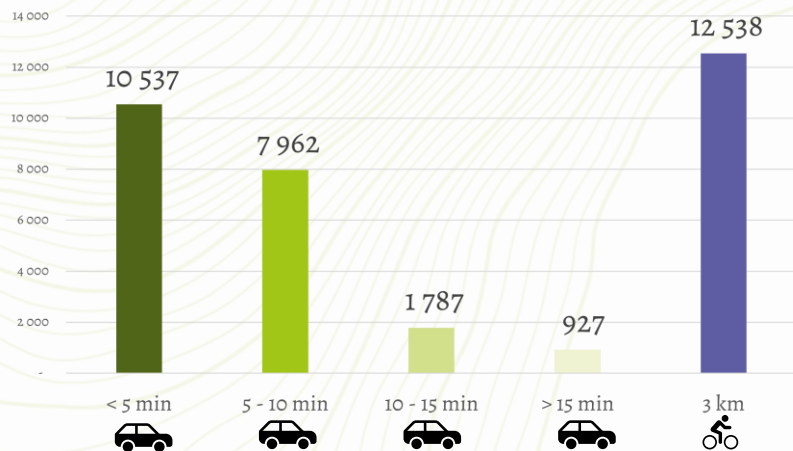
Le parc Cassin : un espace vert très qualitatif à proximité immédiate de la gare



Un centre-ville bénéficiant d'aménagements plutôt qualitatifs

ISSOIRE

Population dans l'aire d'influence

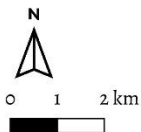
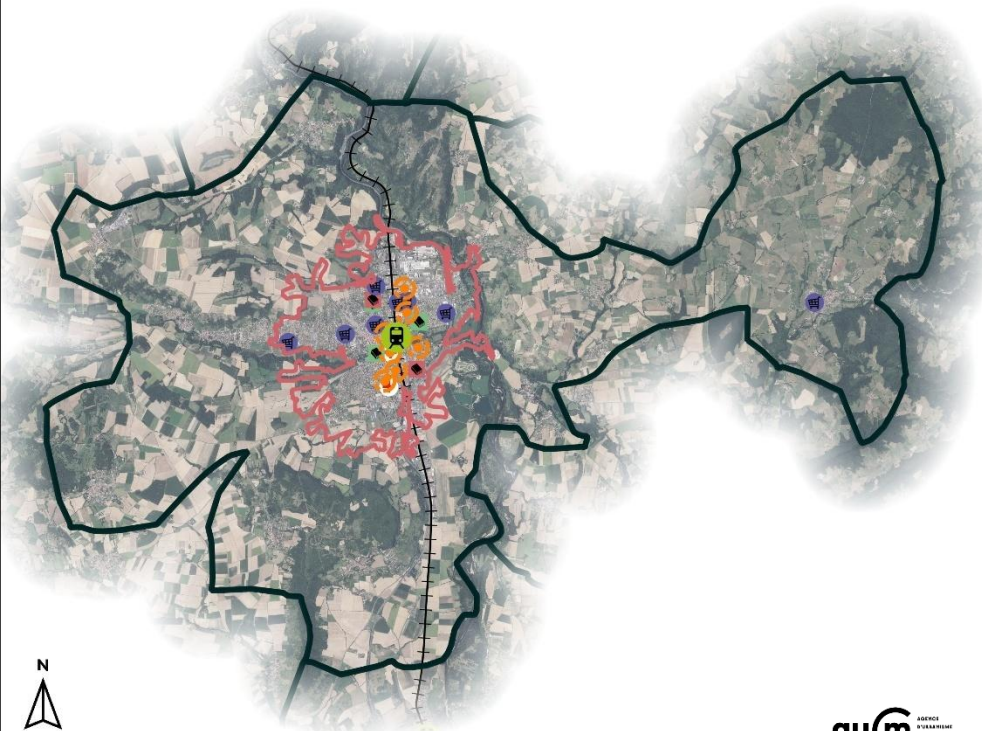


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

ISSOIRE



ISSOIRE

Cherpa

AOM : CA Agglo Pays d'Issoire

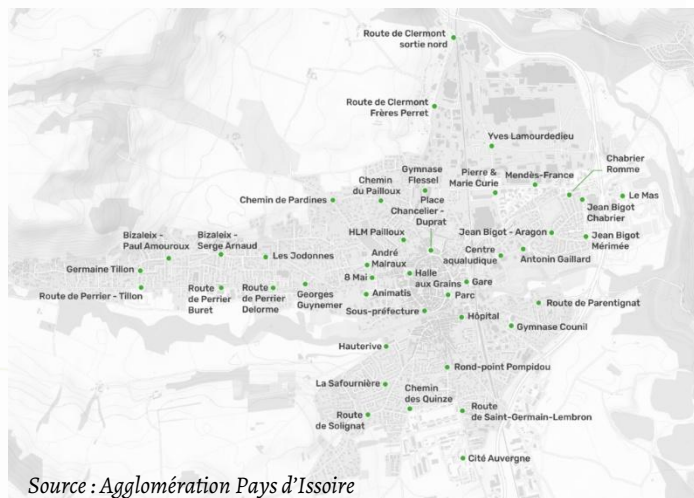
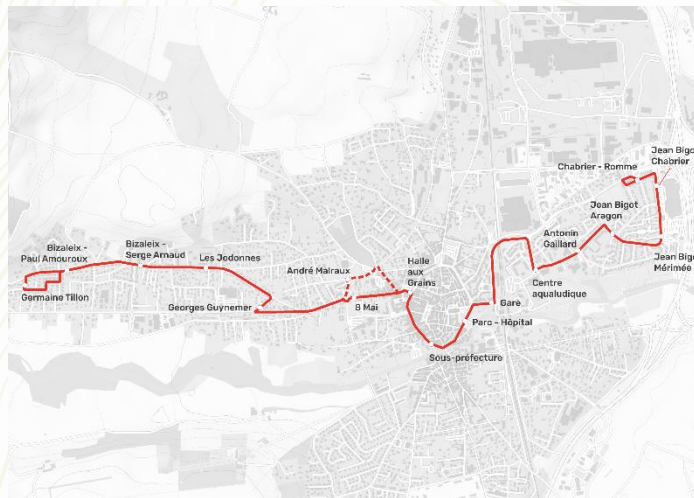
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : Entre 20 et 40 minutes

Amplitude horaire : De 7h00 à 9h00 environ (5 passages), puis de 16h15 à 18h30 environ (6 passages)

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Interne à Issoire, axe est-ouest passant par la gare



Source : Agglomération Pays d'Issoire



La ligne régulière et le transport à la demande fonctionnent de manière complémentaire

Cherpa urbain à la demande

AOM : CA Agglo Pays d'Issoire

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Commune d'Issoire, nombreux points d'arrêts dont la gare

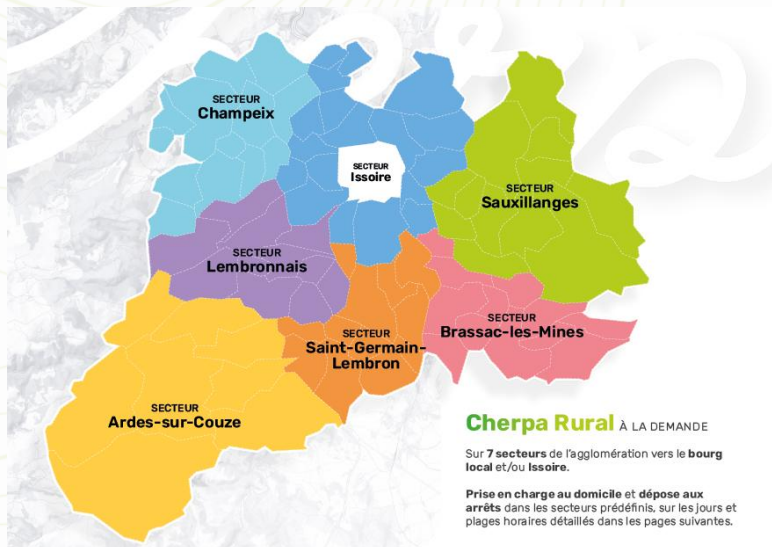
ISSOIRE

Cherpa rural à la demande

AOM : CA Agglo Pays d'Issoire

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Toute la communauté d'agglomération, divisée en 7 zones, desservies différemment selon les jours, en direction du bourg-centre de la zone ou bien d'Issoire



SECTEUR PÉRIURBAIN ISSOIRE

f DEPUIS :

Aulhat-Flat - Bergonne - Brenat - Le Broc - Chadeleuf - Coudes - Meilhaud - Montpeyroux - Orbill - Pardines - Parent - Parentignat - Perrier - Les Pradeaux - Saint-Babel - Saint-Yvoine - Sauvagnat-Sainte-Marthe - Solignat

📍 VERS ISSOIRE

Voir arrêts de dépôt en page 3

Mercredi après-midi
entre 13h30 et 17h30

Samedi matin
entre 7h30 et 13h

ISSOIRE

Car Région ligne P2o

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 1 passage par sens le mercredi (13h15 direction Clermont, 18h10 direction Anzat-le-Luguet), exclusivement à la demande

Amplitude horaire : 13h00-19h00

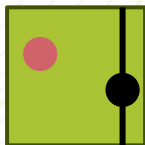
Desserte : Anzat-le-Luguet, Ardes sur Couze, Augnat, Saint-Germain-Lembron, Le Breuil-sur-Couze, Issoire (gare SNCF), Saint-Yvoine, Coudes, Montpeyroux, Authezat, Veyre-Monton, Orcet, Clermont-Ferrand

ApIlib'

Type de service : Vélos en libre-service

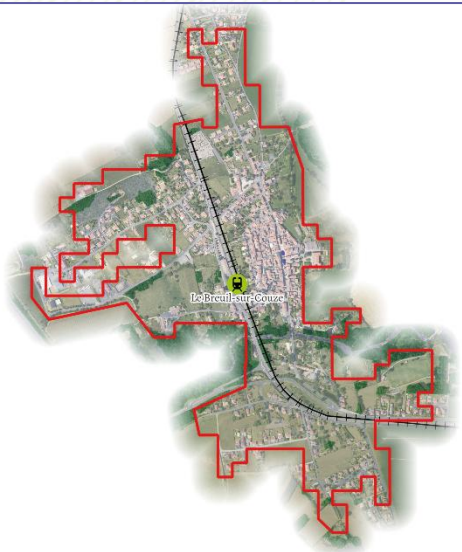
Informations complémentaires : 25 vélos, 10 stations (dont une à la gare) et 6 bornes

LE BREUIL-SUR-COUZE



Secteur en zone
peu dense

LE BREUIL SUR COUZE

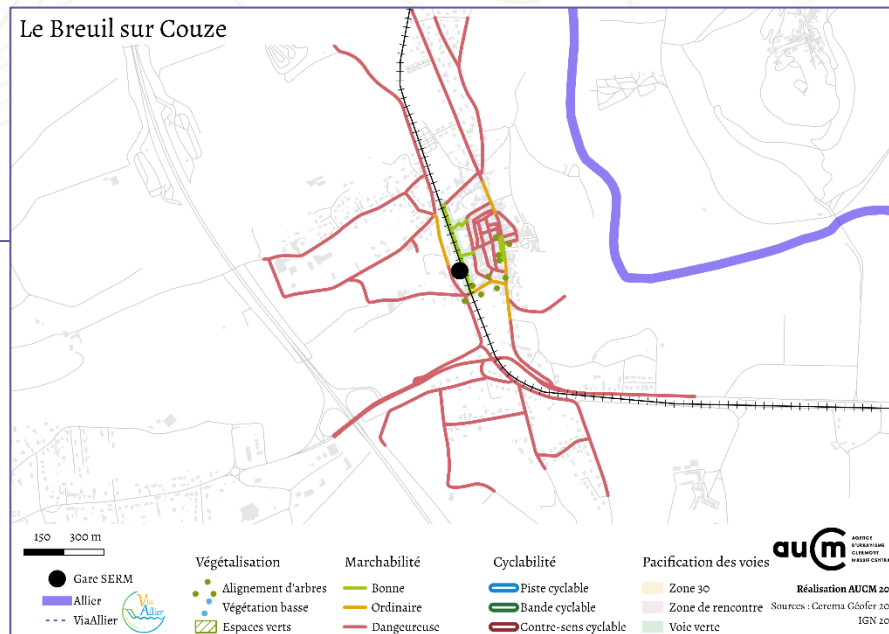


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Linéaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

Réalisation AUCM 2025

Sources : Insee BPE 2013, Insee SIRENE 2025, SNCF

Fond : Orthophoto GRAIG 2022

LE BREUIL-SUR-COUZE

Population 2022 : 1 061

Effectif salarié 2023 : 27

Effectif scolaire 2023 : 0

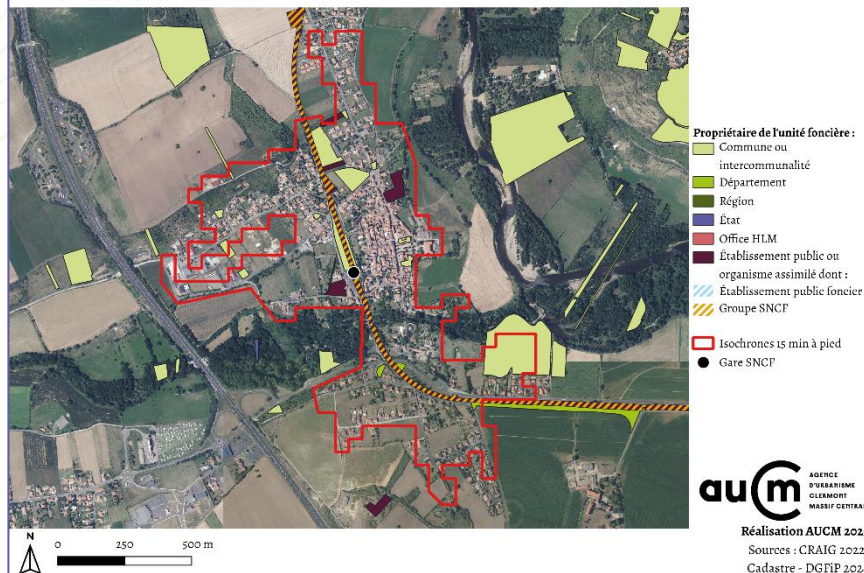
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 44 561 voyageurs/an

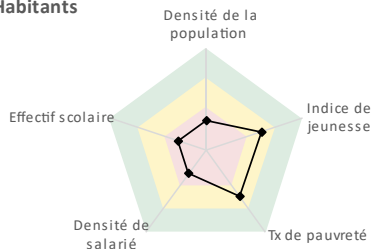
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

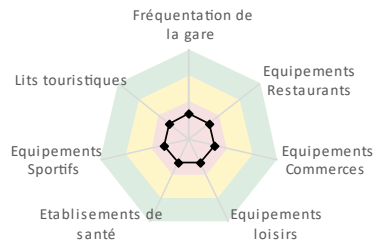
Le Breuil-sur-Couze



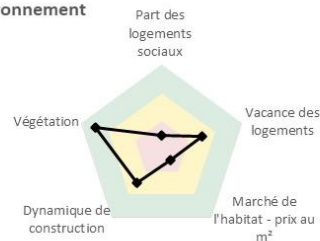
Habitants



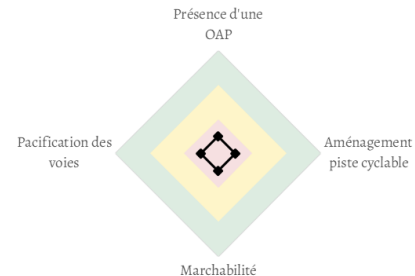
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



LE BREUIL-SUR-COUZE



Gare du Breuil-sur-Couze

<h2 style="color: #92D050;">ATOUTS</h2>	<h2 style="color: #C00000;">FAIBLESSES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - Un bâtiment gare occupé par la mairie (mise en valeur du bâtiment à améliorer) - Une gare plutôt en cœur de bourg - Des équipements de stationnement vélo (box et arceaux) présents en gare mais peu utilisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Une fonction gare peu valorisée – accès au quai 2 via un passage à niveau dangereux (passage à niveau avec demi-barrière) - L'absence de cheminement qualitatif pour aller à la gare depuis le centre-bourg - La ViaAllier (véloroute sur RD) est très éloignée (Orsonnette) / projet de Via Allier plus proche mais toujours en rive droite (accès par le pont de Nonette) - Peu d'équipements dans la commune - Une commune faiblement peuplée et ne disposant que de peu d'emplois - Une gare marquée par des tensions sur le stationnement : devant la gare (30 places, fortement occupées, pour quels usages : le train ? La mairie ?), le long de la rue (10 places) et près de l'ancienne halle marchandises (20 places)
<h2 style="color: #008000;">OPPORTUNITÉS</h2>	<h2 style="color: #C00000;">MENACES</h2>
<ul style="list-style-type: none"> - Le SCoT prévoit une urbanisation prioritaire et une recherche de densité du bâti dans les quartiers situés à moins de 1 km d'une gare de l'EPCI/interrogation sur la déclinaison dans le PLU, dans la mesure où le document en vigueur date de 2003 - La proximité du pôle structurant de Saint-Germain-Lembron est à valoriser par une voie cyclable entre les deux bourgs (inscrite au schéma cyclable de l'agglomération) 	<ul style="list-style-type: none"> - Traversée piétonne des voies dangereuse : obligation d'utiliser le passage à niveau routier, non sécurisé pour les piétons, pour passer d'un quai à l'autre

LE BREUIL-SUR-COUZE



La présence d'un bar / restaurant dans l'allée des Treize Vents, face au pôle gare / mairie



Pour les piétons, le franchissement du passage à niveau est nécessaire pour passer du parking vers le quai n°2 ou pour aller du quai n°1 vers le centre-ville



Dans l'allée des Treize Vents : une passerelle est présente à environ 300 m au nord de la gare



Le parking de la gare est fortement utilisé. L'ancien bâtiment gare en arrière plan est aujourd'hui la mairie



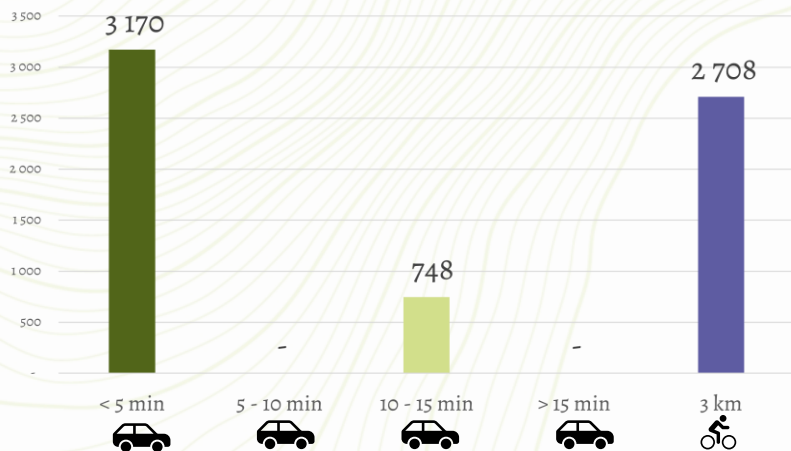
Quelques vélos garés dans l'abri à vélo



Une courte voie verte à l'arrière de la gare

LE BREUIL-SUR-COUZE

Population dans l'aire d'influence

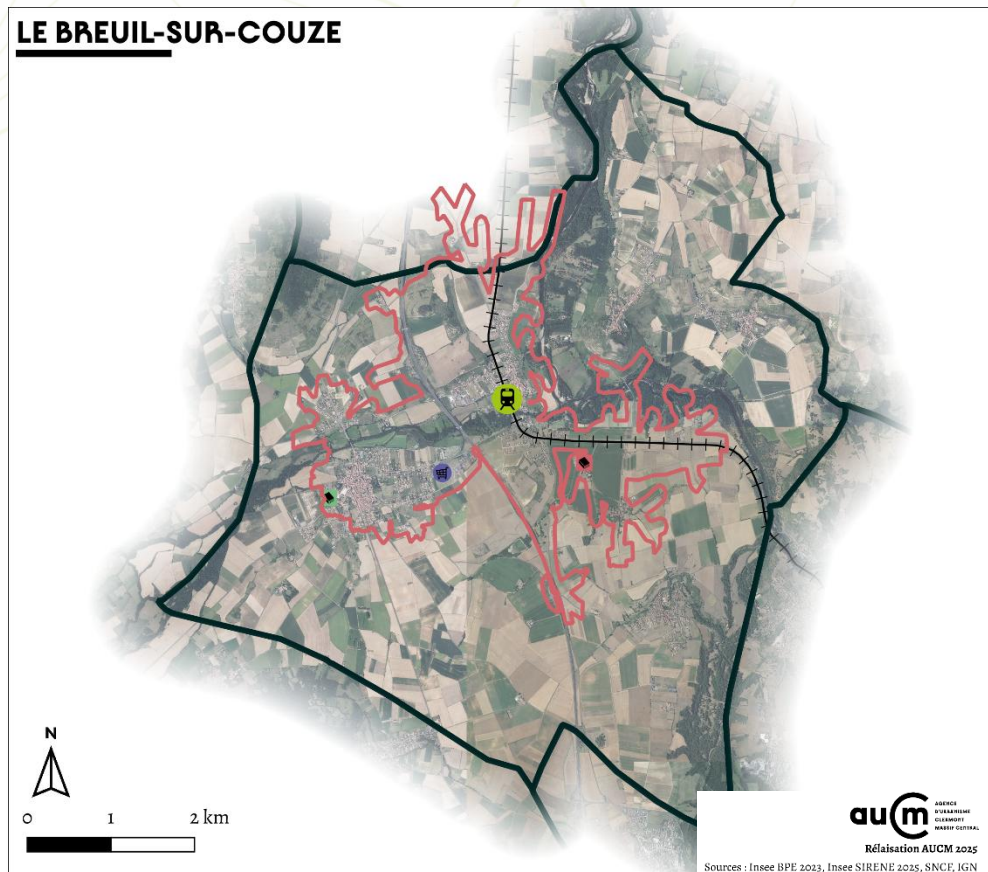


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

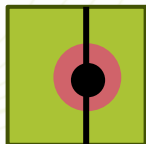
LE BREUIL-SUR-COUZE



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCE, IGN

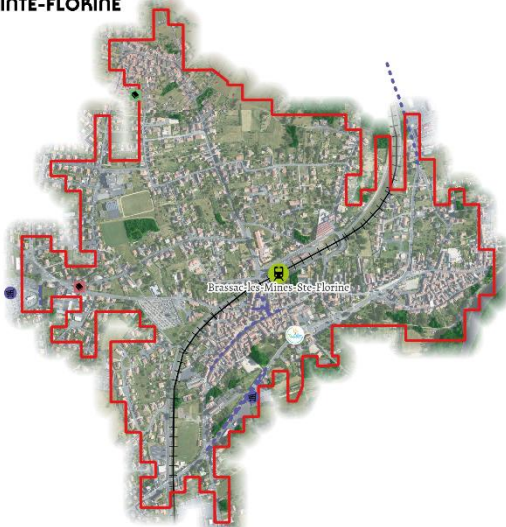
NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLORINE



Quartier gare au centre d'une petite ville / d'un bourg

BRASSAC LES MINES SAINTE-FLORINE



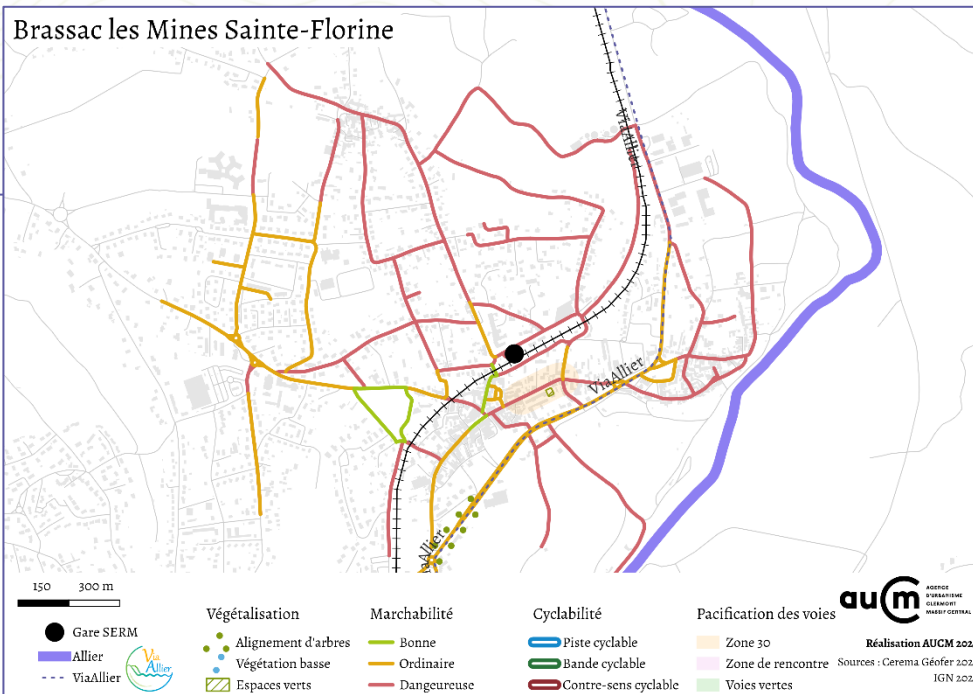
0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Therms
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne

Brassac les Mines Sainte-Florine



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2024, SNCF
Fond : Orthophoto GRAIG 2022



AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLORINE

Population 2022 : 2 786

Effectif salarié 2023 : 680

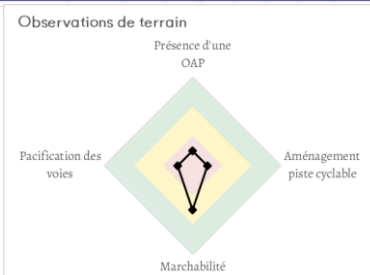
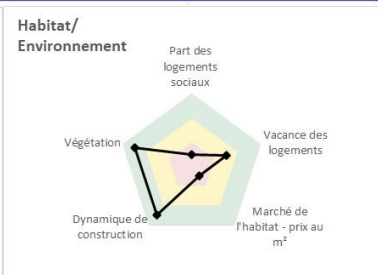
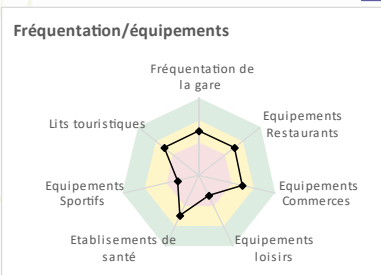
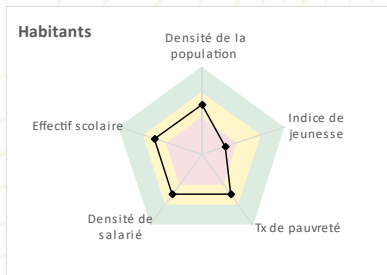
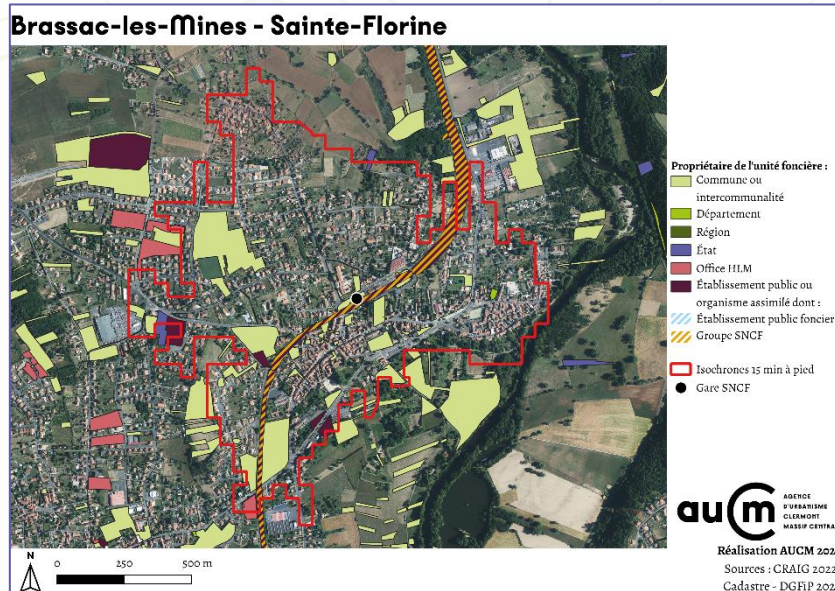
Effectif scolaire 2023 : 401

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 120 753 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLOIRINE



Bâtiment gare de Brassac-les-Mines

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare à proximité du cœur de bourg / Lycée professionnel à moins d'un kilomètre- Plusieurs parkings offrant environ 150 places de stationnement, avec de la disponibilité- Une dizaine de places vélo (dont 4 en box), peu utilisées- La réfection récente des espaces publics en centre-ville dans le cadre du programme Petites Villes de Demain : espace Jean Lignerat, place de la Liberté, rue de Couarde	<ul style="list-style-type: none">- Les voies ferrées séparent la ville : passage piéton souterrain étroit au droit de la gare, passage à niveau rue du Souvenir- Une ville marquée par des signes de déclin (commerces vacants dans la rue principale), même si une reprise de plusieurs commerces s'est observée en 2025
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- La proximité avec la ViaAllier : l'actuelle véloroute transite par la RD34 (à proximité de la gare) / transformation de la véloroute en voie verte d'ici 2027- Un projet d'une liaison modes doux Bayard-gare-ViaAllier- Un projet de réaménagement de la traversée des quais : passerelle avec ascenseurs	

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLORINE



Le stationnement aux abords de la gare



Un espace réaménagé,
près du Cours Jean Moulin



Un centre-ville marqué par des signes de fragilité
(commerces vacants, espace public peu attrayant)
– situation au printemps 2025, avant réfection des
espaces publics



Le lycée Rabelais, pôle générateur
structurant se trouve à moins d'un
kilomètre de la gare



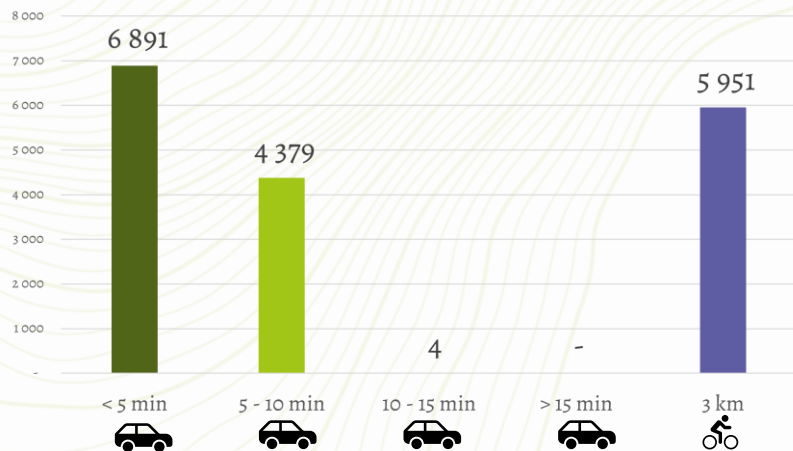
Le passage à niveau de la rue du souvenir



L'itinéraire de la véloroute / ViaAllier
emprunte dans la traversée de Brassac la
D34, qui se trouve à proximité de la gare

BRASSAC-LES-MINES - SAINTE-FLOIRINE

Population dans l'aire d'influence

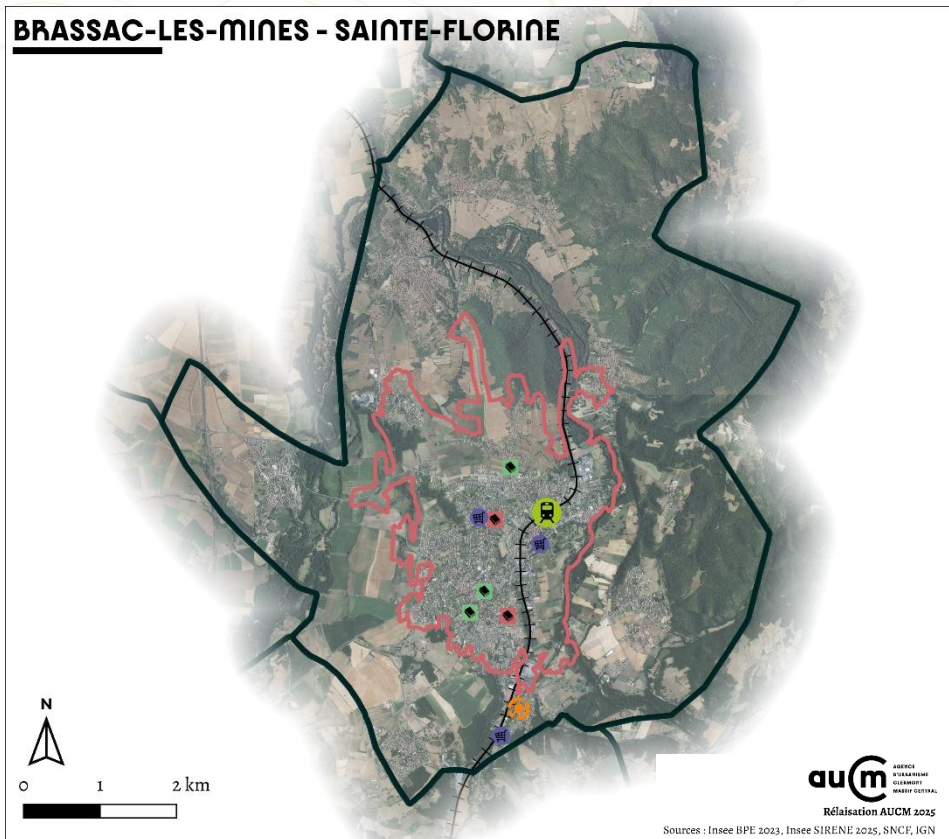


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

BRASSAC-LES-MINES - SAINTE-FLOIRINE



Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCE, IGN

aum
AGENCE
D'URBANISME
D'ÉQUIPEMENT
D'AMÉNAGEMENT
DÉPARTEMENTAL

aum
AGENCE
D'URBANISME
D'ÉQUIPEMENT
D'AMÉNAGEMENT
DÉPARTEMENTAL

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLOLINE

Cherpa rural – transport à la demande

AOM : CA Pays d'Issoire

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Transport organisé vers Brassac* depuis les communes environnantes (Auzat, Jumeaux...)

* Arrêt « centre » (proche gare SNCF, mais il n'existe pas de desserte à proprement parlé de la gare)

SECTEUR BRASSAC-LES-MINES

★ DEPUIS :

Auzat-la-Combelle • Brassac-les-Mines • Champagnat-le-Jeune • La Chapelle-sur-Usson • Esteil • Jumeaux • Lamontgie • Pellières • Saint-Jean-Saint-Gervais • Saint-Martin-des-Plains • Saint-Martin-d'Ollières • Valz-sous-Châteauneuf

📍 VERS ISSOIRE

Voir arrêts de dépose en page 3

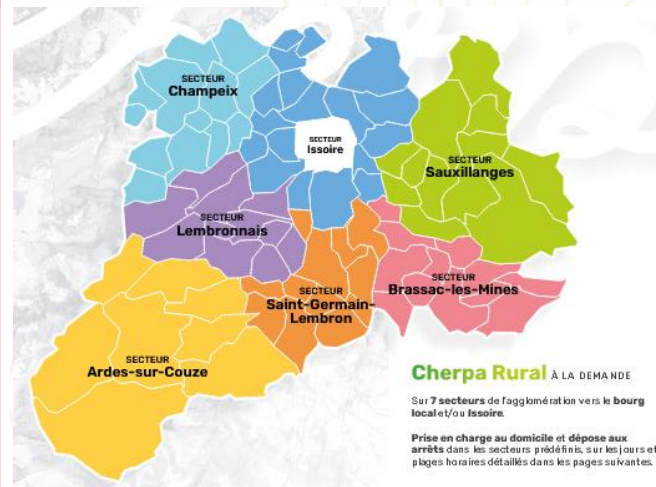
Samedi matin
entre 7h30 et 13h

📍 VERS BRASSAC-LES-MINES

Arrêts Centre ou Rue des Sarailières

Mercredi après-midi
entre 13h30 et 17h30

Dimanche matin
entre 7h30 et 13h



Source : Agglomération Pays d'Issoire

BRASSAC-LES-MINES – SAINTE-FLOIRINE

Car Région ligne H14

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

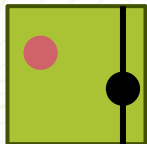
Fréquence : 1 à 2 passages par jour, heures de pointe

Amplitude horaire : 7h00 – 18h00 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Non

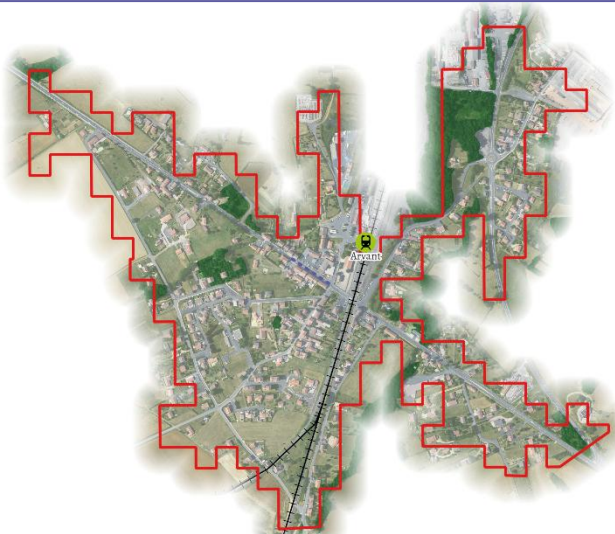
Desserte : Brassac-les-Mines (gare SNCF, lycée professionnel), Bournoncle-Saint-Pierre, Beaumont (43), Brioude

ARVANT



Secteur en zone
peu dense

ARVANT

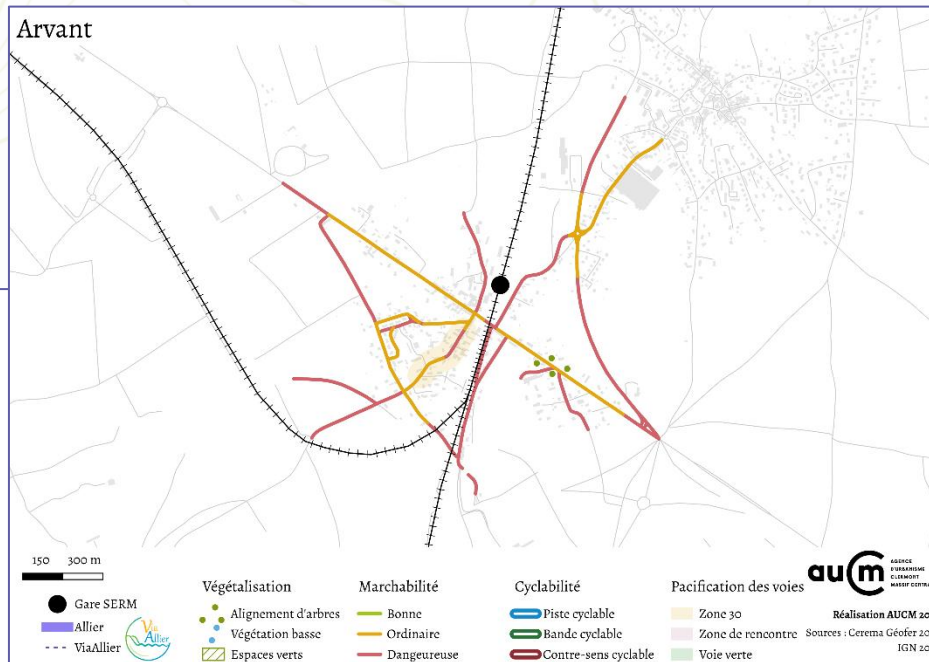


0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au^m AGENCE D'URBANISME CLIMAT TERRITOIRE MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2013, Insee SIRENE 2025, SNCF
 Fond : Orthophoto CRAIG 2022

ARVANT

Population 2022 : 746

Effectif salarié 2023 : 82

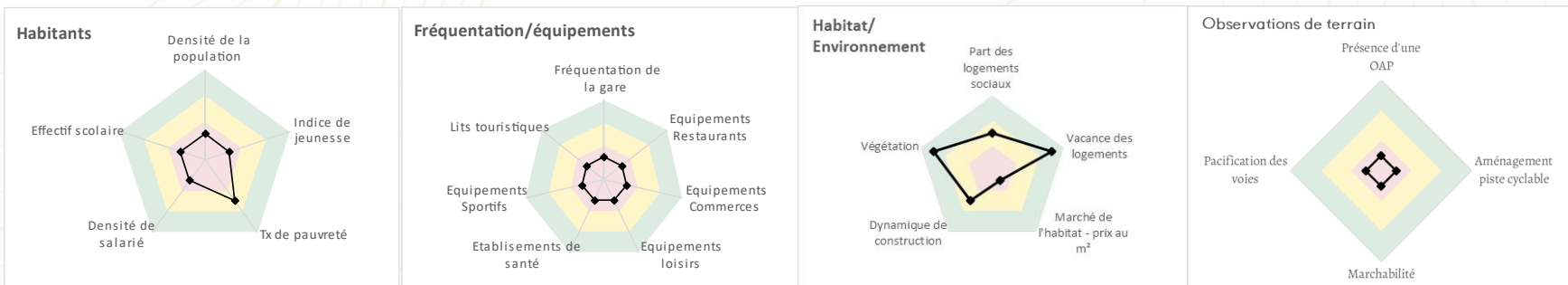
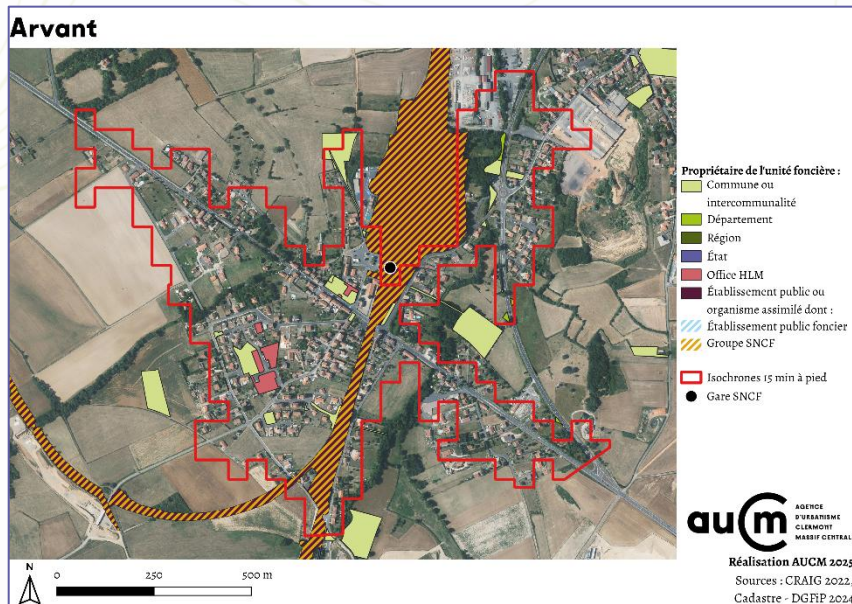
Effectif scolaire 2023 : 0

L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 55 568 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)



ARVANT



Gare d'Arvant (Google Streetview - 2023)

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Un site facile d'accès en voiture, qui rayonne sur les environs, du fait d'une desserte ferroviaire plus dense qu'à Brioude (nœud ferroviaire qui voit passer un nombre de trains importants) - Un bâtiment gare important, rénové, ouvert au public - Un parking de 25 places environ juste devant la gare, plutôt occupé, une autre zone de stationnement public juste à proximité (d'une vingtaine de places matérialisées) - 4 places de stationnement vélo (box), peu utilisées, et des arceaux 	<ul style="list-style-type: none"> - Un environnement urbain peu dense (hameau de la commune de Bournoncle-Saint-Pierre, proximité de la commune de Vergongheon - 1 700 hab.) - Un espace public mal adapté à la pratique de la marche à pied, notamment en direction de Vergongheon (premières franges du bourg à une dizaine de minutes à pied) - Sur la commune de Vergongheon, les perspectives de développement résidentiel ne sont pas dans les environs de la gare
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - Des petits développements d'habitat individuels programmés sur le hameau d'Arvant - Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat sur l'EPCI : rénovation de l'habitat ancien - Un foncier en mutation : site du centre de tri de la poste à 100 m qui déménage d'ici la fin de l'année 2025 	<ul style="list-style-type: none"> -

ARVANT



Parvis de la gare d'Arvant, un parking très utilisé (Google Streetview - 2023)



Aménagement peu qualitatif de la rue du 19 mars 1962, reliant la gare au reste du bourg (Google Streetview - 2023)



Place de la gare, deuxième parking avec une petite réserve de capacité (Google Streetview - 2023)



Aménagement plutôt qualitatif de la rue Jean Pomel, partant du centre de Vergongheon en direction de la gare d'Arvant (Google Streetview - 2023)



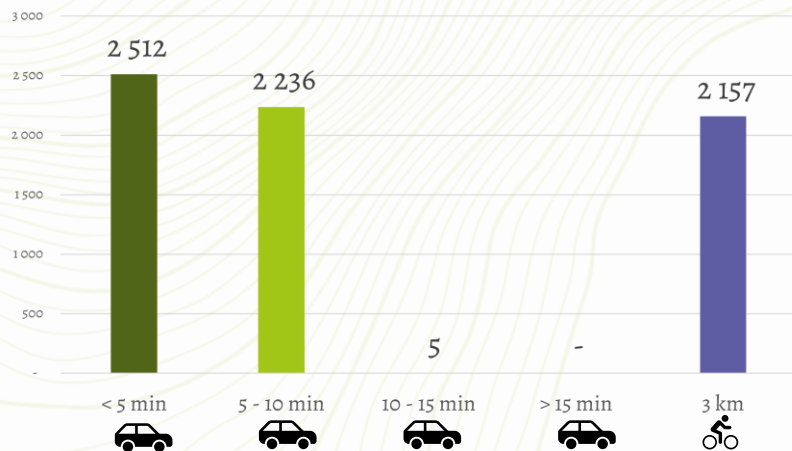
Aménagement peu qualitatif de la rue de Vergongheon à Arvant, rendant peu attractif le lien gare d'Arvant - Vergongheon (Google Streetview - 2023)



Aménagement de la route de Lempdes (ex-RN 102), axe traversant principal du hameau d'Arvant (Google Streetview - 2023)

ARVANT

Population dans l'aire d'influence

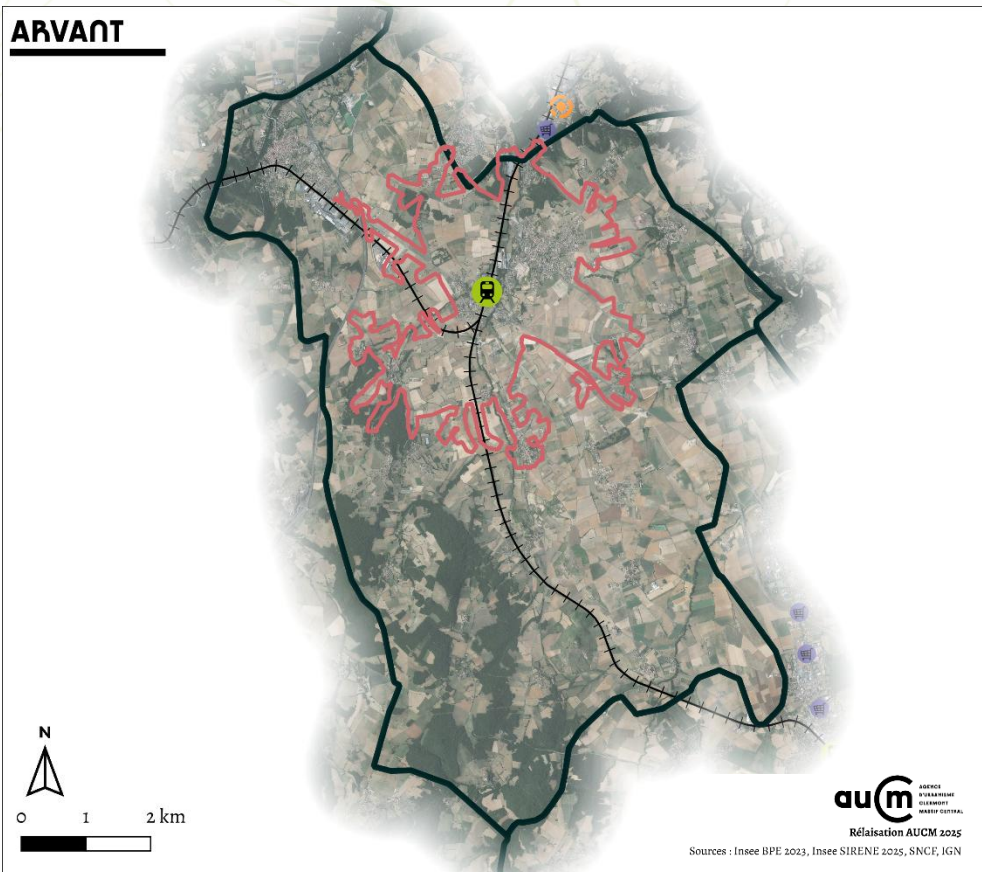


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires
 - Collège
 - Lycée
 - Université
- Autres équipements
 - Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

ARVANT



ARVANT

Colibri

AOM : CC Brioude Sud Auvergne

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Tout le territoire de la CC

Carte des trajets proposés par le service de Transport à la Demande



Secteur vert + Lubilhac, possibilité de trajet sur Massiac

Secteur vert + Bournoncle-St-Pierre et St-Géron,
possibilité de trajet sur Lempdes sur Allagnon

Secteur jaune, possibilité de trajet sur Paulhaguet

Communes de Bournoncle-St-Pierre et Cohade, possibilité
de trajet sur Vergongheon.

Source : Communauté de communes Brioude Sud Auvergne

ARVANT

Car Région lignes C09 et C48

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

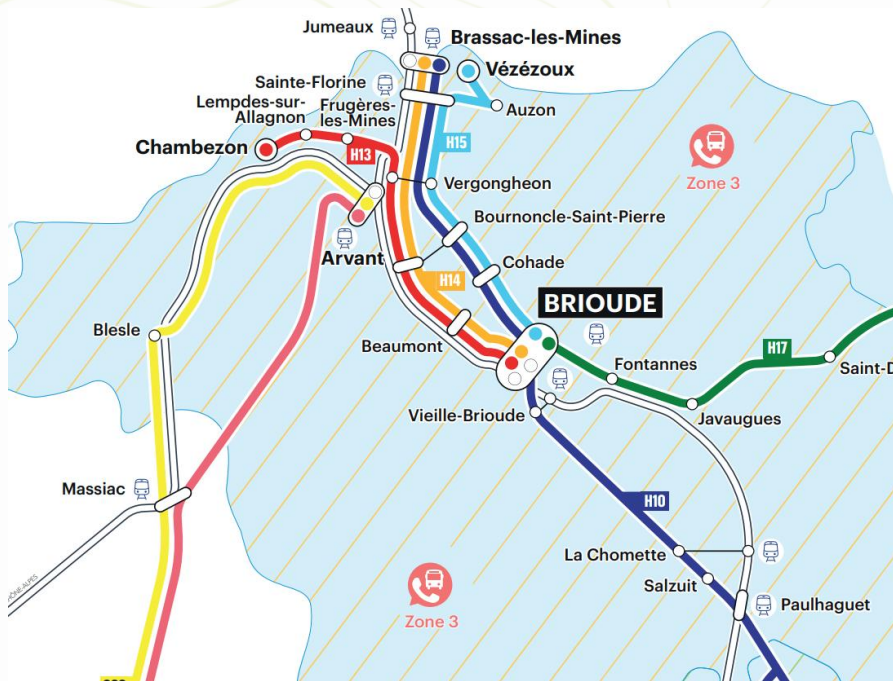
Type de service : TC interurbain

Fréquence : 1 à 2 passages par jour, en pointe

Amplitude horaire : 7h41 – 18h05 (C09), 5h54
seul passage de la C48

Adaptation aux horaires SNCF : Oui

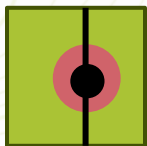
Desserte : Brioude, Massiac, Saint-Flour,
Saint-Chély-D'Apcher



Source : Région AuRA

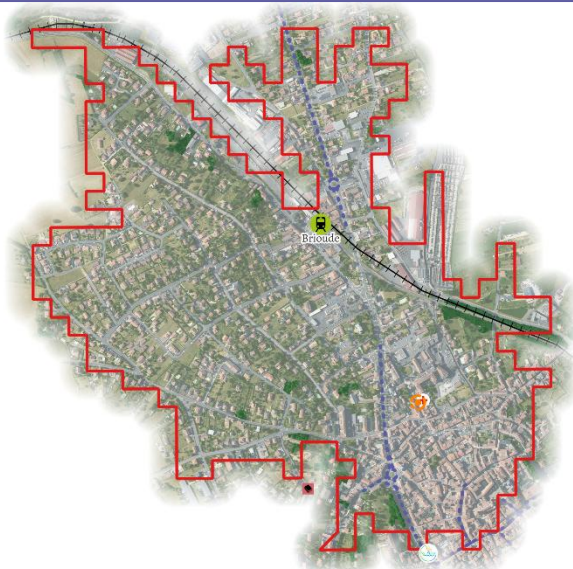
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

BRIOUDE



Quartier gare au centre d'une
petite ville / d'un bourg

BRIOUDE



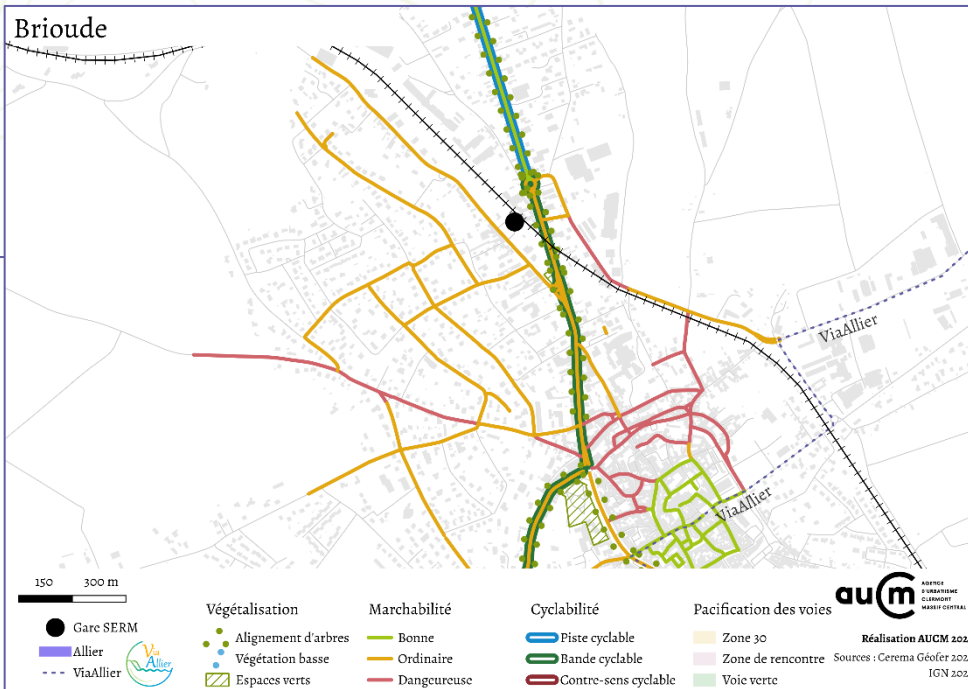
0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur

- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
Fond : Ortophoto CRAIG 2022



BRIOUDE

Population 2022 : 3 729

Effectif salarié 2023 : 2 113

Effectif scolaire 2023 : 0

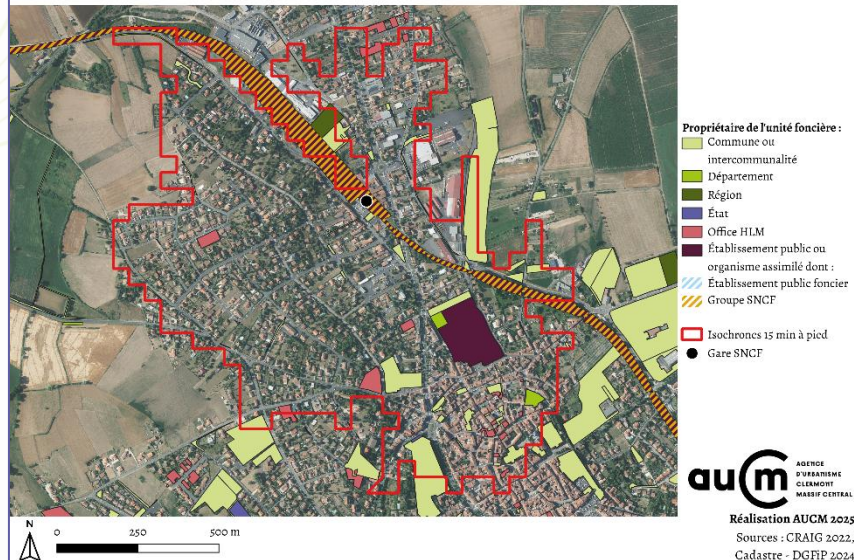
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 109 121 voyageurs/an

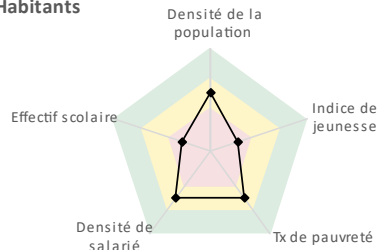
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

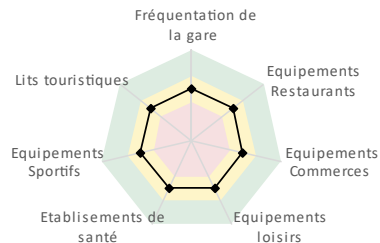
Brioude



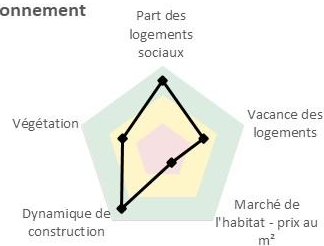
Habitants



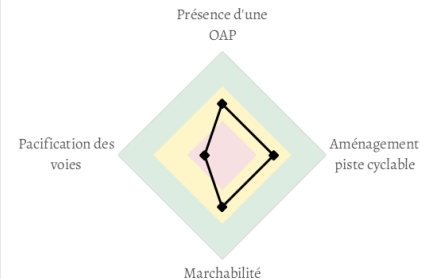
Fréquentation/équipements



Habitat/Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

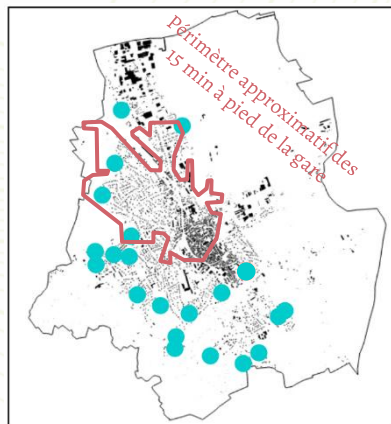
BRIOUDE



Gare de Brioude (Google Streetview - 2021)

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare proche du pôle d'attraction que constitue l'hôpital (500 m)- Un centre-ville attractif à proximité, avec des aménagements de bonne qualité, des commerces, des services, ...- Une part des logements sociaux importante- Une commune à vocation touristique et culturelle- Environ 90 places de stationnement sur le parvis de la gare, avec une forte occupation, mais possibilité de stationnement dans l'avenue de la gare (une vingtaine de places)- Du stationnement vélo en gare, mais qui est peu utilisé	<ul style="list-style-type: none">- Les établissements scolaires, collèges et lycées publics et privés, sont assez éloignés de la gare (env. 20 minutes de la gare)- Le centre-ville est en marge du périmètre du quartier de gare (15 minutes à pied)- Les aménagements cyclables vers le centre-ville et la jonction avec la ViaAllier (véloroute) sont minimalistes : simples pictogrammes vélo au sol, pas de pistes ou bandes cyclables- Des extensions urbaines prévues, mais en marge de l'urbanisation existante, loin de la gare
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- Une gare relativement proche de la ViaAllier- Une desserte transports collectifs existante, peu fréquente, mais une réflexion sur l'élargissement de son périmètre- Une Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat : Revitalisation de l'habitat du centre ancien, redynamisation de l'économie, élaboration d'un plan de mobilité cyclable, requalification de l'espace public, améliorer le service de transport régulier- La commune participe au programme Petite Ville de Demain, qui vise à repenser stationnement, équipements publics, habitat, commerces...	

BRIOUDE



Des OAP globalement situées en dehors du quartier gare



La gare et son parking (occupation du parking le week-end)



Vues sur l'avenue de la gare, qui relie la gare à l'hôpital (500 mètres environ)



Aménagement du centre-ville : avenue Joseph l'Homenedé, devant le lieu culturel « Le Doyenné », près de la mairie (Google Streetview - 2021)



Aménagement qualitatif de l'avenue d'Auvergne, avec pistes cycles de part et d'autre de la chaussée (Google Streetview - 2024)



Aménagement de l'avenue Victor Hugo, reliant la gare au centre-ville. Des jalonnements cyclables sont présents, malgré l'absence de bande ou de piste cyclable (Google Streetview - 2024)



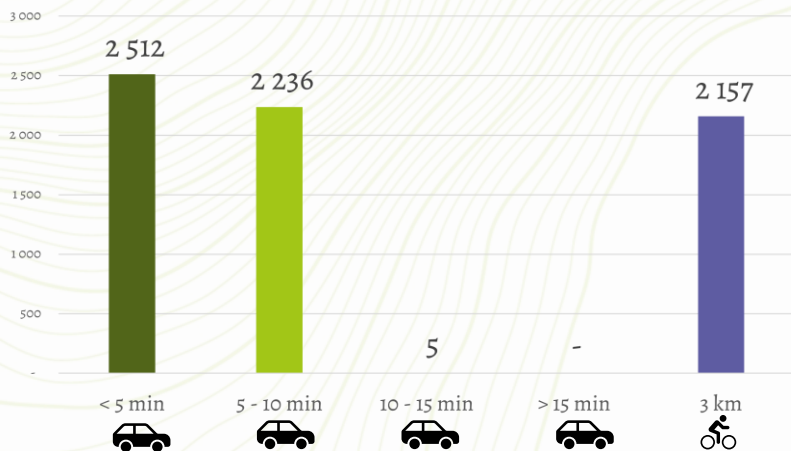
Aménagement qualitatif du centre-ville, à l'intersection de la rue Talairat et de la rue du Chapitre (Google Streetview - 2019)



Aménagement qualitatif de centre-ville, place Grégoire-de-Tours (Google Streetview - 2018)

BRIOUDE

Population dans l'aire d'influence

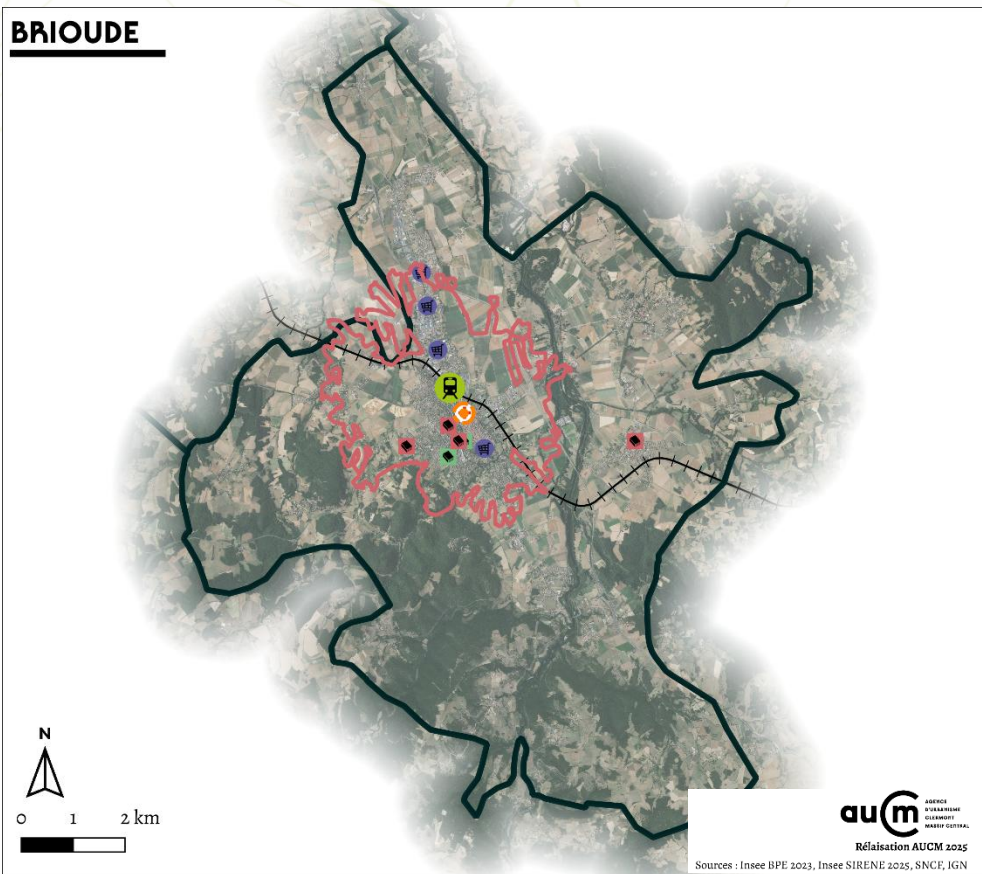


La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km
- Équipements scolaires**
- Collège
- Lycée
- Université
- Autres équipements**
- Hypermarché
- Hôpital
- Pôle d'emploi structurant

BRIOUDE



au(m) AGENCE D'AMÉNAGEMENT CLIMATIQUE GRAND CENTRAL
Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF, IGN

BRIOUDE

BrivaBus

AOM : Commune de Brioude

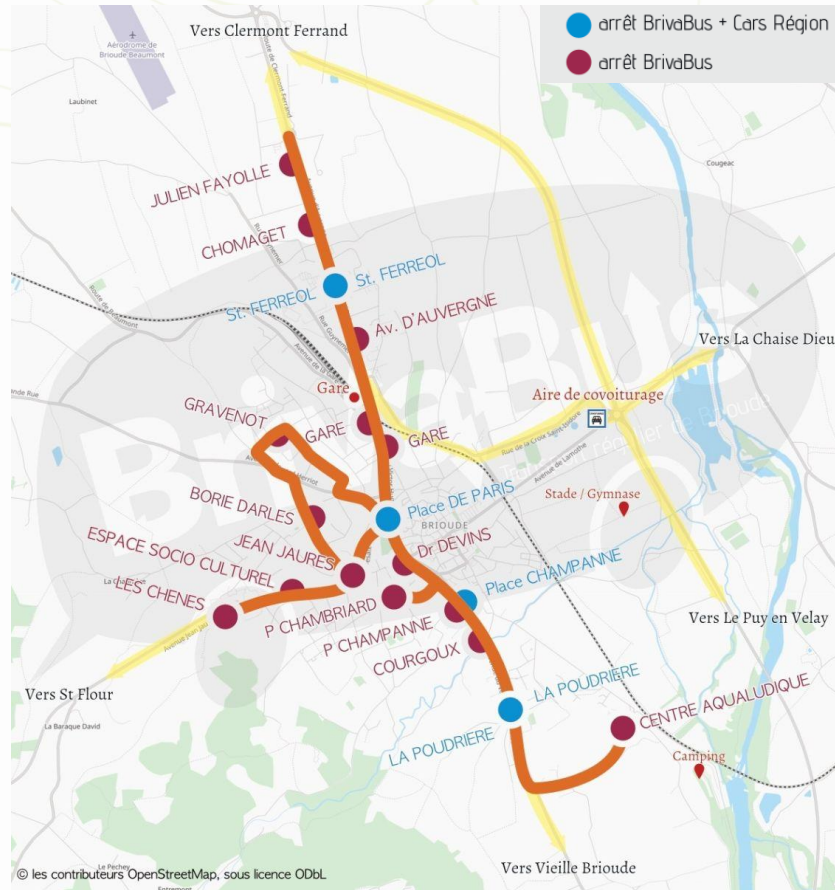
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : 45 minutes

Amplitude horaire : De 9h15 à 12h15, puis de 14h00 à 17h15
(variable selon les jours, circule uniquement du mardi au samedi)

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Commune de Brioude selon 3 axes en étoile à partir de la place de Paris, en desservent la gare SNCF



Source : BrivaBus, un service opéré par la Ville de Brioude

BRIOUDE

Colibri

AOM : CC Brioude Sud Auvergne

Type de service : Transport à la demande

Desserte : Tout le territoire de la CC

Carte des trajets proposés par le service de Transport à la Demande



Secteur vert + Lubilhac, possibilité de trajet sur Massiac

Secteur vert + Bournoncle-St-Pierre et St-Géron,
possibilité de trajet sur Lempdes sur Allagnon

Secteur jaune, possibilité de trajet sur Paulhaguet

Communes de Bournoncle-St-Pierre et Cohade, possibilité
de trajet sur Vergongheon.

Source : Communauté de communes Brioude Sud Auvergne

BRIOUDE

Car Région lignes H13 et H17

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

Type de service : TC interurbain

Fréquence : 1 à 2 passages par jour, le matin et en fin d'après-midi. La ligne H17 circule uniquement les lundis et vendredis

Amplitude horaire : 7h00 - 18h00 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Brioude, Bournoncle-Saint-Pierre, Vergongheon, Lempdes-sur-Allagnon, Chambezon, Fontannes, La Chaise-Dieu, Craponne-sur-Arzon



Source : Région AuRA

N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare



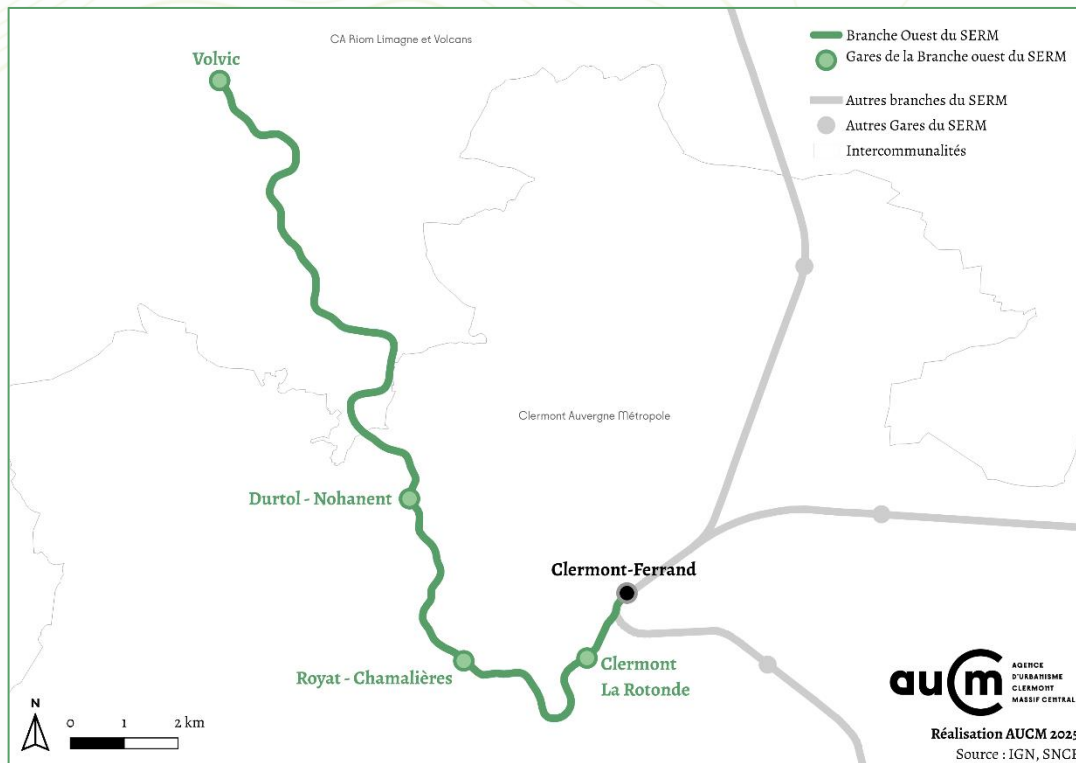
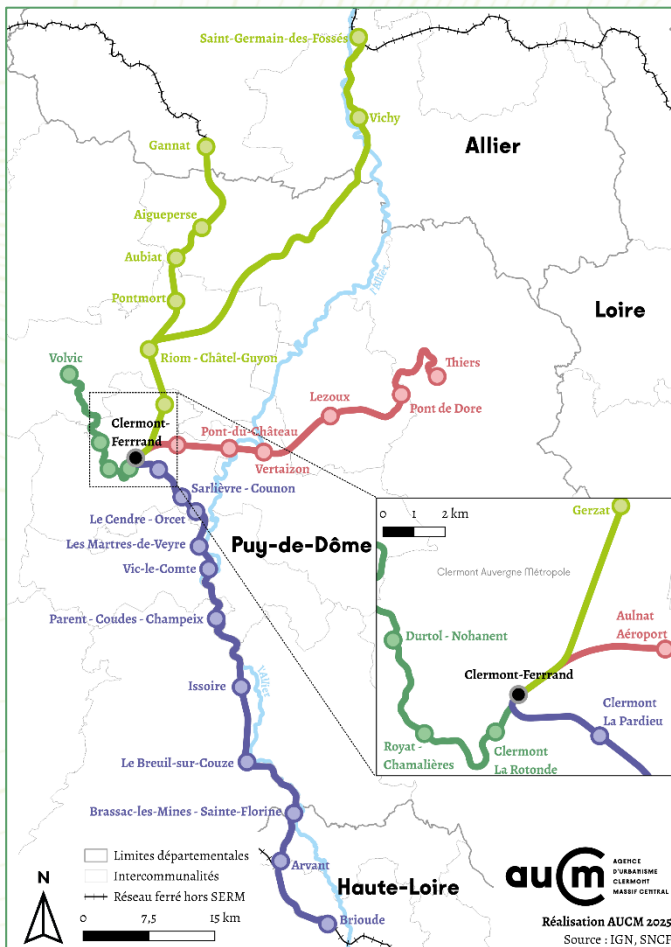
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

Présentation de Clermont-Ferrand et
de la branche Ouest

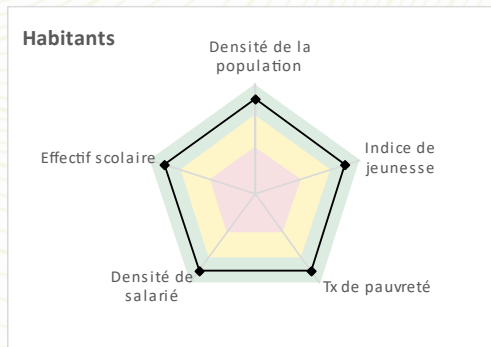
Décembre 2025

CLERMONT-FERRAND & LES 4 GARES DE LA BRANCHE OUEST

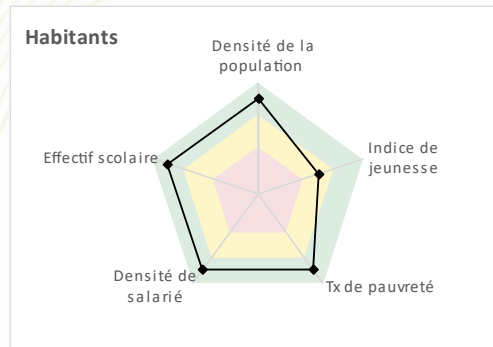


CLERMONT-FERRAND & LES 4 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE OUEST : POPULATION

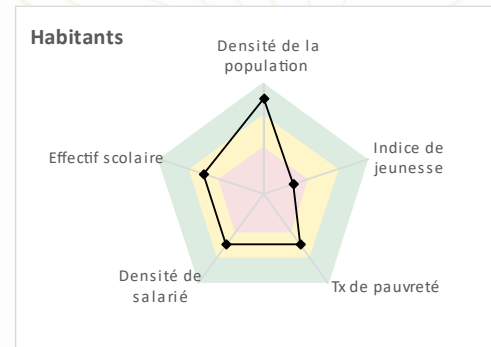
Clermont-Ferrand



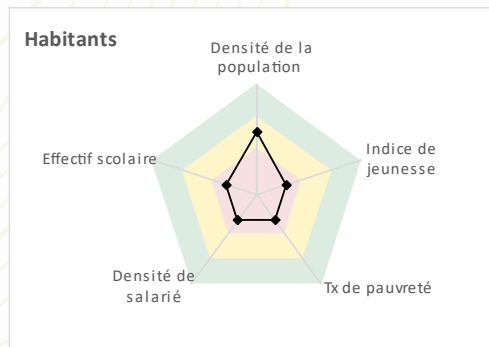
Clermont La Rotonde



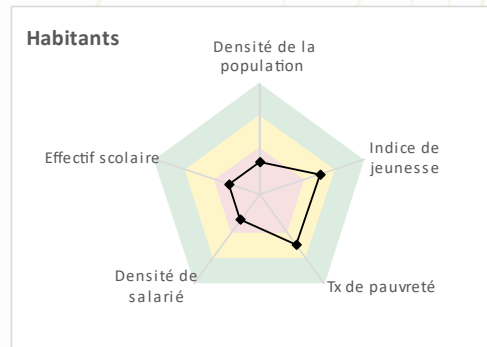
Royat - Chamalières



Durtol - Nohanent

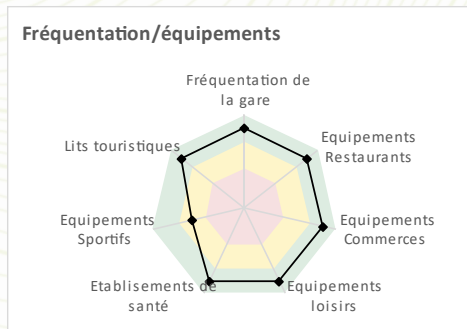


Volvic

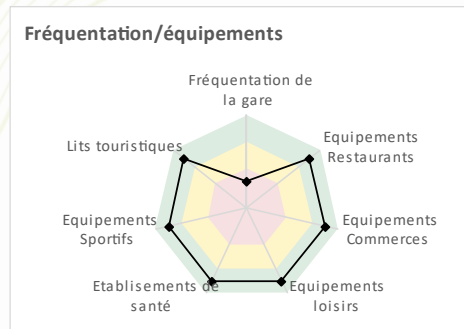


CLERMONT-FERRAND & LES 4 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE OUEST : FRÉQUENTATION ET ÉQUIPEMENTS

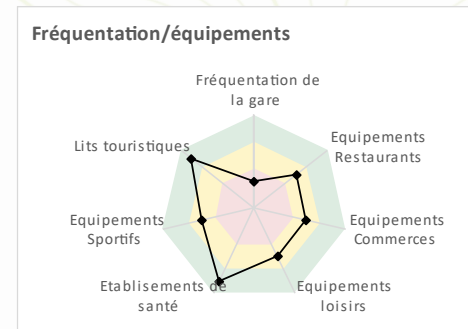
Clermont-Ferrand



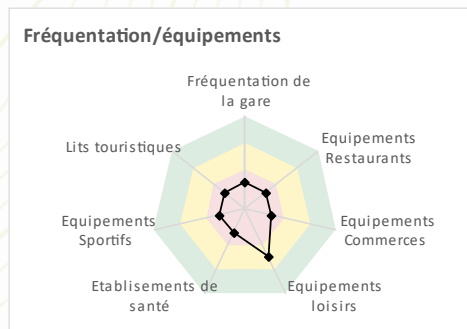
Clermont La Rotonde



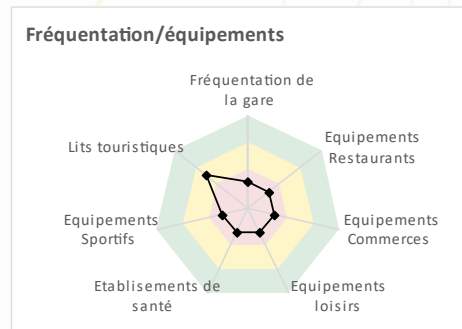
Royat - Chamalières



Durtol - Nohanent

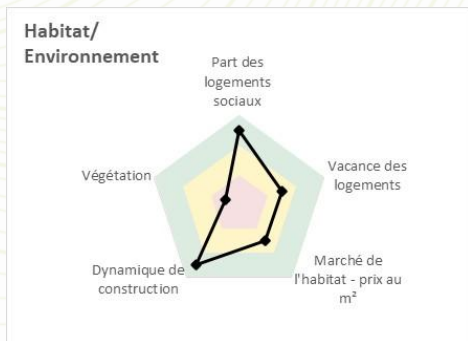


Volvic

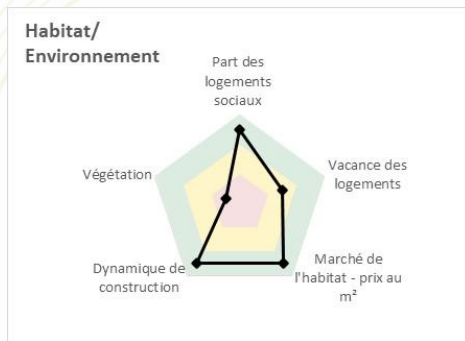


CLERMONT-FERRAND & LES 4 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE OUEST : HABITAT ET ENVIRONNEMENT

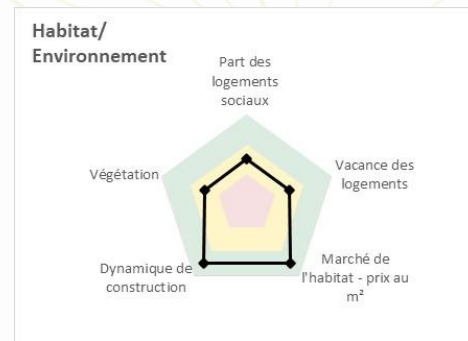
Clermont-Ferrand



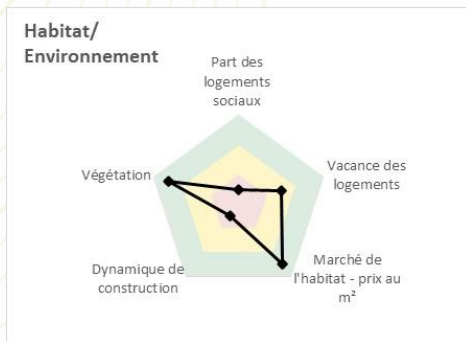
Clermont La Rotonde



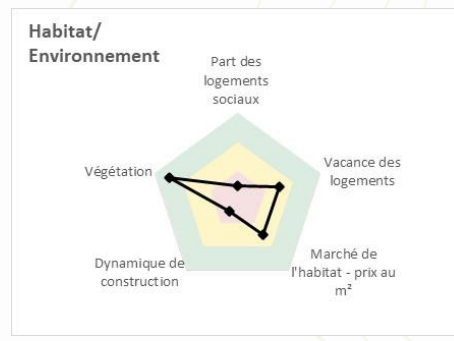
Royat - Chamalières



Durtol - Nohanent

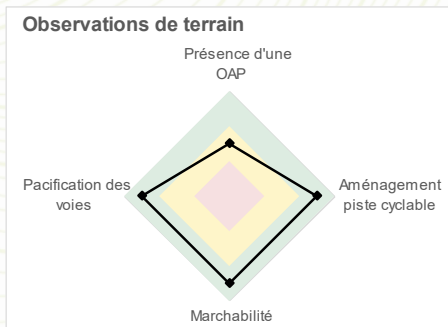


Volvic

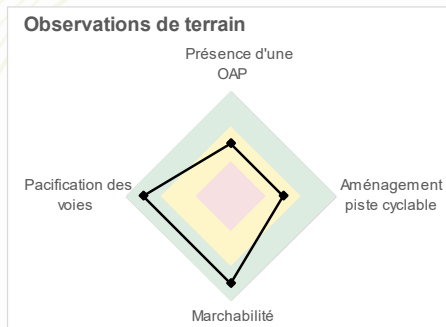


CLERMONT-FERRAND & LES 4 QUARTIERS DE GARE DE LA BRANCHE OUEST : OBSERVATIONS DE TERRAIN

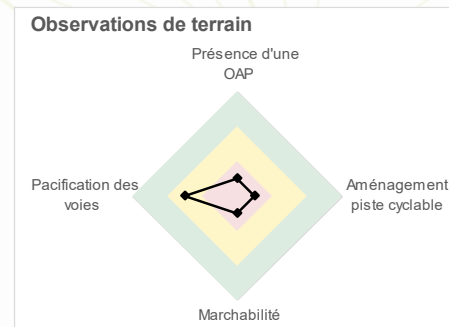
Clermont-Ferrand



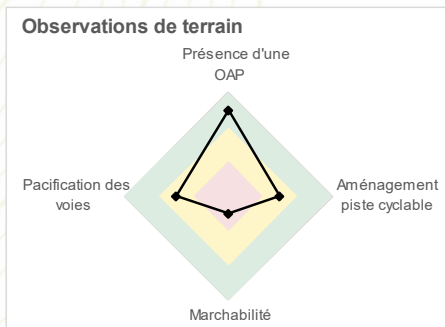
Clermont La Rotonde



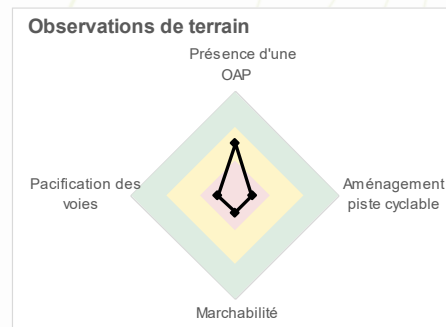
Royat - Chamalières



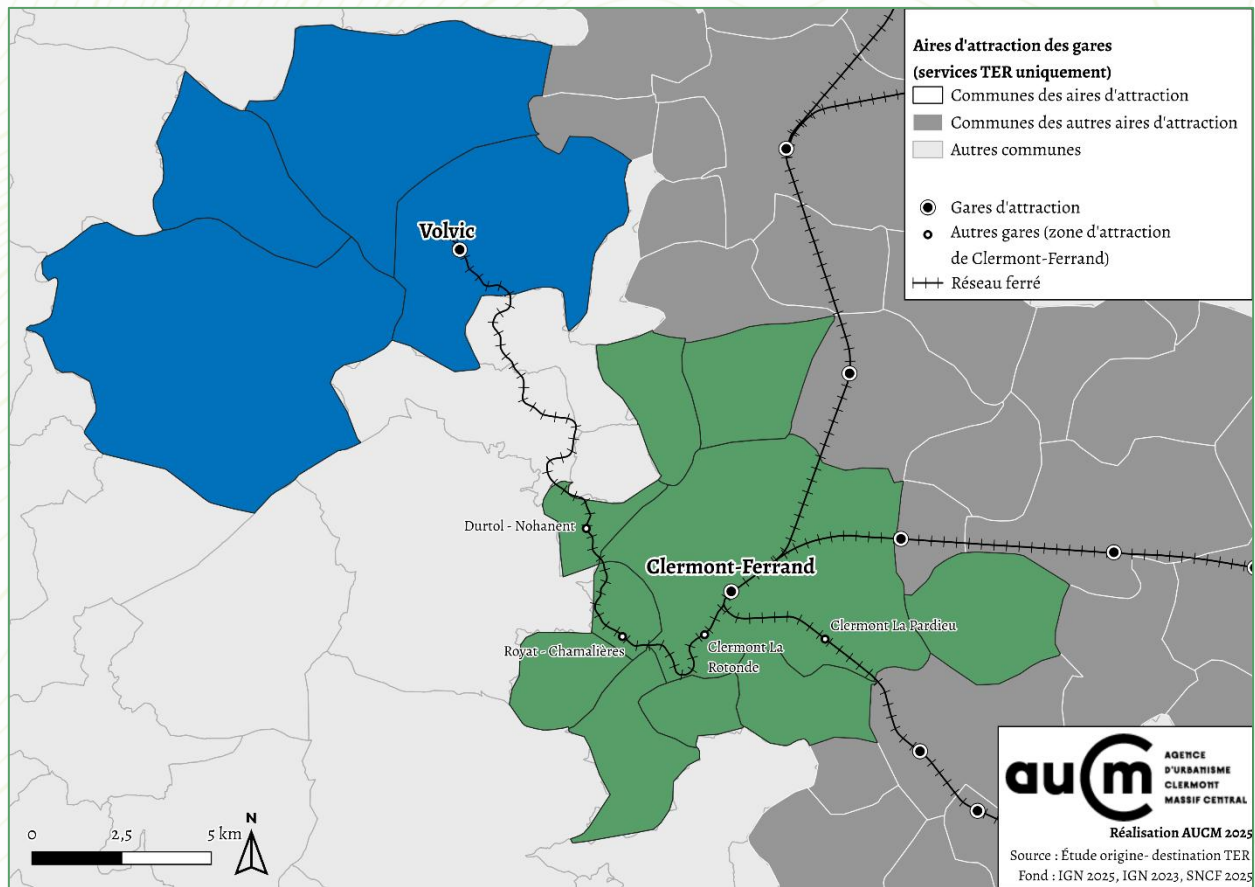
Durtol - Nohanent



Volvic

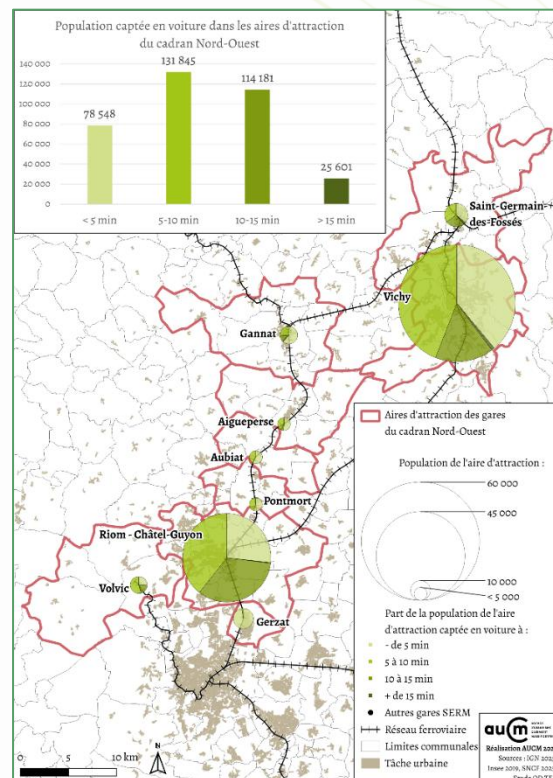
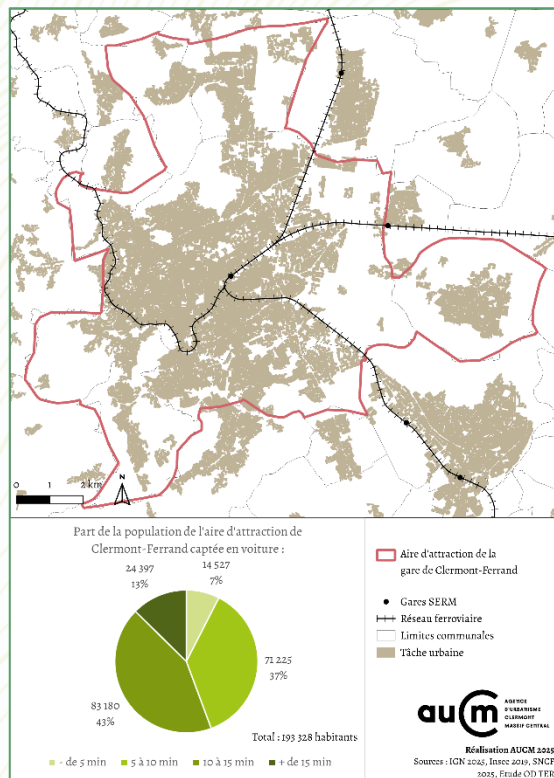


LES AIRES D'ATTRACTION DE CLERMONT-FERRAND ET DE LA BRANCHE OUEST

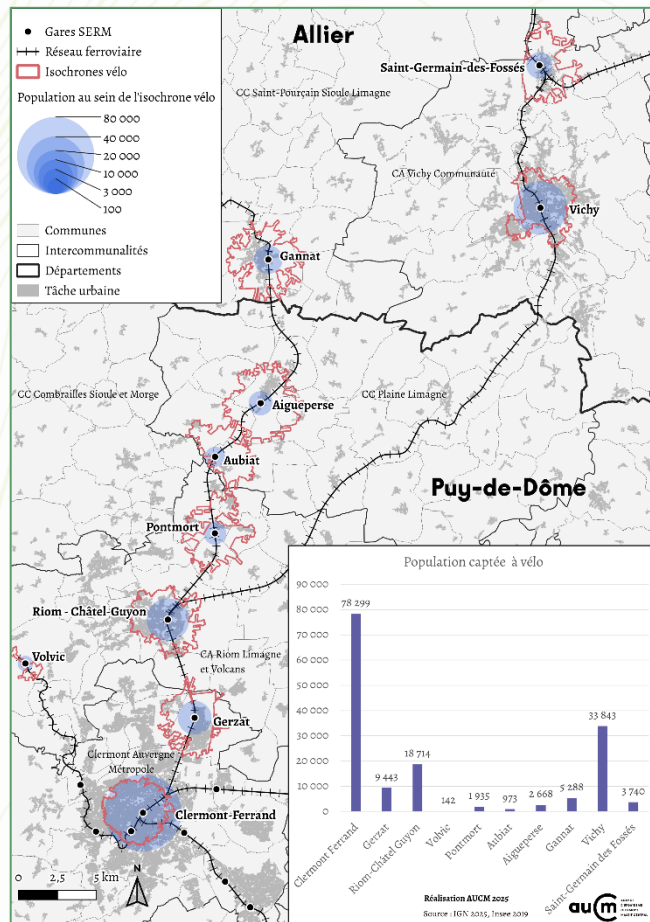


NB : Au regard de la proximité des gares de Clermont-Ferrand, Clermont La Pardieu, Clermont La Rotonde, Royat - Chamalières et Durtol - Nohanent, il a été établi une zone de chalandise globale « Clermont-Ferrand », où les personnes sont amenées à utiliser l'une ou l'autre de ces entrées sur le réseau ferré.

LES AIRES D'ATTRACTION DE CLERMONT-FERRAND ET DE LA BRANCHE OUEST : RABATTEMENT VOITURE



LES AIRES D'ATTRACTION DE CLERMONT-FERRAND ET DE LA BRANCHE OUEST : RABATTEMENT VÉLO



NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Volvic, qui, en raison son fort dénivelé, a été limitée à 1,5 km.

LES AIRES D'ATTRACTION DE CLERMONT-FERRAND ET DE LA BRANCHE OUEST : RABATTEMENT EN TRANSPORTS COLLECTIFS

Services de transports collectifs réguliers urbains



- Réseau T2C
- Réseau Mobivie
- Réseau RLV mobilités
- Réseau SMTUT
- D'autres lignes et navettes locales

Services de transports collectifs réguliers interurbains



- Cars région AuRA

Services de transport à la demande

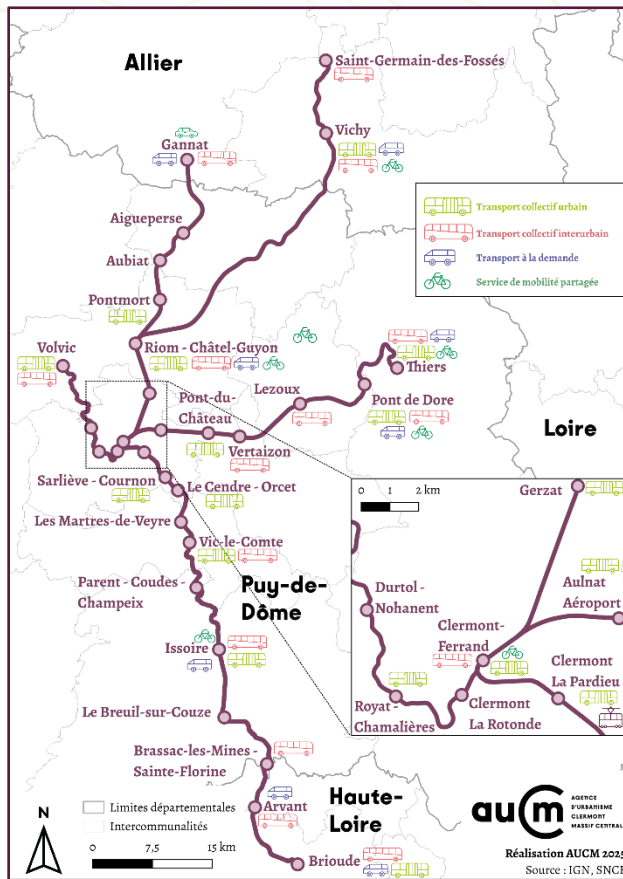


- Services urbains
- Services interurbains/ruraux

Services de mobilité partagée



- Autopartage
- Vélos en libre-service
- Trottinettes en libre-service



NB : les services de transport scolaire ne sont pas inclus



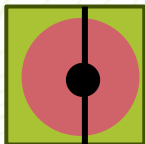
AGENCE
D'URBANISME
CLERMONT
MASSIF CENTRAL

ETUDE RELATIVE A L'ETAT DES LIEUX SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU SERM CLERMONT AUVERGNE

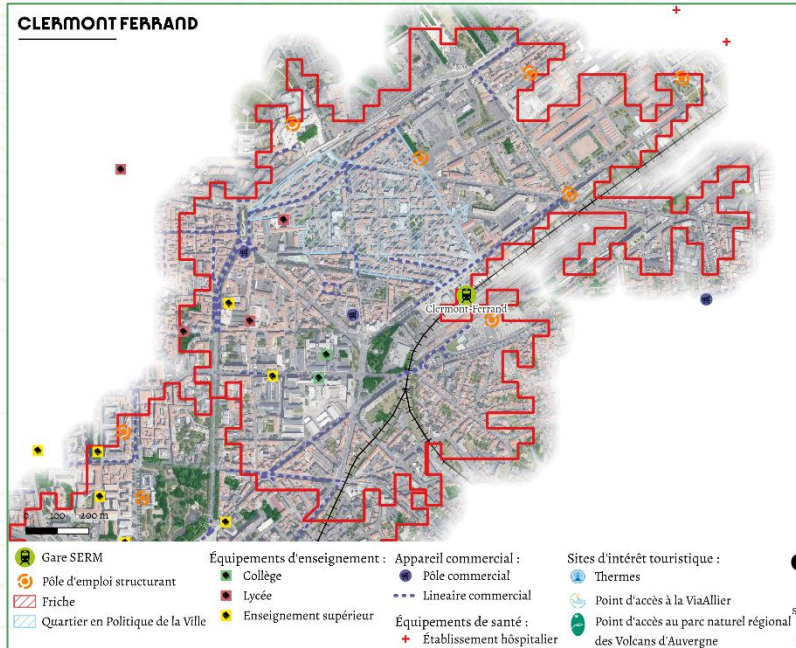
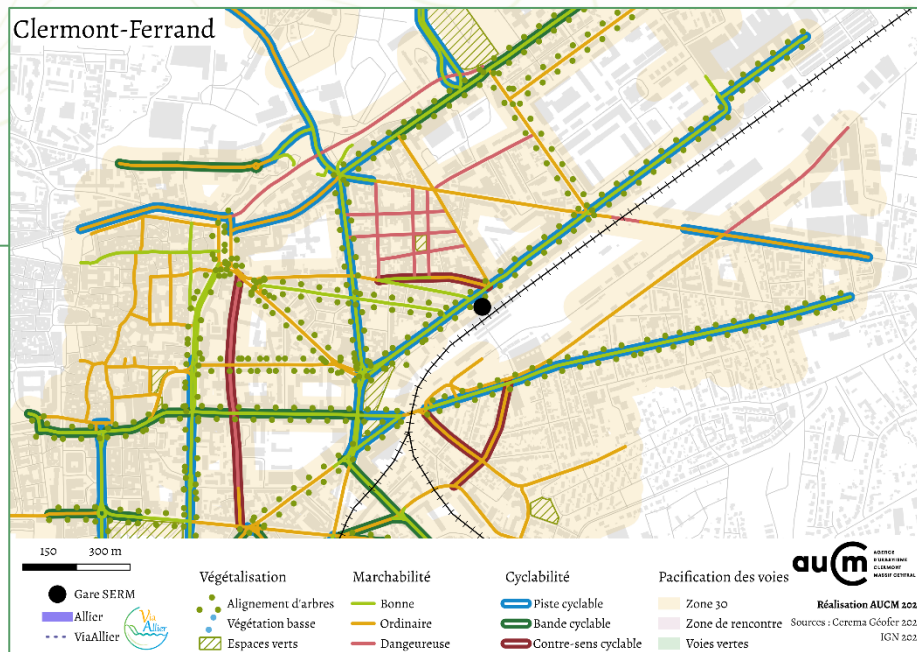
Fiches monographiques de la branche Ouest

Décembre 2025

CLERMONT-FERRAND



Quartier gare d'une zone urbaine dense



CLERMONT-FERRAND

Population 2022 : 29 614

Effectif salarié 2023 : 17 203

Effectif scolaire 2023 : 6 492

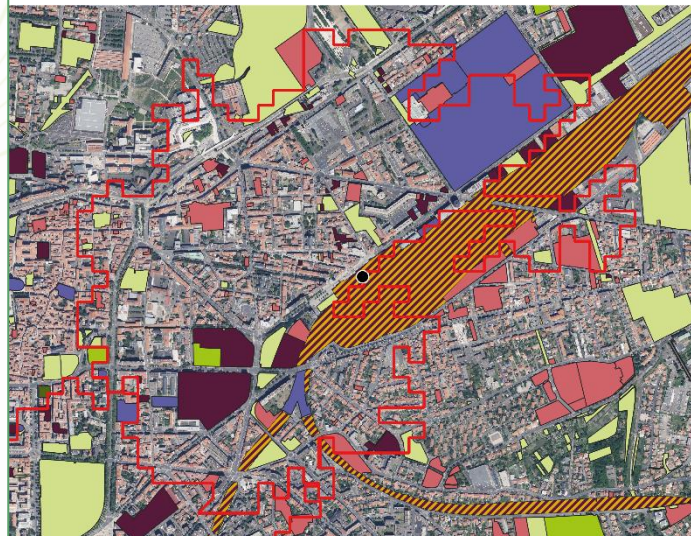
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 4 514 900 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Clermont-Ferrand

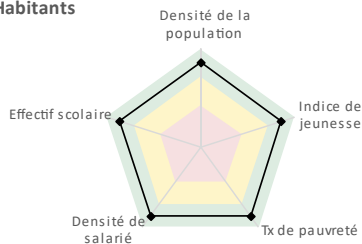


- Propriétaire de l'unité foncière :**
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF

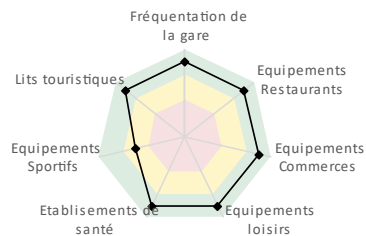


Réalisation AUCM 2025
Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024

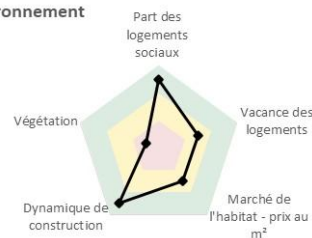
Habitants



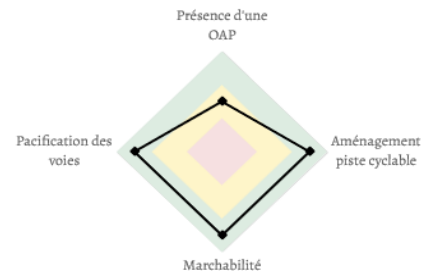
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

CLERMONT-FERRAND



Gare de Clermont-Ferrand

ATOUTS

- Une gare « nationale », en cœur d'agglomération
- Une densité de population, d'emplois, d'étudiants élevée
- Un indice de jeunesse, un taux de pauvreté et une part de logements sociaux élevée : proximité d'un hub de mobilités pour des populations paupérisées
- De très nombreux équipements
- Une desserte transports collectifs importante, avec le projet InspiRe
- Un quartier qui reste attractif, arrivée de nouveaux habitants, dynamique des prix de vente à la hausse, part des constructions neuves importante
- Des espaces publics retravaillés, notamment en lien avec InspiRe, facilitant la place du piéton et du vélo
- Stationnement vélo diversifié (arceaux, box sécurisé), 150 places environ, moyennement utilisées, 40 places supplémentaires seront installées d'ici la fin de l'année 2025
- Présence de vélos en libre-service

OPPORTUNITÉS

- Un quartier concerné par une Opération de d'amélioration de l'habitat
- Un classement en Quartier Politique de la Ville (QPV) : opportunité à traiter les enjeux éducatifs, sociaux, d'emploi, d'insertion et de développement économique
- Plusieurs Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le secteur : pointe Michelin, Niel-République et Saint-Jean
- Un secteur inscrit dans le Site Patrimonial Remarquable (SPR) du centre historique de Clermont

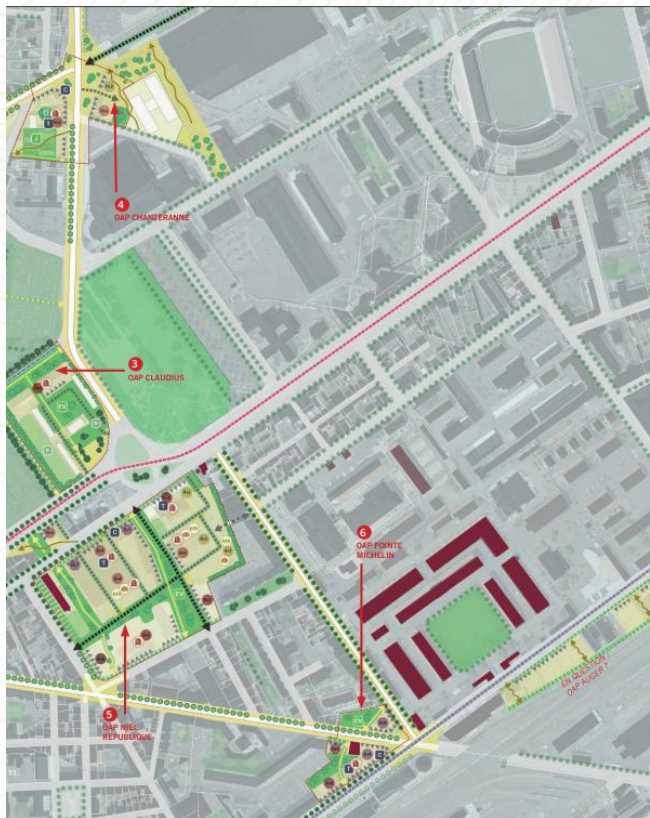
FAIBLESSES

- Un quartier marqué par des fragilités sociales, création du quartier politique de la ville (QPV) centre en 2024
- Une vacance du logement accentuée dans ce quartier
- Une image du quartier qui se dégrade, moins d'acheteurs locaux que les autres quartiers
- Un quartier très minéral, très peu végétalisé
- Un parking gare payant (420 places) avec des disponibilités, mais des pratiques de stationnement gênantes sur les rues du secteur Anatole France (gratuit)
- Des nuisances sonores liées au ferroviaire : zone figurant dans la carte des bruits stratégiques du Puy-de-Dôme (trafic supérieur à 30 000 passages de trains annuels)

MENACES

- Des occupations dans l'espace public (mendiants, trafiquants de stupéfiants...) non désirées, en particulier sur l'avenue Charras

CLERMONT-FERRAND



Deux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le périmètre : Niel-République et Pointe Michelin

Le quartier Saint-Jean en limite de périmètre fait aussi l'objet d'une OAP avec un plan guide et un projet de ZAC



Figure 3: Périmètres du plan guide à l'échelle du quartier et du projet de ZAC (source : étude d'impact)

CLERMONT-FERRAND



La face sud de la gare, côté rue Pierre Semard, avec un grand parking payant non saturé



L'aménagement qualitatif de l'avenue de l'Union Soviétique, entre le lycée Jeanne d'Arc et la gare



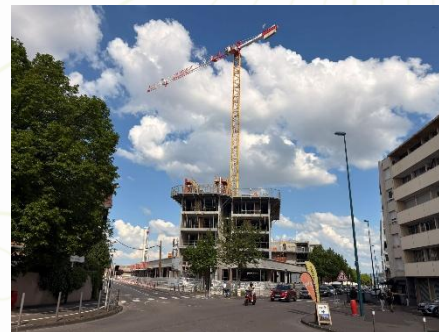
L'aménagement qualitatif de la place des Carmes Dechaux



L'aménagement qualitatif de l'avenue d'Italie



Le passage sous les voies ferrées au niveau de l'avenue Edouard Michelin : étroit et dangereux



Une construction en cours dans le périmètre du plan guide Saint-Jean, qui se trouve à moins de 15 minutes à pied de la gare

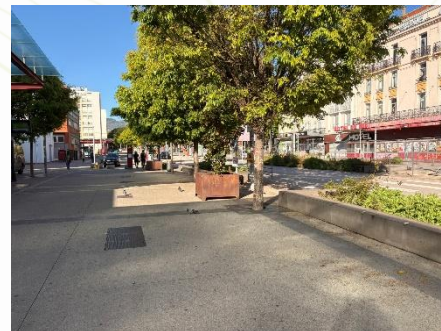
CLERMONT-FERRAND



L'aménagement de la « pointe Michelin » qui fait l'objet d'une OAP ; espace public récemment refait dans le cadre d'InspiRe : peu de végétalisation



L'aménagement qualitatif sur l'avenue de la République



La zone piétonne sur le parvis de la gare



L'avenue de l'Union Soviétique recalibrée dans le cadre du projet InspiRe (création de voies bus)



Rue de Châteaudun : un aménagement étroit et de mauvaise qualité



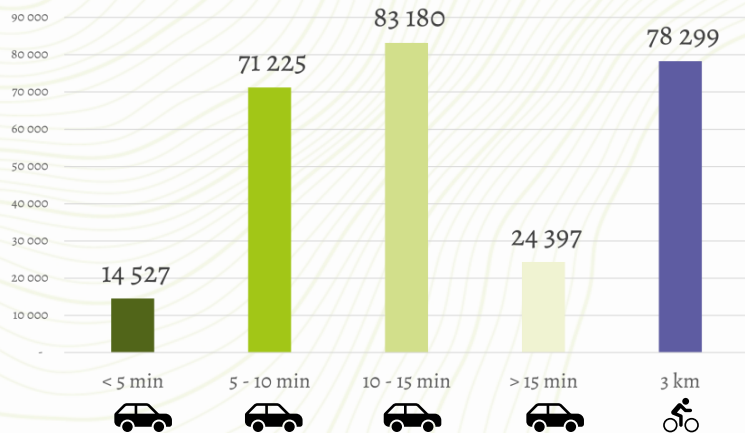
Un aménagement à améliorer rue Paul Collomp, qui fait cependant l'objet d'une zone de rencontre



Rue Anatole France : un aménagement de bonne qualité, mais parfois source de conflits d'usage entre piétons et cyclistes

CLERMONT-FERRAND

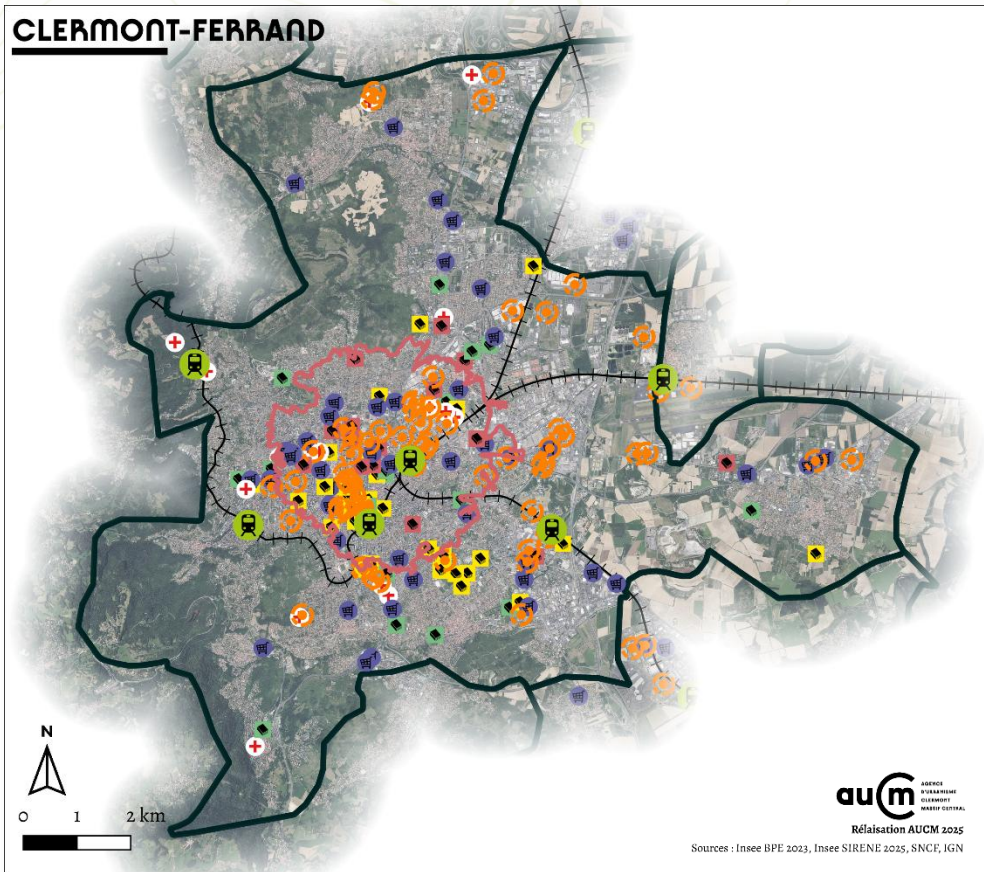
Population dans l'aire d'influence



La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 3 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

NB : Au regard de la proximité des gares de Clermont-Ferrand, La Pardieu, La Rotonde, Royat - Chamalières et Durtol - Nohanent, il a été établi une zone de chalandise globale « Clermont-Ferrand », où les personnes sont amenées à utiliser l'une ou l'autre de ces entrées sur le réseau ferré. Il n'a pas été déterminé de zones de chalandise pour les gares de Clermont La Rotonde, Royat – Chamalières et Durtol – Nohanent.



CLERMONT-FERRAND

T2C lignes B, E1, E2, S12 (gare SNCF) /
Lignes E4 et E5 (parc SNCF)

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de
l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

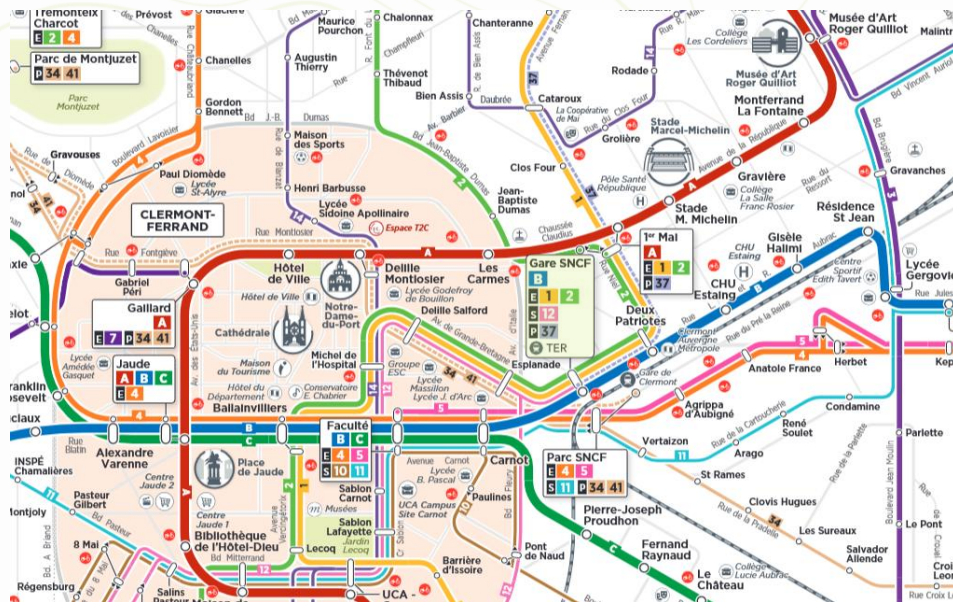
Type de service : TC urbain

Fréquence : Variable selon les lignes : toutes les 6 à 10
minutes sur la ligne B, toutes les 10 à 15 minutes sur les
lignes E1/E2, moins fréquents sur les autres lignes
N.B : en sus les lignes E4 et E5 desservent dans les 2 sens le parc
SNCF sur la face Sud de la gare

Amplitude horaire : Variable selon les lignes (de 5h00 à 1h00
environ pour la ligne B, de 5h30 à 22h00 pour E1/E2,
moindre amplitude sur les autres lignes)

Adaptation aux horaires SNCF : Oui, du fait de la fréquence
élevée (notamment pour la ligne B)

Desserte : Une large partie du territoire de Clermont
Auvergne Métropole



Source : T2C

CLERMONT-FERRAND

Car Région lignes Co7, Co8, Po1, Po2, Po6, P23, P35, P40, P42, P46, P47, P60, P61, P70, P73, P74, X51, X18 et navette Vulcania

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

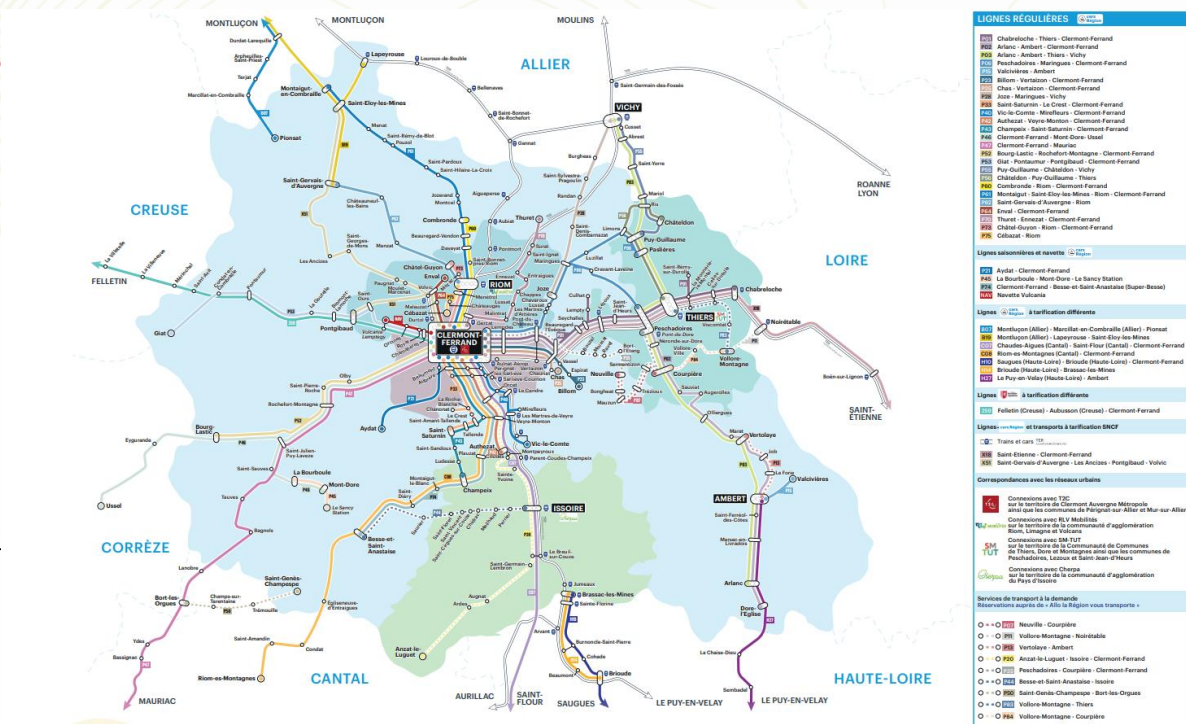
Type de service : TC interurbain

Fréquence :

1 à 3 passages par jour (lignes Co8, Po6, P35, P70, P60, P61, P74, X51 et navette Vulcania)

4 à 6 passages par jour (Lignes Co7, Po2, P40, P42, P23, P47)

7 à 9 passages par jour (lignes Po1, P73, P46 et X18)



Source : Région AuRA

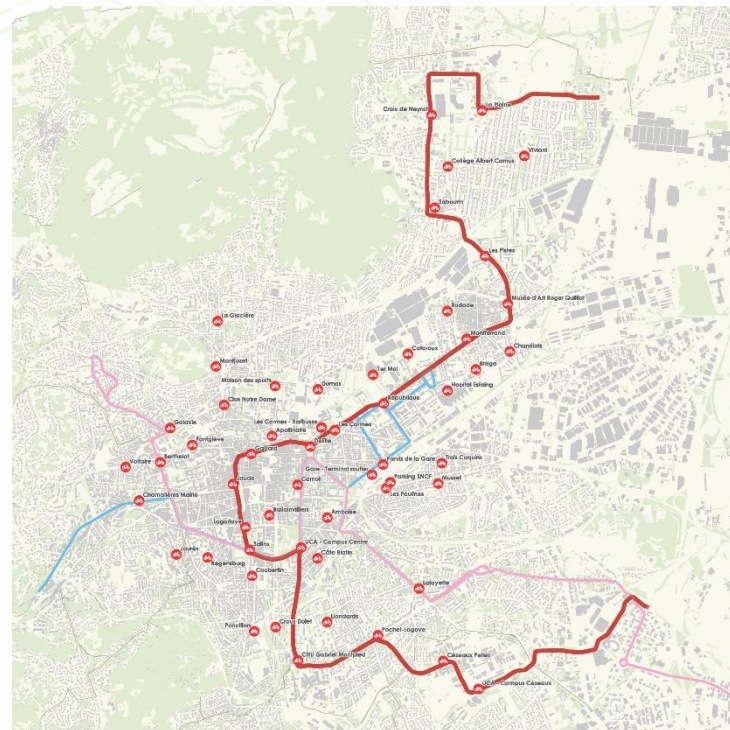
N.B. : Le pictogramme « train » indique seulement qu'une ligne dessert une commune avec une gare, et non que la ligne dessert directement la gare

CLERMONT-FERRAND

C.Vélo

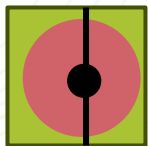
Type de service : Vélos en libre-service

Informations complémentaires : Stations devant et derrière la gare

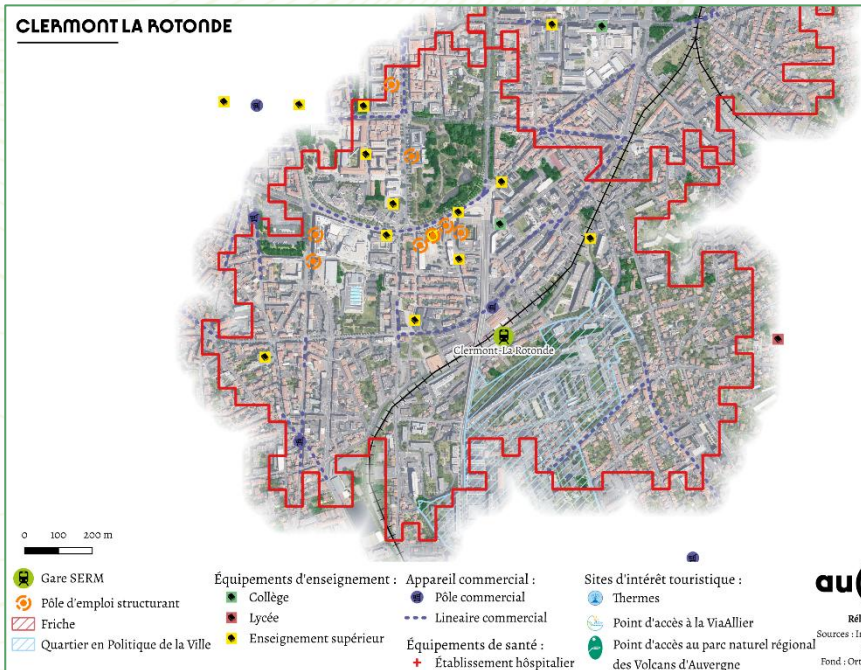


Source : C'velo

CLERMONT-LA-ROTONDE



Quartier gare d'une zone urbaine dense



CLERMONT-LA-ROTONDE

Population 2022 : 35 986

Effectif salarié 2023 : 13 358

Effectif scolaire 2023 : 4 458

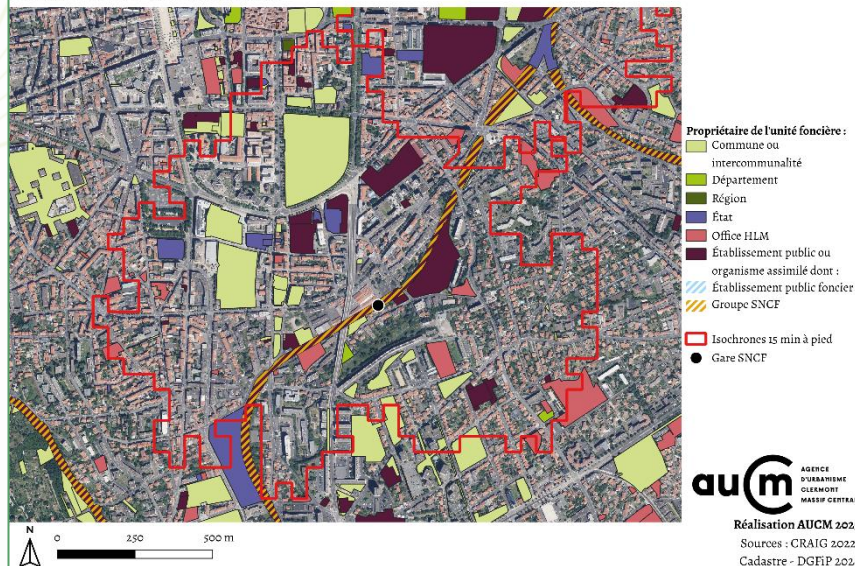
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 11 341 voyageurs/an

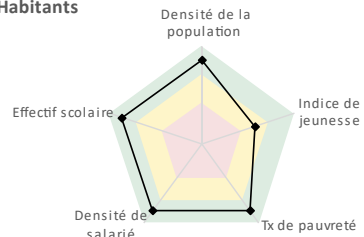
Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

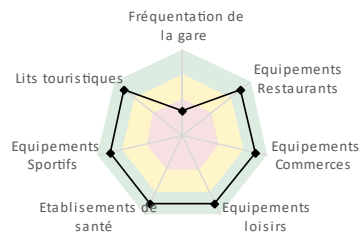
Clermont La Rotonde



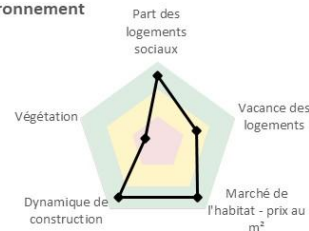
Habitants



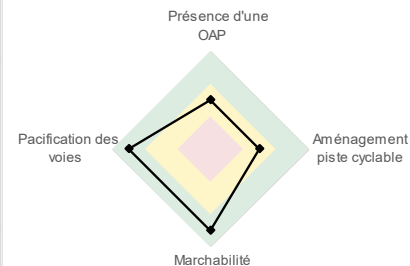
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

CLERMONT-LA-ROTONDE



Gare de Clermont la Rotonde

ATOUTS

- Une halte située dans un cœur d'agglomération très dense, avec de très nombreux services, commerces, équipements, ...
- Une densité de population, d'élèves (pôle universitaire), d'emplois très élevée
- Une relativement bonne qualité des aménagements dans le périmètre des 15 minutes à pied, avec de la végétalisation et des aménagements cyclables (mais pas d'accès direct à la gare aménagé)
- Un taux de logements sociaux importants, lié à la présence du Quartier Politique de la Ville (QPV) Saint-Jacques au sud de la zone

OPPORTUNITÉS

- La création du parc Saint-Jacques
- Le Quartier Politique de la Ville Saint-Jacques, dans la partie sud du périmètre constitue une opportunité à traiter les enjeux éducatifs, sociaux, d'emploi, d'insertion et de développement économique
- La mise en place d'un box à vélo sécurisé

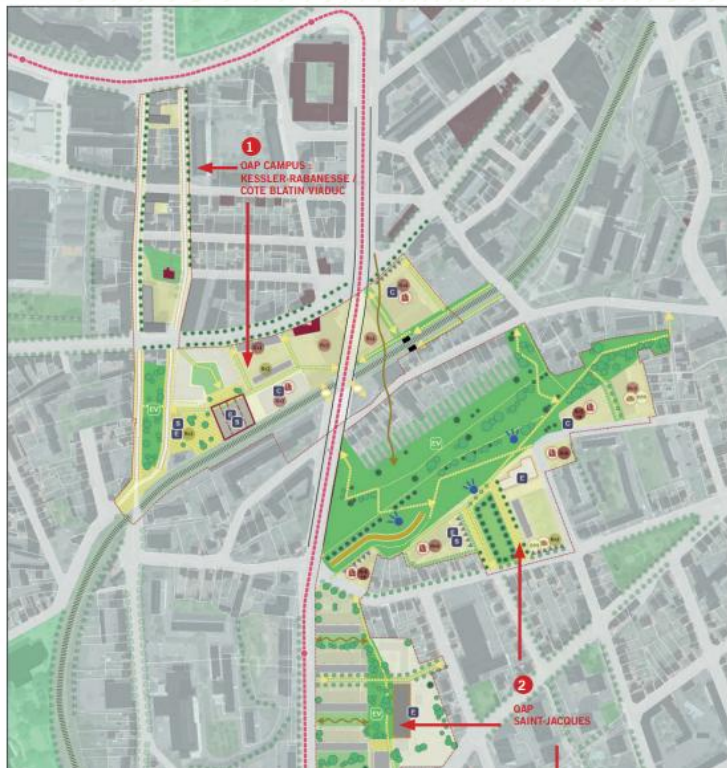
FAIBLESSES

- Une gare « invisible », située en contrebas, derrière des bâtiments qui l'ocultent complètement, avec une différence de relief avec le quartier Saint-Jacques importante qui réduit son accessibilité
- Des accès immédiats à la gare piétons et cycles de mauvaise qualité, mal indiqués
- L'absence de dessertes par les transports collectifs ou de possibilité d'intermodalité (pas de parking voiture ou vélo,...)
- Des liens très mal établis avec le tissu urbain qui entoure la gare
- Une fréquentation de la gare très faible, qui est concurrencée par la gare centrale (à 1 km environ), qui propose une offre bien plus importante
- Peu de perméabilité à la voie ferrée, qui coupe le quartier en deux

MENACES

- Risque que la gare reste marginale, malgré sa position en cœur d'agglomération et ne trouve jamais un réel public

CLERMONT-LA-ROTONDE



Création d'un parc métropolitain
de 4,5 ha d'ici à début 2026



Deux Orientations
d'Aménagement et de
Programmation (OAP) dans le
secteur de la gare de La Rotonde :

- Au nord, 90 logements
- Au sud, 260 logements avec la création du parc Saint-Jacques

CLERMONT-LA-ROTONDE

NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée



Un accès aux quais s'établissant dans un couloir étroit entre un talus SNCF et la façade d'un bâtiment



La rue de la Rotonde assure le lien entre le boulevard Côte Blatin (côté centre-ville) et la gare



L'entrée du campus de la Rotonde de l'Université Clermont Auvergne



L'aménagement qualitatif du boulevard Côte Blatin

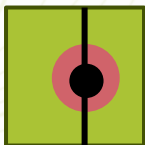


Les travaux de réalisation du futur parc de Saint-Jacques (Parc de la Muraille), au niveau du viaduc

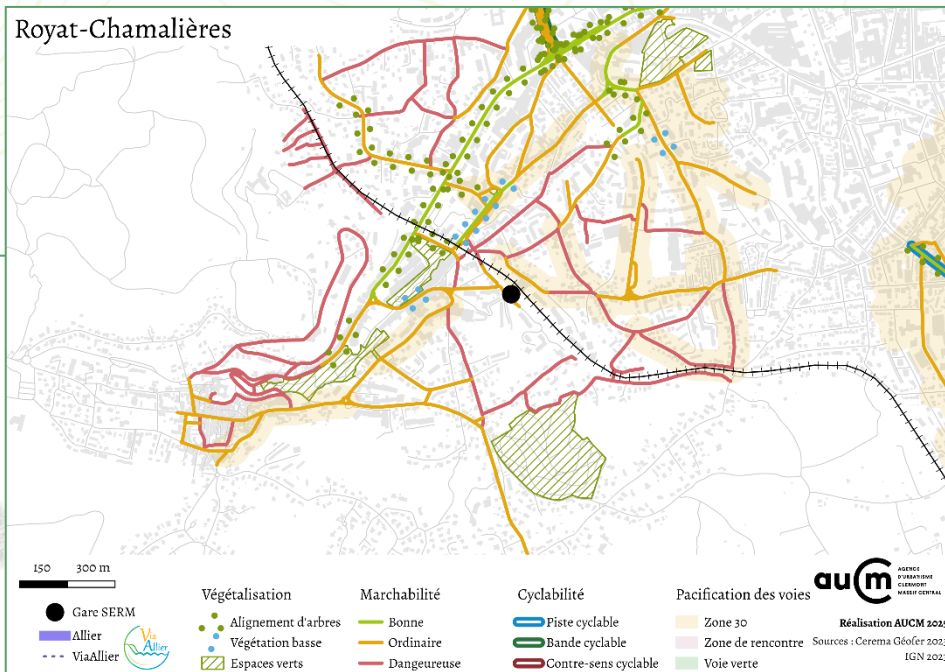
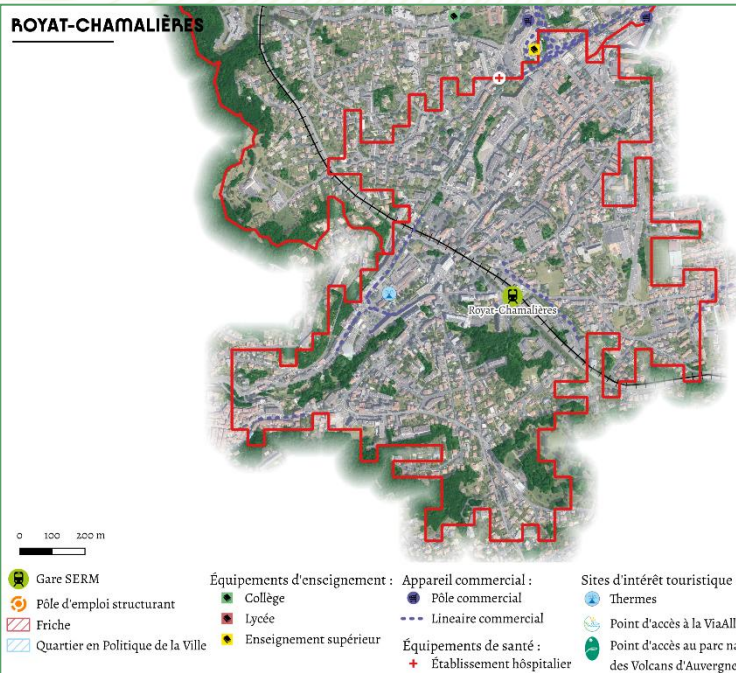


La rue du Pont Saint-Jacques présente des caractéristiques peu attractives pour les mobilités actives (idem rue de la Rotonde)

ROYAT - CHAMALIÈRES



Quartier gare au centre d'une petite ville / d'un bourg



AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
 Réalisation AUCM 2025
 Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGT
 Fond : Orthophoto CRAIG 2022

ROYAT - CHAMALIÈRES

Population 2022 : 11 962

Effectif salarié 2023 : 2 141

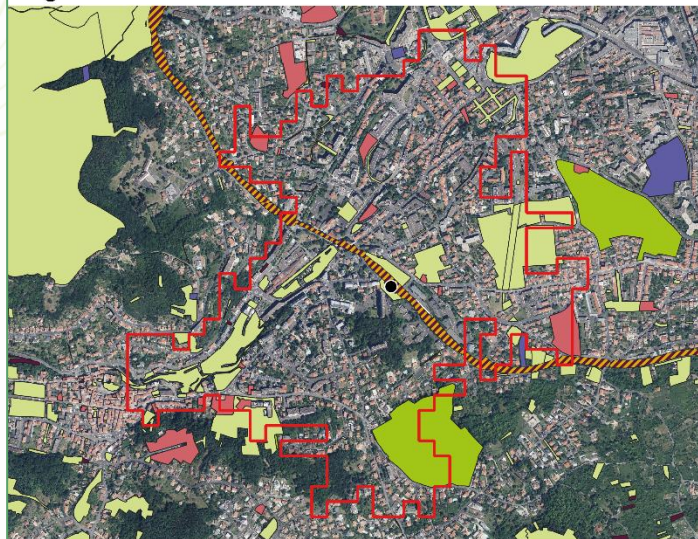
Effectif scolaire 2023 : 770

Trafic actuel : 4 243 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

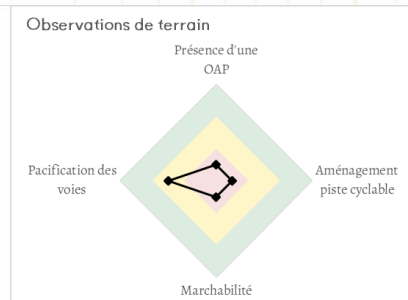
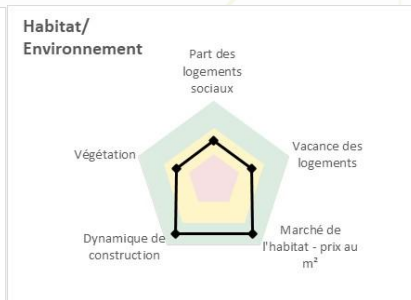
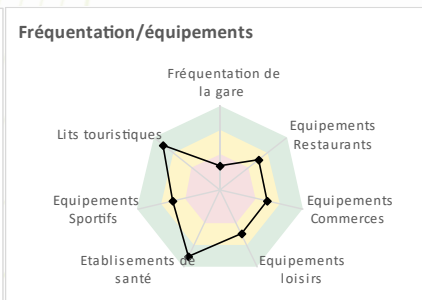
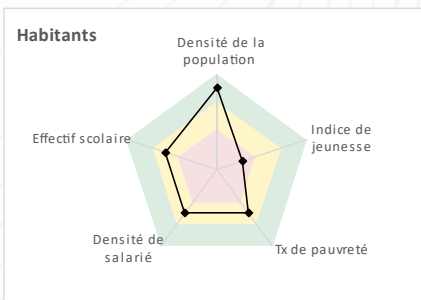
Royat - Chamalières



- Propriétaire de l'unité foncière :
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF



au  AGERCE D'URBANISME CLEMONTE MASSIF CENTRAL
Réalisation AUCM 2025
Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024



ROYAT - CHAMALIÈRES



Gare de Royat-Chamalières

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> - Une densité de population élevée - Un programme place de la Gare avec une activité déjà en place (local de l'association Fondation Jacques Chirac) - Une bonne qualité des aménagements au niveau de Chamalières, présence importante du végétal - Un quartier gare intégré au périmètre du site classé au Patrimoine remarquable (ministère de la culture) 	<ul style="list-style-type: none"> - Avenue de la Gare et rue de la Bruyère : rues en tranchées : environnement peu agréable pour le piéton → la gare se retrouve relativement enclavée, déclivité importante pour rejoindre les centres-villes (Chamalières et Royat) - Des parkings payants de 70 places environ, saturés, mais par des usages non liés à la gare - A priori, l'impossibilité de prolonger la ligne B jusqu'à la gare pour créer un point d'intermodalité (500 m d'écart, en pente, étroitesse des rues) - Les développements urbains des deux communes ne se font pas dans le secteur gare - Une seule Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) dans le périmètre de la gare, à proximité la ligne B (arrêt Europe), qui semble être trop loin pour avoir une réelle influence sur la fréquentation de la gare - Un stationnement vélo inadapté, un seul arceau très mal positionné
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"> - La liaison entre la gare et l'arrêt T2C Beausite (ligne S10) situé juste à l'arrière de la gare - A 500 m du nœud TC routier Royat place Allard (terminus ligne B et passage des lignes S7, P32, P39) - Des box vélo sécurisés prévus 	<ul style="list-style-type: none"> - Offres train et bus (ligne B) : dans quelle mesure se font-elles concurrence ?

ROYAT - CHAMALIÈRES



Le parking de la gare, saturé par des usages non-exclusifs à la gare



Aménagement de l'avenue de la gare : trottoirs étroits près du carrefour avec la rue de la Bruyère, en tranchée



Royat place Allard, un pôle d'échanges exclusivement routiers, même si relativement proche de la gare



Programme place de la gare : Fondation Jacques Chirac installée dans le bâtiment gare



L'aménagement qualitatif de l'accès à l'arrière de la gare



Le boulevard Gambetta, à l'arrière de la gare, avec arrêt de bus de la ligne S10 du réseau T2C

ROYAT - CHAMALIÈRES

T2C ligne S10 (arrêt Beausite à 150 m environ)

AOM : Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC)

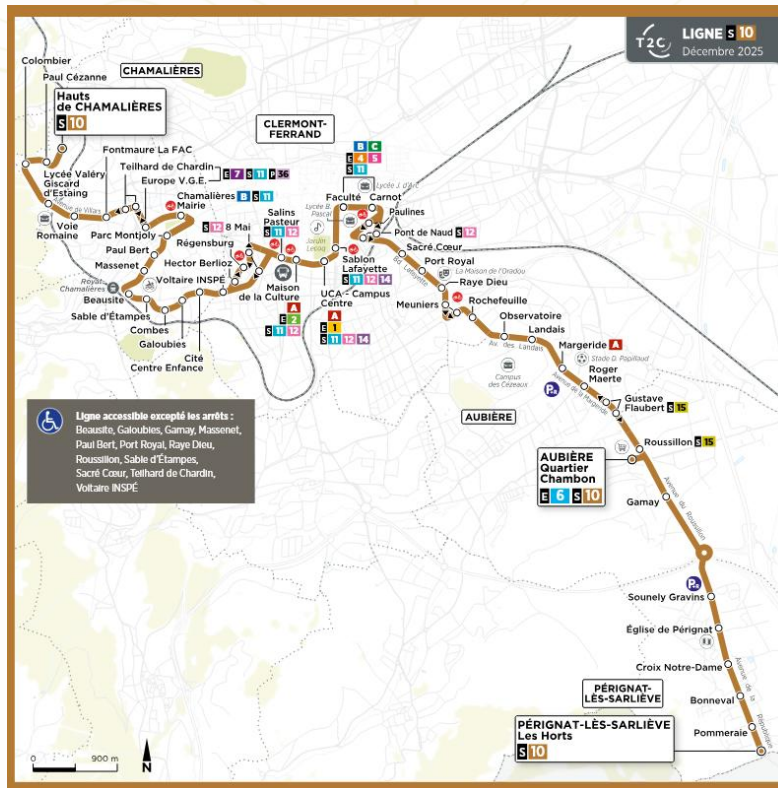
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : Entre 15 min et 20 min environ

Amplitude horaire : De de 6h30 à 21h00 environ

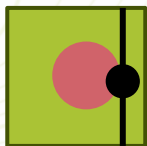
Adaptation aux horaires SNCF : Non

Desserte : Chamalières, Clermont-Ferrand, Aubière



Source : T2C

DURTOL - NOHANENT



Quartier gare en périphérie
d'un centre urbain

DURTOL-NOHANENT



0 100 200 m

- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

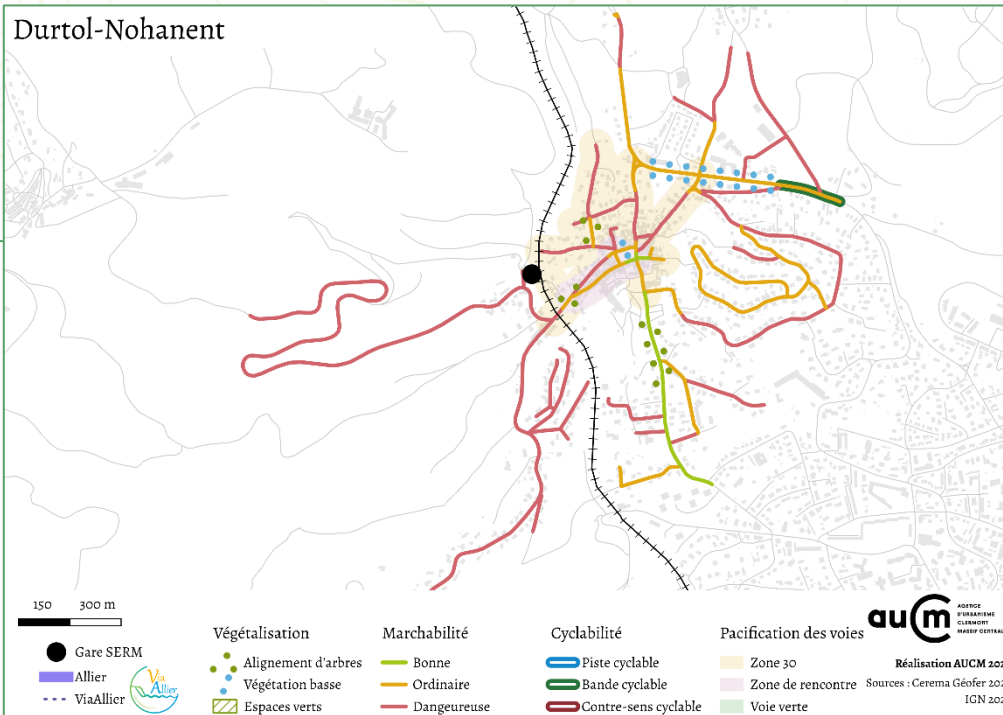
- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Lineaire commercial
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee BPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNCF
Fond : Ortophoto CRAIG 2022

Durtol-Nohanent



DURTOL - NOHANENT

Population 2022 : 1 722

Effectif salarié 2023 : 350

Effectif scolaire 2023 : 0

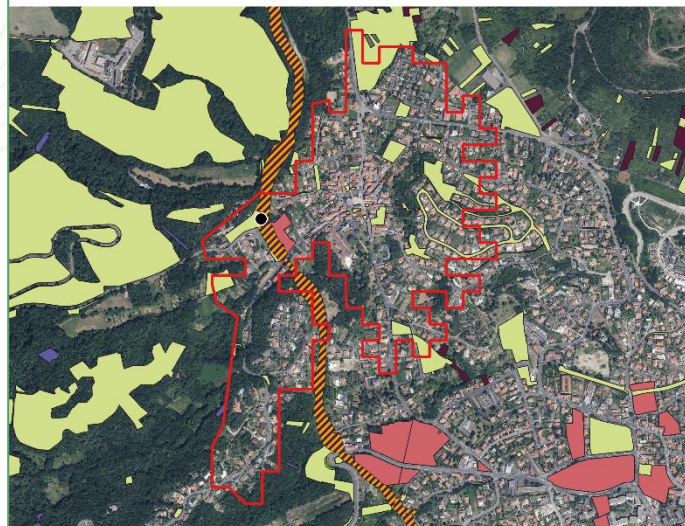
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 1 060 voyageurs/an

Indice d'évolution du trafic :

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

Durtol - Nohanent



- Propriétaire de l'unité foncière :**
- Commune ou intercommunalité
 - Département
 - Région
 - État
 - Office HLM
 - Établissement public ou organisme assimilé dont :
 - Établissement public foncier
 - Groupe SNCF

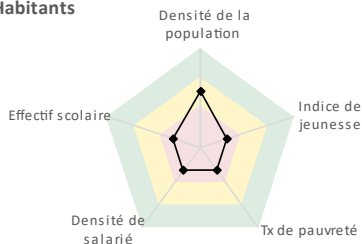
- Isochrones 15 min à pied
- Gare SNCF



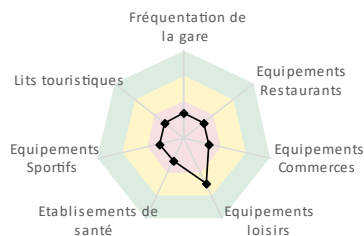
Réalisation AUCM 2025

Sources : CRAIG 2022, Cadastre - DGFIP 2024

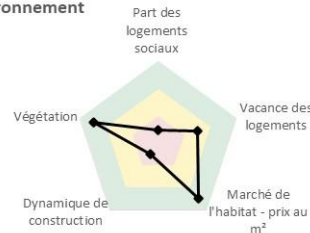
Habitants



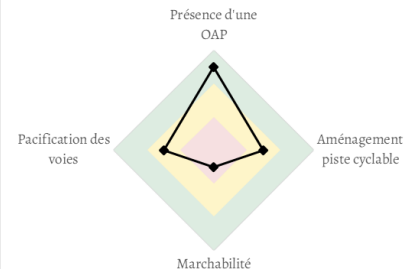
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



Sources : Données statistiques issues des bases Géofer, INSEE, Cadastre, OCSGE

DURTOL - NOHANENT



Gare de Durtol-Nohanent

ATOUTS <ul style="list-style-type: none">- Un grand parking, largement disponible- Deux places en box vélo, peu utilisées	FAIBLESSES <ul style="list-style-type: none">- Une gare séparée du bourg : la voie ferrée crée une fracture avec le centre-ville, pourtant assez proche- l'état du bâtiment gare est peu attrayant (muré, graffitis, ...)- Les aménagements modes doux sont inexistants dans la rue de la gare (pas de trottoir, ...)- La ligne C s'arrête à l'entrée opposée de la commune : aucune perspective d'interconnexion entre les deux systèmes
OPPORTUNITÉS <ul style="list-style-type: none">- Une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) gare : création d'une vingtaine de logements et création d'un cheminement entre la rue Pasteur et la gare- Une valorisation touristique secteur ouest de la métropole : porte d'entrée faibles émissions depuis la métropole sur le secteur Chaîne des Puys	MENACES <ul style="list-style-type: none">- Offres train et bus (ligne C) : dans quelle mesure se font-elles concurrence ?

DURTOL - NOHANENT

OAP Gare de Durtol : création d'environ 20 logements

ZOOM



Source : PLUi Clermont Auvergne Métropole

► Assurer une implantation du bâti structurant l'espace du parvis de la gare avec une façade qualitative (pas de pignon aveugle).

► Proposer des volumes plus élevés face au parvis (max.R+2) et des hauteurs atténuées en fond de parcelle en transition avec le tissu pavillonnaire (max R+1)

► Proposer un ou des césures dans la trame bâtie pour éviter la constitution d'un linéaire bâti continu (éviter un effet « barre »).

► Etudier la préservation et le réemploi de la construction à l'Ouest du site.

DURTOL - NOHANENT

NB : gare non desservie par des services de transports collectifs ou de mobilité partagée



Le parking de la gare, avec une très grande réserve de capacité



Sur le parking de la gare, signalétique des itinéraires touristiques (randonnées, VTT,...)



Le centre-ville de Durtol : rue du Marché



Le box à vélos de la gare : un seul vélo stationné

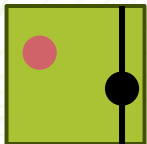


La rue de la gare, reliant la gare au centre-ville ne dispose pas de trottoirs



Aménagement de la rue Pasteur (en travaux – avril 2025)

VOLVIC



Secteur en zone
peu dense

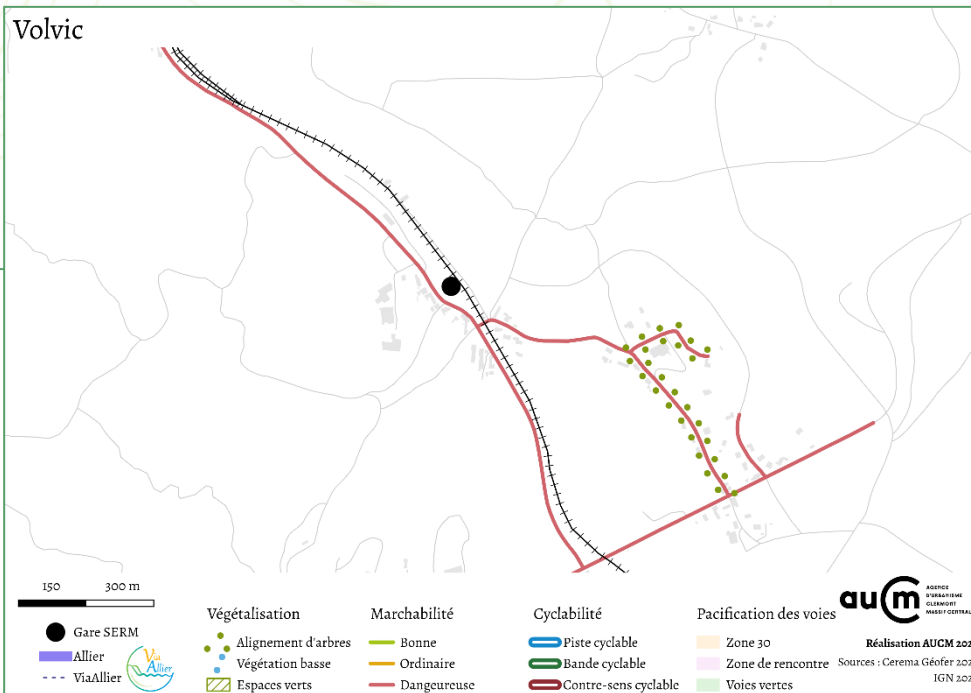
VOLVIC



- Gare SERM
- Pôle d'emploi structurant
- Friche
- Quartier en Politique de la Ville

- Équipements d'enseignement :
- Collège
 - Lycée
 - Enseignement supérieur
- Appareil commercial :
- Pôle commercial
 - Ligne commerciale
- Équipements de santé :
- Établissement hospitalier

- Sites d'intérêt touristique :
- Thermes
 - Point d'accès à la ViaAllier
 - Point d'accès au parc naturel régional des Volcans d'Auvergne



au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL
Réalisation AUCM 2025
Sources : Insee RPE 2023, Insee SIRENE 2025, SNGC
Fond : Orthophoto CRAIG 2022

au(m) AGENCE D'URBANISME CLERMONT MASSIF CENTRAL

VOLVIC

Population 2022 : 173

Effectif salarié 2023 : 28

Effectif scolaire 2023 : 0

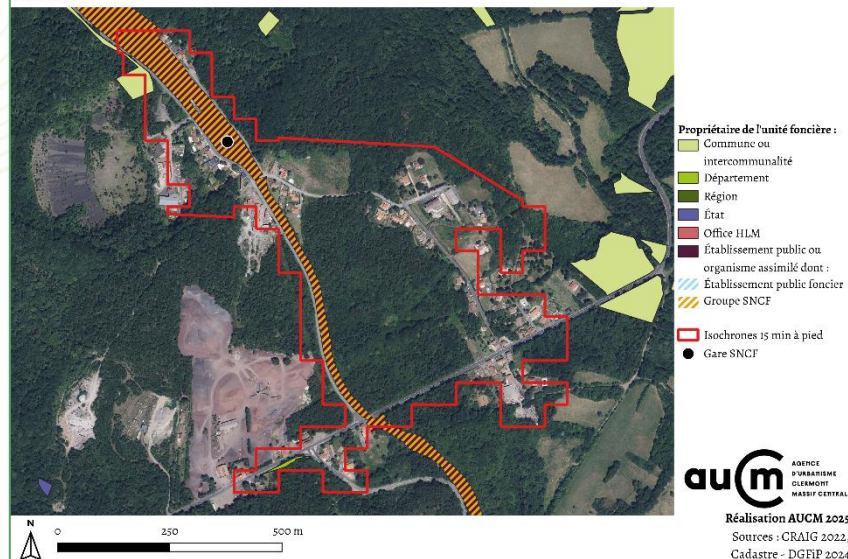
L'effectif scolaire est issu de la base Géofer, qui ne comptabilise que les effectifs collégiens et lycéens

Trafic actuel : 18 958 voyageurs/an

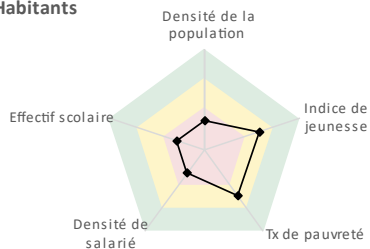
Indice d'évolution du trafic : 

Entre 2022 et 2035+ (Combinaison entre l'augmentation en valeur absolue et le % d'augmentation, - selon premiers résultats de modélisation - SETEC)

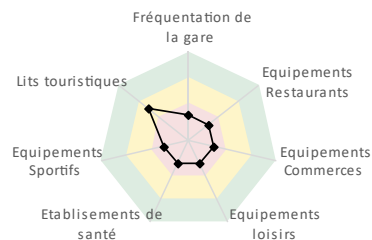
Volvic



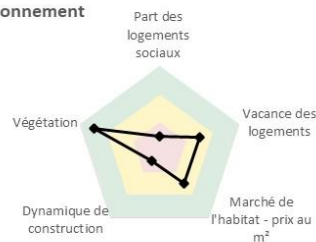
Habitants



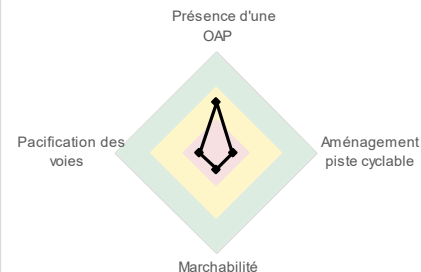
Fréquentation/équipements



Habitat/ Environnement



Observations de terrain



VOLVIC



Bâtiment gare de Volvic

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none">- Cette gare a une fonction de rabattement : parking plutôt occupé (non matérialisé, environ 15 places, projet d'extension de 15 places)- Elle bénéficie de rabattements transports collectifs depuis Volvic (RLV), Pontgibaud et Les Ancizes (Région)- Box à vélo de 2 places, peu utilisé	<ul style="list-style-type: none">- Un quartier de gare isolé par rapport au bourg de Volvic- Pas de traitement des espaces publics : y a-t-il une réelle nécessité ?- Un peu en marge des axes routiers desservant le secteur
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none">- La gare est une porte d'entrée sur la métropole pour le secteur Ouest et Nord-Ouest du département et porte d'entrée faibles émissions depuis la métropole sur le secteur Chaine des Puys (valorisation touristique)- Opportunité d'un tiers-lieu / Porteurs de projet issus de la société civile- Dans le cadre du programme Petites Villes de demain, une fiche action concerne une étude de faisabilité sur les locaux vacants de la gare, étude Gares & Connexions en cours- Projet d'Intérêt Général sur l'habitat privé de l'ensemble de la commune	

VOLVIC



Environnement rural dans le hameau autour de la gare de Volvic (rue des Besses)



Un parking de la gare de petite taille et qui est complet



Passage à niveau non sécurisé, à l'intersection entre la rue des Besses et la rue du Pré de Jaleix



Aménagements rue du Pré de Jaleix, reliant la gare au hameau de Luzet (Google Streetview - 2025)



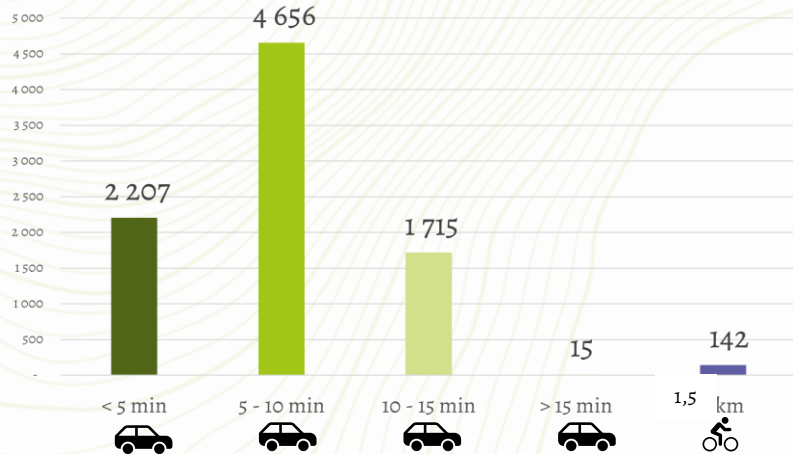
Départ d'un chemin de randonnée, rue des Besses



Aménagement dans le bourg de Luzet, sur la D986, en direction du centre urbanisé de Volvic (Google Streetview - 2025)

VOLVIC

Population dans l'aire d'influence



La population captable à vélo est calculée dans le périmètre géographique de 1,5 km (en rouge).

La population captable en voiture est calculée strictement au sein de l'aire d'attraction issue du découpage communal.

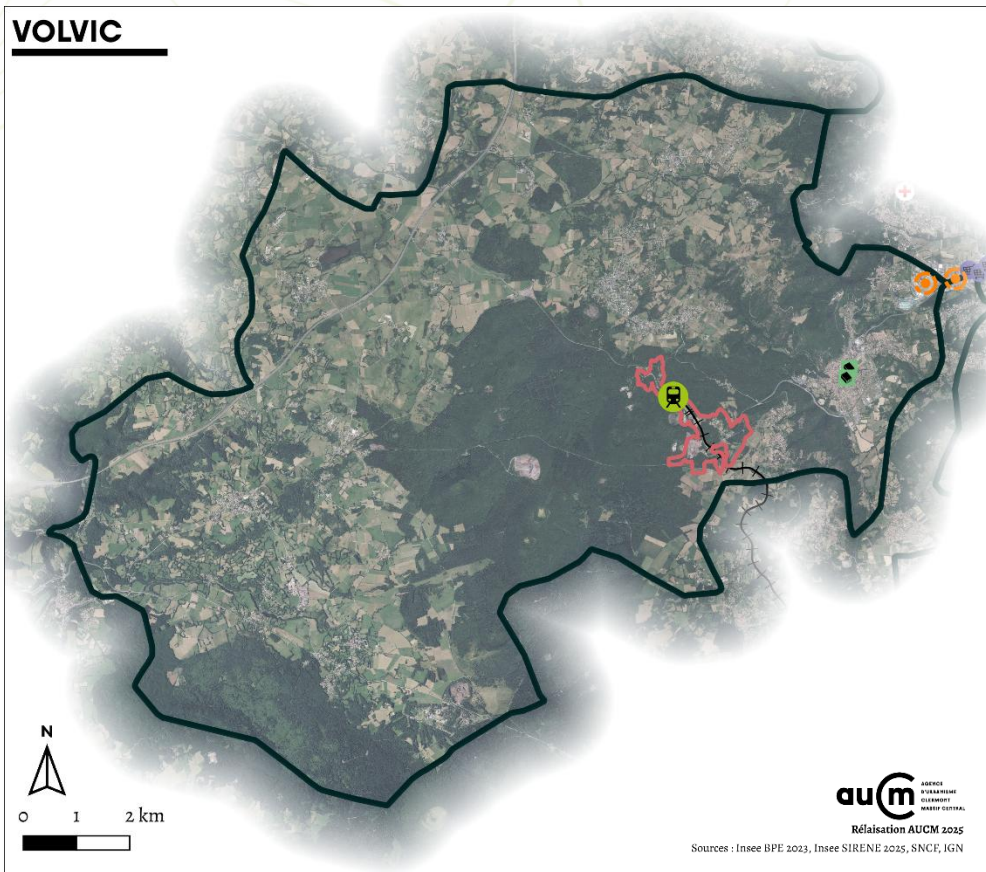
NB : Les isochrones vélo sont calculés à une distance de 3 km autour des gares, sauf pour la gare de Volvic en raison du fort dénivelé pour aller du bourg de Volvic à la gare.

- Gare SERM
- Réseau Ferré
- Zones d'attraction des gares
- Isochrone vélo 3 km

- Équipements scolaires
- Collège
 - Lycée
 - Université

- Autres équipements
- Hypermarché
 - Hôpital
 - Pôle d'emploi structurant

VOLVIC



VOLVIC

Navette de Volvic de RLV mobilité

AOM : CA Riom Limagne et Volcans

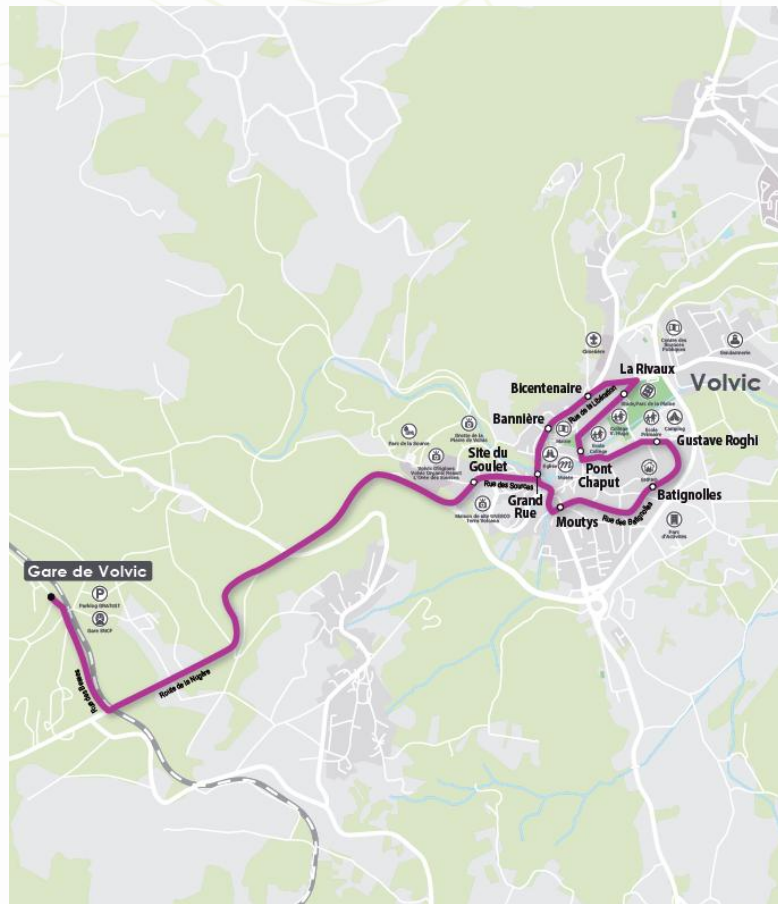
Type de service : TC urbain, ligne régulière

Fréquence : 5 passages par jour, matin entre 7h30 et 9h00, après-midi entre 16h40 et 18h15

Amplitude horaire : 7h30 - 18h30

Adaptation aux horaires SNCF : Oui

Desserte : Relie la gare SNCF au centre urbanisé de Volvic



Source : RLV

VOLVIC

Car Région ligne X51

AOM : Région Auvergne-Rhône-Alpes

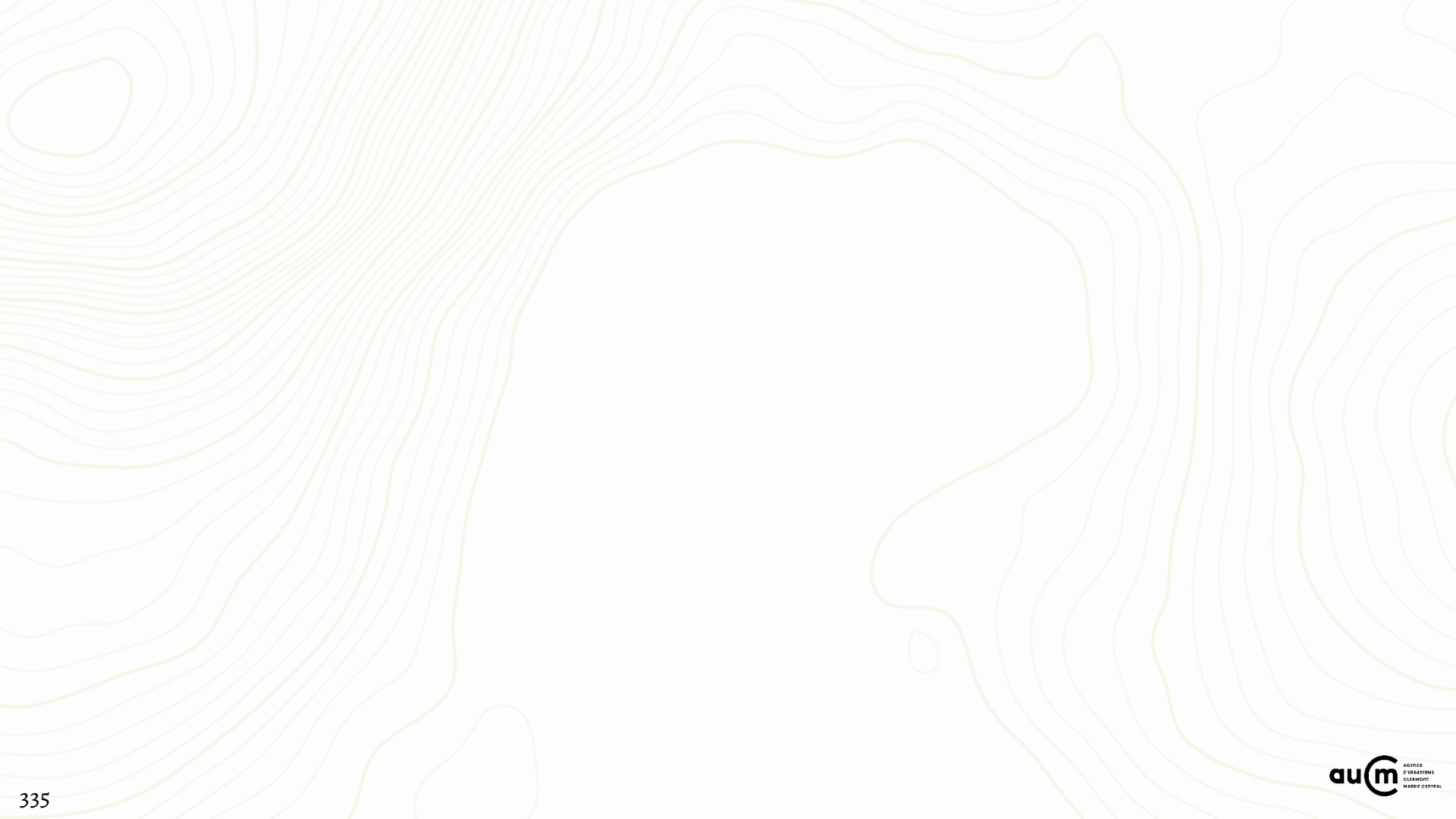
Type de service : TC interurbain

Fréquence : 10 passages par jour (le matin entre 12h00 et 14h00 et le soir)

Amplitude horaire : 6h00-21h30 environ

Adaptation aux horaires SNCF : Oui

Desserte : Volvic (gare SNCF), Saint-Ours-les-Roches, Pontgibaud, Moulet-Marcenat, Pagnat, Saint-Georges-de-Mons, Les Ancizes, Saint-Gervais d'Auvergne (lycée), Saint-Eloy-les-Mines (lycée)





Publication réalisée par l'Agence d'Urbanisme Clermont Massif central

Directeur de la publication : Stéphane Cordobes

Equipe Projet : Toavina Andriamanantsoa, Stéphanie Clouet, Christel Griffoul, Dimitri Lévesque, Fabrice Ravel, Sébastien Reilles

Conception graphique, mise en page et crédits illustrations (hors crédits indiqués) : AUCM