
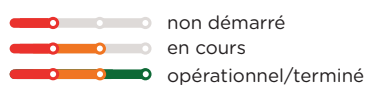


ACTION 1-1 RÉVISER LE SCHÉMA DE VOIRIE ET MODÉRER LES VITESSES SUR LE RÉSEAU INTERNE ET D'ÉCHANGE AVEC LA ZONE DENSE DU RESSORT TERRITORIAL

Partant d'un réseau de voirie à caractère très routier et propice à la vitesse, le PDU prévoit une révision du schéma de voirie orientée vers une réduction du trafic automobile et la baisse de la vitesse de circulation, de façon à faire de la place pour les autres modes de déplacement (transports en commun, marche à pied, vélo) et sécuriser les déplacements des piétons et cyclistes. La recherche d'un équilibre territorial est nécessaire de façon à permettre le contournement de la zone dense et apaiser les centres urbains, ce qui suppose d'étudier les effets possibles de certains projets routiers inscrits au SCOT. Après une phase d'étude, ces mesures doivent être mises en œuvre entre 2022 et 2030.

SUIVI DES RÉALISATIONS

 Dans les temps

		Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
			
a	Étudier les implications d'une délégation de la compétence police et circulation et du stationnement à Clermont Auvergne Métropole au service des groupes de travail d'élus	≤ 2022	Étude d'impact finalement non lancée. Compétences police de circulation et de stationnement conservées au niveau communal.
b	Étudier la mise en œuvre d'un nouveau schéma de voirie répondant aux objectifs de maîtriser la place de la voiture en ville	≤ 2022	2020-2022 : élaboration d'une stratégie du schéma de circulation métropolitain. Schéma cible validé en mai 2022. Principe de mise en œuvre (par opportunités selon les projets d'aménagements) à valider début 2023. Étude des contournements potentiels et des plans de circulation des « quartiers » à conduire par les communes par la suite.
c	Mettre en œuvre le nouveau schéma de circulation	2022-2030	2021 : en anticipation du schéma de voirie, la ville de Clermont-Ferrand est devenue ville à 30 km/h (à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50). 2023-2027 : mise en œuvre du schéma de circulation, selon les opportunités des autres projets d'aménagement sur la métropole.
d	Poursuivre les études des maillages routiers complémentaires inscrits au SCoT	2022-2030	2020 : abandon du projet de 2 ^d pont sur l'Allier à Cournon-d'Auvergne annoncé par le Président du Département du Puy-de-Dôme 2022 : lancement d'une étude d'opportunité globale pour les mobilités pour la desserte nord-est de l'agglomération (Ladoux-Montels-Gerzat-Les Vergnes)
e	Étudier l'opportunité des autres projets	2022-2030	2021 : étude du Département sur les effets potentiels d'un nouveau semi-diffuseur au niveau du raccordement A711-A89 avant la barrière de péage des Martres d'Artière. 2021 : étude d'aménagement du rond-point de Pérignat (réalisation APRR) 2022 : démarrage d'une étude d'opportunité concernant le demi-échangeur du Puy de Crouel (confiée à APRR)

ÉVALUATION/CONSTATS

Un schéma de circulation pour la métropole clermontoise

Les compétences de police de la circulation et stationnement sont à ce jour restées au niveau communal, toutefois, Clermont Auvergne Métropole a lancé au printemps 2020 une étude stratégique comprenant la révision du schéma de voirie, la définition d'un schéma global de circulation et d'une stratégie de stationnement. Étant donné l'avancement en parallèle du projet InspiRe (cf. *fiche action 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*), cette étude devait également prendre en compte les incidences et les nécessités liées à la création de deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Service.

Le groupement retenu (EXPLAIN pour le volet circulation, et SARECO pour le volet stationnement) a produit un diagnostic au 1^{er} semestre 2021. Les constats, fragilisés en raison de la crise COVID et des profondes modifications de comportements qui l'ont accompagnée, ont du être confortés par des investigations complémentaires. La phase de définition des enjeux a néanmoins pu être lancée en juin 2021, suivie début 2022 de la définition de scénarios. La démarche a abouti à la validation en mai 2022 d'un schéma de circulation multimodal cible.

La stratégie retenue se base sur les principes suivants :

- la conservation d'axes structurants du cœur de la métropole sur lesquels les voitures sont dirigées vers les parkings en ouvrage et les parkings relais ;

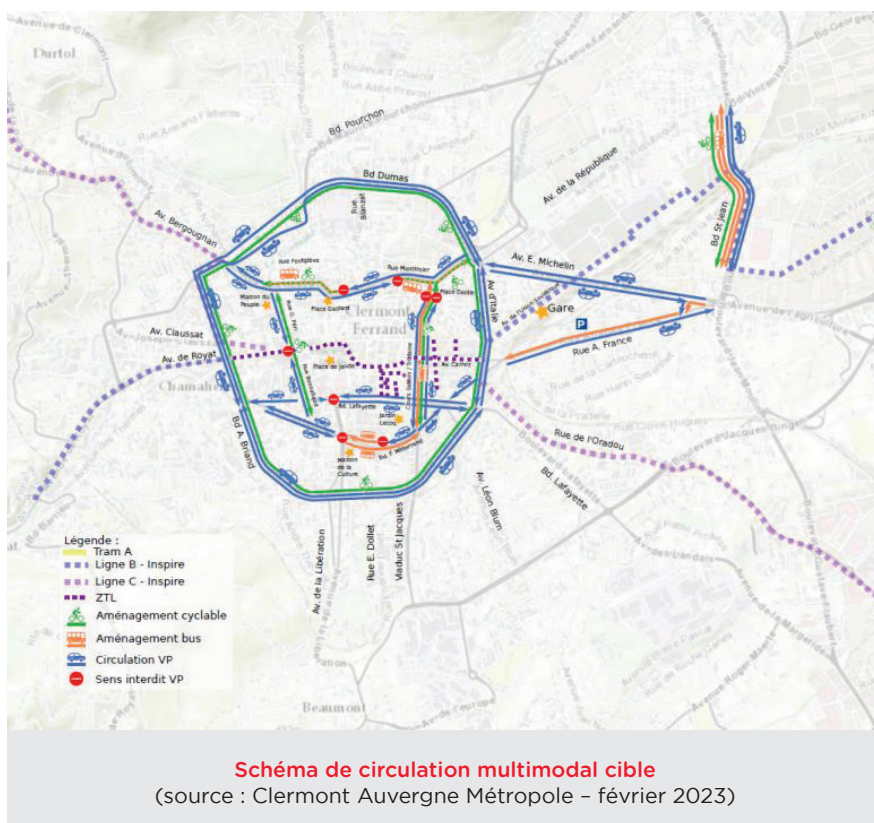
- a contrario, la traversée en voiture du centre métropolitain et le transit à travers certains quartiers seront rendus plus difficiles voire impossibles, de façon à restituer des quartiers apaisés, toujours accessibles aux riverains (trafic local) ou aux livreurs et usagers des parkings (trafic de destination). Ceci sera rendu possible par un système de circulation en « boucles » et par l'intégration des modes alternatifs (modes actifs, transports en commun) qui bénéficieront, eux, de la possibilité de transiter d'un quartier à un autre par un chemin direct et sécurisé.

Socle de la démarche d'étude, les orientations inscrites dans le PDU

sont respectées dans l'ensemble puisque le schéma prévoit :

- la fermeture au transit de 2 axes de l'hyper-centre accueillant le plus de trafic : l'axe avenue Blatin - Boulevard Carnot deviendra une Zone à Trafic Limité (ZTL) réservée aux transports en commun au sein de laquelle seuls les ayants-droits auront également l'autorisation de circuler ; la place Delille sera réaménagée en interdisant le transit Nord-Sud (sauf bus et modes actifs).
- la mise à deux fois une voie de tous les axes structurants du centre-ville.

Après un débat quant aux modalités d'application, il a été choisi de mettre en œuvre le schéma de circulation multimodal au gré des opportunités des projets d'aménagements qui seront réalisés sur la période 2023-2027 et selon la volonté des communes (demeurées compétentes en matière de police de la circulation). Ce principe doit être décliné en phasage, dont la validation doit intervenir en janvier 2023. Il est d'ores et déjà à noter des évolutions du schéma cible pour permettre l'intégration d'aménagements souhaités pour le futur réseau de bus 2025 (cf. *fiche 4-1 Restructurer le réseau de transport autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes fortes*). Par exemple l'intégration d'un couloir bus sur la rue Anatole France ne permettra pas la mise à double sens de cet axe prévue dans le schéma cible. Pour autant, l'espace sera restitué à un usage alternatif à la voiture individuelle ce qui ne dénature pas la philosophie d'ensemble.



À ce jour cependant, la stratégie ne trouve une déclinaison opérationnelle que sur la ville de Clermont-Ferrand via le schéma de circulation cible. **Chaque commune a donc la responsabilité de prendre le relai en étudiant son plan de circulation et en choisissant d'appliquer ou non le concept de « quartiers apaisés » à son territoire.** Les communes ont à définir les modalités d'application au travers de plans de circulations locaux, ainsi que les formes éventuelles de la concertation associée. Sur ces phases, l'intervention de la Métropole (et du prestataire intervenu pour la définition de la stratégie) n'est aujourd'hui plus envisagée.

De son côté, sans attendre le nouveau plan de circulation, le Maire de Clermont-Ferrand a instauré le 1^{er} décembre 2021 une baisse des vitesses autorisées grâce à la généralisation de la limitation

à 30 km/h dans toute la ville à l'exception des boulevards et avenues maintenues à 50 km/h ou abaissées de 70 km/h à 50. Dans le secteur Est de la ville, la 1^{ère} réalisation visible liée au nouveau plan de circulation devrait être la mise à deux fois une voie en 2023 des avenues d'Italie et Edouard Michelin, et de la rue Anatole France.

Des projets routiers dont les objectifs sont ré-interrogés

Le plan d'actions du PDU avait posé le principe de poursuivre les études concernant certains projets d'aménagements routiers inscrits au SCOT et relativement anciens pour certains, de façon à statuer sur la pertinence dans le contexte d'aujourd'hui.

Liaison Urbaine Sud-Ouest (LUSO)	Une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage lancée en 2016 (réflexion en phase amont) a conclu à l'absence d'intérêt d'une liaison limitée au tronçon Place Henri Dunant - Beaumont, et a contrario, à un fort enjeu de conservation de la trame verte de ce secteur. Pas de nouveaux développements depuis.
Déviation de Gerzat	Ré-étudiée sous la forme d'une étude d'opportunité globale de la desserte nord-est de l'agglomération (Ladoux - Montels - Gerzat - Les Vergnes), toutes formes de mobilités incluses qui doit aboutir en 2023 à un plan guide additionné de fiches actions. À ce stade, les phases enjeux, attentes ont été réalisées et des pistes d'action ont été esquissées en lien avec les élus et acteurs concernés. Le travail doit se poursuivre par la définition et la validation d'une stratégie.
Second pont sur l'Allier à Cournon-d'Auvergne	<p>Depuis l'annonce d'abandon du projet faite par le Président du Département du Puy-de-Dôme le 1^{er} décembre 2020, le département étudie d'autres solutions visant à contribuer au report modal et au développement de solutions alternatives de mobilités pour le territoire du billomois en particulier.</p> <ul style="list-style-type: none"> • La possibilité de créer un accès à l'A711 en direction de Clermont-Ferrand depuis le nord de Pont-du-Château via la D6 (donc directement en zone gratuite) a été étudiée en 2021. La modalisation des effets sur le trafic effectuée grâce au modèle multimodal de trafic du SMTC-AC a mis en évidence l'absence d'effet positif tant vis-à-vis de la saturation routière du Pont de Cournon qu'en matière de report modal. Cet aménagement ne bénéficierait réellement qu'aux habitants du secteur nord de Pont-du-Château, et plus marginalement aux pendulaires provenant des communes du val d'Allier situées plus au nord (Les Martres d'Artière, Joze, Maringues...), inscrits dans des modes de déplacements motorisés et largement autosolistes. • Fin 2022, le Département a annoncé le démarrage d'une étude de faisabilité d'un transport entre Billom et Vertaizon (en rabattement vers la gare SNCF en particulier). Cette étude, d'une durée de 6 mois, doit conduire à définir les besoins en déplacements du territoire, élaborer différents scénarii possibles pour une ligne de transport, et étudier l'opportunité de la création d'un tiers-lieu en gare de Vertaizon.

D'autres projets routiers, non inscrits au SCOT, devaient également faire l'objet d'une analyse de leur opportunité.

Liens entre autoroute A71-A75 et pénétrantes de la métropole	<ul style="list-style-type: none"> • APRR a achevé en septembre 2021 une étude sur l'aménagement du giratoire de Pérignat-les-Sarliève proposant un scénario d'aménagement à moindre coût permettant de résoudre les problèmes de congestions et de sécurité pressentis à moyen termes, notamment les risques de remontées de files sur l'A75 au niveau du diffuseur n°2. • Une étude pré-opérationnelle concernant l'accès à la Grande Halle est en cours (co-maîtrise d'ouvrage Région/Clermont Auvergne Métropole) et porte sur les accès routiers, le stationnement, et l'interconnexion avec la future ligne de bus à haut niveau de service autour de cet équipement majeur.
---------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

POUR LA SUITE...

- **Exploiter les premières opportunités d'aménagements pour commencer à mettre en œuvre le schéma cible de circulation à Clermont-Ferrand** : le démarrage de chantiers d'aménagement d'espaces publics, pour le schéma directeur cyclable, pour la restructuration du réseau de bus et la création de 2 lignes de bus à haut niveau de service (projet InspiRe) vont permettre d'appliquer dès 2023 certaines modifications du schéma de circulation cible prévues dans la stratégie :
 - o avenue d'Italie, boulevards sud, avenue Edouard Michelin (pour partie), boulevard Lafayette : mise à double-sens avec création d'une piste cyclable bidirectionnelle ;
 - o Traversée Est-Ouest de la rue Blatin jusqu'à l'avenue Carnot : mise en place de la circulation réservée aux ayants-droits dans le cadre du chantier des lignes de bus à haut niveau de service ;
 - o Boulevard François Mitterrand : fermeture à la circulation de transit (voie réservée bus) ;
 - o Cours Sablon et boulevard Trudaine : intégration de couloirs bus bidirectionnels.
 La deuxième vague d'opportunités couvrira la période fin 2023 à fin 2025. Elle devrait concerner la place Delille (pour apaiser l'axe nord-sud Trudaine-Sablon), la rue Lafayette (poursuite de la mise à double sens), et le boulevard Ambroise Brugière (intégration de sites propres bus et de pistes cyclables bidirectionnelles).
- **Encourager les études de circulation sur les autres communes** : plusieurs communes ont annoncé le lancement d'études de leur plan de circulation (Royat, Cournon-d'Auvergne), ou bien sont engagées dans des réflexions sur ce sujet via des opérations particulières (Coeur de Ville à Beaumont) qui pourront étudier la pertinence d'intégrer les concepts de quartiers apaisés et les méthodes de type boucles de circulation qui favorisent les modes alternatifs à la voiture.
- **Achever la tranche ferme de l'étude de la desserte nord-est (Gerzat) et aboutir à un plan d'action partagé et porté par les acteurs concernés** : la finalisation de la phase 1 de l'étude et les arbitrages en vue de la définition de la stratégie retenue sont prévus en 2023.
- **Statuer sur les aménagements proposés au rond-point de Pérignat-Lès-Sarlièves** : une partie des travaux proposés à l'issue de l'étude faite par APRR doit être réalisée dès 2023 par le Département mais le restant de l'aménagement reste en discussion et nécessite un accord sur le devenir du foncier entre les partenaires.
- **Réaliser l'étude de l'échangeur de Crouël** : à l'heure actuelle, cet échangeur est incomplet et ne permet pas, par exemple, d'accéder à un futur parking relai envisagé sur le site du centre routier du Brézet pour les usagers de l'A75 dans le sens Paris -> Clermont. Une convention entre la Métropole et APRR doit être établie pour permettre le lancement d'une étude de faisabilité. La question du devenir du foncier entre l'État et la collectivité doit être réglée pour y parvenir.

 **COÛTS**



275 000 € d'études pour la stratégie de circulation/stationnement (étude conjointe avec celle de l'action 2-5)

 **INDICATEURS**

Longueur (en kilomètres) des voies classées en zone 30 au sein de la ville de Clermont-Ferrand

	Kilomètres de voirie limités à 30 km/h	Part correspondante dans l'ensemble de la voirie
Jusqu'au 30-11-21	85 km	20 %
Depuis le 01-01-21 (passage en « ville à 30 km/h »)	345 km	80 %