



un nouveau souffle pour nos mobilités

DOSSIER DE CONCERTATION

CONCERTATION PRÉALABLE  
DU 11 JANVIER AU 31 MARS 2021

## Projet de nouvelles lignes de Bus B et C à Haut Niveau de Service

Futur réseau de transport public







# SOMMAIRE

PARTIE 1

P. 5

LE PROJET  
EN BREF

PARTIE 2

P. 9

LA CONCERTATION :  
PARCE QUE VOTRE  
AVIS COMPTE

PARTIE 3

P. 13

POURQUOI  
RÉALISER  
CE PROJET ?

PARTIE 4

P. 21

LA CRÉATION  
DES LIGNES BHNS  
B ET C AU CŒUR  
DU PROJET INSPIRE

PARTIE 5

P. 41

PRÉSENTATION  
DES SECTEURS  
ET DES VARIANTES

PARTIE 6

P. 57

COÛT ET  
FINANCEMENT

PARTIE 7

P. 59

ET APRÈS



# LE PROJET EN BREF



## UN PROJET DE MOBILITÉ

Plus qu'une restructuration du réseau de transports, InspiRe, c'est construire, à l'horizon 2026, une toute nouvelle offre de mobilité sur l'ensemble du territoire de la métropole clermontoise. Imaginer, dès à présent, les déplacements du futur.

Porté par Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC, il prévoit la réorganisation de tout le réseau de transport public autour de 3 lignes principales: la ligne A du tramway et les deux nouvelles lignes B et C à haut niveau de service.

Construire ces deux nouvelles lignes à haut niveau de service nécessite des travaux d'aménagement lourds qui sont soumis à une concertation réglementaire, préalable à une enquête publique (2022), objet de ce dossier.

Dès 2026, le nouveau réseau de transport se connectera en plusieurs points aux trois lignes A, B et C, avec de nouvelles possibilités de correspondance pour irriguer les territoires de la métropole: grâce à lui, il sera plus simple et plus rapide de se rendre d'un point à l'autre de la métropole, et d'accéder aux activités et services du quotidien en 30 minutes.

## LA MÉTAMORPHOSE DE L'ESPACE URBAIN

Tout au long des deux lignes, la métropole va se transformer: nouveaux aménagements de l'espace public, recomposition de l'espace urbain de « façade à façade », partage plus harmonieux pour les piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes. Des arbres seront plantés le long du parcours.

## UN PROJET DE TRANSITION SOCIALE ET ÉCOLOGIQUE

Les deux lignes desserviront les grands pôles d'activité et d'emploi, les équipements universitaires et scolaires, les centres hospitaliers et médicaux. Le projet améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

Les trajets du quotidien, en bus ou à vélo, seront plus agréables et plus rapides. Grâce à un maillage fin du territoire, un temps de parcours compétitif, des parkings relais localisés en entrée de ville et le déploiement du réseau vélo, InspiRe propose de nouvelles alternatives à la voiture individuelle.

Une fois la pollution réduite, la métropole offrira un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé de ses habitants.

InspiRe contribue au programme de renouvellement des quartiers et profite à tous, notamment aux 42000 abonnés du réseau de transport public dont 20000 abonnés solidaires qui bénéficieront d'une offre plus large.



2 lignes  
de BHNS

27 Km à haut niveau de service,  
aménagements spécifiques à 65 %



90 % du linéaire pourvu  
d'aménagements cyclables

64 stations prévues



1 bus toutes les  
6 minutes  
en heure de pointe



**20 h** de service  
par jour (5h00 - 1h00)



**70 000**  
habitants desservis



**43 %** des emplois  
et **33 %** des  
étudiants desservis

**20 %** d'offre supplémentaire  
répartie pour moitié sur les deux  
lignes de BHNS et pour moitié sur  
le reste du réseau restructuré



Augmentation attendue  
de **50 %** de la fréquentation

## LES ACTEURS DU PROJET : QUI FAIT QUOI ?

Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) assurent la co-maitrise d'ouvrage du projet.

Le pilotage du projet est exercé par les élus au sein du conseil exécutif (membres du bureau exécutif du SMTC-AC et membres du bureau exécutif de la Métropole, maires concernés) qui se réunit à toutes les étapes importantes du projet.

Les études techniques sont menées en associant les différents acteurs du territoire :

- les villes directement concernées par les aménagements du BHNS (Aulnat, Aubière, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol, Royat);
- T2C (exploitant du service public de transports urbains);
- l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole;
- la Société Publique Locale Clermont-Auvergne (chargée, pour le compte de Clermont Auvergne Métropole, de la réalisation et du portage de projets d'aménagement et de construction);
- l'ensemble des communes pour la restructuration du réseau.

Un comité des partenaires, réunissant des acteurs institutionnels, économiques et des associations d'intérêt métropolitain est également informé des avancées du projet.

En phase d'études, le SMTC-AC, mandataire de la co-maitrise d'ouvrage s'appuie sur des assistants à maîtres d'ouvrage (AMO) :

- SETEC Organisation accompagne le SMTC-AC pour les questions de gouvernance du projet;
- EGIS conduit les études préliminaires et assure le conseil technique;
- Rouge Vif accompagne le SMTC-AC et la Métropole dans la communication et la concertation sur le projet.



# LA CONCERTATION: PARCE QUE VOTRE AVIS COMPTE

## LA CONCERTATION DANS LE PROCESSUS DE RÉALISATION DU PROJET

**Une grande concertation va se dérouler ces prochains mois et débute ce 11 janvier. L'objectif ? Faire évoluer le projet de création des lignes B et C et, plus largement, le réseau de transport en commun, en prenant en compte l'avis de ceux qui l'utilisent ou vont l'utiliser au quotidien. Voici tout ce que vous devez savoir pour participer :**

La phase de concertation publique réglementaire organisée jusqu'au 31 mars 2021 porte principalement sur le projet d'aménagement des lignes BHNS B et C sur le territoire de la Métropole de Clermont-Ferrand. Les études ont montré l'opportunité du projet et permettent d'envisager différentes variantes de tracé ou options d'insertion (répartition de l'usage de la voirie entre les transports en commun, les cycles, les piétons et les voitures).

Si la restructuration de l'ensemble du réseau fait aussi partie de cette phase de concertation, le dialogue engagé sur cette restructuration et sur les aspects de circulation et de stationnement se prolongera pendant plusieurs mois.

La réalisation du projet InspiRe est un processus qui comprend différentes étapes. Les études techniques occupent une part importante dans le déroulement du projet. Elles permettent d'avoir une définition de plus en plus précise du projet. À chaque grande étape d'études correspond une démarche de concertation.

Aujourd'hui, les études viennent de franchir une étape importante avec le dessin du tracé des deux lignes, des variantes dans certains secteurs et des différents principes d'insertion et d'aménagement.

Le public est invité à exprimer son avis et ses propositions notamment sur ces éléments du projet.

Des études complémentaires seront réalisées puis viendra l'enquête publique, suivie d'une Déclaration d'Utilité Publique prononcée par arrêté préfectoral qui ouvrira le temps des travaux.

## UNE CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

**La concertation préalable porte sur la création de deux nouvelles lignes de bus B et C à haut niveau de service. Les questions liées à la restructuration du futur réseau pourront également être abordées mais feront l'objet d'une concertation continue jusqu'en 2023.**

L'actuelle démarche de concertation sur le projet InspiRe s'inscrit dans un cadre réglementaire en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

Cet article stipule que « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement » doivent faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. »

D'autres articles du Code de l'urbanisme (articles L103-3 à L103-6) font référence à la concertation.

L'article L103-4, par exemple, prévoit que les « modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente ».

## POURQUOI CONCERTER ?

Le projet InspiRe est alimenté par les nombreux travaux techniques et le dialogue avec les acteurs du territoire.

Lancer une concertation, c'est tout simplement demander l'avis du plus grand nombre pour élargir le cercle décisionnel habituel. Autrement dit, il s'agit de récolter les avis d'usagers ou de futurs usagers du service, le plus largement possible, pour accompagner le travail des élus et des agents de la Métropole et du SMTC-AC.

Remarques, avis, questions sont autant de contributions utiles à la construction du projet.



## QUEL DISPOSITIF D'INFORMATION ET D'EXPRESSION ?

La volonté du maître d'ouvrage (Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC) est de mettre en œuvre une concertation transparente et sincère, en s'appuyant sur un dispositif d'information complet permettant à tous les publics de donner leur avis sur le projet.

Des outils d'information et d'expression sont à la disposition du public aux heures habituelles d'ouverture aux sièges de la Métropole et du SMTC-AC, dans les mairies des sept communes directement concernées par les lignes B et C et dans les autres communes du ressort du SMTC-AC qui ont souhaité également porter cette concertation :

- le présent dossier de concertation, un registre d'observation, consultables sur place, une brochure synthétique et pédagogique présentant le projet, ses enjeux et ses caractéristiques, en libre-service;
- un dispositif digital : site Internet dédié au projet et plateforme participative;
- des cartes T pour adresser par écrit au SMTC-AC des questions ou des avis;
- une exposition itinérante;
- une vidéo de présentation du projet.

Des temps de dialogue et de rencontre avec le public dans les sept communes directement concernées par les deux lignes de BHNS et dans d'autres communes du ressort du SMTC-AC :

- des réunions publiques;
- des réunions spécifiques (balades urbaines; ateliers, débats mobiles...).

Ce dispositif d'information et d'expression est susceptible d'être modifié en fonction des conditions sanitaires en vigueur. Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à consulter le site Internet du projet : [www.InspiRe-clermontmetropole.fr](http://www.InspiRe-clermontmetropole.fr)

## QUELLES SUITES DE LA CONCERTATION ?

À l'issue de la phase de concertation, le SMTC-AC produit un bilan qui reprend tous les éléments évoqués lors de la concertation et notamment la synthèse des avis exprimés.

Présenté au comité syndical du SMTC-AC et au conseil métropolitain de la Métropole, ce document éclaire le choix du maître d'ouvrage (Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC) sur le tracé et l'aménagement préférentiels des deux lignes de BHNS. Il permettra dès lors d'entrer dans une nouvelle phase d'études. Ce document permettra également au SMTC-AC de recueillir des idées sur la construction du futur réseau, avant une phase de concertation spécifique sur ce sujet.

## PLUSIEURS SUJETS SOUMIS À LA DISCUSSION

### Pour les lignes BHNS B et C, objet principal de la concertation réglementaire :

- L'identification, parmi les variantes de tracé proposées par le maître d'ouvrage, de la ou les variantes les plus appropriées et les pistes d'amélioration possibles.
- L'identification, parmi les différentes possibilités d'insertion proposées par le maître d'ouvrage, des principes les plus appropriés et des pistes d'optimisation possibles.
- La création de nouvelles dessertes.
- La nouvelle organisation des mobilités quotidiennes autour des lignes de BHNS et notamment l'insertion des voies cyclables, l'intermodalité ou l'implantation des parkings-relais.

### Pour la restructuration du réseau :

- Premières remarques sur la pertinence de l'esquisse proposée.

Au cours de votre lecture et pour accompagner vos contributions, vous pouvez garder en tête les questionnements suivants :

- Cette solution m'apparaît-elle intéressante / pertinente au regard de mes usages ?
- Répond-elle aux besoins quotidiens que je constate près de chez moi ou dans mon parcours d'usager ?

## Qui peut participer ?

Tout le monde. Habitants des 21 communes de la Métropole et des 23 communes sur lesquelles intervient le SMTC-AC. Tous les usagers ou futurs usagers du réseau de transports de la métropole. Donc toutes les personnes qui viennent travailler sur le territoire, toutes celles qui viennent s'y balader, y faire leurs courses, mais aussi les touristes, les personnes de passage... Les participants peuvent être organisés en structure, en association, ou peuvent donner leur avis de façon indépendante, en leur nom propre.

Tous les retours sont pertinents, et d'autant plus utiles qu'ils sont argumentés. Alors détailler votre avis.

### LE SAVOIR D'USAGE, UNE EXPERTISE RECONNUE

La montée de nouveaux enjeux urbains et environnementaux, dans de nombreux domaines laisse place à de nouvelles approches et au mélange de plusieurs expertises : il ne s'agit plus seulement d'appréhender les transports sous l'angle de la seule technique et de ses éventuelles prouesses mais il s'agit aussi de s'intéresser aux usages multiples : le développement du vélo, la cohabitation des différentes pratiques de mobilité (marche à pied, automobiles, mobilités alternatives - trottinettes, gyropodes - , transports en commun, ...) renforcent le besoin d'une approche fondée sur les usages de chacun. Le regard et l'expérience des usagers permettent de disposer d'une expertise complémentaire, utile à l'élaboration du projet.

# POURQUOI RÉALISER CE PROJET ?



## La mobilité est au carrefour des questions sociétales actuelles :

- Comment contribuer dans notre vie quotidienne à la préservation de l'environnement ?
- Comment garantir l'accès de tous aux services publics, aux lieux de travail et d'études, alors que le coût de l'énergie augmente ?
- Comment préserver collectivement notre santé et celle de nos enfants ?
- Comment garantir la cohésion sociale entre le cœur métropolitain très densément peuplé, la grande couronne périurbaine et les communes rurales situés sur les contreforts de la chaîne des Puy ?



Issu de plusieurs concertations – notamment les Rencontres citoyennes de la mobilité qui se sont tenues en 2015-2016 ou le Plan de déplacement urbain approuvé en 2019 – InspiRe a été pensé pour favoriser l'équité territoriale et accélérer la transition écologique de la Métropole. L'objectif affiché est fort : une flotte de véhicules plus vertueuse, avec une volonté d'atteindre le zéro émission à l'horizon 2035.

## UN PROJET, UNE HISTOIRE

### Les rencontres citoyennes de la mobilité : des engagements pour une mobilité plus durable

La Métropole a lancé en 2015, les rencontres citoyennes de la mobilité, baptisées « Libre comme l'R ». Des débats mobiles et des ateliers ont permis aux 5000 habitants rencontrés de débattre durant 10 mois sur les grandes orientations de la politique publique de mobilité à court, moyen et long termes. Cette démarche participative s'est concrétisée par 22 engagements repris dans le Plan de Déplacements Urbains. Celui-ci définit, pour tous les modes de transport, l'organisation des mobilités, la circulation et le stationnement.

## 7 PRIORITÉS CITOYENNES INTÉGRÉES

### Propositions 2 et 10

Créer un réseau de transport public à 4 lignes fortes

### Proposition 3

Proposer plus de parkings-relais aux portes de la Métropole

### Proposition 4

Desservir la voie verte de l'Allier

### Proposition 5

Franchir l'A75 avec un aménagement dédié pour les bus, les vélos et les piétons à la Pardieu

### Proposition 8

Améliorer la desserte de l'aéroport

### Proposition 17

Réaliser le schéma cyclable métropolitain



## Le projet du SMTC-AC (2016-2032): « Réfléchir ensemble à la mobilité que l'on veut pour demain »

Ce projet adopté en 2016 prévoit:

- Une mobilité pour tous: lutter contre les inégalités économiques et sociales (tarification solidaire); comment répondre équitablement aux différences géographiques, aux handicaps et aux discriminations?
- Une mobilité durable: comment améliorer la qualité de vie et le bien-être? Comment contribuer à rendre la ville plus respirable et agréable pour que la santé et le calme bénéficient à tous?
- Une mobilité au cœur du développement urbain: comment favoriser un meilleur partage de l'espace public? Comment faire en sorte que les infrastructures de la ville soient d'emblée adaptées aux transports collectifs? Comment renforcer le positionnement de Clermont-Ferrand comme laboratoire de la mobilité de demain?
- Une mobilité éducative: comment faire évoluer les comportements? Comment favoriser un territoire où il fait bon vivre et où les déplacements sont faciles?

## Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est le document qui organise les mobilités sur l'agglomération clermontoise pour une période de 10 ans. Il prend en compte l'ensemble des modes de déplacement et concerne aussi bien le transport de marchandises que celui des personnes. Adopté en 2019, il est le fruit d'une large concertation avec l'ensemble des habitants et acteurs du territoire (300 citoyens tirés au sort ont ainsi participé à des échanges constructifs lors d'ateliers).

### Ses principaux objectifs:

- diminuer l'usage de la voiture;
- promouvoir les modes actifs (marche, vélo) et les transports collectifs;
- améliorer la qualité de l'air;
- améliorer le cadre de vie et favoriser un partage équilibré de l'espace public;
- améliorer la prise en compte des handicaps

### Pour atteindre ces objectifs, plusieurs actions ont été inscrites:

- améliorer la connaissance de l'offre de stationnement et définir une politique cohérente;
- réviser le schéma de voirie (réduire la vitesse et l'espace dédié à la voiture particulière au profit des modes actifs - vélos et piétons - tout en renforçant la sécurité des déplacements);
- partager l'espace public;
- promouvoir les plans de mobilité mis en place par les entreprises qui visent à favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle;
- réaliser le schéma cyclable métropolitain;
- restructurer le réseau de transport urbain autour de deux nouvelles lignes de BHNS Bet C en plus de la ligne A du tramway.

Les objectifs ambitieux du PDU

	AUJOURD'HUI		OBJECTIF 2030	
	PÉRIMÈTRE METROPOLITAIN	CLERMONT-FERRAND	PÉRIMÈTRE METROPOLITAIN	CLERMONT-FERRAND
	61 %	46 %	50 %	37 %
	30 %	40 %	33 %	40 %
	7 %	12 %	12 %	18 %
	2 %	2 %	5 %	5 %

## Le développement de l'offre cyclable

Prévu dans le PDU, Clermont Auvergne Métropole s'est dotée d'un **schéma cyclable** pour définir les grands axes d'une politique publique en faveur de la pratique du vélo en ville avec comme objectif, 365 km d'aménagements cyclables d'ici 2028.

Ce schéma cyclable métropolitain, c'est :

- 31 millions € investis sur 10 ans;
- le développement du stationnement pour les vélos;
- l'accompagnement à la pratique du vélo;
- un code de la rue.

**Une offre cyclable publique** est également disponible (C.Vélo) :

- dans le cœur métropolitain dense, avec l'offre vélo en libre-service (52 stations, 520 vélos);
- pour tous les habitants de la Métropole avec l'offre de vélos en location longue durée (290 vélos aujourd'hui, 500 en 2022).

## **UN PROJET, UNE AMBITION**

### Les mobilités au cœur de la stratégie de transition de la Métropole

La mobilité est un sujet central des politiques métropolitaines et du respect de l'équilibre territorial. Il est fréquemment au cœur des discussions sur les grandes orientations stratégiques du territoire : schéma de transition énergétique et écologique (STEE), schéma de cohérence territoriale (SCoT), Programme local de l'Habitat (PLH), Plan de déplacement urbain (PDU), Plan local d'urbanisme (PLU) de la Métropole.

Clermont Auvergne Métropole s'est engagée dans un travail collectif pour construire un projet de territoire visant à un développement plus écologique et plus durable, au bénéfice de tous les habitants de la Métropole.

En 2019, la Métropole a adopté son **schéma de transition écologique et énergétique**.

Le projet InspiRe contribue significativement à l'atteinte des objectifs assignés au secteur du transport.

La Métropole agit par ailleurs simultanément sur les leviers de l'urbanisme et de l'habitat avec l'élaboration du **Plan local d'urbanisme métropolitain**.

## Poursuivre la réduction de l'usage de la voiture

L'ambition de la Métropole est de proposer, partout où cela est possible, une alternative crédible à l'usage de la voiture individuelle afin d'offrir plus de choix aux habitants.

La périurbanisation progressive de la Métropole, couplée à la concentration des emplois dans la ville-centre, a eu pour conséquence l'augmentation tant du nombre de déplacements que de la distance parcourue.

Les déplacements domicile-travail se font ainsi pour 73 % en voiture, avec en moyenne 1,03 personne par véhicule (phénomène dit de l'autosolisme). Sur le territoire de Clermont Auvergne Métropole, **seuls 26 % des trajets de 1 à 2 km et 10 % des trajets de 2 à 3 km sont effectués à pied ou à vélo**.



**61 %**  
voiture  
individuelle

**30 %**  
marche  
à pied

**7 %**  
transports  
collectifs

**2 %**  
vélo

Pratiques actuelles de mobilité  
- tous déplacements confondus  
(enquête ménage déplacement 2012)

Le système tout voiture a montré ses limites sociales, avec le renchérissement du coût de l'énergie, et environnementales avec une consommation excessive d'espaces et de ressources.

**Le projet ramène la place de la voiture à de plus justes proportions, en concentrant son usage sur les trajets où elle est la solution la plus performante et en favorisant les transports en commun et le vélo pour les trajets où ils sont rapides et efficaces.**

## Améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique

La réduction des émissions de gaz à effet de serre est une priorité affirmée de la Métropole. Le **PCAET (Plan Climat Air Energie Territorial)**, élaboré en 2014, fixe des objectifs en matière de réduction des consommations énergétiques, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, de production d'Énergie renouvelable et d'adaptation au changement climatique.

Une **labellisation TEPOS-CV** (Territoire à Énergie Positive et à Croissance Verte) dès 2016 a par ailleurs incité Clermont Auvergne Métropole à renforcer ses engagements en faveur d'un territoire exemplaire sur les enjeux énergétiques et environnementaux (réduire de 50 % la consommation énergétique du territoire et couvrir les besoins restants à 100 % avec des énergies renouvelables d'ici 2050).

Dans le cadre du projet, plusieurs actions sont prévues:

- création d'une centrale de production photovoltaïque et d'une unité de stockage pour couvrir 50 % des besoins en énergie des lignes B et C;
- augmentation de l'hygrométrie de la ville pour réduire l'assèchement de l'atmosphère en privilégiant la présence de l'eau;
- réduction des îlots de chaleur via une végétalisation qui soit aussi de nature à protéger les façades d'immeubles et de maisons les plus exposées à l'ensoleillement;
- éclosion d'une nouvelle biodiversité grâce au choix d'espèces appropriées au contexte et au climat.



© Mickaël Mulsard

## I UN PROJET POUR TOUS

**InspiRe, c'est une refonte de l'ensemble du réseau de transports de la métropole, construite autour des futures lignes de bus à haut niveau de service, les lignes B et C, et de la ligne A, celle du tramway. C'est un projet qui accorde une place centrale aux modes de déplacements doux, notamment aux cyclistes et aux piétons... et plus d'espaces à la végétation. Explications.**

### Les objectifs du futur réseau

InspiRe se structure autour de la création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), avec, notamment, la mise en circulation de nouveaux bus à énergie propre sur des voies qui leurs seront réservées. InspiRe, ce sont aussi des temps de parcours améliorés, plus de régularité, plus de ponctualité, plus de confort et de sécurité, des plages horaires amplifiées... sur l'ensemble des lignes.

Avec des objectifs très ambitieux :

- 1 million de kilomètres supplémentaires parcourus chaque année sur le réseau de bus urbain ;
- un service accessible, adapté au quotidien de chaque habitant ;
- une offre qui permettra de relier n'importe quel centre-bourg de la métropole au centre urbain dense en seulement 30 minutes !

Dès lors, la réorganisation du réseau de transport public s'appuie sur :

- la création des lignes BHNS B et C pour compléter l'offre de la ligne A de tramway, qui constituent la colonne vertébrale du futur réseau ;
- l'amélioration de l'offre des autres lignes de bus et des autres modes de transport (vélo, transport à la demande...);
- au total, l'offre publique de transport en commun augmente de 20 % pour une fréquentation attendue en croissance de 50 %.

### Offrir de meilleures solutions de déplacement

Le projet de futur réseau est construit pour répondre prioritairement :

- aux déplacements domicile-travail ;
- aux déplacements des collégiens, lycéens, étudiants (dont apprentis) ;
- à l'accès aux centres hospitaliers et médicaux ;
- aux déplacements à vocation de loisirs et commerciaux le week-end ;
- à la desserte des grands équipements culturels (Zénith / Grande Halle d'Auvergne, FRAC, musées, conservatoire Emmanuel-Chabrier, etc.).

**Ce choix de priorité fait partie des questions ouvertes dans cette période de concertation.**

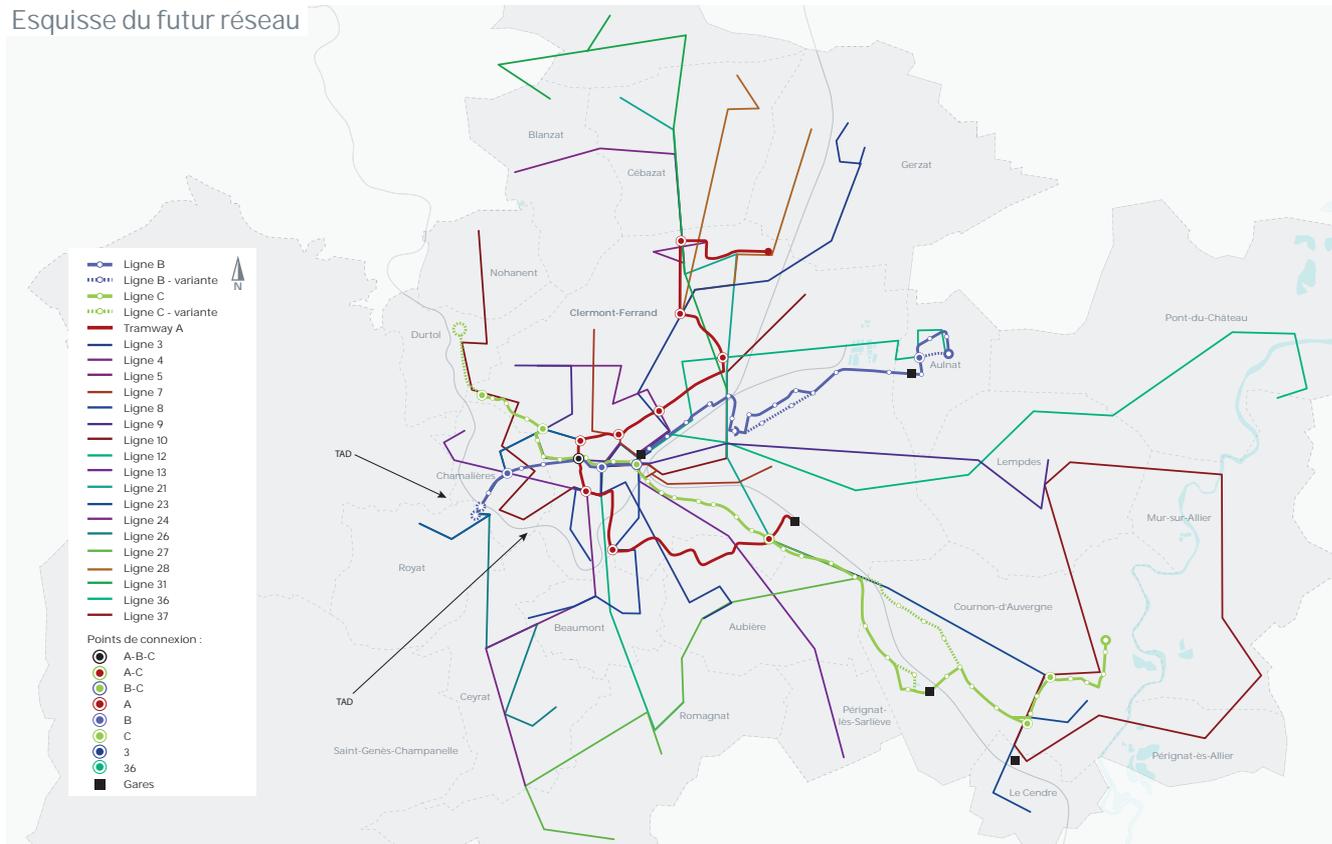
## POURQUOI CRÉER DEUX NOUVELLES LIGNES DE BHNS PLUTÔT QUE DE TOUT INVESTIR SUR LE RÉSEAU ?

La performance du futur réseau nécessite qu'il s'appuie sur des lignes fortes telles que des lignes de tramway ou de BHNS qui permettent de garantir les temps de parcours.

L'investissement sur les deux lignes B et C sert ainsi l'ensemble du nouveau réseau de transports en commun qui lui est connecté.

La concertation en cours doit ainsi permettre de définir les éléments structurants de ces deux lignes (tracés, principes d'insertion et d'aménagement, conditions d'exploitation) et veiller à la bonne complémentarité avec l'esquisse du futur réseau.

# Esquisse du futur réseau



## Une plus grande équité territoriale

Les grandes transformations ne se limitent pas aux lignes B et C. Bien au contraire... InspiRe c'est un projet de territoire global qui va amener la collectivité et les usagers - à travers la concertation - à repenser complètement l'offre de mobilité existante pour une meilleure équité territoriale. C'est donc bien l'ensemble du réseau de bus qui va profiter de cette restructuration pour arriver à 1 million de km supplémentaires (sans compter les lignes B et C) et desservir ainsi, davantage de lieux stratégiques.

L'objectif est de mettre chaque commune de la métropole à 30 minutes du cœur urbain dense et chaque habitant à 30 minutes des services essentiels.

InspiRe vise ainsi à répartir les kilomètres supplémentaires de manière équilibrée entre les deux nouvelles lignes B et C et le reste des lignes de bus et à répondre prioritairement aux enjeux suivants :

- renforcer la desserte de l'Est métropolitain, en direction de Lempdes et Pont-du-Château;
- capter les flux du Sud-Ouest métropolitain;
- desservir les gares du ressort territorial, en coordonnant l'offre avec la Région (TER) et la SNCF (Intercités);
- construire un accès direct au centre de la Métropole et à la ville thermale (Royat) depuis l'aéroport et la gare, avec des liaisons directes.

## LE RESEAU ACTUEL EN CHIFFRES

**355 km** de lignes régulières dont :



### TRAMWAY

**1** ligne **15,7 km**  
**30** rames

**1** million de km parcourus/an  
et la moitié des voyages  
(16 millions de voyages/an)

### BUS ET TAD\*

**28** lignes régulières  
**31** lignes orientées  
établissements scolaires

**3** navettes permanentes  
desservant Montjuzet, le  
Panoramique des Dômes et  
Vulcania / Parking des Goules

**1** bus de nuit BEN

**1** service de transport  
à la demande TAD  
(PMR et tout public)

**7** millions  
de kilomètres annuels



\* transport à la demande

## POURQUOI UN BHNS PLUTÔT QU'UN TRAMWAY ?

Plusieurs solutions techniques ont été imaginées dont la création d'une deuxième ligne de tramway. La solution de deux lignes de BHNS est plus favorable car :

Le choix du BHNS permet dans la même enveloppe financière de construire deux lignes sur 27 km plutôt qu'une seule ligne de 10 km.

L'accès au plateau central par le tracé actuel de la ligne B engendre des difficultés techniques importantes qui nécessiteraient des travaux de génie civil lourds afin de lisser les pentes rue du Maréchal Juin et rue du Maréchal Joffre. Outre les surcoûts et le risque technique, la qualité de l'environnement urbain du plateau central est meilleure avec l'option BHNS.

# LA CRÉATION DES LIGNES BHNS B ET C AU CŒUR DU PROJET INSPIRE

## LES LIGNES B ET C SONT LES PLUS FRÉQUENTÉES

Sur le territoire de Clermont-Ferrand, 6 lignes de transport en commun génèrent plus de 80 % du trafic voyageurs. Parmi elles, les lignes B et C actuelles sont, après la A, les deux plus fréquentées du réseau.

C'est la raison pour laquelle, le choix de créer deux lignes de bus à haut niveau de service s'est porté sur les lignes B et C à partir de leur tracé actuel et de celui de la ligne 10. Elles desserviront un quart des habitants, 40 % des emplois et un tiers des étudiants de la métropole.

	Métropole	Desserte B et C
<b>Population</b>	290 000	70 000
<b>Emplois</b>	156 000	67 000
<b>Étudiants</b>	35 000	11 000

## LE HAUT NIVEAU DE SERVICE, C'EST QUOI ?

### Une offre rapide et régulière

- La quasi-totalité du parcours s'effectue sur **une plateforme dédiée, avec priorité absolue aux carrefours**. Cette technique permet d'assurer la vitesse et la régularité des bus, le bus n'étant pas impacté par les conditions de circulation. Pour ce faire, des carrefours à feux ou des carrefours à priorité simple vont être aménagés.
- Des véhicules plus rapides** : l'objectif est d'atteindre une vitesse moyenne de 20 km/h sur les lignes B et C. À cette vitesse, les BHNS offrent des performances semblables à la voiture (hors temps de stationnement) ou au tramway.
- Des temps de parcours fiables** : le temps de trajet est garanti à deux minutes près, tout le long du parcours.

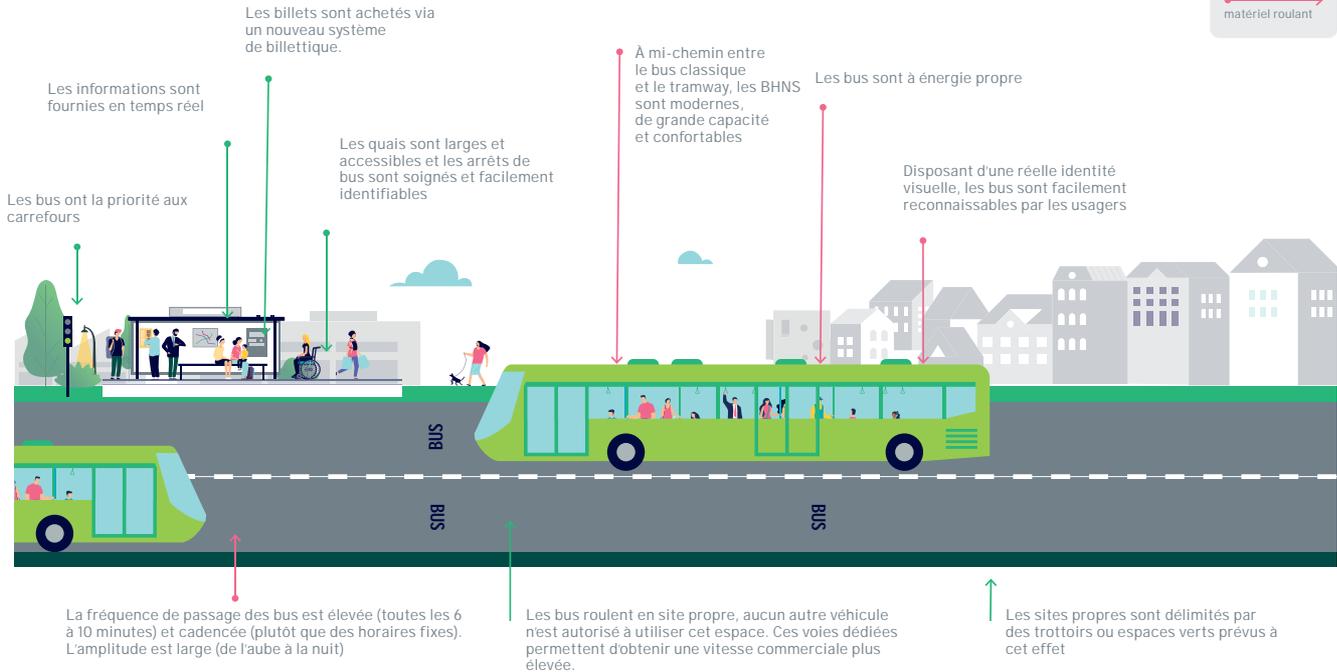
### Une desserte régulière

- Une desserte adaptée et bien répartie. 64 stations environ sont réparties sur le parcours.

### Un haut niveau de service

- L'augmentation de la fréquence avec un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, sur la plupart de l'itinéraire.
- L'augmentation de l'amplitude horaire, de 5h à 1h.
- Des bus plus accessibles aux personnes à mobilité réduite (grâce notamment au plancher des bus situé au niveau des quais).
- Des stations réaménagées pour un meilleur confort (information en temps réel, billettique, aménagement, mobilier).

Ainsi, InspiRe va non seulement renforcer la desserte des communes d'Aulnat, Chamalières, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat, mais aussi la desserte de toute la Métropole.





## LE TRACÉ DES LIGNES B ET C À HAUT NIVEAU DE SERVICE 27 KM ET 64 STATIONS

### La ligne B

- 12 km environ.
- Itinéraire: Aulnat, Clermont-Ferrand, Chamalières et Royat (Thermes, Royatonic) en passant par la halte ferroviaire d'Aulnat et l'aéroport international de Clermont-Ferrand, le Brézet, le centre de Clermont-Ferrand et la gare SNCF.
- Desserte des quartiers des Chapelles, Breuil, Grenouillet (Aulnat).
- Desserte du nouveau quartier Saint-Jean.
- Desserte des grands équipements publics (régionaux et départementaux).
- 24 stations selon les variantes.

### La ligne C

- 17 km environ.
- Itinéraire: Cournon-d'Auvergne, Aubière, Clermont-Ferrand et Durtol (variante de tracé) en passant par le centre de Clermont-Ferrand, le Zénith et à proximité des gares SNCF de Clermont-Ferrand et de Cournon-d'Auvergne.
- Desserte des quartiers Dôme-Lac (Cournon-d'Auvergne) et Fontaine du Bac (Clermont-Ferrand).
- Desserte des grands équipements publics (régionaux et départementaux).
- 40 stations selon les variantes.



## LA MÉTAMORPHOSE URBAINE DE LA MÉTROPOLE

**InspiRe est l'occasion unique de redessiner et redistribuer l'espace urbain (de façade à façade) le long du tracé des deux lignes.**

Au-delà de la création des lignes à haut niveau de service, un très ambitieux chantier d'aménagement des espaces publics est engagé : remodelage de places et de carrefours, nouveau mobilier, renforcement des coulées vertes et des corridors écologiques, meilleures liaisons entre les différents quartiers...

Des lieux emblématiques de la Métropole situés à proximité du projet font également l'objet d'une requalification afin de révéler et mettre en valeur ces espaces majeurs pour le territoire. Les vues dégagées vers le Grand paysage, comme le puy de Dôme, seront préservées.

Les espaces urbains de demain seront aussi plus respectueux de la biodiversité et plus agréables à vivre.

### Des lieux de projet

Tout au long du tracé des lignes B et C, InspiRe permettra aussi le réaménagement de nombreux espaces, places et lieux de vie du territoire, ou bénéficiera d'aménagements déjà prévus :

- « façade urbaine » de l'aéroport à Aulnat;
- place Joseph Gardet à Cournon-d'Auvergne;
- zénith Grande Halle;
- « façade urbaine » Pardieu-Schuman à Clermont-Ferrand;
- square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand;
- place Renoux-Ballainvilliers à Clermont-Ferrand;
- carrefour de l'Europe à Chamalières;
- terminus à Royat;
- terminus à Durtol.

### Un nouveau lieu métropolitain : le futur dépôt de bus

En plus des bus à énergie propre sur les deux lignes BHNS, le projet InspiRe prévoit la création d'un tout nouveau dépôt exemplaire pour le SMTC-AC.

D'une capacité d'environ 190 véhicules bio-GNV, électriques et hydrogène dont 40 bus 18 mètres pour l'exploitation des lignes B et C, il comprend :

- un champ photovoltaïque permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte;
- une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin;
- un outil intelligent de gestion de l'énergie : alimentation du dépôt, recharge des bus et injection sur le réseau électrique public;
- une réflexion pour atteindre 100 % d'énergie verte locale.



## InspiRe au service de la biodiversité urbaine

La ville se révèle pleine d'opportunités pour la faune et la flore. Chacune a d'ailleurs un rôle essentiel à jouer dans cet environnement vivant, où le naturel côtoie l'artificiel : rafraîchissement de l'air, régulation des eaux, embellissement de notre cadre de vie... La biodiversité est à nos portes.

Le projet InspiRe contribue à la végétalisation de la Métropole et prévoit la plantation de plus de 1000 arbres nouveaux mais aussi la conservation de plus de 90 % des arbres. Les choix d'essences sont guidés par le contexte et les conditions climatiques, les arbres existants, les espèces animales présentes (insectes, oiseaux).

Ces principes d'aménagement participent à la transition écologique du territoire, au cœur du projet InspiRe :

- amélioration de la qualité de l'air et de l'hygrométrie;
- protection, préservation et reconquête de la biodiversité via la trame verte et le développement de corridors écologiques;
- amélioration des continuités paysagères sur l'ensemble du tracé;
- amélioration du cadre de vie des habitants et usagers.

Une **démarche de développement durable** sera mise en œuvre tout au long de l'élaboration du projet avec la définition et le suivi d'indicateurs, tant lors de la phase de conception (études), qu'en phase de réalisation (travaux) et d'exploitation.

Les indicateurs utilisés pour s'assurer de la préservation de l'environnement sont :

- des dispositions pour protéger les cours d'eau (Tiretaine, Artière, Grande rase de Sarliève) en phase chantier, et un principe d'assainissement pour les chantiers du dépôt et des parcs relais pour éviter toute dégradation des cours d'eau;
- la continuité écologique de la Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) « Coteaux de Limagne occidentale » et des plantations qui respectent le paysage et améliorent la biodiversité;
- la richesse archéologique du sol : diagnostics archéologiques et fouilles préventives;
- la perméabilité des sols : aménagement des voiries et de l'espace public.

## UN PARTAGE HARMONIEUX DE L'ESPACE PUBLIC

InspiRe est l'occasion de repenser entièrement l'organisation de l'espace public pour permettre un partage plus harmonieux entre les différents modes de déplacement, réduire la place de la voiture à la juste proportion de son usage (50 % des parts modales à l'échelle métropolitaine en 2030) et faciliter les déplacements urbains. Avec une place importante, et même centrale, pour les cyclistes et les piétons, avec une priorité d'insertions dans l'espace public qui privilégie les modes doux, les transports en commun, le végétal puis ce qui touche aux autres circulations.

Au stade actuel des études, les effets globaux d'InspiRe en termes de report de trafic (d'un mode de transport vers un autre et d'un axe de circulation vers un autre) ont été estimés : le temps passé dans les transports diminue, tous modes confondus.

Cette insertion des transports en commun se traduit, en fonction des secteurs, de manière différente :

- une réduction du nombre de voies de circulation;
- une modification des plans de circulation;
- la fermeture de certains axes ou sens;
- des suppressions de places de stationnement sur voirie.

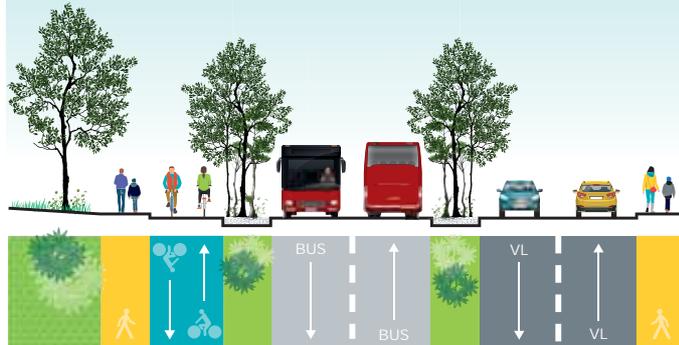
C'est la raison pour laquelle, plusieurs types d'aménagements ont été étudiés dont les principaux sont représentés ici :



## Quel ordre de priorité pour le partage de l'espace public ?

D'une manière générale, l'ordre de priorité retenu pour le partage de l'espace public est le suivant :

- piétons/vélos;
- transports en commun;
- végétal;
- circulation des riverains;
- stationnement;
- circulation de transit (non riverains).

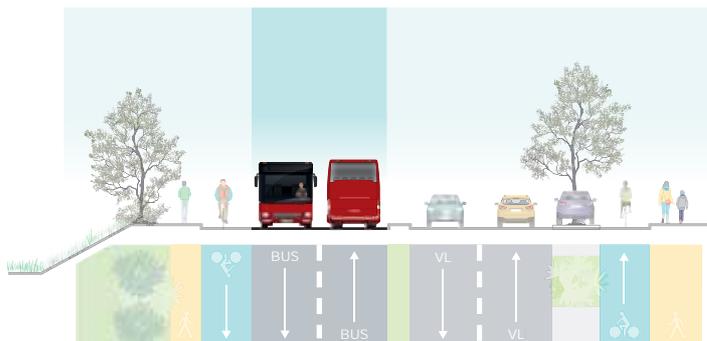


Les impacts sur la circulation se traduisent ainsi :

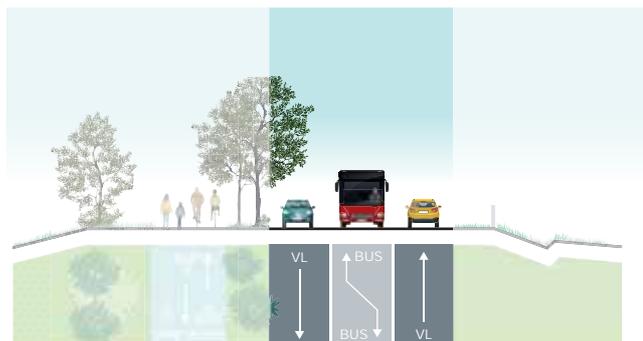
- par une amélioration forte de la sécurité et du confort pour les piétons et les vélos;
- par des reports de trafic automobile sur d'autres voies de circulation et vers d'autres modes.

Après cette phase de concertation réglementaire, les études s'affineront à un niveau de détail à la rue, permettant un dialogue avec les habitants au plus près de leurs attentes et de leurs besoins, à l'échelle de chaque quartier.

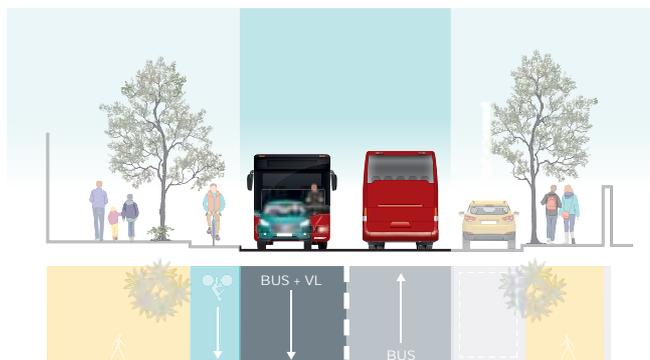
Pour le stationnement, l'objectif assigné au projet est de favoriser la rotation des véhicules - ce qui est aussi favorable au commerce - d'offrir des places réservées aux usages prioritaires (petits achats, livraisons, artisans) et de renvoyer les autres usages vers les parking-relais et autres parkings.



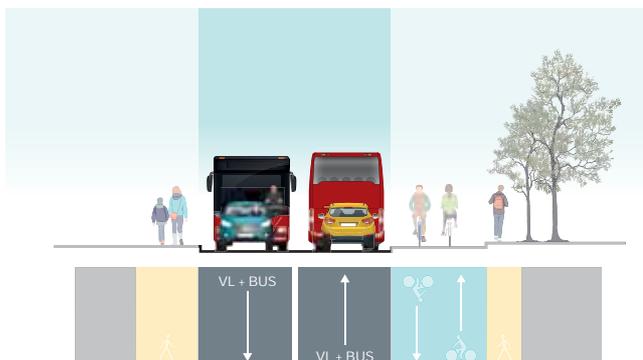
**Bidirectionnel**: les bus circulent sur une voie dédiée dans les 2 sens.



**Antagoniste**: les bus utilisent une voie centrale dédiée, alternativement dans un sens et dans l'autre sens.



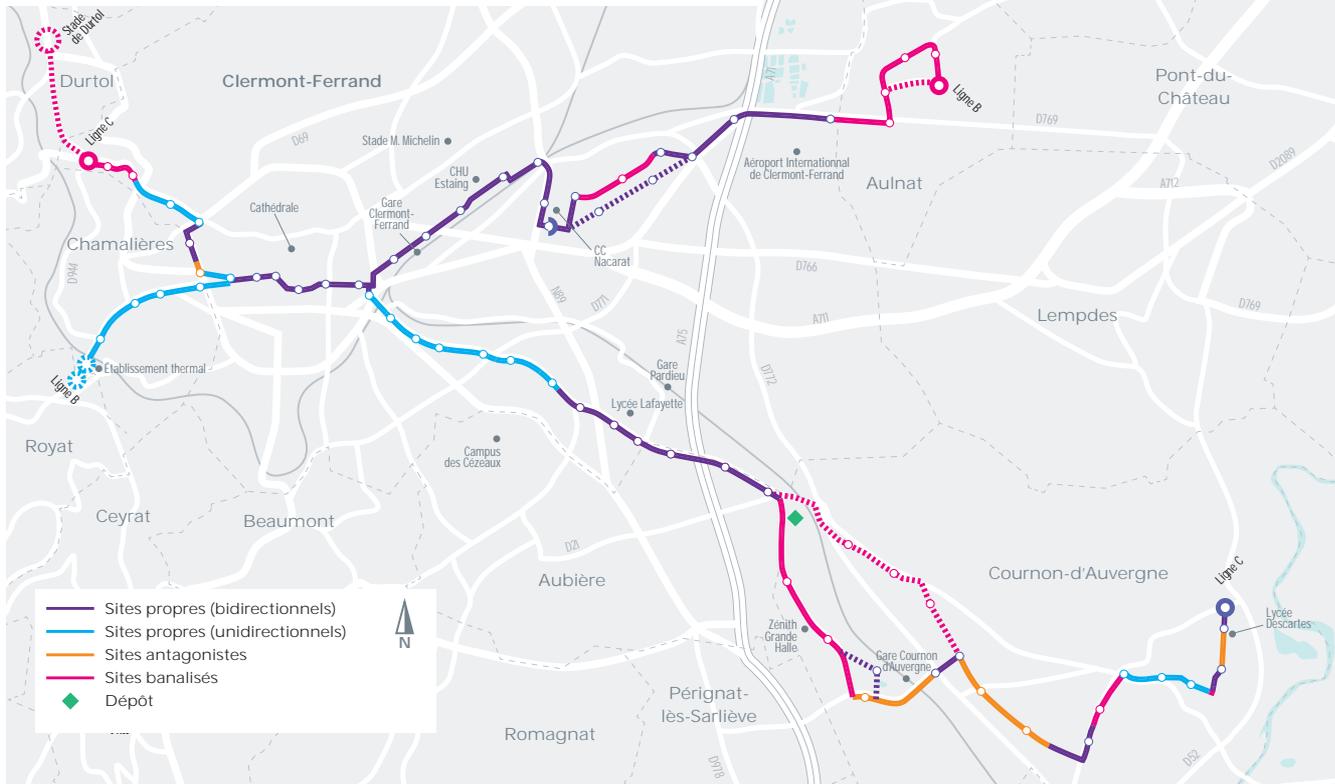
**Unidirectionnel**: les bus circulent sur une voie dédiée dans un sens, avec les autres véhicules dans l'autre sens



**Site banalisé**: les bus et les voitures circulent sur les mêmes voies



## Principes d'insertion du BHNS envisagés le long des lignes B et C





## LE DÉVELOPPEMENT DES MODES DE DÉPLACEMENT ACTIFS

InspiRe, c'est aussi le développement des mobilités douces: le projet s'accompagne d'aménagements dédiés pour les cycles et les piétons. Ils sont prévus tout le long des deux lignes, à l'exception de quelques secteurs où cela n'est pas possible faute d'espace suffisant.

Le développement et la sécurisation des déplacements à vélo sont une priorité pour la Métropole. Elle a mis en place un schéma cyclable, avec la volonté de constituer un réseau structuré, continu et sécurisé. Une refonte des itinéraires cyclables est prévue pour permettre la montée en gamme des services et aménagements dédiés aux mobilités actives.

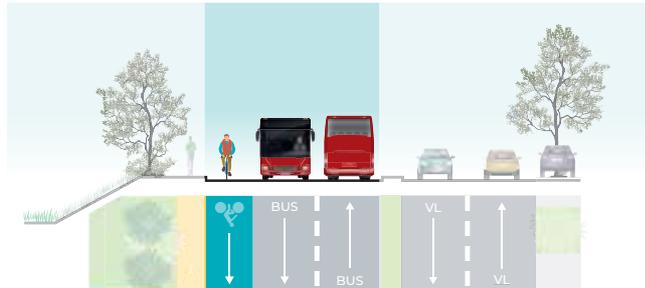
Le schéma cyclable métropolitain prévoit notamment, grâce à un budget d'investissement de 31 millions d'euros sur 10 ans, 365 km d'aménagements cyclables d'ici 2028, le développement de stations vélo, la possibilité de louer des vélos via le service C.vélo, un code de la rue et l'accompagnement à la pratique du vélo. Les aménagements dédiés aux cycles et piétons le long de la plateforme BHNS font partie ou complètent, selon les secteurs, le schéma cyclable de la Métropole.

Les nouveaux aménagements offriront plus de place et de sécurité aux modes actifs, grâce à des cheminements continus, des traversées sécurisées, des trottoirs requalifiés et rééquilibrés.

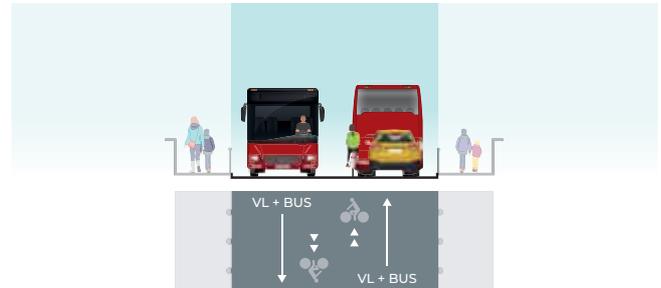


Plusieurs types d'aménagements pour les cycles sont prévus le long de la plateforme des BHNS, en fonction de l'espace disponible :

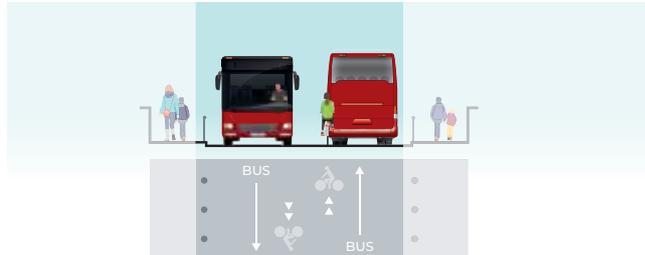




■ **Bande cyclable sur chaussée:** une voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée. Elle est séparée des autres voies par un marquage spécifique et/ou une ligne longitudinale. Cette solution de compromis est retenue lorsque l'espace est contraint.



■ **Cycles sur chaussées:** les cycles partagent la chaussée avec les véhicules motorisés dont la vitesse est limitée pour garantir la sécurité.



■ **Cohabitation BHNS et vélos sur la plateforme BHNS:** la voirie BHNS est élargie pour permettre la cohabitation en toute sécurité des bus et des vélos. Cette solution de compromis est retenue lorsque l'espace est très contraint.

InspiRe privilégie largement les voies vertes et les pistes cyclables pour sécuriser les déplacements des cycles et encourager le recours aux mobilités actives.

Dans le cas des pistes cyclables, plusieurs cas de figure seront mis en œuvre :

- des pistes cyclables unidirectionnelles: une piste réservée à un sens de circulation ;
- des pistes bidirectionnelles: deux sens de circulation sur une même piste, marquage au sol pour délimiter les voies ;
- des pistes bilatérales: piste cyclable de chaque côté de la chaussée ou de la plateforme BHNS.



## LES PARCS RELAIS (P+R) EN LIEN AVEC INSPIRE

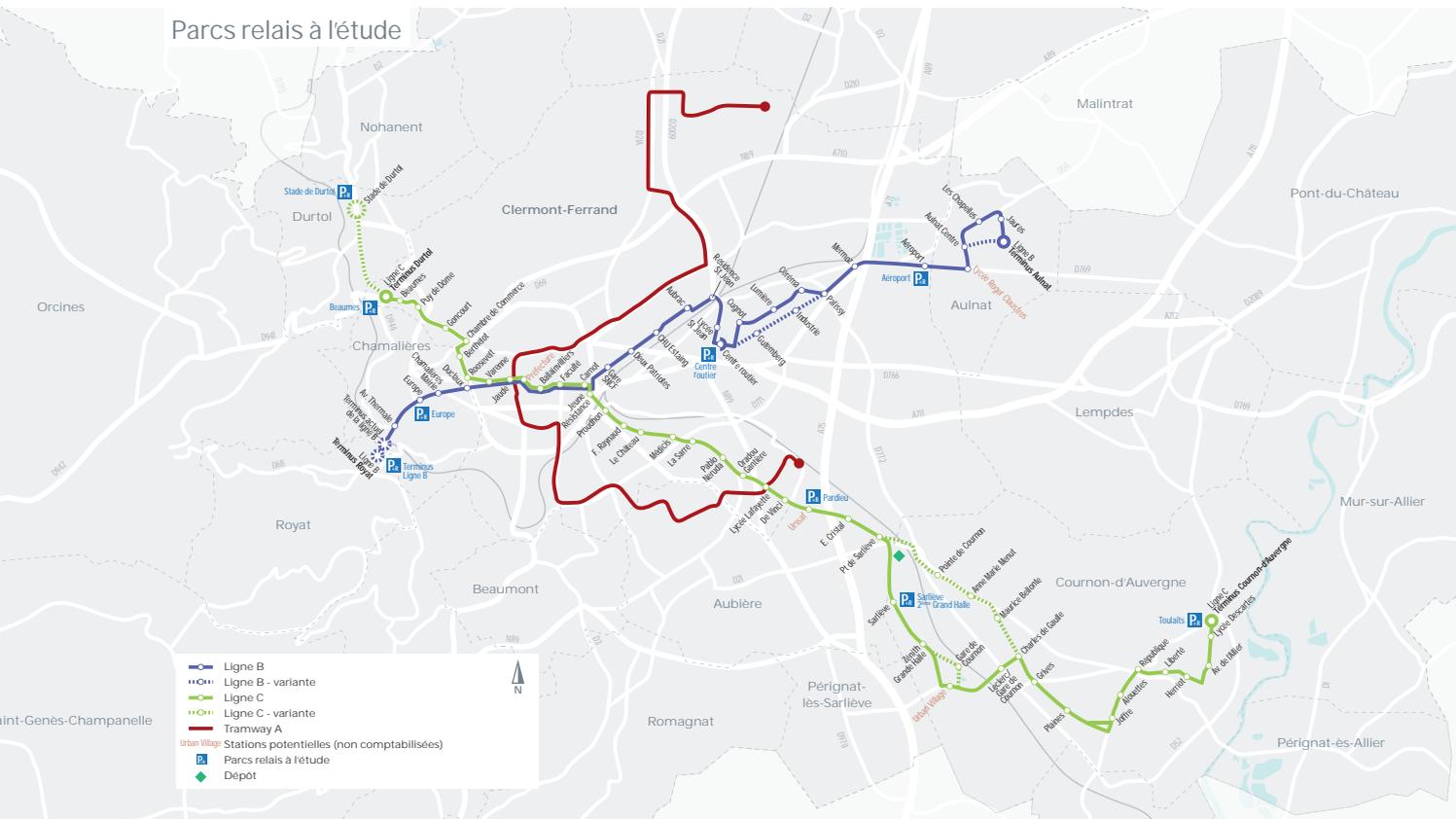
Les parcs relais (P+R) désignent des espaces de stationnement hors voirie, aménagés à proximité immédiate d'une gare ou d'un arrêt de transport en commun, le plus souvent positionnés en amont d'une zone de congestion et sur des axes structurants.

Actuellement, sur le territoire métropolitain il existe deux types de parcs relais connectés au réseau de transport en commun urbain :

- 2 parkings relais payants pour les usagers non titulaires d'un abonnement des transports en commun situés à quelques stations du centre : le P+R des Pistes et le P+R H.Dunant ;
- 3 parcs de proximité (Croix de Neyrat, Margeride, La Pardieu) : entièrement libres d'accès, sans contrôle du titre de transport.

Dans le cadre du projet InspiRe, plusieurs possibilités de parcs relais sont étudiées afin de favoriser le report des usagers de voitures individuelles vers les transports en commun ou les modes actifs. À noter que la tarification devrait également être revue afin de permettre à tous les usagers (occasionnels et abonnés) des transports en commun de stationner gratuitement (sous condition d'avoir un titre de transport valable).

## Parcs relais à l'étude



## LA ZONE À TRAFIC LIMITÉ

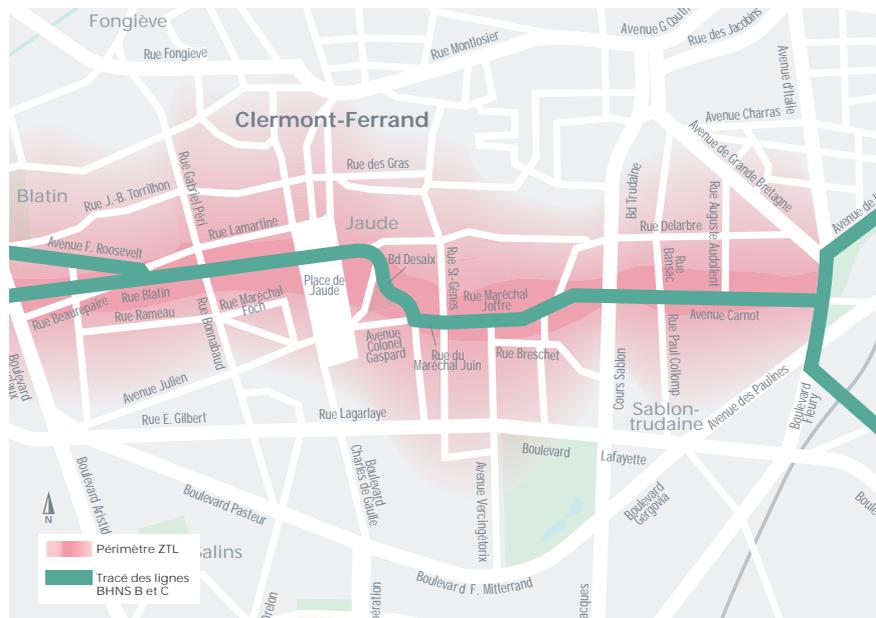
La performance du BHNS dépend entre autres de sa vitesse de circulation, pour un temps de trajet constant de terminus à terminus. Pour garantir cette performance, il faut limiter les impacts de la circulation routière sur sa vitesse. La priorité aux carrefours y contribue. D'autres solutions existent, comme par exemple les Zones à Trafic Limité (ZTL).

Une ZTL est une zone où la circulation des voitures est réglementée et restreinte. Sur un périmètre défini, l'accès est réservé à certains usagers. Une solution qui conjugue desserte locale, apaisement de la circulation et priorisation des transports en commun.



Exemple d'aménagement et signalétique pour ZTL (Image Grenoble)

Un projet de ZTL est à l'étude dans le centre-ville clermontois, approximativement entre la rue Blatin et la fin de l'avenue Carnot (1,8 km). Cette zone sera réservée aux bus, piétons, vélos et usagers disposant de macarons ou justificatifs (résidents, entreprises, commerçants, personnes à mobilité réduite, clients des hôtels, livreurs, etc.).



ZTL envisagée au centre de Clermont Ferrand

La réglementation, les modalités d'accès et de gestion sont en cours de construction à la ville de Clermont-Ferrand, en associant les habitants.

## LES STATIONS

Les stations des BHNS proposent des services équivalents aux stations de tramway (ligne A) : vente de billets, informations voyageurs (affichage du temps d'attente avant l'arrivée du prochain BHNS), abri et sièges.

Les stations et véhicules sont accessibles aux personnes à mobilité réduite : les quais des stations sont conçus pour être à la même hauteur que les portes des véhicules, qui auront un plancher bas.

Le design devra promouvoir l'identité des deux lignes BHNS tout en conservant une harmonie avec l'aménagement urbain, les paysages et le design des autres lignes de transport en commun.

Le nom des stations présentées dans ce dossier n'est pas définitif mais permet de les situer géographiquement d'une manière simple.

Le choix du nom des stations pourrait faire l'objet d'une large consultation publique.



### VOTRE AVIS COMPTE

- Des idées de services à proposer aux stations ?
- Exemple : plans du réseau de transport de la Métropole, espaces d'affichage (événements culturels, sportifs...), services numériques ?

## LES FUTURS BUS

40 bus à haut niveau de service de 18 mètres de long seront nécessaires pour assurer le service des lignes B et C au niveau de fréquence attendue.

Ils seront conçus pour offrir confort et modernité aux voyageurs. Pour réduire le temps d'arrêt en station, les bus seront équipés de portes larges qui faciliteront la montée et la descente des voyageurs et garantiront l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Le choix de véhicules à énergie propre permettra de réduire l'empreinte carbone du réseau de transport de la métropole. Les anciens bus des lignes B et C seront réemployés sur d'autres lignes jusqu'à la fin de leur durée de vie.

À terme, 230 bus circuleront sur toute la métropole, dont les 40 véhicules vertueux des lignes de BHNS. Aujourd'hui le SMTC-AC n'achète plus de véhicule diesel et renouvelle progressivement sa flotte pour atteindre, à l'horizon 2035, 0 % d'émission sur le territoire.

### VOTRE AVIS COMPTE

- De quels services souhaiteriez-vous disposer dans les bus ?
- Exemple : nombreux sièges, écrans d'information, larges places pour poussettes, etc.



P+R



## INSPIRE : UN PROJET D'INTERMODALITÉ

L'intermodalité est l'utilisation et la combinaison de différents moyens de transport lors d'un même trajet. Par exemple, c'est se rendre avec sa voiture dans un parking-relais, puis prendre le bus pour rejoindre le centre-ville, ou prendre le bus et finir son trajet en trottinette, ou prendre le train et finir son trajet en bus ou à vélo.

La construction des lignes Bet C en BHNS prévoit cette intermodalité, en facilitant les échanges avec les autres lignes de bus, la ligne de tramway, et les autres moyens de transport (vélo, train, covoiturage...).

Le mobilier et les aménagements apportent confort et simplicité d'usage lors des correspondances.

# PRÉSENTATION DES SECTEURS ET DES VARIANTES



## PRÉSENTATION DES SECTEURS ET DES VARIANTES

Des variantes de différentes natures sont soumises à la concertation et portent sur les éléments suivants :

- tracé : évolution du tracé ;
- insertion et aménagement : modalité d'intégration du BHNS dans l'environnement urbain ;
- arrêt : ajout ou déplacement de station sur les lignes du BHNS.

Ces variantes ont été définies en fonction des contraintes techniques ou des orientations politiques issues de rencontres avec les élus du territoire en septembre 2020. Afin d'apporter une analyse objective sur ces variantes, plusieurs facteurs ont été considérés :

- la qualité et l'attractivité du système de transport ;
- les enjeux techniques du projet ;
- les enjeux urbains ;
- les impacts sur l'environnement.

### VOTRE AVIS COMPTE

Les objectifs du projet, classés par ordre de priorité favorisent :

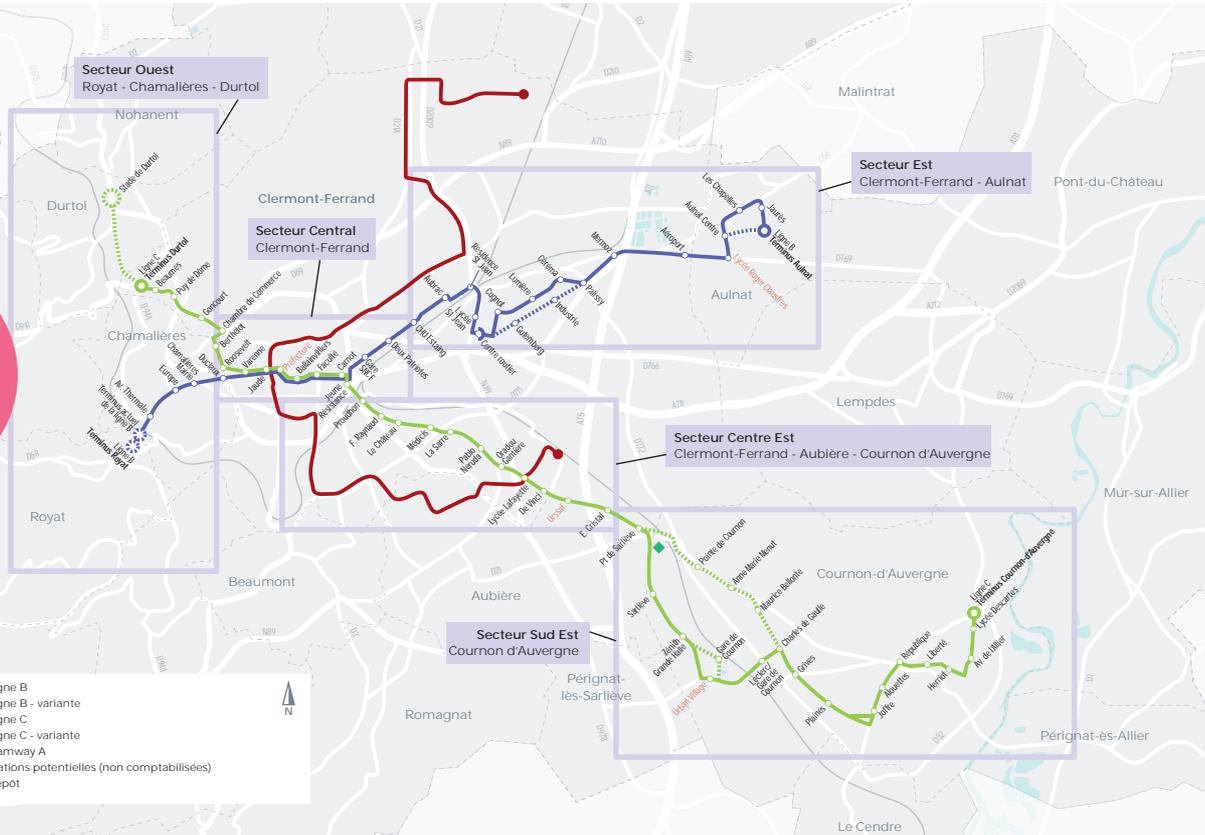
1. Piétons/vélos ;
2. Transports en commun ;
3. Végétal ;
4. Circulation des riverains ;
5. Stationnement ;
6. Circulation de transit (non riverains).

Partagez-vous cet ordre de priorité : globalement dans toute la métropole ? À l'échelle de votre quartier ?





Le projet est découpé en 5 secteurs principaux correspondant aux grands enjeux géographiques du projet.



	Ligne B
	Ligne B - variante
	Ligne C
	Ligne C - variante
	Tramway A
	Urban Village
	Stations potentielles (non comptabilisées)
	Dépôt

# SECTEUR EST

## AULNAT - CLERMONT-FERRAND

### SECTEUR SAINT-JEAN



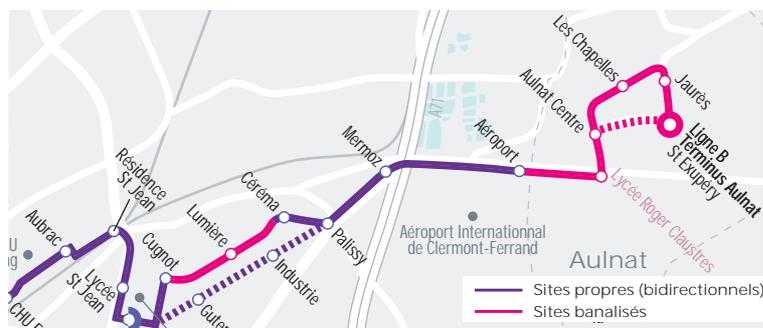
Création d'un site propre dans chaque sens via le stade Lieutenant-Colonel Boutet et la résidence Saint-Jean jusqu'au pont SNCF, et bd Saint-Jean



Voie verte le long de la résidence Saint-Jean



Boulevard urbain paysager bd Saint-Jean



### SECTEUR BRÉZET



Tracé par la rue des Frères Lumière jusqu'à la rue Bernard Palissy



Tracé par la rue Gutenberg et création d'une nouvelle voie jusqu'à la rue Bernard Palissy

### AULNAT



Desserte des Chapelles, du Breuil, du Grenouillet



Passage avenue Pierre de Coubertin



Création d'une station au campus aéronautique du Lycée Roger Claustres

## VOTRE AVIS COMPTE

### AULNAT

- La desserte par le BHNS des quartiers Chapelles, Breuil et Grenouillet est-elle une priorité ?
- La création d'une station à proximité du lycée Roger Claustres vous semble-t-elle utile ?

### CLERMONT-FERRAND

- Quelle doit être la priorité pour la desserte du secteur du Brézet, desserte des logements actuels en passant par la rue des Frères Lumière ou accompagnement du développement futur en passant par la rue Gutenberg ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### Ligne B - AULNAT - Solution pour la desserte des quartiers Chapelle, Breuil et Grenouillet

	Passage par les Rues du Soleil Levant et Jean Jaurès	Passage par avenue de Coubertin
Enjeux pour le BHNS	+	-
Enjeux de mobilité	+	-
Enjeux urbains	0	0
Enjeux techniques	-	+
Coûts	-	+

La première solution permet une desserte au plus près des habitants des quartiers Chapelles, Breuil et Grenouillet. La faible largeur de la rue du Soleil Levant est cependant une contrainte pour l'exploitation des bus. Cependant, l'allongement du tracé a un impact sur le coût d'exploitation de la ligne et dans une moindre mesure sur le coût de réalisation de deux stations supplémentaires.

*La solution « avenue de Coubertin » ne permet pas une desserte au plus près des habitants des quartiers Chapelles, Breuil et Grenouillet. La grande largeur de l'Avenue de Coubertin facilite le passage des bus. Un tracé plus court et un nombre de stations inférieur se traduit par un coût de réalisation moindre. Le coût d'exploitation est par ailleurs sensiblement diminué.*

### Ligne B - AULNAT - Solution pour la création d'une station au lycée Roger Claustres

	Sans station devant le Lycée Roger Claustres	Création d'une station devant le Lycée Roger Claustres
Enjeux pour le BHNS	+	-
Enjeux de mobilité	+	+
Enjeux urbains	0	-
Enjeux techniques	0	-
Coûts	+	-

La solution sans nouvelle station permet une desserte acceptable du lycée avec une distance de 400 m entre la station et l'entrée de l'établissement. Le trajet est sécurisé par la création d'une voie verte (voie dédiée aux piétons et aux vélos) le long de la RD769.

*La solution avec la création d'une nouvelle station permet une desserte au plus près de l'établissement scolaire (150 m). Cependant, la création d'une station supplémentaire a un impact sur l'exploitation du bus puisqu'elle augmente le temps de trajet des autres utilisateurs du bus. La création de cette station supplémentaire a également, dans une moindre mesure, un impact sur le coût de réalisation du projet.*

### Ligne B - CLERMONT-FERRAND - Variante de tracé sur le quartier du Brézet

	Passage par les rues Cugnot et Frères Lumière	Passage par la Rue Gutenberg (prolongée)
Enjeux pour le BHNS	-	+
Enjeux de mobilité	+	+
Enjeux urbains	0	+
Enjeux techniques	0	-
Coûts	+	-

La solution consistant à passer par les rues Cugnot et Frère Lumière utilise des voies actuelles et favorise la desserte des habitants du nord du quartier du Brézet. Le trajet est légèrement plus long, ce qui a un impact sur le temps de parcours pour les autres utilisateurs de la ligne. Par ailleurs, la circulation des bus est perturbée par la présence des autres véhicules sur la voirie.

*Le passage par la rue Gutenberg s'inscrit dans le projet restructuration urbaine du quartier*

*du Brézet en créant une voie réservée pour les bus le long de la rue Gutenberg qui sera alors prolongée jusqu'au carrefour avec la rue Palissy. Cette variante qui doit s'accompagner de la création de nouveaux cheminements (piétons, cycles, voiture) entre la rue Gutenberg et les rues Jules Verne et Frères Lumière permettra de desservir au mieux les futures activités du secteur. Le coût d'aménagement de cette variante est supérieur à celui de la solution précédente.*

# SECTEUR SUD EST

## COURNON-D'Auvergne

### SECTEUR GRANDE HALLE

-  Tracé (rue de Sarliève) qui dessert la Grande Halle / Zénith, Urban Village et la gare SNCF ( côté est de la voie ferrée)
-  Tracé vers le futur quartier de la gare et de la gare SNCF (côté ouest de la voie ferrée)
-  Tracé (Charles de Gaulle) sans desserte de la gare



### ZAC RÉPUBLIQUE

## VOTRE AVIS COMPTE

### COURNON-D'Auvergne

- Quel tracé est à privilégier : desserte par le sud en passant près de la Grande Halle, Zénith ou desserte par le nord (avenue Charles de Gaulle) ?
- Si une desserte par le sud est retenue, faut-il desservir la gare par l'est (station sur l'avenue du maréchal Leclerc) ou l'ouest (nouvelle station à créer en zone naturelle) ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### Ligne C - Cournon-d'Auvergne - Variante de tracé à l'entrée de Cournon-d'Auvergne

	Desserte par le Sud : passage par la Rue de Sarliève	Desserte par le Sud : passage par la Rue de Sarliève puis par l'ancienne friche SNCF via un nouveau tracé	Desserte par le Nord : passage par l'avenue de Clermont puis l'Avenue Charles de Gaulle
Enjeux pour le BHNS	+	+	-
Enjeux de mobilité	+	+	+
Enjeux urbains	0	-	0
Enjeux techniques	0	-	0
Coûts	+	-	-

La solution par la rue de Sarliève qui utilise des voies actuelles favorise la desserte des grands équipements régionaux (Grande Halle, Zénith) elle permet également la desserte de la zone d'activité de Sarliève en développement (projet Urban village). Le trajet est légèrement plus long ce qui a un impact sur le temps de parcours pour les utilisateurs de la ligne. Par ailleurs, la circulation des bus risque d'être perturbée lors des grands événements.

*La solution par la rue de Sarliève et l'ancienne friche SNCF présente les mêmes avantages et inconvénients que la variante A, elle permettra toutefois de desservir le futur quartier à l'Ouest de la gare. Cette variante a néanmoins un impact sur l'actuelle zone naturelle. Le coût de cette variante est le plus élevé.*

*La solution par le Nord ne permet pas de desservir les grands équipements régionaux. Son tracé plus court permet de desservir les activités situées au nord de la voie ferrée les habitations situées le long du boulevard Charles de Gaulle. A noter toutefois qu'une desserte de ces quartiers est prévue par le futur réseau de bus. Le coût de réalisation de cette variante est légèrement plus faible que celui des deux variantes précédentes.*

# SECTEUR CENTRE-EST

## COURNON-D'Auvergne - AUBIÈRE - CLERMONT-FERRAND



### SECTEUR ORADOU

- Site propre dans les deux sens en alternance le long de la rue de l'Oradour
- Création d'aménagements cyclables
- Suppression de la circulation des voitures sur cet axe (desserte riveraine par boucles à sens unique)
- Suppression du stationnement sur toute la voirie rue de l'Oradour

### SECTEUR ERNEST CRISTAL

- Site propre dans chaque sens
- Suppression du passage souterrain
- Voie verte

## VOTRE AVIS COMPTE

### CLERMONT-FERRAND

- Pour traverser les voies ferrées (Fleury-Pradelle) pensez-vous qu'une nouvelle passerelle réservée aux cyclistes et aux piétons serait une bonne idée ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### Ligne C - CLERMONT-FERRAND - Variante de traversée des voies ferrées rue de l'Oradou (Fleury-Pradelle)

	BHNS en site propre unidirectionnel - Création d'une passerelle mode doux	Création d'une zone de rencontre (20 km/h)
Enjeux pour le BHNS	+	0
Enjeux de mobilité	+	-
Enjeux urbains	+	0
Enjeux techniques	0	0
Coûts	-	-

La création d'une nouvelle passerelle au-dessus des voies ferrées permet de séparer les usagers de la voirie et garantit ainsi une bonne exploitation du BHNS. Les piétons et cycles utilisent une voie qui leur est dédiée qui améliore la sécurité de leurs déplacements et limite les conflits entre usagers. Le coût de réalisation de cette variante est le plus élevé puisqu'il intègre la réalisation d'un nouvel ouvrage.

*La solution sans passerelle est plus économique, toutefois la mise en place d'une aire piétonne entre la rue de la Pradelle et le boulevard Fleury ne favorise pas l'exploitation du BHNS qui devra rouler à vitesse réduite et ne bénéficiera pas de la priorité d'usage de l'espace partagé avec les autres usagers.*

### Ligne C - CLERMONT-FERRAND - Solutions d'aménagement rue de l'Oradou

#### Diminution de la circulation de transit sur la rue de l'Oradou

La largeur de la rue de l'Oradou ne permet pas la réalisation d'une voie dédiée aux bus, les futurs BHNS devront ainsi partager la voirie avec les autres véhicules.

Afin d'assurer la régularité et la vitesse commerciale de la future ligne C du BHNS, il est nécessaire de supprimer le trafic de transit sur la rue de l'Oradou, générateur des embouteillages constatés aux heures de pointe et qui viendrait alors perturber fortement l'exploitation de la ligne C, comme c'est le cas aujourd'hui.

#### Suppression du stationnement le long de la rue de l'Oradou

La largeur de la rue de l'Oradou ne permet pas de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle. Les études actuelles montrent qu'il est cependant possible de réaliser une voie réservée aux cycles dans le sens utilisé par les voitures, en revanche, les cycles empruntent la voie bus dans l'autre sens. Le projet est également l'occasion de réaliser des trottoirs confortables pour les piétons. Cette création d'espaces pour les modes doux s'accompagne néanmoins de la suppression de l'ensemble du stationnement actuel le long de la rue de l'Oradou.

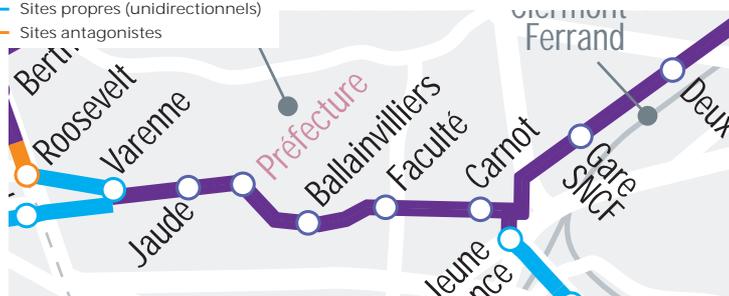
# SECTEUR CENTRAL

## CLERMONT-FERRAND

### CRÉATION D'UNE ZONE À TRAFIC LIMITÉ (ZTL)

-  Entre le boulevard Berthelot et le boulevard Fleury
-  Site dédié aux bus, emprunté également par les seuls ayants droits
-  Accès limité aux ayants droits
-  Pistes cyclables de chaque côté des voies de circulation

-  Sites propres (bidirectionnels)
-  Sites propres (unidirectionnels)
-  Sites antagonistes



### DESSERTE BERTHELOT - ROOSEVELT - BLATIN

-  Maintien du passage de la ligne C par la rue Roosevelt
-  Aménagement cyclable
-  Maintien des alignements d'arbres

### AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR RENOUX - BALLAINVILLIERS

-  Aménagements et modification de l'emplacement de la station actuelle pour améliorer la circulation des bus

### SECTEUR GARE

-  Insertion en site propre dans chaque sens

### CRÉATION D'UNE STATION PRÉFECTURE

-  Proposition de créer une nouvelle station entre les stations Jaude et Ballainvilliers

## VOTRE AVIS COMPTE

### CLERMONT-FERRAND

- Le projet prévoit la création d'une ZTL. Selon vous, quelles sont les autorisations d'accès, hors riverains, à privilégier ? Commerçants, livraisons, cars de tourisme... ?
- Nous allons lancer un concours d'architecte pour l'aménagement du secteur Renoux-Ballainvilliers. Comment souhaitez-vous être associés à la démarche du concours ?
- Que pensez-vous de créer une nouvelle station de bus à proximité de la préfecture ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### Lignes B et C – CLERMONT-FERRAND – Création d'une station « Préfecture »

	Situation actuelle (pas de station Préfecture)	Création de la station Préfecture
Enjeux pour le BHNS	0	-
Enjeux de mobilité	+	+
Enjeux urbains	0	0
Enjeux techniques	+	-
Coûts	+	-

La solution sans nouvelle station Préfecture permet de maintenir une voie pour les voitures et de créer un aménagement cyclable dans le couloir de bus élargi.

*La solution avec la nouvelle station Préfecture allonge le temps de trajet mais permet la desserte de la Préfecture et du conseil départemental. Cependant l'implantation de la station est difficile notamment à cause de la pente et nécessite la suppression de la voie de circulation pour les voitures. Le coût est légèrement plus important puisqu'il faut ajouter l'aménagement de la station.*

# SECTEUR OUEST

## ROYAT - CHAMALIÈRES – DURTOL – CLERMONT-FERRAND

### AVENUE DE ROYAT (ROYAT – CHAMALIÈRES)

-  Site propre sens Royat -> Clermont
-  Piste cyclable dans le sens de la montée – voie partagée avec bus dans la descente
-  Voie partagée avec bus dans la montée. Pas de circulation automobile en descente. Réorganisation du stationnement
-  Conservation des alignements d'arbres
-  Variantes d'insertion urbaine depuis Royat jusqu'au boulevard Blatin



### CARREFOUR DE L'EUROPE (CHAMALIÈRES)

-  Amélioration des cheminements piétons
-  Aménagements paysagers

### TERMINUS ROYAT

-  Nouveau terminus (Thermes et Royatonic)
-  Terminus actuel
-  Aménagements paysagers
-  parking de restitution des places de stationnement en cours d'étude

## VOTRE AVIS COMPTE

### CHAMALIÈRES - ROYAT

- Trois solutions de répartition des espaces de circulation sont proposées. Laquelle vous semble la plus adaptée à vos besoins ?

### ROYAT

- Deux solutions ont été retenues pour le terminus de la ligne B : place Allard ou le terminus actuel. Quelle solution vous semble la plus pertinente ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### Ligne B – CHAMALIÈRES – ROYAT – Solutions de répartition des espaces de circulation

	Site propre unidirectionnel vers Clermont Ferrand	Site Propre bidirectionnel	Site Banalisé
Enjeux pour le BHNS	+	+	-
Enjeux de mobilité	+	+	0
Enjeux urbains	0	+	0
Enjeux techniques	0	0	0
Coûts	+	+	-

La solution consistant à créer un site propre unidirectionnel vers Clermont-Ferrand permet des trajets plus rapides vers la place Jaude et sécurise la circulation des cycles dans la montée (voie dédiée) et dans la descente (partage de la voie avec les bus). Cette solution nécessite la suppression d'une rangée de stationnement et des adaptations pour les accès riverains.

*La solution d'un site propre bidirectionnel permet des trajets plus rapides dans les deux sens mais nécessite de supprimer deux rangées de stationnement et de supprimer la circulation automobile.*

*La solution en site banalisé permet de créer une voie dédiée aux cycles dans le sens de la montée mais n'apporte aucune amélioration à la circulation des bus. Cette solution prévoit aussi la suppression d'une rangée de stationnement.*

### Ligne B – ROYAT – Solutions pour l'implantation de Terminus

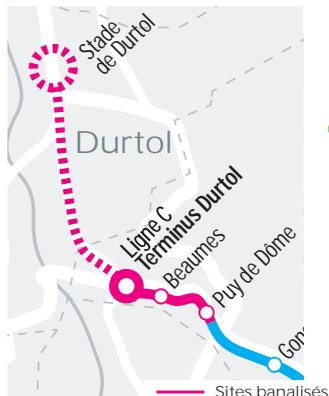
	Implantation du terminus Place Allard	Implantation du terminus en lieu et place de l'actuel terminus de la ligne B
Enjeux pour le BHNS	+	0
Enjeux de mobilité	0	-
Enjeux urbains	+	-
Enjeux techniques	-	+
Coûts		

La solution d'un terminus place Allard permet de le rendre plus visible, plus lisible et de créer un pôle de correspondance fort. Il permet également de requalifier la place Allard et de créer des cheminements piétons qualitatifs. Elle nécessite de supprimer des places de stationnement place Allard.

*La solution visant à planter le terminus sur le terminus actuel de la ligne B complique sa lisibilité et le système de correspondance entre les lignes. Elle nécessite de supprimer des places de stationnement devant les commerces de l'avenue de Royat.*

# SECTEUR OUEST

## ROYAT - CHAMALIÈRES – DURTOL – CLERMONT-FERRAND



### TERMINUS LIGNE C (CLERMONT-FERRAND – DURTOL)

 Terminus Av du puy de Dôme / Route de Durtol (Station essence Esso ou Résidence le Rivaly)

 Terminus stade de Durtol ?

### AV RAYMOND BERGOUGNAN (CLERMONT-FERRAND)



Site propre sens Durtol -> Clermont



Piste cyclable dans le sens de la montée – voie partagée avec bus dans la descente



Voie partagée avec bus dans la montée, pas de circulation auto dans la descente

## VOTRE AVIS COMPTE

### CLERMONT-FERRAND

- Deux solutions de répartition des espaces de circulation sont proposées, avenue Raymond Bergougnan. Laquelle vous semble la plus adaptée à vos besoins ?

### DURTOL

- L'implantation du terminus de la ligne C avenue du puy de Dôme (station Esso ou Résidence Rivaly) vous semble-t-il pertinent au regard des deux autres options que sont le Belvédère et le stade de Durtol ?



AVANTAGES	NEUTRE	INCONVENIENTS
+	0	-



### LIGNE C - CLERMONT-FERRAND – Solutions de répartition des espaces de circulation sur le bd Bergougnan

	BHNS Site propre unidirectionnel vers le centre de Clermont-Ferrand	Site banalisé dans les deux sens de circulation
Enjeux pour le BHNS	+	-
Enjeux de mobilité	+	0
Enjeux urbains	0	0
Enjeux techniques	+	+
Coûts	0	-

#### Parmi ces deux solutions de répartition des espaces de circulation laquelle vous semble la plus adaptée à vos besoins ?

La solution consistant à créer un site propre unidirectionnel vers Clermont-Ferrand permet des trajets plus rapides vers la place Jaude et sécurise la circulation des cycles dans la montée (voie dédiée) et dans la descente (partage de la voie avec les bus). Cette solution nécessite des adaptations pour les accès riverains mais permet la diminution du trafic automobile avenue Bergougnan.

*La solution en site banalisé permet de créer une voie dédiée aux cycles dans le sens de la montée mais n'apporte aucune amélioration à la circulation des bus.*

### Ligne C - DURTOL – Solution pour l'implantation d'un terminus

	Implantation du terminus à la station Esso ou sur le parking de la résidence Rivaly	Implantation du terminus au stade de Durtol
Enjeux pour le BHNS	+	-
Enjeux de mobilité	+	-
Enjeux urbains	0	+
Enjeux techniques	0	-
Coûts	0	-

La solution d'un terminus à la station Esso ou sur le parking de la résidence Rivaly permet de meilleures performances pour le BHNS et une meilleure desserte au regard du nombre de logements à proximité. Elle permet également de créer un parking relais d'envergure.

*La solution d'un terminus au stade de Durtol réduit la vitesse commerciale moyenne notamment à cause de la difficulté de passer dans le centre de Durtol, de la topographie assez contrainte et du prolongement de la ligne d'environ 1,3 km. Cette solution ne permet pas d'insérer une voie de circulation pour les cycles.*

*Il est nécessaire de créer un terminus partiel en termes d'exploitation de la ligne avec l'acquisition d'un bus supplémentaire. Le coût d'exploitation peut être réduit en créant ce terminus partiel mais nécessite des investissements plus importants.*



# COÛT ET FINANCEMENT

## COÛT ET FINANCEMENT

Le projet représente un investissement de 240 à 280 M€ HT valeur 07/2018.

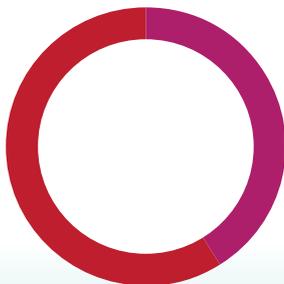
Le financement est réparti entre le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole de la manière suivante :

### Subventions attendues :

- État : 4<sup>e</sup> appel à projets TCSP (450 M€ au niveau national), décision 2<sup>e</sup> semestre 2021
- Région et Fonds Européens
- Programmes européens spécifiques
- Département

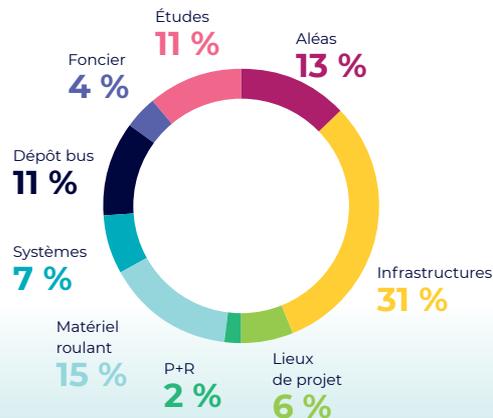
**SMTC-AC :**  
**59%**

**Mobilité :**  
Infrastructures bus  
Dépôt  
Matériel roulant



**Métropole :**  
**41%**

**Aménagements urbains :**  
Aménagements des espaces publics y compris des lieux de projets  
Parcs relais



# ET APRÈS





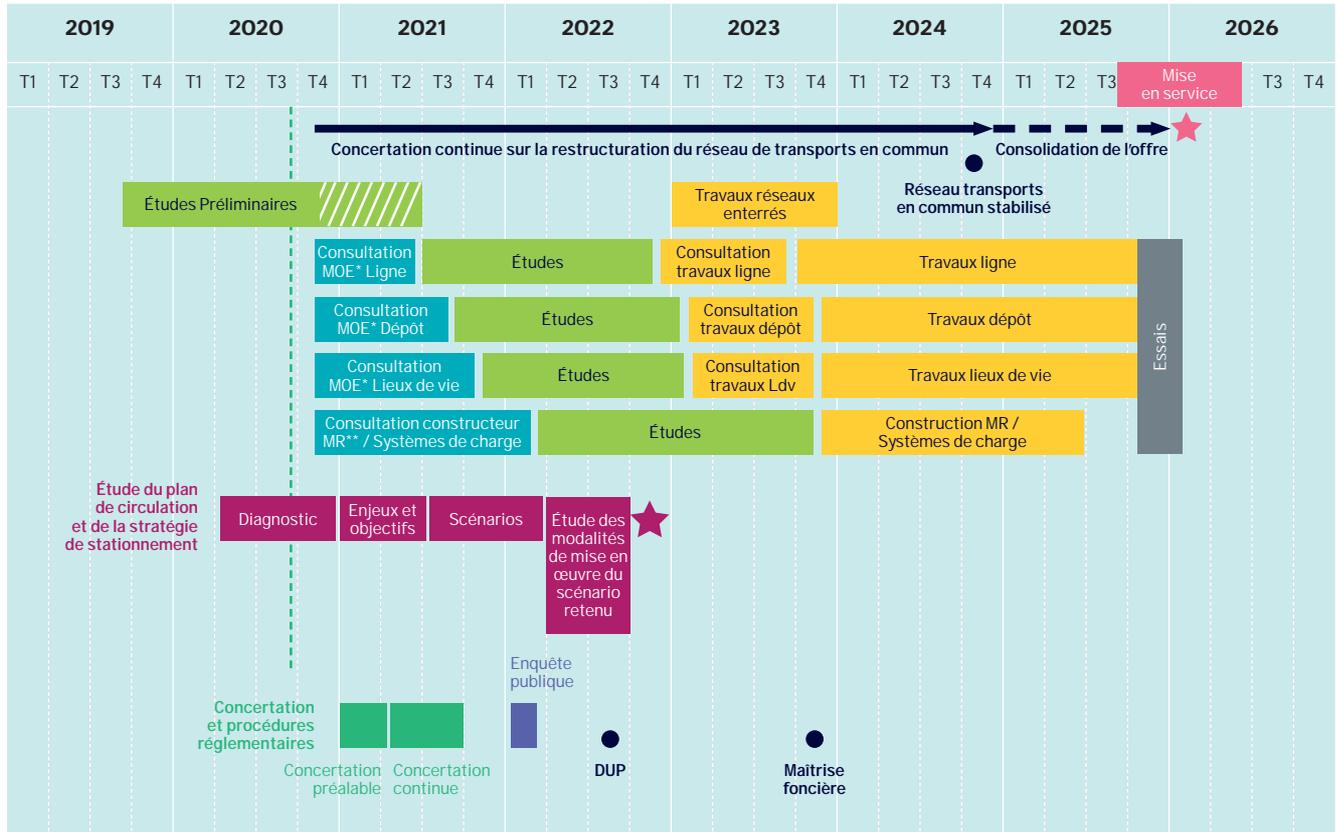
© Edoüe Raimbaut - SMTC

## LE BILAN DE LA CONCERTATION

Tous les avis seront analysés et intégrés au bilan de la concertation afin d'éclairer la décision des élus du SMTC-AC et de la Métropole. Ce bilan sera publié.

## LES GRANDES ÉTAPES À VENIR

- L'enquête publique fin 2021 – début 2022.
- La Déclaration d'Utilité Publique attendue fin 2022.
- La concertation continue sur la restructuration du réseau de bus.
- Les travaux à partir de 2023.
- Les essais et marche à blanc des 2 lignes BHNS fin 2025.
- La mise en service : janvier 2026.



\* Maitrise d'œuvre  
 \*\* Matériel roulant



un nouveau souffle pour nos mobilités

Retrouvez toutes les informations

[www.InspiRe-clermontmetropole.fr](http://www.InspiRe-clermontmetropole.fr)