

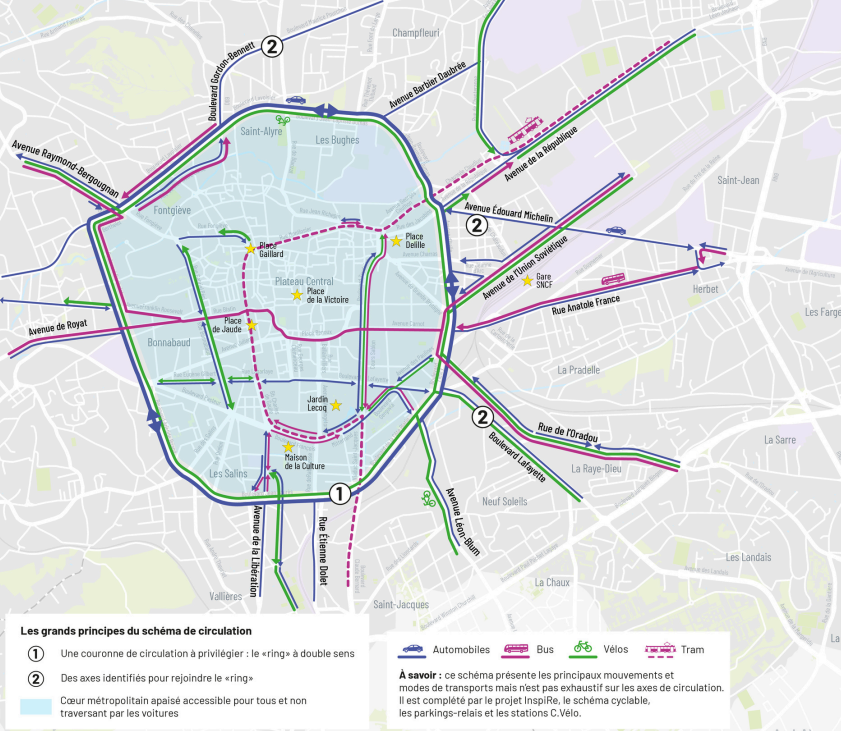
Le plan de circulation qui prend avantage des opportunités

Dans le cadre du déploiement de 27 km de voies de bus à haut niveau de service (BHNS), la Métropole saisit l'occasion pour accompagner la ville de Clermont-Ferrand dans l'adaptation du plan de circulation (PdC) de son centre-ville.

Les ajustements sont réalisés au fil des opportunités (travaux de réseaux, développement du réseau express vélo, demandes de l'opérateur de transport). La Métropole ambitionne d'étendre cette démarche aux 21 communes de son territoire, une logique qui rappelle celle engagée par Rennes Métropole en matière de coordination intercommunale pour des plans de circulation favorables à la mobilité active.

Schéma de circulation à horizon 2026

Mieux répartir les différents modes de transport dans l'espace public



Source : ville de Clermont-Ferrand



LE TERRITOIRE

- Clermont Auvergne Métropole : 21 communes, 300 000 h.
- 300,62 km²
- Densité : 1000 h/km²
- Clermont-Ferrand : 147 751 h. (2022)



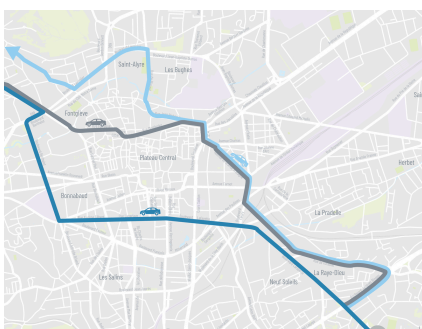
LE BUDGET

300 000 € pour les études stratégiques sur les 21 communes de la métropole

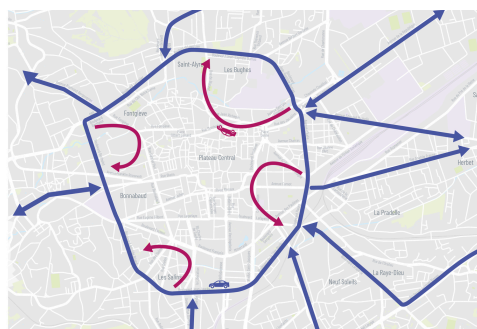


LES RESULTATS

- Changements en cours, intégrés à d'autres travaux
- Intérêt d'autres communes de la Métropole pour des PdC



Avant : toute la circulation traverse le cœur de la ville, tous modes confondus



Après : les voitures sont dirigées sur des axes dédiés. Les traversées directes sont permises aux piétons, cyclistes et transports publics. Les quartiers sont apaisés pour une meilleure qualité de vie.



LES POINTS FORTS

- Le BHNS est un projet fédérateur, rassemblant une majorité politique pour modifier les plans de circulation.
- Le déploiement par opportunités permet d'intervenir rapidement, sans labelliser explicitement les changements comme un "plan de circulation", limitant ainsi les oppositions frontales tout en accélérant la mise en œuvre.
- Clermont Auvergne Métropole a financé une étude stratégique pour l'ensemble des communes, intégrant diagnostics, enjeux, scénarii et orientations, posant ainsi un cadre partagé pour des actions coordonnées à l'échelle intercommunale.



LES POINTS DE VIGILANCE

L'absence de données sur la qualité de l'air et les nuisances sonores limite la capacité à objectiver les bénéfices du projet et à en faire un levier politique pour sa généralisation à d'autres communes



DÉROULEMENT DU PROJET

2019

LANCEMENT STRATÉGIQUE

- Lancement du projet de BHNS
- Adoption d'un PDU prévoyant explicitement un travail à venir sur le PdC

2020

APAISEMENT GÉNÉRALISÉ

Généralisation du 30km/h dans le centre ville de Clermont-Ferrand

2023

RECONFIGURATION DU RING

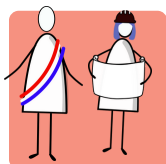
Le RING, historiquement à sens unique, est mis à double sens pour tous les véhicules, afin de créer les conditions de déploiement du futur PdC

2024-2025

MISE EN ŒUVRE

- Création d'une ZTL dans le centre-ville
- Déploiement du PdC par poches, au fil des opportunités

PORTAGE DU PROJET



Le projet est piloté par la Clermont Auvergne Métropole dans le cadre de sa compétence mobilité et voirie, ainsi que de la mise en œuvre du PDU. Les communes, ayant le pouvoir de police, assurent la mise en œuvre locale des aménagements. La métropole a été accompagnée par plusieurs prestataires dans l'élaboration de son PDU : le cabinet de conseil Explain et les BE SARECO et LEE SORMEA

LES ACTRICES ET ACTEURS ASSOCIÉS AU PROJET



Le projet n'est pas présenté sous le label explicite de "plan de circulation", ce qui permet une mise en œuvre discrète et progressive. Les usager-es sont associé-es à travers les concertations classiques menées sur les opérations d'aménagement (voirie, réseau cyclable, transports). Cette approche permet de tirer parti des chantiers déjà programmés pour ajuster localement le plan de circulation, en mutualisant les travaux et en accélérant le déploiement.