



un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
CHAMALIERES**

05 juillet 2021



PARTICIPANTS

- **OLIVIER BIANCHI**, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND
- **FRANÇOIS RAGE**, 1ER VICE-PRESIDENT DE LA METROPOLE EN CHARGE DES MOBILITES DURABLES ET PRESIDENT DU SMTC-AC
- **JEAN-YVES BECHLER**, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC
- **PASCAL MALASSENET**, DIRECTEUR DU PROJET INSPIRE, SMTC-AC
- **LOUIS GISCART D'ESTAING**, MAIRE DE CHAMALIERES
- **MARCEL ALEDO**, MAIRE DE ROYAT
- **CELINE HEKIMIAN**, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC
- **ERIC ANDRE**, ANIMATEUR



DÉROULÉ

- 17H30 : ARRIVEE DES PARTICIPANTS
- 18H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H05 : MOT DE BIENVENUE - LOUIS GISCART D'ESTAING, MAIRE DE CHAMALIERE, ET MARCEL ALEDO, MAIRE DE ROYAT
- 18H15 : INTRODUCTION DE LA REUNION – OLIVIER BIANCHI, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND
- 18H20 : VIDEO DE PRESENTATION DU PROJET INSPIRE
- 18H25 : QUESTIONS-REponses
- 20H10 - 20H15 : MOT DE CONCLUSION - OLIVIER BIANCHI



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

La parole est à vous. Nous alternerons pour des raisons logistiques. Qui souhaite formuler la première question ou remarque ?

Guylem GOHORY, participant


Bonjour à tous. Je suis habitant d'Orcines et conseiller municipal. Je suis ce projet depuis le début. Nous nous inscrivons dans ce qu'a dit Marcel ALEDO, Maire de Royat, puisque nous habitons plus haut que vous mais nous arrivons par le côté Nord ou par la place Allard. Il y a une grande inquiétude. Monsieur le Maire de Clermont-Ferrand, Monsieur le Président, nous nous sommes inscrits comme nos amis de Saint-Genès parce que nous sommes les parents pauvres. Nous n'avons pas de lignes ni à Saint-Genès, ni à Orcines. Nous sommes dans la métropole, dans les 21 communes. J'adhère à 100% à ce projet mais les contours ne nous conviennent pas. Comme nos amis de Chamalières, nous avons double peine. Nous aurons la même problématique pour descendre et se garer et nous n'aurons pas le droit à une ligne de bus. Je comprends bien que nous ne puissions pas desservir 17 villages depuis Orcines. N'est-il pas possible de penser à une ligne qui desserve La Baraque ou La Font de l'Arbre, avec deux points fixes, avec des horaires à définir ? Je demande que nous ayons une ligne comme les autres communes. Comment faire pour venir ? Nous prenons notre voiture et nous ne pouvons pas nous garer.

Éric ANDRÉ, animateur

Nous prenons deux ou trois questions.

Christian, participant

Je suis habitant de Chamalières. La question est d'ordre général sur l'agglomération de Clermont. Nous avons compris, Monsieur BIANCHI, qu'il s'agissait d'un projet plus vaste que les 3 lignes principales qui structureront le transport en commun de Clermont. En regardant le plan, nous nous apercevons



que ces 3 lignes sont proches et se croisent à plusieurs endroits. Je me pose la question de savoir si ce pont a été étudié avec attention. Il devait y en avoir une deuxième mais il n'y en aura pas. Nous avons voulu faire plaisir à tout le monde. Nous sommes passés dans tous les quartiers à Clermont et au final, la ligne n'est pas efficiente.

Éric ANDRÉ, animateur


Je laisse la parole à Monsieur le président.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Sur la dernière question concernant la ligne qui n'est pas efficiente, elle fait 70 000 voyageurs/jour. Nous pouvons imaginer que nous faisons cela sans expertise et sans connaissance mais ce ne sont pas les élus qui ont tracé les lignes sur une carte. La ligne A fait 70 000 voyageurs/jour et elle est particulièrement efficiente. Cela est le cas des lignes B et C. Trois points ont les dessins de ces lignes. Le grand procès fait à la ligne A à l'époque était qu'elle était intramuros de Clermont-Ferrand. Tout le monde a dit que ce n'était pas possible, que les financements généraux de la métropole et du SMTC ne se concentrent que sur Clermont-Ferrand. Cela est d'autant moins possible que la problématique n'est pas le déplacement à deux stations au cœur de la ville de Clermont-Ferrand mais celle des pendulaires et des gens qui habitent soit sur la métropole de façon éloignée, soit en dehors de la métropole, qui viennent y travailler et font des flux de voitures.

Il ne vous a pas échappé que les endroits où il y a des bouchons, ce sont les échappatoires comme les pistes. Ces lignes B et C devaient être hors intramuros et cela devait être une des conditions politiques que nous avons fixées. Le deuxième élément est qu'elle traverse des bassins de vie, d'emplois et d'institutions structurantes indispensables. Je vous le cite mais il était inconcevable de ne pas les faire passer à la gare et à l'aéroport pour la connectivité. Il était impossible de ne pas les mettre en lien avec le centre du thermalisme et Royatonic et cela était un des enjeux qui a mis Royat dans la boucle. Il était également impossible de ne pas les lier à la Grande Halle et au Zénith qui est un fort pôle d'activités économiques. Elles traversent les facultés et lycées qui n'étaient pas encore desservis. Je pense à l'avenue Carnot. Enfin, elles passent par les deux plus grands bassins d'emplois de notre territoire que sont Le Brézet et La Pardieu. Je m'inscris en faux. Ces lignes ne sont pas pensées au petit bonheur la chance par des élus en fin de repas qui se partageraient les dépouilles d'un tracé. Elles ont été pensées et imaginées par des experts de la mobilité.

Sur Orcines, vous posez une bonne question et cela est l'intérêt de la rénovation du réseau. Sur le territoire de la métropole, il y a des endroits où il n'y a pas de lignes. Nous ne tournerons pas dans tous les hameaux pour ramasser trois personnes à Orcines et Saint-Genès. Il faut répondre aux trous dans la raquette et vous en êtes incontestablement un sur Saint-Genès et il faut trouver des solutions. Cela fait partie d'Inspire. Il y a ceux qui comme vous ne sont pas reliés mais il y a ceux qui sont mal reliés soit parce que la densité des bus n'est pas suffisante, soit parce que les horaires ne s'y prêtent pas. Pour être père de lycéen, je sais qu'il est obligé de se lever $\frac{3}{4}$ d'heure plus tôt. Les horaires de son bus font qu'il arrive en retard par rapport à son école ou il est obligé de se lever plus tôt et il reste 30



minutes devant le lycée à patienter, ce qui est, en termes de sécurité par les temps qui courent, n'est pas ce qu'il y a de mieux. Dans la catégorie Inspire et dans la rénovation du réseau, il y a des trous. Il y a des endroits où il faut améliorer le service tant au point de vue des horaires que du point de vue de la régularité et de la densité de flux. J'ai d'autres réponses qui pourraient venir dans le flux de la conversation mais je préfère laisser la parole à la salle qui me permettra de donner d'autres éléments.

Participant

Monsieur BIANCHI, êtes-vous prêts à écouter les demandes des chamaliérois à travers Monsieur GISCARD D'ESTAING et Monsieur ALEDO ? Le diable est dans les détails. Or, nous n'avons pas vu les détails. Cela n'est pas une surprise car je sais que vous avez l'habitude de faire comme cela.

Eric ANDRÉ, Animateur

Y a-t-il d'autres questions ou remarques ?


Françoise RIOUX, participante

J'habite Chamalières et je suis utilisatrice de la ligne B. Je la prends de façon contrainte car je n'ai pas la possibilité de conduire. Je suis opposée à votre projet et je regrette qu'il n'y ait pas de vision d'ensemble. Sur Chamalières, nous trouvons à ce jour le passage de la ligne 13, de la ligne 5. Qu'en sera-t-il demain ? Si votre projet voit le jour, la circulation sera fortement déportée sur des petites rues qui ne sont pas conçues pour une circulation importante. Est-ce qu'en plus du passage de la ligne 13, il faudra également voir passer sous ses fenêtres d'autres bus ? Et lesquels ? L'information me paraît importante. Je suis piétonne et j'aimerais savoir ce qu'il en est du sort des piétons lorsque la circulation sera déportée. Sur les hauteurs de Chamalières vers l'avenue Pierre et Marie Curie, les trottoirs sont étroits et il n'y en pas toujours. Ils sont occupés par des véhicules automobiles et des poubelles. Je parle d'expérience lorsque je passe avec mon caddie de courses ou avec un bagage parce que je prends le bus pour aller à la gare. Je suis obligée de me déporter sur la rue. Qu'en sera-t-il demain lorsque la circulation aura augmenté ? Il semble important pour vous que la régularité des bus soit assurée et je n'ai pas de problème de régularité et de respect des horaires hormis les jours de manifestation. Ne serait-il pas possible de faire en sorte que les trajets des bus ne se superposent pas ou ne recoupent ceux des manifestations. Si vous regardez le site de la T2C, deux fois par semaine, il y a des perturbations pour cause de manifestations. Lorsque vous n'avez pas d'autres choix pour vous déplacer que les bus, cela est préjudiciable.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci Madame. Je laisse la parole à une autre personne.

Participante



Je n'habite pas Chamalières mais je suis une frontalière et concernée par Berthelot. Lorsque j'entends dire que Berthelot est accaparé par les cars dans les deux sens, je me dis comment ferons-nous à Galaxie pour sortir de nos parkings, comment allons-nous accueillir les artisans qui travaillent chez nous et ceux qui travaillent parmi nous ? Galaxie n'est pas un petit immeuble et ne doit pas être oublié. Il existe même s'il ressemble par son architecture à un HLM des années 70, il s'agit d'une résidence à la population dense qui fait vivre un quartier. Je me pose des questions. Les résidences en face de Galaxie ont des sorties de garage. Dans la vie, en dehors du travail, nous avons besoin de nos voitures pour aller sur le bord de l'agglomération puisqu'il n'y a plus rien dans Clermont.

Fanny DUHOT

Je suis présidente d'une association de quartier à Beaulieu. Je reviens sur le sujet de l'avenue de Royat telle que vous l'imaginez. Comment avez-vous prévu les livraisons, les pompiers, les ambulances, les dépôts de courses ? Je reviens sur le fait que vous nous direz qu'il faut prendre le bus pour gagner 2 minutes. Je n'ai pas envie de prendre le bus et la liberté de vouloir prendre ma voiture. Lorsque je suis chargée comme je l'étais lorsque j'avais des enfants en bas-âge, il est inutile de vous dire qu'avec 3 enfants, le caddie et les courses il était hors de question que je prenne le bus. Je reviens sur ce qu'avait dit Monsieur GISCARD D'ESTAING sur la possibilité d'utiliser davantage le train et de faire un arrêt au lycée de Chamalières qui descendrait jusqu'à la gare et à l'aéroport. Je pense que les riverains de Royat Chamalières pourraient sans problème prendre le train pour aller jusqu'à la gare et l'aéroport si des dessertes étaient adaptées. Je reviens également sur ce que disait Madame à propos des lignes transverses. Plutôt que de faire des lignes A et B, où vous envisagerez un système de bus qui partent, il faudrait favoriser les petits bus qui passeraient dans les quartiers défavorisés comme Gambetta qui rayonneraient jusqu'aux grandes lignes. Cela inciterait les gens à prendre les bus. Il y a également le cas de ceux qui veulent descendre pour visiter Clermont parce que Clermont voudrait vivre du tourisme. Si vous ne les laissez entrer par aucune porte, cela risque d'être compliqué.

Éric ANDRÉ, animateur

Je vous remercie Madame. Monsieur le Maire, je vous laisse la parole.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je souhaite prolonger la question posée par Fanny DUHOT et par la dame qui habite le quartier Galaxie afin d'avoir une réponse concrète sur le document de travail qui nous a été communiqué, étude préliminaire V3, post concertation. Sur ce document, et je souhaite que cela soit une erreur de couleur, il apparaît que le tronçon situé entre la Chambre de commerce au bout du boulevard Lavoisier et le centre des Impôts, serait interdit aux automobiles, section BHNS site propre bidirectionnel. Dans ce cas, où passent les voitures ? Il faut que vous nous répondiez ce soir si ce tronçon était réservé aux bus. Où passent les voitures qui arrivent par exemple par le boulevard Nord et qui vont jusqu'à la Chambre de commerce par Lavoisier et qui ont ensuite vocation à prendre Berthelot ou Voltaire ? Dans le sens inverse, commente faites-vous pour quitter Chamalières ou



descendre d'Orcines et partir vers le quartier des pistes ? Quelles sont les solutions envisagées ou est-ce que la couleur était-elle mise par erreur sur ce document ?

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Sur cette question technique, nous le voyons sur le boulevard Berthelot. En haut, nous sommes au niveau de la Chambre de commerce et d'industrie et en bas, nous sommes le long de Chamalières. Sur ce boulevard Berthelot, nous avons un bus en site réservé dans chaque sens et une voie de circulation de voitures dans chaque sens. Sur ce boulevard, nous avons des voitures et des bus. Au bout de Berthelot, avant de remonter la rue Blatin, il y a un endroit où il n'y a pas la place pour mettre les deux voies de bus en site propre et il y a donc une petite section où il y a une voie de voiture dans chaque sens et une voie unique de bus à l'endroit où cela est le plus étroit. La circulation automobile est continue sur le boulevard Berthelot dans chacun des deux sens.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Dans ce cas, il n'y a plus de contre-allée Berthelot devant le Chambre des métiers, devant le magasin LIDL.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC


Cela est ce que vous voyez sur les planches à ce niveau d'études. Nous avons gardé une voie de circulation voiture dans chaque sens et une voie de circulation bus dans chaque sens sauf à un endroit où cela était trop étroit et où, pour garder la circulation voitures, nous avons gardé une voie de bus en sens unique sur la petite section en face du square Amédée.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

La régularité est un des enjeux du site propre puisque cela est en fait la même chose qu'un tramway dans la qualité du service et ce n'est pas uniquement la régularité mais la densité du nombre de bus. Toutes les 6 minutes, vous aurez un bus et cela change le rapport aux transports publics avec la facilité de la prendre. Lorsque vous avez 3 ou 4 horaires dans l'heure, il faut que votre activité ou votre déplacement soit coordonné. L'intérêt des sites propres est d'avoir la densité et la régularité avec un bus toutes les 4 minutes comme vous avez un tramway. Quoiqu'il arrive, vous n'attendez jamais plus de 2 minutes. Les sites propres permettent d'avoir plus d'usagers des transports publics.

Vous parliez de liberté de la voiture mais nous comprendrons collectivement que l'utilisation des transports publics est bénéfique par rapport à la voiture. Il ne vient pas à l'esprit des gens de prendre à Londres à Paris de prendre sa voiture parce que la densité de transports publics est plus intéressante sauf sur les manifestations. A titre personnel, je rêverai d'avoir le pouvoir d'interdire les manifestations mais je ne peux pas faire grand-chose sur la question.

Concernant les piétons, je parlerai des déports qui sont des questions légitimes et importantes. Cela fait que j'ai souhaité que nous puissions travailler avec vous afin qu'il y ait encore un dialogue car je considère que les réponses que nous apportons




ne sont pas suffisantes. La question des piétons, dans tous les cas de figure avec les vélos et transports publics, sera préservée. Il est inconcevable de ne pas avoir de place pour les piétons y compris si nous avons des déports dans certaines rues. C'est la raison pour laquelle je dis que les réponses ne sont pas satisfaisantes parce que dans l'épaisseur de la ligne, nous avons proposé les solutions sur la ligne. En réalité cela a des conséquences, que Louis GISCARD D'ESTAING a bien expliqué, sur l'ensemble de quartiers et de rues dont certaines sont paisibles jusqu'alors et certaines plus restreintes. Pour que la réponse soit convaincante, il faut que nous vous apportions dans l'épaisseur du trait, des réponses. Il est peut-être nécessaire que dans certaines rues, si nous choisissons le site propre, que des aménagements complémentaires soient faits pour sécuriser les piétons.

Pour la question « déménageurs, ambulanciers, pompiers, courses et garage », les revendications portées sont justes et il est de notre devoir de les entendre et de les écouter mais certaines sont farfelues. Dans le monde, en France et même à Clermont-Ferrand, sur la ligne A, avez-vous déjà vu une seule fois, les déménagements ne pas s'effectuer, les pompiers ne pas passer, les ambulanciers restés coincés ? Soyons sérieux et évitons de raconter des peurs irrationnelles qui rendraient les choses impossibles. Dans tous les cas de figure, les gens qui ont des garages pourront rentrer dans leurs garages et en sortir. Comment vivent les gens qui vivent sur les 14 kilomètres de la ligne A ? Où avez-vous qu'ils étaient claquemurés chez eux et que les pompiers ne pouvaient pas accéder à leur établissement ? Il y a des règles et tout cela sera mis en œuvre. Evacuons les arguments de ce type qui ne sont pas sérieux afin de se concentrer sur les choses intelligentes.

Sur la question du train, les choses sont simples. Pour tout vous dire, nous ne sommes pas sur le projet Inspire depuis 15 jours. En 2014, lorsque je suis arrivé, j'avais une question que je vous livre car elle permettra de développer le problème de notre territoire. Nous avons une ligne A de tramway qui avait prévu un bout de ligne B qui faisait 4,5 kilomètres intramuros de Clermont-Ferrand. Tous les maires m'avaient dit : « Cette fois, cela suffit de tout faire pour Clermont-Ferrand et ne pas penser aux autres. » Nous avons donc mené une réflexion autour de l'intramuros et de l'extérieur. A ce moment, j'ai organisé des déplacements, et des élus de Chamalières étaient avec nous, pour visiter 2 projets, le tram-train de Mulhouse de mon ami Jean ROTTNER, président de la région Grand-Est. Il est de droite mais il était mon président dans les agences d'urbanisme et j'étais son trésorier national. A l'époque, nous ne nous interdisions pas d'imaginer l'utilisation des voies ferrées et nous sommes allés faire une deuxième visite à Nantes. Nous y avons vu l'équivalent de ce que nous vous proposons qui est le busway et qui relie des communes de la métropole nantaise. Cela s'appelle le Métis à Metz et Juppé a fait une dernière ligne comme cela à Bordeaux. Nantes est plus grand mais cela illustre notre retard. Si nous continuons à procrastiner sur ces sujets, nous verrons dans quel état vous serez dans quelques années.

Je reviens sur la liberté d'utiliser la voiture. Il y a 70 kilomètres de busway à Nantes. Nous parlons ici de 24. Je ne comprends pas quel est le problème. Cela va dans les zones résidentielles, pavillonnaires et denses. Je vous invite à regarder les choses. Il y a des lignes comme celles-là qui se construisent dans toute la France pour une raison simple. Je vous apporte un deuxième élément qui rendra les choses compliquées. Ces coûts sont ceux d'un service de tram mais moitié moins en prix. Il y a donc une possibilité de faire plus de kilomètres et de rayonner plus loin dans l'intermodalité et dans les communes extra muros. La ligne A du tramway, parce qu'elle est sur pneus, sera fermée dans les années 2030-2032 parce que plus



personne ne fabrique ces lignes. Nos équipes d'ingénieurs font un travail remarquable et nous avons signé des conventions avec les 4 seules villes du monde et nous travaillons à partager des réparations. Les agents de la T2C font un bon travail. A partir de 2030, la ligne A fermera parce qu'il n'y aura plus de véhicules. Et il faudra refaire toute la plateforme et il n'y sera pas possible d'y faire croiser des bus sur fer. En 2030, les 70 000 personnes de la ligne A seront dans des voitures si nous ne trouvons de solutions rapidement.

Par rapport à la liberté de la voiture, j'entends mais vous raisonnez à l'échelle d'aujourd'hui. Vous regardez vos déplacements à l'échelle de votre actualité. Ne vous est-il pas apparu que dans votre métropole entre 1988, lorsque j'y suis arrivé en tant qu'étudiant, et aujourd'hui, la mutation fantastique et le développement de la voiture - avec plus de 2 voitures par couple ou encore les $\frac{3}{4}$ des 40 000 étudiants véhiculés parce qu'ils viennent de départements limitrophes - font que nous sommes saturés. Les bouchons sont partout sur les voies et ne sont pas nés de l'usage des transports publics mais de l'hypertrophie de voitures. Nous sommes en train d'emboliser. 2030, c'est demain parce que ces chantiers se font sur une durée de 10 à 15 ans. Vous ne pourrez plus descendre de Chamalières. Non parce que vous serez en site propre mais parce que cela ne passera plus. Pour les gens qui habitent à l'extérieur, il y a de bouchons autour de Royat. Les boulevards Lavoisier et Berthelot sont déjà compliqués à certaines heures. Si nous continuons comme cela, vous en paierez le prix. Je prends les paris et je reviendrai dans cette salle. Vous ne descendrez pas ces rues parce qu'elles ne seront pas en site propre et que vous aurez trop de voitures. Cela ne fonctionnera pas et la régularité de votre bus pris dans ce flux de voitures sera catastrophique. Plus personne ne le prendra.

Vous êtes en train de proposer sur une question d'avenir, une vision d'aujourd'hui et dans 20 ans, vous vous en mordrez les doigts. Là où il y a des transports publics en site propre, les villes se développent et les commerces se développent également. Vous pouvez rire et aller voir l'avenue des Etats-Unis. Il n'y a plus un magasin rue des Etats-Unis, vous plaisantez ?


Eric ANDRÉ, Animateur

Monsieur a eu une remarque de bon sens. Vous aurez la parole si vous le souhaitez. Pour le moment, laissez le président finir.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Il y a des commerces avenue des Etats-Unis. Ce n'est pas le transport qui les a réduits mais le trop-plein de commerces extérieurs vendus et fabriqués par des classes politiques successives qui ont autorisé, y compris sur des communes qui ne sont pas à Clermont-Ferrand, la construction des grandes surfaces. Ne mettons pas tout sur le dos de ceux qui n'ont pas fait les choses. Ce n'est pas en ayant fait le carré Jaude 1 et le carré Jaude 2 que nous avons fait le mieux pour le commerce de proximité. Je l'ai toujours dit. Tout le monde fait de belles choses et tout le monde fait des mauvaises choses. Nous faisons souvent les choses que les gens demandent. A l'époque, tout le monde voulait cela et aujourd'hui, nous nous en mordons les doigts.

Il y a une règle de gouvernance dans cette métropole puisque les maires qui s'opposent ont le dernier mot. Il ne faut pas vous inquiéter puisque c'est gravé




dans le marbre. Pourquoi est-ce que je viens passer une soirée avec vous ? Je pourrais laisser faire mais j'ai des convictions et je veux vous convaincre que vous vous trompez. Je veux vous convaincre que vous aurez des difficultés. Lorsqu'il y aura des flux de voitures, lorsque les bus seront pris dedans, les commerces de proximité n'auront plus de monde. Quant à la question de la contre-allée à Berthelot, à quoi sert-elle ? Elle sert à des personnes inciviques qui, pour doubler plus vite, vont sur le rond-point pour shunter le bouchon. C'est cela, le quotidien des choses. Je vois cela tous les jours.

Je termine sur le ferroviaire. Lorsque nous avons les modes de transport de Nantes, de Metz, Bordeaux et celui de Mulhouse. En 2014, je suis allée voir la SNCF à la direction régionale. Ils m'ont répondu qu'il n'y aura pas de RER métropolitain car il y a trop de trains à passer. Nous ne savons pas mélanger les choses et cela était la réponse de 2014. Lorsque celui qui gère des voies dit que nous ne pourrions pas aller chez eux, le pragmatisme, la politique et la réalité quotidienne pour trouver des solutions ne sont pas d'attendre qu'ils aient la science infuse et qu'ils changent d'avis. Nous avons donc choisi l'hypothèse du souhait. J'apprends maintenant que la SNCF pourrait revoir cette position et j'ai revu immédiatement le directeur régional de la SNCF qui m'a dit « Oui, travaillons ensemble ». Je suis fille de cheminot et travailler avec la SNCF n'est pas pour demain. Il faudrait savoir qui paiera les trains. Je le dis à mon ami Louis GISCARD d'ESTAING qui vient d'être réélu brillamment. Les TER sont pour l'instant à la région et j'attends de savoir si la région financera le TER métropolitain de Clermont-Ferrand. Cela est une question que nous poserons au Président de la région parce que nous ne savons pas faire cela. Ce n'est pas notre compétence. Je suis d'accord avec ceux qui l'ont dit, cette ligne de train pourrait être utile et intéressante. Les statistiques du nombre de gens qui prennent le train et qui s'arrêtent à la gare du lycée hôtelier se comptent sur les doigts d'une main. Je veux bien que nous mettions des dispositifs mais encore faut-il que les gens les prennent.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

La ligne B existe. Madame l'a bien dit et la prend régulièrement. Elle n'a pas de reproches à faire à la ligne B qui est une ligne de bus à haut niveau de services, BHNS. Pour ce qui nous concerne, pour la partie entre la Place Allard et la rue Blatin, nous ne changeons pas le principe de fonctionnement d'une ligne qui est déjà à haut niveau de services. Actuellement, ce sont des bus diesel qui ont vocation à être remplacés progressivement par des bus électriques qui sont des bus propres. De ce point de vue, ce n'est pas comme s'il y avait une insatisfaction en termes d'offres de transport en commun pour descendre de la Place Allard de Royatonic. L'arrêt Place Claude Wolf est un des arrêts avec le plus de trafic par jour sur la ligne B. Je crois que Monsieur BECHLER que vous l'aviez dit. Cela veut dire qu'actuellement cela fonctionne. Les voitures roulent sur l'avenue de Royat et il ne faut pas que vous nous expliquiez que le fait qu'il y aurait toujours des voitures qui circuleraient sur l'avenue de Royat poserait un problème au fonctionnement de la ligne B sur ce tronçon. Cela est un autre sujet.

Le deuxième sujet est celui de l'accès à Clermont et cela est un choix du maire de Clermont-Ferrand. Si nous ne pouvons plus prendre la rue Blatin jusqu'à la rue Bonnabaud, comment arriver au parking Vercingétorix ou au carré Jaude 2 ? Ce sont des questions pratiques qui peuvent être abordées tranquillement. L'avenue de Royat est une avenue avec une ligne B BHNS et cela fonctionne. Il n'y a pas besoin de modifier ce principe.



Pour la sortie des garages, si le projet a été conçu et si l'avenue Royat était interdite aux voitures dans le sens de la descente, cela veut dire que les gens qui sont dans le sens de la descente sortant de leur immeuble, n'auraient pas le droit de descendre mais que de remonter. Il faudrait qu'ils croisent l'avenue de Royat et qu'ils remontent de l'autre côté. Cela est compliqué s'il y a 2 sites propres avec un terre-plein central et il y a un vrai problème dans ce cas. Il faut réfléchir aux conséquences pratiques. Sur la contre-allée de Berthelot, il peut y avoir des gens qui la prennent pour « court-circuiter » le feu, mais nous ne sommes pas gagnants parce que nous nous retrouvons coincés au parking de la Banque de France. Deux voitures peuvent se glisser pour reprendre le boulevard Berthelot mais cela dessert le magasin LIDL, la Chambre des métiers et ce sont des places de stationnement pour les gens qui font des achats dans les magasins comme CASINO, la pharmacie. Il y a des suppressions de places de stationnement.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci Monsieur le Maire. Beaucoup ont un avis sur les contre-allées. Je laisse la parole à monsieur.

Participant


Merci pour cette réunion physique que j'attendais depuis le début malgré ces réunions en visioconférence compliquées pour se parler. Je reviens sur ce qu'a dit Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING. Je suis commerçant avenue Bergougnan à Clermont-Ferrand et je suis membre du comité de quartier. Je suis venu en voisin et ami. Les deux problèmes avec Chamalières sont imbriqués. Nous souhaitons ardemment que l'avenue Bergougnan reste en circulation partagée dans les deux sens parce que nous pensons que les véhicules venant d'Orcines et de Durtol fonctionnent bien. S'il y avait un sens interdit au carrefour des 4 routes, il y aurait un report au mieux avenue Joseph Claussat et directement dans Chamalières et au pire pour notre quartier agréable sur les petites rues collatérales. Nous nous sommes longuement entretenus avec monsieur BECHLER qui a gentiment analysé le problème mais nous aimerions avoir des réponses. La modélisation était plus vraie que la réalité. Je suis content parce que dans le quartier, nous ne sommes pas d'accord avec cela et nous avons fait une concertation interne et une pétition de 1 800 signatures en quelques semaines sans compter internet. Merci pour votre réponse.

Éric ANDRÉ, animateur

Je laisse la parole à un autre monsieur.

Participant

Je suis commerçant dans le haut de l'avenue de Royat, à proximité de la place Allard. Techniquement, pouvez-vous nous expliquer la différence entre, hormis la volonté des experts, deux sens de circulation de voitures et un seul. Pouvez-vous nous répondre en disant pourquoi, sauf à interdire les voitures parce que vous souhaitez enrayer les voitures qui descendent ou qui montent ? Quelle est la différence entre deux voies montantes et descendantes ? Pourquoi les supprimer



par rapport à ce qu'il existe aujourd'hui ? La dame qui a pris la parole disait que la ligne B fonctionnait très bien sur le plan de la régularité. Il y a des temps pour aller de la place de Jaude en venant de la place Allard. Personne ne court parce que le prochain bus est dans 15 minutes. Pouvez-vous nous répondre ? Est-ce vous qui voulez qu'il n'y ait plus de voitures ? Est-ce une question de pollution ? Je suis commerçant et je fonctionne avec mes clients locaux mais également avec des clients qui viennent en voiture et qui se garent. S'il n'y a pas de stationnements ou de circulation de voitures, je ne les verrais jamais. Je parle de mon avenir et la dizaine de commerçants du secteur fonctionne de la même façon. Si cette section de commerces devient une rue piétonne, nous n'aurons plus de clients et nous parlons d'aujourd'hui.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

La station C.vélo au square de Verdun connaît un grand succès dans le sens de la descente. Ce ne sont pas des vélos électriques. Les personnes remontent par la ligne B.


Yves COURTAGNAC, Président de l'association des commerçants de Chamalières

Cette association réunit également les commerces non sédentaires comme les marchés. Je prends la parole parce que les commerçants de Chamalières sont très inquiets parce qu'ils ont une grande clientèle qui vient de l'extérieur et pour la qualité de nos commerces comme les métiers de bouche, très présents à Chamalières. Ils sont présents parce qu'il y a une offre et une vraie proximité et les gens s'y retrouvent. Avec cette nouvelle ligne, en sens montant pour les voitures, ce qui veut dire que nous ne redescendons plus sur Chamalières, la clientèle qui vient de l'extérieur contournera Clermont et il n'y aura pas de voitures et se dirigera vers la périphérie. Les commerçants sont inquiets parce qu'ils ont besoin de places de stationnement pour les personnes venant faire leurs courses. Il y a des seniors qui ont du mal à se déplacer et qui ne prendront pas le bus. Que faisons-nous pour les commerces et comment les protéger, leur garantir qu'ils ne seront pas impactés sachant que nous avons 4 marchés par semaine ? Beaucoup de clermontois montent au marché. Comment pouvez-vous les rassurer sur leur avenir et sur l'impact de cette nouvelle de voie de bus sans voiture ?

Participante

Je suis habitant de Chamalières. Cette concertation s'appelle Inspire. Nous avons eu parlé de pollution alors que cela est important. Je me suis amusé pendant le confinement à regarder tous les jours et à créer des courbes. A 10 mètres, derrière, nous avons une station de mesure de la pollution. Pendant le confinement, l'air qualité était super. Le jour où cela redémarre, les courbes explosent. Je l'ai publié sur les réseaux.

Il y a quelques années, j'ai pris la décision de vendre ma voiture et j'ai pris un abonnement C.vélo, une carte de bus et une carte de train. Nous avons peu parlé de vélos. Monsieur GISCARD D'ESTAING, vous n'en avez pas tenu un mot. Nous venons d'en parler. Je suis utilisateur et je remonte jusqu'à Verdun. Il suffit de prendre les bonnes rues. Lorsque je regarde des villes comme Toulouse, Nantes ou



d'autres où nous avons des stations de vélos tous les 200 mètres, nous avons un retard monumental. Lorsque je me déplace, je ne fais pas de bruit, je ne pollue pas et j'ai peu d'espace. Mesdames et messieurs, vous devriez essayer le vélo. Cela conserve la santé et pour l'instant j'attends la station ici depuis des années. Vous m'avez répondu plusieurs années en visioconférence mais cela ne vient pas. Je peux vous aider à trouver des endroits à Clermont où il manque beaucoup de stations de vélos. Pour respirer mieux et pour nos enfants, passons aux vélos.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

Cela est parfait monsieur et cela est dans nos propositions. La demande de la quatrième station C.vélo est faite. Nous avons la fierté d'être la deuxième commune du département et de l'agglomération en termes de stations C.vélo après Clermont-Ferrand. Il y a une autre commune qui est Chamalières avec 3 stations dont une est située près de l'ESPE à Jean Jaurès, la station à Voltaire et une au square de Verdun. Nous en demandons une au carrefour Europe. Cela fait partie de nos propositions et nous sommes cohérents depuis le début par rapport à cela. François RAGE connaît notre demande et elle fait partie de nos propositions d'accompagnement de la ligne B avec une station C.vélo à Chamalières. Nous serions enchantés si l'annonce était faite ce soir.

Participant

Je crois aux vertus de la concertation et espère qu'à l'issue de ces réunions, des décisions sortiront dans le sens de l'intérêt général. Je m'exprime au nom du quartier voisin en voyant les incidences de la mise en sens unique de l'avenue de Bergougnan aura sur Chamalières. Si nous devons détourner le trafic par la rue Joseph Claussat, vous aggraveriez les embouteillages sur Chamalières. Il faut une vision globale de la circulation. Cela aura des conséquences dans le quartier voisin. Sur la question des vélos, avec de l'imagination, nous pouvons trouver des solutions qui vont dans l'intérêt de tout le monde.

Participant


Je souhaite soulever deux problèmes. Le premier concerne le boulevard Berthelot avec la contre-allée qui sert de stationnement. Où iront les voitures ? Le deuxième problème concerne les personnes du corps médical et les personnes qui sont des aides à domicile puisque maintenant les personnes âgées restent chez elles le plus longtemps possible même si elles ne peuvent plus vivre seules. Avez-vous pensé à ces personnels ?

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci madame. Nous apportons des réponses. Je laisse la parole à monsieur François RAGE.

François RAGE, Président du SMTC-AC

Sur la question des vélos, dans les métropoles où le vélo fonctionne bien, nous en analysons les raisons. Il fonctionne bien d'abord parce qu'il y a l'infrastructure et



des pistes de vélos et parce qu'il y a du service comme la location ou des stations. Ce n'est pas le cas partout. A Grenoble, il n'y a pas de stations mais de la location. Le troisième élément est l'éducation et de sécurité. Je n'ai pas dit oui ou non au fait de mettre une quatrième station. Elle aura tout son intérêt si nous sommes en capacité d'amener une infrastructure et permettre aux gens qui veulent faire du vélo de le faire en sécurité. Il n'y a pas que ceux qui veulent du vélo aujourd'hui qui sont importants mais également ceux qui voudraient en faire et qui ont peur. C'est dans ce cadre que nous devons réfléchir. Sur la quatrième station, la demande a été faite il y a quelques mois. Nous sommes en train de changer de prestataire et pendant un an, nous n'aurons pas de nouvelles stations sauf celles promises et qui se situent le long du tramway. Les stations sont positionnées comme des lieux d'intermodalité. Cela en fait partie et je suis maire d'une commune où il n'y a pas de station. Nous avons des chiffres précis sur les stations C.vélo et aujourd'hui, cela représente 12 minutes d'utilisation et 1,7 kilomètre.

Vous avez prononcé le mot « intérêt général » qui nécessite de se demander à quel niveau nous posons notre regard. L'intérêt général, est-ce celui de ma rue, de mon quartier, de ma ville ou des habitants de la métropole ? Lorsque nous présentons un sujet, nous parlons de l'intérêt général de la métropole. Cet intérêt général a des conséquences sur des changements d'habitudes et je comprends que les commerçants aient des inquiétudes et les questions des gens sur la possibilité de rentrer chez eux. Il faut se dire que ce que nous sommes en train de vivre, toutes les métropoles en France l'ont vécu avant nous. Elles ont toutes réussi. Grenoble a 5 lignes de tramway et à Montpellier et ce sont des villes qui avaient le même nombre d'habitants que nous. Nous avons parlé de Nantes et de Metz qui est comme nous. Dijon fait deux lignes de tramway supplémentaires.

Tout le monde a ces inquiétudes et se posent ces questions. Pourquoi ? Ce n'est pas une lubie. Les villes citées ont toutes des maires de tendances différentes et ce ne sont pas spécialement des écologistes. Nous ne sommes pas pilotés par des élus qui sont EELV. Nous savons que cela est compliqué mais il y a d'abord des questions de santé. Si nous ne faisons rien, dans 10 ans, la question ne sera pas de savoir si nous pouvons prendre notre voiture ou un bus ou notre vélo, la moitié d'entre nous sera malade à cause de la pollution. Cet élément est à prendre en compte. Il faut diminuer l'utilisation de la voiture pour nos enfants en rééquilibrant l'espace public. Il faut moins de place pour la voiture et plus pour le bus, le vélo et les piétons et cela nous conduira à un développement plus harmonieux et respectueux des questions de santé.

Dans l'intérêt général, ce qui est compliqué est qu'il faut sortir de notre actualité. La ligne B est un faux BHNS. Nous l'avons appelé comme cela parce que nous nous croyons plus forts que les autres à Clermont. Les vrais BHNS sont ceux qui passent régulièrement et qui vous garantissent d'arriver dans les minutes escomptées et qui vous donnent de la bonne information. Aujourd'hui, il fonctionne bien. Alors pourquoi y toucher ? Il le faut parce que dans 10 ans, il ne fonctionnera plus du tout et sera coincé. Nous le faisons pour après-demain. Je sais que cela est compliqué parce qu'il faut accepter que chacun ait des changements d'habitudes en se disant que cela permettra de vivre mieux à Chamalières et dans notre métropole. L'orientation est compliquée à porter et nous sommes là pour vous faire partager les convictions des élus et des décideurs partout en France. Je vous invite à regarder des projets BHNS et de métros. Nous sommes avec le président et le ministère mercredi ou jeudi afin de défendre ce projet et obtenir des millions d'euros de subventions. Nous sommes 117 en France à déposer un projet pour faire



du BHNS. Ce que nous vivons est anecdotique par rapport à ce qu'il se vit partout et nous trouverons une solution qui convienne à tout le monde.


Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Afin de rebondir sur ces propos et répondre aux questions des commerçants, nous n'allons pas faire des annonces. La concertation ne se fait pas qu'avec vous. Je gouverne cette métropole avec 21 maires, des vice-présidents qui ne sont pas tous maires et nous avons un bureau tous les vendredis. Il y aura un retour sur cette concertation et ces trois réunions complémentaires. Il y aura un conseil stratégique composé des 21 maires et des vice-présidents qui actera les décisions allant vers l'enquête publique. Il y aura des réponses lorsque politiquement nous serons d'accord. Il y aura des discussions et à l'enquête publique, vous aurez gain de cause sur certaines questions mais que vous ne l'aurez pas sur d'autres. Dans le cadre de l'enquête publique, vous pourrez encore intervenir et il y aura une décision de l'Etat qui dira si cela est pertinent.

Il est difficile de se projeter collectivement dans le quotidien et dans l'évolution de ce que cela deviendra. Vous avez le sentiment que nous vous répondons de manière théorique. En réalité, vous posez des questions justes. La question essentielle est celle des reports automobiles de Bergougnan comme de l'avenue de Royat. Je considère que les réponses techniques apportées ne sont pas complètes pour éclairer les élus dans le choix à faire. Sur la base de projections, avec l'ensemble des maires, nous déciderons si nous faisons ou non des sites propres. Soyez à l'aise et vous saurez au moment de la DUP, si vous êtes en site propre ou pas. Pour répondre aux commerçants, la réalité des choses est que dans 20 ans, vous ne ferez plus de commerces dans ces rues parce que la métropole grandira.

L'effet métropolitain est international. Dans le monde, les villes sont de plus en plus grandes et concentrent les gens. La deuxième couronne ne cesse de gagner des habitants qui prennent leur voiture pour venir chez nous. Ce n'est pas que je ne veux pas voitures car il y a des moments où la voiture est importante notamment lorsque nous sommes âgés ou lorsque nous transportons des courses trop lourdes. Il faut des voitures mais il faut pouvoir les utiliser lorsque vous en avez besoin pour les cas cités. Si tout le monde continue à prendre sa voiture avec deux voitures par couple, cela ne fonctionnera plus. Votre avenue Royat sera bouchée.

Qu'est-ce que vous ne comprenez pas dans l'Amérique qui prend feu au Canada et dans la neige au Brésil ? Qu'est-ce que nous ne comprenons pas dans les mutations que nous sommes en train de vivre ? Qu'est-ce que nous ne comprenons pas à Clermont alors que nous le comprenons dans toutes les villes de France quelle que soit la couleur politique ? 117 projets de BHNS sont déposés et tout le monde n'aura pas de l'argent si nous ne faisons pas de sites propres. Lorsque vos rues seront embolisées, il sera trop tard pour venir demander un site propre à Chamalières. Avec Louis GISCARD D'ESTAING, nous avons des conversations. Pourquoi cela ne fonctionnera-t-il pas ? En 2030, nous paierons le tramway de Clermont sur les 14 kilomètres parce qu'il y a 70 000 habitants qui le prennent. Cela est la façon d'y arriver et si vous n'y arrivez pas, vous aurez des problèmes. Les gens achètent de plus en plus de choses autour de l'ouest, dans les belles montagnes et viennent travailler sur Clermont. Aujourd'hui, la moyenne d'utilisation d'une voiture est 1,2 % de personne dans la voiture.




Dans les mobilités et les sites propres, il y a un point non évoqué. Cela permet la rénovation urbaine et c'est ce que nous avons fait sur toute la ligne du tram et cela est positif. Je souhaite que vous mettiez la photo à côté du FRAC afin de vous montrer ce que peut être un site propre et ce que cela deviendrait le long de la ligne si vous l'acceptiez. Sans site propre, il n'y a pas de rénovation urbaine à Chamalières de mur à mur. Comme l'a dit Louis GISCARD D'ESTAING, nous ferons 40 millions d'euros d'économie. Cela ne sera pas joli. Vous avez le droit de ne rien vouloir changer mais lorsque vous vous extasiez sur la mutation urbaine de Bordeaux et sur les formidables projets de Toulouse, il faut se dire qu'ils ne restent pas dans les années 80 sur la question de l'espace urbain. Ensuite, le point essentiel pour les commerces, il n'y aura pas de rénovation urbaine de mur à mur.

Je réponds à une question de Louis GISCARD D'ESTAING sur l'existence d'un site propre ou pas. Nous en discuterons après ces réunions. Nous ne ferons pas le bonheur des gens contre eux-mêmes. Je vous rappellerai que cela ne sera pas ma décision et je n'en porterai pas la responsabilité pendant 15 ans d'absence de sites propres. Il ne faudra pas me le reprocher. Le projet des bus propres a toujours existé. Ce sont des bus propres électriques qui monteront à Chamalières. Nous ne ferons pas de rupture de charges en bas de Berthelot en décidant que vous avez le droit de changer de bus. Je ne suis pas contre l'intérêt collectif. Sur la question du maintien des arrêts de bus, nous le remettrons mais il n'y aura pas de parking relais à Europe s'il n'y a pas de site propre. Les parkings relais sont un problème dès lors qu'ils sont trop proches du centre-ville parce qu'il n'y a pas de rupture de charge. Dans la ligne A, il y a déjà une aberration qui est le parking de l'hôpital qui coûte cher parce qu'il est vide. Il faut arrêter de raisonner en clermontois ou en chamaliérois. Vous ne posez pas votre voiture ici puisqu'il reste deux stations. Vous vous gardez au Carré Jaude 1 et si vous êtes piéton, vous vous postez autour du jardin Lecoq. La réalité des choses est qu'il n'y a aucun intérêt à faire un parking relais à Europe. C'est la raison pour laquelle nous avons des débats avec Marcel. Il n'y aura pas de parking Place Allard. Il y a des résistances. Les parkings doivent être éloignés et nous irons chercher les gens le plus loin possible puisque nous travaillons sur les pendulaires. Il faut capter les gens avant qu'ils n'arrivent sur le territoire. Celui de Durtol dont nous parlerons mercredi, était prévu autour de la station de service des 4 routes. Cela est ridicule car les gens, une fois arrivés là, ils n'y laissent pas leur voiture. Place de l'Europe, il n'y aura pas de parking relais.

Nous n'avons pas répondu aux deux voies montantes et descendantes. Un des débats menés était le choix entre faire des vélos, les voitures, le bus ou couper les arbres. Louis GISCARD D'ESTAING a rappelé que nous ne couperons pas les arbres. Aujourd'hui, il y a des obligations légales de surface entre les lignes de bus, les lignes de vélos, les piétons et les arbres. Nous ne pouvons pas tout faire entrer dans cet espace parce que nous sommes à moins de 15 mètres de large. Cela est l'explication qui nous fait renoncer à 2 voies descendantes et montantes pour les véhicules. A défaut, nous enlevons le site propre mais nous revenons à la discussion que nous avons et cela ne fonctionnera pas dans 10 ans.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

Je souhaite revenir sur l'attractivité et l'activité commerciale, Olivier BIANCHI, vous semblez dire que la seule solution pour faire vivre les commerces de centre-ville est de supprimer l'accès aux voitures. Nous sommes différents. La politique n'est pas uniquement la mienne mais également celle de mon prédécesseur. Au



moment de l'extension et de la création des grandes surfaces, nous avons fait le choix délibéré, et nous le conservons, de ne pas attirer l'implantation de grandes surfaces sur Chamalières en dehors de Market qui est devenu AUCHAN et l'Intermarché, boulevard de Berthelot, qui est devenu LIDL. Ce sont les deux seuls magasins de moyenne grande surface que nous ayons sur la commune. Pour le reste, nous avons privilégié les commerces de proximité et la qualité de ces commerces, l'éventail des services proposés. Cela fait que les chamaliérois, et pas seulement, viennent faire leurs courses en centre-ville de Chamalières. Ils peuvent également y trouver un lieu de stationnement puisque nous avons créé le square de Verdun 2 avec 42 places de stationnement supplémentaires en centre-ville. Nous avons vécu un échec technologique avec les parcs eaux vives à la technologie obsolète et nous avons été amenés à créer 220 places de stationnement qui fonctionnent les jours de marché puisque le marché prenait les places de stationnement pour s'implanter d'où les 42 places supplémentaires. Cela fonctionne bien et toute la semaine, des gens se garent là pour aller rue Berry et aller dans la rue piétonne. Nous avons fait un passage piéton sécurisé et nous avons créé une zone de rencontres piétonne. Les commerçants de la rue Berry ont une vraie clientèle qui n'est pas uniquement locale et qui peut venir par la ligne B. L'attractivité commerciale se défend et se revendique.


Nous appartenons à une association soutenue par la région et le Conseil régional Auvergne-Rhône-Alpes qui s'appelle « Aime ton marché » et nous faisons des efforts pour trouver de bonnes solutions. Nous avons tiré les enseignements de la crise du Covid pour élargir le marché sur la rue Hippolyte Chatrousse le samedi matin afin d'agrandir l'espace. Sur l'attractivité commerciale, certaines personnes présentes sont intéressées par le fait de venir faire leurs courses et y aller en voiture. Sur le deuxième sujet qui est de dire « si vous n'êtes pas en site propre, vous vous mettez en dehors de l'épave ». Je suis obligée de redire que je ne peux pas accepter ce discours parce que sur les lignes B et C, sont prévus des tronçons, sur les communes de Cournon d'Auvergne et de Clermont-Ferrand, en sites banalisés qui figurent sur les plans du STMC. Nous demandons à être aussi bien traités que le maire de Cournon d'Auvergne et que celui de Clermont-Ferrand qui a fait valoir le fait que sur certains tronçons, cela ne passe pas en sites propres.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Vous rendez-vous compte de ce qui vient de se passer ? Cela signifie que j'utilise et que le président de la métropole utilise à la foi sa fonction du président du SMTC et du président de la métropole pour mieux sauvegarder son territoire que celui des autres. L'intérêt général est cohérent partout. Les répercussions sur le stationnement et sur le report de circulation sont à Clermont rue de l'Oradou et à Cournon. Nous pouvons vous le montrer et vous donner les chiffres. Je veux bien que nous utilisions tous les arguments mais vous ne devez pas nous faire un procès d'intentions par rapport à cela. Cela fait deux fois et je vous réponds de manière véhémente. Ce n'est pas parce que suis maire de Cournon et président du SMTC que je traite mieux la ville de Cournon. Ce qui m'intéresse c'est que les bus roulent rapidement et correctement et que la ligne soit en harmonie.

Marcel ALEDO, Maire de Royat

Et si nous parlions de Royat ? J'entends parler de Chamalières et je comprends parce que mon problème, étant en fin de ligne, est que nous avons le poids de la




ligne. Actuellement, je travaille afin de faire un plan de circulation sur la ville de Royat parce que nous ne pouvons plus se croiser. Il est demandé une piste cyclable mais je ne peux pas la faire. Il faut qu'elle soit électrique pour monter à Charades de la place Allard à vélo, cela peut se faire à vélo électrique. Je suis à un croisement de la vie économique de la ville de Royat.

J'écoutais monsieur BECHLER et je vous entends. Royatonic représente 200 000 personnes tous les ans. 9 000 personnes viennent aux thermes de Royat. Dans le futur, nous passerons à 212 000 à Royatonic et entre 12 et 13 000 curistes. Il y a des chances que les thermes de Royat restent ouverts 9 mois voire 10 mois dans l'année parce que le problème économique s'impose. 200 000 personnes travaillent et des curistes ont besoin d'être soignés. Nous avons un bassin clermontois qui est important. Cela est la seule station thermale de la métropole. Que faisons-nous ? Nous travaillons sur un plan de circulation parce que nous ne pouvons pas nous croiser. Les gens me demandent de faire quelque chose car ils ne peuvent plus sortir de chez eux. Il y a des travaux sur la voie ferrée avenue de la gare. Tout passe par l'avenue de Royat. Je ne suis pas là pour apporter ma pierre au BHNS ni aller contre le projet mais pour l'accompagner et de le comprendre pour le faire fonctionner et trouver des solutions. Nous en aurons besoin car les parkings sont saturés. Comment allons-nous faire ? Je veux bien que nous fassions un site propre de deux voies entre Royat et Chamalières. Je suis pragmatique et consensuel. D'un côté, on me demande de faire des logements et nous payons des pénalités parce que nous ne les faisons pas. On me demande encore 150 logements et à défaut j'aurai 140 000€ de pénalités.

Comment allons-nous faire avec les voitures de ces gens et si la ligne de bus n'arrive pas à absorber cela ? Je me pose des questions. Le président l'a bien dit. De plus en plus, des gens de Ceyrat, Saint-Genès, Rochefort traversent Royat. Nous serons asphyxiés. Ce n'est plus possible et nous devons trouver des solutions. Je veux que nous trouvions une solution adaptée au problème. Cela peut être de descendre et de monter. Il faut le trouver et la théorie ne vaut pas la pratique. Lorsque nous parlons de vélos, je suis prêt à faire une coulée verte avec une ligne piste cyclable qui fera 4 kilomètres mais il est certain que cela est à faire en toute sécurité. Je ne peux pas démarrer la piste cyclable à partir de la place Allard pour monter boulevard Barrieux. Je ne peux pas et cela m'est réclamé. Il faut des solutions qui arrangent tout le monde. Cela sera difficile et nous serons de plus en plus exigeants.

Actuellement, nous vivons dans la politique et « dans le dépêche-toi ». Il faut se poser pour réfléchir. Inspire est un beau projet et il est contraignant mais il faut des solutions. Il ne faut pas que les boulevards de ceinture se croisent. L'artère de Royat est primordiale. Je ne voudrais pas être à la place des techniciens qui se font disputer tous les jours. Je m'en excuse auprès deux mais je vois ma commune et Royatonic avec ses 200 000 personnes, mes thermes de Royat comme Louis GISCARD D'ESTAING voit la sienne et ses commerçants. Il faut que le casino puisse vivre puisqu'ils viennent d'investir 7 millions d'euros. Celui qui vient pour les thermes de Royatonic investira 35 millions d'euros. Comment voulez-vous que je dise à un promoteur, qui investit pour faire travailler l'ouest de Clermont, que nous ne nous entendons pas ? Il faut que nous nous parlions et je comprends le problème des contre-allées car je prends cette route tous les jours. Je vois comment cela se passe mais nous sommes tous concernés pour de multiples raisons. Ne soyons pas égoïstes et ne pensons pas qu'à nous. Il faut penser à ceux qui viendront après nous. Comment leur laisserons-nous cela ? L'essentiel n'est pas de ne pas être content mais de trouver une solution viable pour tout le monde.



Une chose est certaine, c'est la volonté du président BIANCHI, celle de GISCARD D'ESTAING, celle de François RAGE et la mienne de vouloir que tout se passe bien. La solution existe et c'est à nous de travailler. Je suis profondément pragmatique, intéressé et écologique. Nous sommes tous pour la verdure et faisons ce tracé ensemble. Je fais confiance parce que nous sommes des personnes intelligentes.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci monsieur le Maire pour ces paroles. La confiance est un joli mot. Nous allons prendre encore des questions. Il y a 4 demandes de parole.

Participant

Bonjour. Actuellement, nous n'avons pas fait le comptage des véhicules qui descendent de Saint-Genès-Champanelle. Nous avons un site qui s'appelle Gravenoire. Il n'y a rien pour l'instant et pourquoi ne pas installer un parking à cet endroit et faire des navettes. Nous avons un endroit à la sortie de Durtol. Monsieur BIANCHI parlait de Jaude 1 sur lequel les déchets de la construction ont atterri. Nous pourrions finir de la réaménager et faire des parkings afin de permettre aux gens qui viennent de Sayat et autres lieux de l'ouest afin de redescendre sur Clermont-Ferrand en laissant leur voiture sur place.


Participant

Je voudrais faire deux remarques sur ce que vous avez dit, monsieur BIANCHI. Vous avez dit ne pas avoir fait de prévisions de trafic. Vous faites des comparaisons avec d'autres villes. Je vais comparer Paris que vous aimez bien et qui vous inspire beaucoup. Lorsque les voies sur berges ont été fermées cela a créé des embouteillages et n'a pas diminué les voitures. Elles se sont déversées sur les petites rues avoisinantes et sur le périphérique. Je ne suis pas sûre que le trafic ait baissé. Certes, dans les beaux quartiers des voies sur berges, les gens ont la tranquillité mais ceux qui vivent sur le périphérique en souffrent.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Madame, j'ai considéré qu'au moment où nous avons commencé la discussion il y a un an, nous n'avons pas suffisamment fait le comptage de report de voitures. Depuis les débats faits en Visio et la question du report, que j'ai trouvée pertinente posée par vous tous, j'ai demandé que nous améliorions cela. Nous avons des comptages et nous sommes capables de dire les incidences rue par rue. Je souhaite qu'au moment où nous rendrons publique la décision de la DUP, nous fournissions les documents sur ces questions de report afin que chacun puisse mesurer la réalité des choses. Je suis pour la transparence. Quant à Paris, je suis né dans le 11^{ème} arrondissement et j'aime beaucoup cette ville mais je préfère sa maire. Ne confondez pas mon amour pour sa maire et l'amour pour sa ville. Vous mélangez les deux.

Thomas MERZI, conseiller municipal d'opposition à Chamalières



Tout le monde fait la comparaison avec d'autres villes, je m'y essaie aussi. J'ai grandi à Rouen et cela fait 20 ans que nous avons un bus en site propre et j'ai connu la période des travaux. Je ne vais pas vous mentir et pendant la période de travaux cela est compliqué. Tout le monde était réticent. Aujourd'hui, plus personne ne voudrait reculer et se passer de cette ligne est-ouest. Je suis sûr qu'ici, cela est la même chose. Effectivement, monsieur BIANCHI et monsieur RAGE l'ont dit, il s'agit de la question de 15 ans et de notre rapport à la voiture. Comment allons-nous nous déplacer dans 15 ans ? Je fais partie de ceux qui sont persuadés que demain nous ne pourrions plus prendre la voiture quotidiennement. Nous ne pouvons prendre sa voiture pour aller dans le cœur métropolitain. Pour revenir au projet Inspire qui est la ligne B et la ligne C qui, elle, passe toutes les 15 minutes et moins souvent que la B pour l'avoir expérimentée ces derniers temps. Je trouve également que nous avons cette vision à avoir. Le projet est bien métropolitain et il faut un maillage des deux afin d'accélérer les fréquences et les cadences du B et du C. J'en viens à ma question. Il s'agit du maillage. Je reviens à Chamalières et je nous recentre et cela est un enjeu. Je reste persuadé que cette ligne de bus B en site propre est essentielle pour le développement de notre territoire. Cela ne fonctionne que si les lignes sont connexes qui sont les lignes 5 et 10 à Chamalières. Ce sont ces lignes qui doivent être pensées et articulées. Je trouve que nous manquons d'informations. Les utilisateurs actuels des lignes B et C sont les jeunes, les plus âgés d'entre nous et les plus fragiles socialement, qui ont également droit à un système de transport en commun de qualité, efficace et pas trop cher.

Eric ANDRÉ, Animateur


Il y a des questions. Nous reviendrons vers monsieur qui est commerçant a posé une question. Pourquoi cela descend et pourquoi il faut mettre un site propre dans la descente ? Nous y répondrons parce que la réponse n'est pas forcément complète.

Olivier BONNET, participante

Je suis professeur de géopolitique. Je reprends une question abordée par des interlocuteurs. Monsieur RAGE, vous avez évoqué à différentes échelles l'intérêt général au niveau du quartier, de la commune et de la métropole. Monsieur MERZI l'a évoqué également à propos des gens qui rentreraient dans la métropole et monsieur le président, vous avez parlé des mouvements pendulaires. Sur cette question, dans le projet qu'est-ce qui a été pensé ? Le projet est un projet pour la métropole en tant que centre mais lorsqu'il y a un centre, il y a une périphérie et des marges. Ces mouvements pendulaires viennent des marges et la périphérie en direction du centre. Où mettre les gens qui viennent des marges et de la périphérie ?

Participante

J'habite Pont-du-Château et je ne peux pas aller à la réunion de Lempdes, donc je suis venue ce soir. J'espère que votre projet aboutira et je le souhaite pour toutes les bonnes raisons que vous avez évoquées. Si toutefois, il y a trop d'opposition à Chamalières et qu'il ne se fait pas, ce que nous disons beaucoup à Lempdes et à Pont-du-Château c'est qu'il ne faut pas perdre de l'argent pour faire le bonheur



des gens malgré eux. Nous sommes demandeurs de l'utilisation de cet argent afin de développer nos transports en commun à Pont-du-Château qui sont assez mal desservis. Dans la journée en dehors des heures de pointe, il y a un bus par heure qui met 55 minutes aux heures de pointe pour aller du centre-ville du Pont-du-Château où j'habite jusqu'à la place de Delille et qui met 35 minutes aux heures creuses. A Delille, nous ne sommes pas loin. Je suis allée au cinéma dans les quartiers Nord, j'ai mis une heure et demi en bus. Cela est un peu dissuasif. Dans le projet Inspire, il n'y a rien sur nos communes. J'ai fait comme le conseiller municipal d'Orcines, j'ai beaucoup participé aux réunions sur internet et j'ai défendu la parole de Pont-du-Château. Nous n'étions pas nombreux à la défendre et je pense qu'elle a été mal entendue. Nous ne pouvons pas tout faire d'un coup mais s'il y a un report d'argent, il faut penser à nous parce que nous sommes à 15 kilomètres et nous sommes mal desservis. Lempdes est à 10 kilomètres.

Participant

Je reviens sur la question de la ligne A. Vous avez dit justement que cette ligne supportait un trafic structurant pour l'agglomération mais qu'elle doit être renouvelée à partir de 2030, voire 2032. Je m'étonne qu'à ce stade du projet en cours, nous n'ayons pas anticipé ce renouvellement sachant que cela représente des sommes considérables. La ville de Caen qui a été confrontée à cette question a dû dépenser plusieurs centaines de milliers d'euros pour ce projet. L'autre question porte sur l'accompagnement urbain. Je suis en phase avec l'analyse faite. Le projet InspiRe n'est pas qu'un projet de transport mais également un projet urbain. Je crois qu'il faut être en capacité de réussir cet accompagnement urbain et cela pose des questions à Chamalières comme l'aménagement du carrefour Europe. Cela pose également la question de l'organisation des déplacements à la périphérie du projet et globalement à la prise en compte et au développement des transports collectifs. Monsieur le maire de Royat a évoqué son plan de circulation sur la commune de Royat et je comprends parfaitement son inquiétude. Je pense que sur la commune de Chamalières, il y a des problèmes similaires. Le développement de l'usage du vélo que personne ne conteste aujourd'hui, ce n'est pas que des pistes cyclables et des stations C.vélo mais toute l'organisation du plan de circulation. Ce sont des nouveaux sens uniques qui permettent éventuellement des contre-sens. Tout cela renvoie à la nécessité d'avoir une réflexion sur le territoire de la commune de Chamalières en harmonie avec ce qui est fait à Royat.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

A Clermont, avec le maire de Clermont sur la rue de Bellevue et la rue Champréal, nous avons essayé de trouver un moyen et nous avons mis la rue de Champréal est à sens interdit parce qu'il y avait un problème de plan de circulation du quartier. Il y a eu concertation et nous avons trouvé cette solution. Ensuite, comme cela est limitrophe avec Clermont, et la rue de Bellevue qui a été mise en sens interdit dans le sens de la descente, les cyclistes peuvent monter en contresens. Il y a des solutions que nous pouvons trouver de façon pratique et comme Marcel ALDEO l'a évoqué, le problème du boulevard Vaquez est un problème sensible à Royat depuis longtemps parce que c'est la largeur de la chaussée qui veut cela. Nous avons également trouvé des solutions dans certains cas. Je pense à la rue Diderot qui donne dans l'avenue Beausite. La rue Diderot a été mise à sens unique afin d'élargir les trottoirs et faire en sorte qu'il y ait un plus grand cheminement piéton. L'avenue Beau site a posé une grande difficulté parce qu'elle ne peut avoir de



trottoirs larges car la ligne de bus y passe. Avant l'avenue Massenet, il y a un point étroit et cela est une difficulté que nous connaissons bien.


Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Sur ce point, je préférerais ne pas avoir un mandat à gérer une telle transformation en termes de transports publics et de circulation. Marcel ALEDO a rappelé qu'il avait fait un plan de circulation et nous allons en faire un à Clermont-Ferrand. Il faudra faire, monsieur le Maire de Chamalières, un plan de circulation que vous ayez ou non un site propre. En réalité lorsque l'avenue sera bouchée, les automobilistes ont une capacité de création extraordinaire.

Lorsque vous arrivez aux pistes, vous devez monter par des petites rues qui sont quasiment résidentielles. Des voitures passent par là pour éviter le bouchon des pistes. Cela est identique à ceux qui disent que nous avons eu la guerre et l'humiliation. Vous n'aurez pas de site propre mais les voitures dans vos rues. Lorsque les automobilistes seront coincés, ils iront se répartir partout et je redis qu'en 2035, le territoire métropolitain ne pourra pas payer la rénovation de la ligne A et le prolongement du site propre de Chamalières lorsque vous aurez compris que cela est une urgence. Je suis sérieux. A Aix-la-Chapelle, les bains sont des atouts touristiques majeurs. Cela veut dire qu'en site propre, vous arrivez de n'importe quel point de France, à la gare SNCF et vous êtes sur la ligne qui monte directement avec une seule rupture de charges, qui s'appelle l'intermodalité, devant Royatonic. Cela est une explosion potentielle de touristes. Si vous pensez que ces 200 000 personnes, qui deviendront demain 300 000 pour des raisons économiques, qui n'ont pas d'alternative et qui arrivent en voiture, les places seront toujours saturées. Vos clients diront qu'ils ne peuvent pas s'arrêter parce qu'il y a trop de voitures.

Pourquoi est-ce que je viens là ce soir ? La loi est la règle que nous avons dans notre métropole qui est la suivante. Lorsqu'un maire ne veut pas d'un projet sur son territoire, il peut exercer son droit de veto. Nous pouvons jouer à se faire peur depuis des mois, si Louis GISCARD D'ESTAING décide qu'il n'y aura pas de site propre, il n'y aura pas de site propre. Nous le disons depuis 6 mois. Il le sait parce que nous l'avons répété en public, en conseil et en bureau. Tout le monde le sait. Pourquoi est-ce que je viens faire une réunion en plein de mois de juillet alors que j'en ai assez des réunions et que je suis pressé de partir en vacances comme tout le monde ? Je vous explique que si je viens c'est parce que cela est mon travail de vous convaincre et de vous parler d'autre chose que de la réalité d'aujourd'hui.

Je suis prêt à prendre les paris. Toutes les villes de France s'y mettent. Nous avons tous ces débats sur les aménagements de transports publics depuis longtemps. Voulez-vous que je vous raconte les débats à Clermont-Ferrand sur la ligne A ? Lorsque nous regardons les vieilles photos et que la place de la Victoire était un rond-point à voitures et que nous pouvions y aller par la rue Blaise Pascal ? Cela est même dans un très grand film de cinéma. Est-ce qu'aujourd'hui, il y a une personne dans cette ville qui pense que l'aménagement est une aberration ? Qui peut penser de telles choses ? Vous n'êtes pas ringarde et vous avez le droit de vivre dans un village mais dans 20 ans, vous ne serez plus dans un village mais dans une métropole qui passera à 600 000 habitants. Si demain, les projets de Michelin sur les pistes et si la réindustrialisation des sites se font avec d'autres missions, il y aura des emplois et des gens qui cherchent à travailler.



Que se passe-t-il en Auvergne aujourd'hui ? La métropole est en train de créer le cœur qui fait une polarité. Allez discuter avec les élus de Moulins et de Montluçon. Moulins est passée à 2118 000 habitants. Elle n'a pas de métropole autour d'elle et est plus petite que Cournon alors que cela était l'un des grands sites de l'histoire bourbonnaise. Les villes sont des organismes vivants. Elles grandissent, elles meurent et cela passe. La capitale du Massif central au Moyen-Age était Billon. Aujourd'hui, c'est Clermont-Ferrand. Arrêtez de croire que votre vie restera comme cela. Aujourd'hui, la métropole polarise et organise. Les étudiants en médecine de Roanne viennent s'inscrire à Clermont-Ferrand parce que cela est trop cher à Lyon. Nous sommes en train de mordre nos zones de polarité et le Massif Central à notre ouest, le Nord Corrèze et l'Est Creuse. Demain, beaucoup de gens viendront. Nous disions que nous étions anti village et il y a 6 000 ventes d'abonnements en 40 minutes. Nous sommes en train de changer de ville. Le surnom du village dans la métropole est la ville-village. Au 21^{ème} siècle, la ville-village dans la ville de Chamalières est à côté d'une des 20 métropoles de France. Il y a 20 ans, les gens de Sayat ne voulait pas venir dans la métropole parce qu'ils ne voulaient être « mangés » par Clermont-Ferrand. C'étaient les mêmes débats qu'ici. Depuis 3 ans, le maire de Sayat me demande des rendez-vous. Les habitants exigent qu'ils rentrent dans la métropole parce qu'ils en assez de ne pas être dans les transports publics et d'avoir des difficultés. Tous les enfants de Sayat vont au collège de Trémonteix.

Nous devons nous projeter dans l'avenir car il y a une évolution de la demande sociale. Je sais que cela est douloureux et si je prends le risque de vous déplaire et si j'essaie d'être un homme de conviction, c'est parce que j'y crois. Si je n'en avais rien à faire, je ne viendrais pas faire des réunions. Dans 10 ans, je rappellerai que je suis venu passer une soirée à essayer de vous convaincre de ne pas renoncer au site propre, pas dans l'intérêt des commerçants, ni dans celui des habitants et des personnes âgées parce que lorsque vous aurez des voitures qui passeront, vous n'ouvrirez plus vos fenêtres, vous aurez des problèmes de gorge. Voilà la réalité.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

J'ai une réaction. D'où viendraient ces nouvelles voitures ? Je suis le maire de Chamalières qui a lutté contre l'UZOS. Nous sommes cohérents et nous ne souhaitons pas qu'il y ait de voitures supplémentaires. Nous voulons que les voitures existantes puissent circuler.


Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Monsieur l'a dit, il s'agit des entrants, des marges et des gens de tout le département qui viendront parce que nous serons le centre de gravité économique. Que n'avez-vous pas compris sur ce point ?

Éric ANDRÉ, animateur

Merci. Nous avons promis une réponse à monsieur pour le sens descendant.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC



Nous mettons le site réservé dans le sens de la descente parce que cela est le début de la ligne. Après, des gens attendent. Dans le sens de la montée, nous sommes en bout de ligne et moins de gens attendent. C'est la raison pour laquelle nous avons choisi ce sens pour l'avenue de Royat comme pour celle de Bergougnan.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Pour conclure, je vous remercie d'être venus pour ce temps d'échanges. La confrontation, c'est bien. La démocratie, c'est cela. Nous sommes tous des gens de conviction. Ce n'est que du dialogue et il n'y a rien de grave. Les élus territoriaux sont à portée de discussion. Nous avons entendu des remarques. J'espère que des réflexions sur la question de l'avenir verront le jour. Afin que vous soyez très au clair, nous finirons les 3 réunions au mois de juillet et nous nous rencontrerons au mois de septembre avec les élus de la métropole. Nous poserons des réponses aux questions et nous essayerons d'être le plus précis possible sur un consensus. Nous lancerons une enquête publique dans laquelle vous découvrirez la question centrale de savoir si nous avons suivi vos propositions de ne pas faire de site propre sur Chamalières. D'après ce que j'ai dit sur les règles de la gouvernance, il y a de fortes chances que cela soit le cas. La suite est l'avenir de nos territoires et nous continuerons à débattre. Je trouve cela enthousiasmant.

Fin des débats.





un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE**

**VILLE DE
CLERMONT-
FERRAND**

07 juillet 2021



PARTICIPANTS

- **OLIVIER BIANCHI**, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND

- **FRANÇOIS RAGE**, 1ER VICE-PRESIDENT DE LA METROPOLE EN CHARGE DES MOBILITES DURABLES ET PRESIDENT DU SMTC-AC

- **JEAN-YVES BECHLER**, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC

- **CHRISTINE MANDON**, MAIRE D'AULNAT

- **FRANÇOIS CARMIER**, MAIRE DE DURTOL

- **CYRIL CINEUX**, 20EME VICE-PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE, EN CHARGE DE LA DEMOCRATIE PARTICIPATIVE, DES RELATIONS AUX USAGERS, DE LA CITOYENNETE, DE L'ÉGALITE ET DE LA CONCERTATION ET EVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

- **ERIC ANDRE**, ANIMATEUR



DÉROULÉ

- 17H30 : ARRIVEE DES PARTICIPANTS
- 18H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – OLIVIER BIANCHI, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND
- 18H10 : VIDEO DE PRESENTATION DU PROJET INSPIRE
- 18H15 - 18H20 : LANCEMENT DES QUESTIONS-REponses
- 20H - 20H10 : MOT DE CONCLUSION - OLIVIER BIANCHI



QUESTIONS-REponses

Éric ANDRÉ, animateur

La parole est à vous.

Christian ROGER, participant

Bonjour à tous. Je suis Christian ROGER, président du comité de quartier des Gravouses. Nous avons décidé de faire une campagne de signatures pour demander la révision de ce projet. Nous avons rencontré un succès puisque les commerçants et les riverains ont signé massivement ce texte. Nous avons obtenu 1 800 signatures auxquelles s'ajoute la participation au collectif fait par Internet.

Pourquoi demandons-nous le maintien de l'avenue Bergougnan en double sens ?

D'abord, parce que nous sommes en début de ligne C puisque le point de départ sera en haut de la rue du Puy-de-Dôme. Or, il faut tenir compte de la spécificité du quartier et en particulier de cette partie de la ville de Clermont-Ferrand.

Il faut retenir trois points.

Le premier point est la topographie. Nous sommes le long de la faille et nous avons 50 mètres de dénivellation entre le carrefour Galaxie et les 4 routes. Et, l'avenue du Puy-de-Dôme continue elle-même dans sa montée. Cela pose des problèmes d'accessibilité.

La deuxième difficulté est que nous n'avons pas eu l'occasion d'étudier le développement de la ville depuis un peu plus d'un siècle. Nous nous sommes aperçus que jusque dans les années 60, c'était encore un quartier modeste et l'infrastructure routière a été faite en fonction de la circulation de l'époque. Le réseau routier est maintenant inadapté à une circulation plus développée.

La troisième remarque est le résultat d'une erreur sur le long terme : il n'y a pas, en dehors de l'avenue Bergougnan, d'entrée de ville en provenance de l'Ouest.

Il est évident que nous avons un quartier saturé avec des problèmes de stationnements, d'embouteillages et de pollution. Nous sommes bien conscients qu'il faille réguler les flux de personnes. Toutefois, le projet, tel que présenté, nous paraît mauvais pour les habitants du quartier et contre-productif.



Les flux de transit sont importants avec les touristes et les personnes qui veulent se rendre en ville. Ils ne seront jamais supprimés ou il faut accepter que la ville de Clermont soit moins attractive.

Il y a aussi les flux quotidiens, pendulaires liés au travail. Les personnes qui travaillent à Clermont n'ont pas toutes une activité qui suive les lignes B et C.

Il y a les flux de loisir polarisés dans deux directions : les grands magasins à la périphérie et l'hypercentre, Jaudes et le Plateau.

Cela fait que nous avons actuellement une forte concentration de la circulation. Ce n'est pas en essayant de limiter le nombre de véhicules que nous arrangerons les choses. Je ne pense que les commerçants de centre-ville soient tous favorables à ce projet. Les effets sont inquiétants.

Si nous regardons maintenant dans le détail, nous observons que le carrefour des 4 routes constituera un goulot d'étranglement. Vous avez prévu de mettre dans l'avenue du Puy-de-Dôme un site banalisé, les voitures et les bus circulent ensemble. Arrivés aux 4 routes, il faudra donc tourner à droite pour aller vers Chamalières, ce qui décalera les flux vers Chamalières. Et lorsqu'il s'agira d'aller en centre-ville, nous souhaiterons éventuellement

aller à gauche, sur l'avenue du Limousin. Or, nous devons traverser le carrefour et l'avenue du Limousin dessert des rues inadaptées en forte pente. Nous transférons les embouteillages dans les rues avoisinantes.

Pour le stationnement, nous savons que nous avons de grands problèmes et ils ne feront que s'aggraver.


Il y a des erreurs sur la question de l'urbanisation. Dans notre quartier, et ce n'est pas le seul, nous constatons qu'il y a une forte poussée urbaine. Nous transformons des parkings en zones résidentielles, nous abattons de vieilles maisons pour en faire de nouveaux immeubles en oubliant que lorsqu'il y a davantage d'habitants, il y a davantage de voitures. Par conséquent, lorsque nous voulons limiter les voitures tout en augmentant la population, il y a une contradiction.

Nous sommes conscients de ces problèmes qui se posent aux riverains, aux gens du quartier et aux commerçants. Les commerçants de l'avenue Bergougnan sont inquiets quant à l'évolution de leur clientèle.

Face à ces problèmes, nous ne sommes pas décidés à tout casser. Nous avons 4 propositions à faire.

La première est que ce qui est obligatoire est toujours mal perçu et je préfère la liberté à l'obligation. L'idée est de faire en sorte qu'aux 4 routes, il y ait un itinéraire de délestage qui tiendrait compte des flux, qui conseillerait aux gens qui transitent de passer par la rue Joseph Claussat parce que cela ne pose pas de problème. Pour les personnes qui résident avenue Bergougnan et qui doivent se rendre directement chez eux, il est logique qu'ils empruntent cette avenue, avec le maintien du double sens.

La deuxième remarque est que nous savons que l'avenue Bergougnan est étroite dans sa partie supérieure et l'idée consistant à vouloir mettre dans un même espace, les vélos, les piétons, les bus et les voitures est compliquée. Nous avons regardé le plan de la ville et nous observons qu'il y a peu de cyclistes qui empruntent l'avenue Bergougnan. Elle est polluée et il y a beaucoup de



circulation. J'observe qu'il y a des cyclistes qui empruntent la rue Durtol ou la rue Parente. Elles sont en forte pente mais les vélos y grimpent. Une autre possibilité est celle de la rue des Gravouses qui est parallèle à l'avenue Bergougnan. Elle serait une excellente rue piétonne utilisée pour les vélos et elle est ombragée. La circulation pourrait y être réservée aux riverains. Nous aurions un espace vert.

L'autre proposition est plus générale. Il est indispensable que les gens du quartier réfléchissent ensemble à un nouveau plan de circulation parce que tel qu'il fonctionne il est générateur d'embouteillages et de problèmes.

Une autre proposition reprend une demande de notre quartier depuis 5 ans. Il faut une meilleure desserte de notre quartier parce que nous avons constaté que le parc Montjuzet n'est pas accessible. Nous avons une navette qui a un grand avantage puisqu'elle permet de partir du centre de Clermont. Elle s'arrête à Paul Diomède. Mais nous avons des personnes âgées et des habitants nombreux dans les HLM qui ne peuvent pas prendre la navette. Si nous arrivions à densifier davantage la circulation dans la ville, nous aurions l'occasion de délester la saturation dans les lignes B et C. Cela rejoint le problème soulevé qui porte sur une ligne de petits bus qui partiraient de Trémonteix vers la Glacière et permettrait aux gens du quartier d'aller dans le centre-ville et d'aller dans l'autre sens pour aller à Montjuzet.

Voilà les remarques que nous avons faites. Elles montrent que nous pouvons diversifier la circulation dans la ville pour ne pas avoir de saturation comme avec la ligne B ou C. Nous pouvons trouver une solution qui maintient la liberté de circuler. Nous considérons que si nous obligeons les gens, cela allongera le parcours. Je disais que c'était contre-productif. Si nous doublons ou triplons les déplacements, nous consommerons plus de carburant et si nous mettons davantage de temps à se garer, nous utiliserons plus de carburant. Ce projet, pour ce qui concerne notre quartier, mériterait d'être reconsidéré.

Éric ANDRÉ, animateur


Merci beaucoup. C'est complet. Nous prenons une deuxième question.

Jean-Claude MONTAGNE, participant

J'habite à Cournon et je suis coordonnateur du collectif départemental pour l'inclusion des personnes en situation de handicap. J'ai participé à la concertation par la carte, par les réunions. La méthode est intéressante. Le projet est intéressant sur le plan de la mobilité, de l'économie d'énergie, de la préservation du climat et de l'aménagement du territoire.

Tout grand projet entraîne inéluctablement des interrogations. Étant vieux clermontois, j'ai le souvenir quand la municipalité a décidé de mettre la rue du 11 novembre en voie piétonne, qu'il y a eu une levée de boucliers. Je suis curieux de savoir combien de personnes actuellement seraient d'accord pour revenir à la situation antérieure et remettre des voitures avenue du 11 novembre. Il faut traiter les questions telles qu'elles se posent sans remettre en cause l'économie générale du projet.

Je limiterai notre champ d'activité au niveau du collectif et tout ce qui touche à l'accessibilité des personnes en situation de handicap.



Pour l'accessibilité, il ne s'agit pas seulement de monter dans le bus. Il faut penser aux personnes déficientes visuelles, aux personnes sourdes et celles qui ont du mal à comprendre ce qui est écrit. Il faudra trouver des formules pour leur faciliter la vie, y compris sur la couleur extérieure des véhicules. Actuellement, les bus sont bordeaux et il y a des endroits où il passe 4 bus. La personne qui a des difficultés visuelles ou des difficultés de compréhension est dans une impossibilité de reconnaissance. Cela veut dire qu'il faut des signes de coloration des véhicules afin que les gens puissent prendre en considération la nature de ces véhicules.

Votre collègue a évoqué le problème d'avenue Bergougnan. Nous avons des retours sur cette question, le problème de passage et de Mobicité dans l'avenue Bergougnan. Mobicité est le moyen de transport des personnes à mobilité réduite. Il faut trouver une solution afin que ces véhicules puissent passer, prendre en charge des personnes à mobilité réduite et venir les déposer. Je n'ai pas de solution dans l'immédiat mais il y a des interrogations.

La concertation est fort utile et je souhaite, dans la phase terminale lorsque le projet passera à la réalisation, qu'il y ait une concertation fine sur des aspects de détail. Ce que je dis, rapporté à l'économie générale du projet, c'est une petite pièce mais les arrêts de bus dans Clermont sont fréquemment avec des parois latérales qui ne vont pas jusqu'au sol. Cela a un immense inconvénient pour les personnes aveugles qui circulent avec une canne. Cette dernière passe dans l'espace situé sous la paroi latérale et la personne se dit que la voie est libre et se cogne la tête contre la paroi. C'est un détail mais les aspects pointus doivent être travaillés en concertation fine avec les associations compétentes dans ce domaine. Merci beaucoup.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Merci. Je vais répondre à cette première séquence de questions.

La première question est importante et est un point essentiel de la discussion sur le projet pour la ligne C. Nous pouvons prendre le temps de s'y arrêter. Je souhaite remercier le quartier des Gravouses parce que vous avez effectué un travail sérieux, vous avez argumenté et donné des éléments. Sur certains de vos éléments, nous pouvons vous apporter des réponses positives parce que nous partageons vos hypothèses. Sur d'autres points à ce stade, nous enregistrons vos remarques et nous allons y travailler. Ce soir nous esquisserons des questions sur le report des véhicules.

Je reviens sur les présupposés qui vous ont conduit à faire votre proposition. Vous faites la même analyse que nous. J'aimerais dire que vous êtes dans la même projection d'avenir. Vous constatez qu'il y a beaucoup de véhicules et des flux de quartiers qui se sont densifiés et que cela risque de s'accélérer. Notre métropole, je ne parle que de la ville de Clermont-Ferrand, rayonne et polarise un territoire plus large que le département du Puy-de-Dôme. De plus en plus de gens viennent. Nous sommes sur des trajectoires qui mènent à Vulcania, il y a des touristes et des gens qui vont chercher la sortie d'autoroute Bromont- Lamothe. C'est l'itinéraire le plus intelligent mais ce n'est pas moi qui ai décidé de mettre la sortie à Combronde à l'époque.

La résultante de tout cela est que vous nous dites que nous voyons les ennuis qui commencent à poindre. Nous avons conscience que cela augmentera et nous



vous proposons de maintenir le statu quo. Vous revenez sur la question du site propre et de maintenir les véhicules qui montent et qui descendent.

Admettons que nous partions sur cette hypothèse. Dans 15 ans, vous aurez alors deux phénomènes. Le premier sera l'embolie de Bergougnan parce qu'il n'y aura pas de baisse des flux automobiles. Ce que vous connaissez en période d'été, les bouchons remontent jusqu'au Gordon Bennett en passant par le Lavoisier, vous aurez des situations qui ne seront plus annuelles mais quotidiennes. Ce sont les effets de l'étalement des métropoles dans leur polarité, les gens habiteront de plus en plus loin et travailleront ici. Une de mes ex belle-sœur vient de Creuse tous les matins pour travailler. Si nous ne faisons rien, vous aurez les ennuis et le statu quo. Le deuxième phénomène est lié au fait que les automobilistes sont créatifs. Lorsque depuis des jours, vous êtes dans les embouteillages en allant travailler, vous faites une chose simple et vous vous déportez de la voie bouchée. Une partie de ces rues, qui n'ont pas été imaginées, sera embolisée. Aujourd'hui, les gens, pour shunter le bouchon des pistes qui monte dans les hauts de Clermont, naviguent dans les résidences et passent dans des petites rues. Ils arrivent par derrière et ce phénomène a pollué la vie de gens qui jusqu'à présent n'avaient qu'un trafic de résidents. Il y a des aménagements connexes pensés dans ces rues de déport. Pour l'instant nous vous présentons la ligne du projet mais nous devons travailler sur un tunnel plus large afin de gérer les reports et les aménagements urbains de sécurité, de ralentissement, de réduction de difficultés pour les riverains de ces rues.

Notre pari est de ne pas attendre car les véhicules ne se réduiront pas. Il y a plus de 2 véhicules par famille maintenant et 40 000 étudiants viennent de départements et sont tous véhiculés. Cela n'était pas le cas lorsque j'ai commencé mes études. Il y a 1,2 personnes dans les voitures et il n'y a pas de covoiturage. Vous allez donc saturer. Nous sommes dans une situation difficile parce que nous ne sommes pas assez petits comme les villes de 50 000 habitants, telles que Roanne, Moulins, Châteauroux, pour ne pas avoir ce genre de problème. Nous ne sommes pas non plus assez grands comme Paris, Lyon, Marseille pour que le maillage des transports publics soit suffisant. Vous ne rentrez pas dans le centre de Lyon avec une voiture. Des dizaines de rues sont interdites aux véhicules. Si nous ne prenons pas la mesure des choses parce que nous parlons des années 2030, avec des durées de chantier qui seront d'une décennie, nous serons en embolie en 2026 de plus en plus souvent.

Il faut proposer des alternatives en rénovant le réseau comme le parc Montjuzet et faire des lignes en site propre qui permettent d'être compétitif dans la durée de transport, dans la fiabilité des horaires et dans le fait qu'il y a un bus toutes les 6 minutes. Vous serez assurés que, quoi qu'il arrive, vous attendrez moins de deux minutes en moyenne, avant d'en avoir un suivant.

Sur la question des commerces qui est importante. Le projet n'empêche ni les livraisons, ni l'activité. Cela se régule et s'organise. Avez-vous l'impression qu'à l'avenue des Etats-Unis, le commerce se porte mal ? Là, il n'y a plus de voitures. Avez-vous le sentiment que dans les villes du monde, nous mettons en place des dispositifs en assistant la chute des centres-villes et à la mort des commerces ? Non, il y a d'autres raisons qui ne sont pas liées aux transports mais plutôt aux pratiques commerciales. Les gens achètent sur Internet. Nous ne construisons plus de grands centres en périphérie comme dans les années 70 et 80. Entre les années 90 et les années 2000, à Clermont, les commerces de bouche de proximité sont revenus. Si nous ne mettons pas en place des bus pour avoir une offre, ça ne



fonctionnera plus. Nous vous proposons de travailler sur ces sites. Nous n'avons pas encore tranché et nous reviendrons vers vous pour vous écouter.

Je reviens sur 3 points. Il faut une meilleure desserte du quartier et ce n'est pas faute de la répéter. L'opportunité du changement de réseau est une opportunité pour revoir ces lignes qui ne sont pas suffisantes ni en termes d'horaires, ni en termes de circulation.

Nous sommes en discussion avec Trémonteix, nous avons les études et les possibilités pour aller au parc Montjuzet et prolonger la ligne. Ce doit être fait et je le partage. Vous ne repartirez pas sans réponses positives.


Je suis d'accord avec vous sur le plan de circulation. C'est le chantier que Cyril CINEUX devra commencer. Nous l'avons entamé mais nous en sommes aux balbutiements en termes de concertation. Nous ne pouvons pas imaginer la rénovation de notre transport public sans revoir le plan de circulation de la ville.

Ce plan circulation, nos comportements, nos façons d'être sont dépassés par la réalité de ce qu'est devenue la métropole. J'ai déjà raconté qu'avant, nous tournions en voiture autour de la Place de la Victoire. Aujourd'hui, cela nous paraît incongru de tourner sur le premier boulevard, qui est celui de l'enceinte. Les flux se sont réduits et c'est un progrès. Demain, le boulevard des Faubourgs du 19ème sera dépassé.

Dans une grande métropole, nous ne traversons plus les villes. Je vous rappelle que nous sommes la 23ème ville de France et la 19ème aire urbaine. Il faut arrêter de se croire à l'époque des années 60. Nous sommes la 23ème commune sur 36 000. Nous ne sommes pas dans la catégorie des villes moyennes mais dans celle des villes de plus de 100 000 habitants. Le sens de l'histoire est que, lorsque vous allez dans ces villes en touristes, vous prenez l'autoroute ou le périphérique. Nous avons lancé avec AP2R, le doublement de la troisième voie sur tout le pourtour. Si vous êtes habitués, vous savez que pour aller de l'Ouest à l'Est, vous raccrochez l'autoroute pour reprendre de l'autre côté plutôt que de traverser la ville. Ce sont des comportements qui auront lieu dans 20 ans. Nous ne discutons pas pour demain matin mais du comportement des gens en 2030 et 2040. Il faut savoir qu'en 2030, la ligne A du tramway s'arrêtera. Il n'y a plus de wagons sur pneus qui sont fabriqués. Nous les entretenons et avons signé une convention avec 4 villes du monde. Nous tiendrons jusqu'à ce que l'obsolescence programmée nous permette de ne pas avoir perdu l'investissement.

Et en 2030, bien que vous pensiez que la situation n'est pas si mal et que nous pourrions continuer ainsi, nous compterons 70 000 voyageurs/jours. La plateforme ne peut pas accueillir les mêmes tramways que nous voyons partout si nous mettons du fer. Il faut refaire la totalité de la ligne et nous parlons de millions d'euros. Les travaux ne se feront pas en un claquement de doigts. 70 000 voyageurs/jours qui reprendront leur voiture pour certains d'entre eux.

Notre sujet et c'est pour cette raison que nous allons extra-muros, est de prendre les gens qui viennent d'ailleurs. Ce sont les pendulaires qui viennent travailler et qui repartent. Nous partons de Durtol et de Royat et nous allons jusqu'à Cournon afin que les gens du Sud laissent leur voiture dans les parkings relais. Pour arriver à Clermont, ils ne doivent pas prendre leur voiture. À défaut, nous n'y arriverons plus. Sur le plan de circulation nous sommes absolument d'accord avec vous. C'est le chantier à mener pour 2022/2023 et il accompagnera la mise en œuvre des lignes en 2026.



Sur le sujet de la liberté contre l'obligation, je ne suis pas un libertarien. Pour moi, l'école est obligatoire jusqu'à 16 ans. Croire qu'il y a une vertu naturelle à la liberté de chacun que nous pouvons faire société en laissant chaque personne gérer sa petite question ou son petit comportement individuel, nous pouvons retourner aux temps des tribus. Je ne suis pas pour dire que la liberté est l'absolue position dans le monde. Il y a une obligation de mettre sa ceinture dans les voitures et ça a embêté tout le monde. Aujourd'hui, peu de gens oublient de la mettre. Je ne suis pas d'accord avec ce discours qui est de penser que nous pouvons faire une ville et a fortiori une métropole, où chacun peut faire ce qu'il veut dans son monde. Nous pourrions lancer également que nous construisons des logements parce que des gens n'ont pas de logement dans cette ville. Vous êtes vous-mêmes dans des zones qui étaient des champs et nous vous avons construit vos logements. Nous en faisons d'autres parce qu'il y en a d'autres qui veulent vivre en ville. Je ne vois pas pourquoi la ville serait réservée qu'à ceux qui ont les moyens de se la payer. Nous densifions pour cette raison et nous avons arrêté d'artificialiser les sols. Nous n'étendons plus la ville. Nous faisons du logement social dans cette ville et dans la trajectoire personnelle de l'habitat, il y a encore des gens lorsqu'ils débutent une vie de commencer par du logement social. Ne restons pas dans un égoïsme individuel et imaginons les choses de façon collective.

Sur le handicap, nous vous donnerons des détails sur ce que nous faisons déjà avec le SMTC et la T2C. Je suis d'accord avec les propositions faites. Je pense que dans les concertations à venir avec des associations, et cela peut être le cas des comités de quartier, nous puissions rentrer finement dans des choses. Même après les grands arbitrages, il y a encore des choses à négocier. Il faut le faire avec des associations qui ont l'expertise d'usages. J'y mets les comités de quartier. François RAGE va répondre sur le handicap et cela nous permet d'éclaircir les projections et les modélisations de circulation des automobiles si elles ne descendent plus par l'avenue Bergougnan.

François RAGE, Président du SMTC-AC

Je réponds à Jean-Claude et ce n'est pas un détail.

Une infrastructure ne vit que par les usagers qui l'utiliseront. Notre ambition est qu'elle soit accessible à tous et qu'il y ait une mobilité pour tous. Cela est notre credo depuis 8 ans. Quel que soit l'endroit où j'habite, quelle que soit ma situation sociale et quelle que soit ma condition physique momentanée ou qui perdure, nous devons pouvoir nous déplacer. Nous utilisons le transport tel qu'il est organisé et il nous revient de mettre en adéquation les abris, les véhicules. Si cela n'est pas possible, nous devons organiser un transport spécifique qui doit continuer et prendre les voies telles qu'elles sont faites aujourd'hui. Nous faisons un grand travail sur l'accessibilité pour les gens loin de la lecture ou loin socialement et qui ne savent pas lire un réseau. Lire un réseau est quelque chose de compliqué. Nous n'avons pas nécessairement un smartphone qui nous dit où nous devons aller.

Sur l'aspect éducation, nous avons des actions menées dans les écoles et via des associations pour les publics qui ont besoin d'être accompagné. Le transport est fait pour ces personnes. Nous avons un panel d'actions menées en partenariat et nous nous voyons régulièrement pour traiter ces questions.



Une structure n'a de sens que si tout le monde peut y accéder et c'est ce que nous menons à travers ce projet.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Que deviennent les gens qui descendent du Puy-de-Dôme en voiture et qui trouveront un sens interdit au moment de l'entrée dans l'avenue Bergougnan ?

Il y a deux éléments de réponse.

Le premier est que des gens passeront sur Claussat et d'autres sur Desmoulins si nous ne faisons rien. D'abord, il y a besoin de reprendre le plan de circulation en bas de Bergougnan afin de choisir les endroits où passeront ces voitures. Ce travail est en cours afin d'examiner les aménagements à faire pour que la rue Camille Desmoulins ne devienne pas une rue qui permet de retrouver Berthelot, sachant que la rue Joseph Claussat est en capacité d'accueillir des voitures supplémentaires. Et puis, à cet endroit, il y a 30% de voitures en moins une fois que le bus est installé que ce qui descend aujourd'hui. Pourquoi y a-t-il 30% de moins ? Les gens ne se sont pas évaporés. Il y a des gens qui prendront le bus et ne sont plus dans le flux. Ils étaient par exemple sur les immeubles qui sont en haut de l'avenue du Puy-de-Dôme et nous les retrouverons dans le bus. D'autres personnes se seront reportées avant et qui descendent également du Puy-de-Dôme. Nous voyons des itinéraires de report par Armand Fallières. Ce sont des gens qui voulaient retourner vers le Nord, qui jusque-là descendaient et qui retournaient à gauche. Il est intéressant de voir que des gens venaient de Durtol. La ligne C les prend à Durtol et ils seront en partie dans le bus. Nous voyons donc qu'il y a moins de gens qui descendent de Durtol le matin. Or, ils alimentaient de manière importante l'avenue Bergougnan à l'heure de pointe.

Nous montrons comment ça fonctionne et ce que nous comprenons des éléments de circulation. Nous avons un travail fin à faire à l'échelle du quartier. Nous l'avons identifié afin de choisir les endroits où cela a du sens de faire passer les voitures et qu'elles ne viennent pas se diffuser sans aucune réflexion dans les rues adjacentes. Nous ferons des aménagements complémentaires. Un budget est prévu pour ça et nous travaillons conjointement avec la métropole. Il est important de marier la petite échelle et la grande échelle. En bas, vous avez vu qu'il y a ces questions de report sur la rue Camille Desmoulins et de façon plus large, moins de gens descendent de l'avenue du Puy-de-Dôme parce qu'ils se sont déportés avant. Ils venaient par les 4 routes. Nous les retrouvons sur d'autres axes de circulation et c'est le travail du plan de circulation à grande échelle de la métropole.


Éric ANDRÉ, animateur

Il y a d'autres questions. Je laisse la parole à Monsieur.

François VERDIER, participant

J'habite rue de l'Oradou et j'ai deux questions.

J'ai vu dans le document pendant la concertation que la circulation serait alternée rue de l'Oradou. Je ne comprends pas ce que cela veut dire.



Le deuxième point est le stationnement rue de l'Oradou. Aujourd'hui, toutes les places disponibles sont prises en permanence pendant la journée par les gens qui travaillent dans le quartier. Le soir, les places sont prises par les gens qui vont dans la maison de quartier. Entre le boulevard Lafayette et la rue de l'Oradou, se construit un ensemble de 10 immeubles avec 296 logements et 148 places de parking. Comme vous l'avez dit, il y a deux voitures par foyer. En ce qui concerne la rue de l'Oradou, il manque une centaine de places. Où allons-nous mettre ces voitures ?

Madame THOMAS, participante

Je reprends les propos de Monsieur ROGER, copié-collé hormis sur le nom des rues.

Je suis plus optimiste. J'ai deux points.

Sur un des points, je rejoins Monsieur VERDIER puisque j'habite près de la rue de l'Oradou et les rues sont déjà à saturation. Il y a 21 intersections sur la rue de l'Oradou et les rues perpendiculaires sont pleines en termes de stationnement. Au titre d'habitante du quartier, je m'inquiète beaucoup des futures relations entre automobilistes qui habitent le quartier et qui ne pourront pas se garer. Tous les soirs, ça va générer de la violence. Vous savez combien les gens sont de plus en plus énervés. Je parle de comportements qui se sont exacerbés avec le Covid. Ça prendra encore de l'ampleur avec les travaux.

Avenue Bergougnan, nous avons un problème. Je parlerai de la notion de quartier. Devant la maison, j'ai 4 grues qui élèvent des immeubles. Je m'inquiète de cette politique d'urbanisation, que je comprends car je partage ma ville. Il y a une dégradation d'entrée dans notre quartier, de stationnement, du comportement, du sommeil. Il y a des problèmes de comportement. J'habite dans un quartier, je marche et je ne fais pas de vélo parce qu'il y a 30 ans, lorsque mes enfants étaient petits, nous demandions des pistes cyclables. Il nous a été répondu de nous occuper de nos biberons et de nos casseroles, vous n'y connaissez rien. 30 ans plus tard, on nous dit qu'il faut prendre le vélo au lieu d'embêter avec les voitures. Nous devons être précurseurs sur la question des pistes cyclables.

J'habite un quartier où je fais de la marche, où j'aimerais faire du vélo en toute tranquillité. J'ai parlé avec une dame qui a un cargo-vélo avec ses deux enfants et j'essaie d'avoir l'esprit ouvert. J'aimerais pouvoir chercher mon pain à vélo sans risque. Je viens de lire un article sur les carrefours aux Pays-Bas et comment avoir une mixité entre vélos et carrefours. En France, nous ne maîtrisons pas cela et je vous donnerai la référence du reportage. Je voudrais donc faire des déplacements à vélo dans un rayon de 2 kilomètres et j'aimerais avoir des commerçants. Il n'y a plus de boucher ni de SPAAR. Nous n'avons plus de bar-tabac et le pharmacien s'inquiète.

Nous avons des solutions que nous voudrions apporter sur des noms de rues. Nous pourrions rentrer rue du Rassat avec une boucle de report. Mais lorsque nous avons fini la rue de l'Oradou, côté gare, il y aura des goulots d'étranglement vers les écoles. Le plan de circulation est à revoir puisque tout mène à un goulot d'étranglement. Je n'ai pas solutions et nous n'avons pas de drones individuels. Depuis un an et demi, je ne vais plus dans les petits commerces du centre-ville. Il n'y a pas que l'attractivité du centre-ville. Une amie qui est allée à Paris et elle disait que dans le quartier de sa fille, il y a tout comme des FRANPRIX, des bouchers et



il y a de nouveau une notion de quartiers avec des commerçants comme à la Glacière qui était une petite place sympathique et ouverte.

Nous avons parlé de pollution. Il y aura quelques arbres mais vous imaginez toutes les maisons abattues et les terrains sur lesquels nous construisons des immeubles. Clermont-Ferrand est dans une cuvette et nous avons une surchauffe incroyable à Clermont-Ferrand. Il n'y a pas de parc. Montjuzet est difficile d'accès, rue de l'Enfer est en partie grignotée il y a 20 ans. Les poumons verts sont un problème et il y a des solutions à apporter aux squares. Il ne s'agit pas de square avec 2 balançoires que personne n'utilise parce qu'elles sont entre deux flux de voitures.

Je reviens sur la notion de quartiers qui doivent être vivants avec nos commerçants à pied, à cheval, à vélo. Contrairement à vous, je suis moins pessimiste. Les nouvelles générations ne veulent pas tout faire en voiture. Ma fille loue des voitures et n'a plus sa voiture à Lyon.

Nous constatons les problèmes de circulation et nous avons des habitudes à changer. Nous mourrons comme tout le monde mais les nouvelles générations n'auront pas autant de voitures que nous. En 2026/2030, nous voudrions rentrer dans un quartier où il y ait encore de la qualité de vie au quotidien de jour comme de nuit. Merci pour votre écoute.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci Madame. Je laisse la parole monsieur.

Participant

Je suis commerçant avenue Bergougnan. Je fais suite à l'intervention de Monsieur ROGER, notre président de comité de quartier.

La réglementation légale réglementaire en visioconférence était intéressante et je remercie tous les intervenants pour leurs échanges. Nous nous sommes aperçus que nous arrivions à une impasse parce que nous ne parvenions pas à discuter. Dans le quartier, nous avons eu des échanges avec les riverains et les personnes qui passent et qui connaissent bien le quartier. Nous avons constaté une opposition et des inquiétudes matérialisées par des signatures. Nous avons été pris de court et nous l'avons fait que sur quelques semaines. Nous avons 1 800 signatures papier. Nous pouvons relancer le processus si besoin et il y a 500 ou 700 signatures sur Internet.

Monsieur BIANCHI, je m'aperçois que je suis d'accord sur les objectifs écologiques et collectifs évoqués. Je les partage. Vous m'avez convaincu mais je ne partage pas la réalité du projet qui nous paraît inquiétante pour l'avenue Bergougnan. La mise en sens unique de cette rue fera un report et le problème sera aggravé. Ça nous inquiète. L'avenue fonctionne bien, je la connais depuis 18 ans et j'y travaille. J'y ai créé des liens avec les riverains et cela m'a permis d'avoir une certaine expertise. Monsieur BECHLER, il y a la modélisation qui est souvent plus vraie que réalité et il y a l'expertise du terrain qui est peut-être moins intéressante. Je vous remercie tous et vous redis ma grande inquiétude parce que le projet suit un dessein louable. Pour parler de l'avenue Bergougnan, je pense que cela sera catastrophique. Je laisse le centre de Clermont gérer son quartier et le quartier de l'Oradou, gérer le sien.



Éric ANDRÉ, animateur

Je vous remercie.

Participant

J'habite dans l'avenue Bergougnan. Je partage l'état des lieux de cette avenue surchargée par les automobilistes. Je ne partage pas le diagnostic du comité de quartier qui est de dire que, si les bus passent et que l'avenue est mise en sens unique, il y aura plus d'embouteillages.

Je suis automobiliste et cycliste et je loue un vélo parce que je n'ai pas les moyens de m'en acheter un électrique. La municipalité permet d'en avoir un avec des prix attractifs.

Il faut se dire que nous devons changer nos manières de se déplacer en ville. Le tout voiture c'est terminé. Lorsque je suis arrivé à Clermont il y a 8 ans, il n'y avait pas autant d'embouteillages que maintenant.

D'année en année, les canicules sont de plus en plus importantes et cela est en partie dû aux émissions de gaz à effet de serre. Nous avons notre part à jouer. Nous avons été habitués à nous déplacer uniquement en voiture, il faut que nous apprenions à utiliser des mobilités douces comme les bus ou le vélo. À vélo, je rejoins le centre Jaudes en 3 minutes. Ma voisine a un vélo cargo et deux enfants. Les bus s'arrêtent en bas de chez moi. Nous sommes peut-être face à un conflit générationnel et je ne sais pas comment résoudre ça. Une autre voisine est déficiente visuelle et elle emprunte Mobicité ou le bus lorsqu'elle est accompagnée ou se déplace à pied. Comme le disait le monsieur de l'association qui promeut l'accessibilité, il est important d'effectuer un travail sur ce point.

Je pense que ce projet n'est pas si terrible que nous le laissons imaginer. Dans mon immeuble, pour en avoir parlé avec d'autres habitants, nous avons reçu les flyers que le comité de quartier a distribués et nous ne partageons pas ce point de vue. Je le dis aujourd'hui. Je comprends qu'il y ait des oppositions et des craintes lorsque nous ne connaissons pas, ça peut être effrayant. Il faut faire confiance à chacun pour choisir de nouveaux modes de transports.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je fais des réponses à la volée.

Je suis d'accord sur le fait que nous sommes face à une question générationnelle. Je crois qu'il est légitime que des personnes s'inquiètent des conséquences que le projet aura. Nous n'avons pas les mêmes mobilités, les mêmes comportements et obligations. Ce n'est pas la même chose lorsque nous avons 30 ans de monter ses courses que lorsque nous en avons 70. Je suis à la cinquantaine, je suis en train de passer de l'un à l'autre et j'ai la capacité de comprendre les deux points de vue. Dans les réponses que nous faisons, ce ne sont pas des réponses conflictuelles ou d'opposition. J'aime la tenue de cette réunion où vous avancez de manière pragmatique des interrogations, les échanges sont parfois moins sympathiques et avec plus d'arrière-pensées. Ici, je crois les gens assez sincères.



Madame vous avez esquissé un point lorsque vous disiez que votre fille fait de la location. J'en parlais à la sortie de Chamalières avec un garagiste de Clermont qui était venu à la réunion et qui était impacté sur la ligne B. Il disait qu'il allait se lancer sur l'autopartage. Il veut faire de la location de voitures parce qu'il comprend ce qu'il se passera demain. Dans 20 ans, les gens n'auront pas de véhicules chez eux. Ils en auront besoin pour des usages ponctuels quand ils partiront en vacances ou qu'ils feront de grosses courses. Il faut que nous nous projetions dans les évolutions.


Comme toute évolution, je comprends qu'elle soit inquiétante et qu'elle interroge. Vous avez dit « ce n'est pas si terrible ». Pour convaincre tout le monde, toutes les métropoles de France, gouvernées par des maires de gauche ou de droite, font les mêmes constats et construisent les mêmes lignes. Juppé, à Bordeaux, a fait exactement le même transport avec un bus électrique en site propre. Bordeaux n'a pas de débouché de sorties d'autoroute avec des voitures qui finissent dans des culs-de-sac. Vous avez parlé de la rue de l'Oradou qui termine devant les lycées en goulots d'étranglement. Nous parlons de cela. Nous avons traité le centre-ville et c'est pour cela qu'il faut faire le plan de circulation. Dans les années 90, nous avons traité la Butte et maintenant, nous traitons le premier pourtour et nous continuons à avoir des tuyaux à voitures qui amènent des gens. Regardez le format de la route aux Salins où il y a 2 fois 2 voies. Vous arrivez en plein centre-ville, à 2 minutes de l'Hôtel-Dieu et à 4 minutes à pied du centre Jaudes. Aucune métropole n'est comme ça. A Nantes qui est plus grande, ils ont commencé il y a 20 ans et ont 70 kilomètres de bus. Si nous continuons à procrastiner sur cette question, dans 20 ans, ce sera une catastrophe. Vous serez en droit de me dire quelle est ma responsabilité et que je n'aurais pas agi dans les années 2024.

Nous n'opposons pas l'expertise technique à l'expertise d'usages. Je sais que les riverains et les commerçants ont des expertises d'usages. C'est pour cela que nous faisons de la démocratie contributive. Nous y croyons beaucoup. Je pense que lorsque nous aurons fait la DUP, il y aura des réunions de travail avec les comités de quartier et nous affinerons les questions dont vous parlez. Il s'agira d'un travail important de co-construction pour améliorer les choses. Nous vous soumettrons les aménagements dans les rues.

Je reviendrai sur l'Oradou parce que c'est l'endroit où j'ai le plus de questions.

À titre personnel, je n'ai passé mon permis de conduire qu'à 30 ans et nous pouvons vivre sans voiture. J'étais déjà adjoint au maire, j'étais d'astreinte. La nuit, lorsqu'il y avait un feu, j'y allais en taxi. Depuis cette expérience, je sais que nous pouvons vivre sans voiture mais il faut de l'imagination.

Vous avez dit une phrase, monsieur, à laquelle je ne souscris pas. Vous avez dit : « Moi, je gère mon quartier et je laisse le quartier centre gérer son quartier ». Cela est logique de la part d'un habitant et d'un membre de comité de quartier mais je ne suis pas membre d'un quartier. Je suis le maire de tous les clermontois et le Président de tous les habitants la métropole. C'est très important parce que nous ne sommes pas sur des discussions polémiques mais sur des discussions du sens de l'action publique. Je suis là pour l'intérêt général et pour poser des questions sur le bien commun. Si dans un quartier, 3 personnes sont satisfaites parce que la réponse est particulière mais que les 290 000 habitants autour de la métropole vivent un enfer parce que nous n'avons pas résolu la question de l'intérêt général, ce n'est pas ma responsabilité et ce n'est pas ma fonction. Je ne peux pas vous



dire que vous avez raison. Je ne suis pas le maire d'un quartier ni le porte-voix de quelques lobbies. Je dois penser le bien commun.

Sur la question du poumon vert, je dis un mot. Je sais que cela sera à la mode de dire que BIANCHI bétonne. Pour l'instant, je serais le seul maire à avoir démoli la muraille de Chine et l'allée des Dômes. Sur la question de l'absence de parcs verts à Clermont. Il faut arrêter de dire les bêtises que nous disons dans les bars. Le parc Saint-Jean sera ouvert et celui de la fraternité a été ouvert lors du précédent mandat. Vous n'allez pas tous à la Gaultière et il y a la Grande Plaine. Nous avons construit deux parcs lors du précédent mandat et nous allons en construire lors du prochain. Il ne s'agit pas de square avec un tourniquet mais des parcs. Allez à Rosa Park ou au parc de la fraternité et demain, le parc Saint-Jean qui sera à côté du lycée. Découvrez celui qui, dans quelques années, permettra de descendre de Saint-Jacques et permettra d'aller à pied sans remonter ce pont dangereux du viaduc Saint-Jacques que remontent des centaines d'étudiants chaque jour pour aller de la cité U à la faculté de Droit ou de lettres.

Je sais que des gens disent cela. C'est de bonne guerre et il s'agit de politique et d'opposition. Il faut de l'honnêteté intellectuelle. Nous continuerons à végétaliser et à conquérir les choses.

Lorsque nous aurons fait la ligne B qui ne concerne pas uniquement Chamalières, Bergougnan ou l'Oradou, nous referons la Place Renoux. L'avenue Vercingétorix sera apaisée et mise à vélo. Nous y mettrons des remblats et de la nature en ville. Je casse la Muraille de Chine qui est la plus grande barre HLM d'Europe. Il faut raisonner.

Aux quatre routes, ce ne sont pas des constructions sans nature en ville. Il faut faire des efforts sur la végétalisation des espaces publics et nous le ferons grâce aux deux lignes. La place des Carmes crée la polémique mais c'est de la pleine terre. L'écologie de demain n'est pas de continuer à faire des lotissements avec des coûts en tuyaux d'eau et de ramassage d'ordures.

Qu'est-ce qu'on ne comprend pas avec des villes qui s'enflamment au Canada et la neige au Mexique en ce moment ? Vous dites que nous sommes une chaudière à cause de l'effet de foehn et des volcans.

Que ne comprenons-nous pas dans le fait que nous aurons 45 degrés dans cette ville tous les étés et que nous ne fabriquerons plus du Bourgogne mais du Sidi Brahim à côté d'Alex Corton ? C'est grave.

Sérieusement, il faut nous dire que nous devons changer vraiment nos pratiques collectives, celles des grandes métropoles et de Clermont-Ferrand.

Sur la rue de l'Oradou, je me pose également des questions. C'est pour ça que nous sommes dans le débat et le dialogue et nous reviendrons vers vous. Je ferai des réunions spécifiques. Je prends un engagement. Je ne peux pas concevoir qu'en 2022, en pleine DUP, je n'ai pas une réunion avec les habitants de la rue de l'Oradou. Nous pouvons vous expliquer quelle est la philosophie. Une des problématiques que vous aviez posées était quelque chose d'intuitif en disant que nous pourrions faire un peu les deux. En réalité, nous essayons de dire que faire un peu des deux ne fait jamais rien de bon. Vous aurez la double peine, celle de la voie bus en site propre et les embouteillages. Nous sommes sur une vraie question que nous n'avons pas complètement arbitrée. Nous aurons l'occasion de revenir et de retravailler.

Je laisse les techniciens vous expliquer les choses.



Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Il s'agit de la projection de la rue de l'Oradou de demain.

Nous essayons d'installer dans la rue de l'Oradou, comme partout dans la ville, espaces pour marcher. Aujourd'hui, rue de l'Oradou, il y a des voitures garées sur les trottoirs. Nous voulons y mettre de vrais trottoirs, installer des pistes cyclables afin de se déplacer à vélo tout le long de cette rue. Ensuite, nous laissons un sens de circulation automobile. La question a été posée. Il y a toujours un sens de circulation automobile rue de l'Oradou. Ce que nous ne faisons pas est d'avoir le même sens tout au long de la rue afin qu'il n'y ait que les riverains qui puissent passer par la rue de l'Oradou et que ce qui était la circulation de transit par la rue de l'Oradou, soit supprimée.


Sur cette carte, nous voyons les sens de circulation tels que nous les avons imaginés. Nous pouvons aller dans un sens jusqu'à un certain endroit et aller ensuite dans un autre sens afin d'éviter que des voitures aillent jusqu'au bout en passant devant l'école pour ne pas rentrer jusqu'au cœur de ville. A chaque fois, il n'y a qu'une voie de circulation pour les riverains et nous posons une voie de bus. Nous mettons les aménagements cyclables et nous mettons les piétons parce qu'il y a un ordre de priorité qui a été arbitré au début du projet. Dans la ville de demain, il était prévu de mettre les piétons, les vélos puis les transports en commun, les véhicules riverains, le stationnement et les véhicules en transit. C'était le parti-pris de départ et que nous essayons de traduire.

La rue est étroite, il n'y a pas 32 mètres. S'il y avait 32 mètres, nous mettrions tout le monde. Nous pourrions y mettre du stationnement, du bus et du vélo. Dès que nous commençons à rétrécir, nous ne pouvons pas tout mettre. Soit, nous faisons le choix de laisser tout le monde compact avec tous les usages en même temps. C'est ce que nous avons aujourd'hui. Soit, nous faisons le choix en décidant que plutôt que de donner un peu à tout le monde et personne n'est content, nous laissons plus de place à ceux que nous avons choisis en priorité.

Lieu par lieu et c'est vrai sur la boulangerie, sur la pharmacie et sur Air Land au niveau du boulevard Bingen, sur Pâtapain sur le boulevard Gustave Flaubert et pour la carrosserie Moll. Nous avons des problématiques spécifiques que nous traiterons au fur et à mesure. La photo montre les sens de circulation tels qu'ils sont posés. Ça évoluera et pour chacune des questions locales, c'est ce que disait le Président, nous continuerons à travailler les uns avec les autres pour ces questions d'expertises d'usages. Un autre endroit de la rue de l'Oradou est étroit et à cet endroit, nous avons un passage plus étroit. Le problème que nous avons est d'installer la voie cyclable. En pratique, elle sera dans un des deux sens présente en même temps que le bus. C'est moins dangereux d'être avec le bus.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je prends un engagement et à partir de septembre, je viendrai voir tous les commerçants de Bergougnan et de l'Oradou. Je ferai le tour à pied avec eux et nous vous annoncerons la visite. Nous regarderons et j'essaierai de comprendre les choses et de les mettre en spatialité et pas simplement de les traiter comme un dossier de loin.



Peut-être que si c'est amélioré, alors je préférerais aller à pied chercher mon pain dans de bonnes conditions que dans un flux de voitures. Devant ces commerces, il y a deux places et j'aimerais vérifier la réalité. Lorsque je repars du travail par l'Oradou et que je veux aller dans des communes limitrophes, une fois sur deux, je n'ai pas de places pour me garer devant la boulangerie et je m'arrête à la Pâtapain qui est plus loin parce qu'il a un parking. Je dis les choses comme je le pense et je dis la réalité de la vraie vie. La Glacière est encore un bel endroit notamment parce qu'elle est une place de village. Devant la boulangerie ou le tabac, il n'y a pas systématiquement de place. Une fois sur deux, elles sont occupées et je fais 300 mètres à pied. Il faut arrêter d'imaginer que pour des courses de proximité, il faut être à 5 mètres de la porte de l'entrée.

Participante

La problématique de la rue de l'Oradou que si nous ne pouvons pas la remonter, nous aurions de nouveau un problème. Le cabinet médical avec un médecin ne prendra pas de vélo cargo et ne changera pas de mentalité du jour au lendemain. Pour le moment, ils prennent leur voiture pour aller faire des soins infirmiers. Madame MERY disait que c'est deux à trois fois par jour qu'elle va voir les mêmes clients. Comment va-t-elle pour naviguer dans son quartier ? Elle travaille avec la notion de quartier.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je viendrai voir les commerçants.

Participante

Il y aura des immeubles avec 180 places de parking. Il manque 100 places de parking. Où les gens vont-ils mettre les voitures ?

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je ne connais pas le programme et je voudrais vérifier.

À Trémonteix et dans d'autres quartiers, nous voyons que les gens n'utilisent pas le garage. Lorsque vous rentrez à 19 h 00 et que vous avez une place sur le bord du trottoir et que vous savez que vous repartez à 8h 00 avant que la police municipale n'arrive, 80% de la population ne s'embête pas à prendre les tunnels et à rentrer dans ces parkings souterrains. Dans un grand nombre de nos immeubles et nous l'avons vu avec les riverains, nous avons un taux d'occupation très faible. Nous avons également des prix d'abonnements trop chers. Je l'ai dit aux différents bailleurs afin de revoir ce point.

Sur le programme dont vous parlé, je ne le connais pas et je le regarderai avec attention.

Éric ANDRÉ, animateur

Beaucoup de mains se sont levées et tout le monde aura la parole.



Marie SERVE, participante

J'ai une bonne nouvelle qui va vous faire plaisir. Je roule en Twingo qui dépassera les 15 ans dans peu de temps, je voudrais l'abandonner et qu'elle soit ma dernière voiture rapidement. Je souhaite prendre un abonnement T2C afin de me rendre à Clermont.

J'habite Orcines et la problématique est différente. Pour faire Orcines/Clermont-Ferrand, même si Orcines appartient à Clermont Métropole, il n'y a pas de ligne régulière et il faut faire appel au transport à la demande qui fonctionne bien mais qui manque de souplesse. Il ne peut pas répondre à toutes les demandes.

Au-delà de mon cas et de ma Twingo, je vous sou mets le cas des orcinois. Est-ce que des lignes régulières de bus pourraient être envisagées pour faire Orcines/Clermont-Ferrand ? Nous savons qu'il y a des navettes pour les touristes qui existent et qui relient Clermont à Vulcania ou Clermont au puy de Dôme. Est-ce que pour les usagers au quotidien, il serait possible d'avoir des lignes de bus régulières ?

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Sur Orcines et Saint-Genès-Champanelle qui sont les deux communes membres de la métropole et qui ont des particularités géographiques fortes puisqu'elles sont sur les volcans et sont composées de hameaux, il était inenvisageable jusqu'à présent, pour des questions de coûts, de mettre des transports publics autres qu'à la demande. Dans le cadre de la partie rénovation du réseau, nous discutons dans toutes les réunions sur la partie rénovation générale du réseau. Hier ainsi que lundi dernier, des gens ont porté la voie des orcinois et des champanellois et nous sommes en train d'envisager de vous relier au réseau de bus de façon plus sérieuse sans toutefois vous annoncer que nous passerons dans les 7 hameaux parce que nous perdrons en vitesse et en capacité à concurrencer la voiture.

Éric ANDRÉ, animateur

Je laisse la parole à monsieur.


Participant

J'étais à Chamalières lundi et j'ai été obligé de partir. J'ai failli avoir le même problème. Vous savez, le diable est dans les détails. Vous vous souvenez ? C'est moi qui l'avais dit. Qu'appellez-vous des bus zéro émission ? Quelle est la capacité et quel est le moteur ?

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Cela est une question qui relève de la technique.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC



Les bus zéro émission dont nous parlons. Ce sont des bus de 18 mètres et ce sont les mêmes que ceux que vous connaissez en capacité sur la ligne B. Ils ont un moteur électrique alimenté par des batteries que nous rechargeons sur le réseau. Pour les recharger, nous allons installer sur le nouveau dépôt, des ombrières photovoltaïques qui permettront de produire localement, à partir du soleil, 50% de l'énergie nécessaire à la circulation de ces bus.

Participant

Inaudible.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Cela est un grand débat mais pas certains malheureusement. Nous avons joué au laboratoire d'expérimentations sur le tramway sur pneus et cela nous coûte assez cher pour ne pas recommencer avec l'hydrogène. Pour une fois, je passe mon tour et je laisse d'autres villes tenter le coup. Sur l'hydrogène, il n'y a pas encore de véhicules qui sont aux normes commerciales. Il y a des interrogations et des expérimentations. Nous avons d'ailleurs mis des bornes à hydrogène pour certaines choses mais cela est exactement comme le tramway sur pneus. Nous allons acheter des bus qui sont des expérimentations et dans 20 ans, ils n'auront pas été commercialisés et il faudra changer la flotte. Cette fois, j'ai décidé d'être moins en avance et je prends les mêmes bus qu'Alain Juppé, les mêmes bus que ceux de Metz et de Nantes. Je ne suis pas moderne.

Participant

Nous avons un spécialiste de pneumatiques. Êtes-vous allés les voir et discuter avec Michelin ?

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Vous plaisantez ? Je vois Michelin toutes les semaines y compris le patron que nous le voyons, au goût de mes amis, trop souvent. Je peux vous dire que ce ne sont pas eux le problème TRANSLOR avait un système et qui était le seul sur pneus, a été racheté par ALSTOM. Il n'a pas été sauvé par l'État et a vendu dans 4 villes d'Europe et dans 2 villes de Chine. Nous avons signé des conventions avec Medellin et Mestre, à côté de Venise et Padoue.

Nous n'avons pas signé avec la Chine puisqu'il s'agit de lignes de démonstration comme les Chinois pouvaient le faire lorsqu'ils voulaient montrer qu'ils faisaient un peu d'écologie. Nous n'en produisons plus et Michelin n'a pas aidé le modèle à se développer. Je veux bien avoir tous les torts et laisser penser que, parce que je suis un maire socialiste, j'ai plein de défauts et Michelin, plein de qualités mais il se trouve que le tramway sur pneus n'existe nulle part. Il y a des enjeux industriels comme ALSTOM, qui a fait tout fait parce qu'il fabrique du fer, pour que le système ne fonctionne pas sur pneus. Ce sont eux qui ont racheté ceux qui les ont fabriqués, vous ne risquez pas d'avoir des tramways sur pneus avant des siècles.

Participant



Les batteries, quand il faut les traiter ou les retraiter, ne sont pas zéro émission, je suis désolé.

Éric ANDRÉ, animateur

Je laisse la parole à monsieur.

Participant

Je voulais faire un commentaire par rapport à la rue de l'Oradou. Je suis cycliste. Je n'ai pas de voiture et n'en aurai jamais. Il y a des gens comme moi qui ont besoin de plus de pistes cyclables pour pouvoir se déplacer. Sur la voie de l'Oradou, je souhaite dire que la piste cyclable que vous prévoyez n'est pas assez sécurisée pour que des personnes de tout âge, des enfants, des familles et des personnes âgées puissent se déplacer. Il faut des voies séparées de la voiture et il faut des séparations physiques afin que les scooters ne viennent pas dessus. Pour cela, il y a des guides des Pays-Bas avec des voies centrales à chaussées banalisées. Cela donne plus de légitimité aux vélos et qui permettent de sécuriser davantage les vélos. Ce sont des plans d'agglomération que je serais content de voir maintenant et non en 2040. Il faut faire des choix dans l'espace.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Cela est intéressant parce que je dis à tout le monde qu'être maire, ce n'est pas être que d'un quartier et que d'une seule personne. Il faut que je concilie la demande légitime d'un vélotaffeur avec la demande légitime de gens qui ne veulent pas de vélos. Être maire est le métier de la complexité, notamment dans un certain nombre de rues pour lesquelles nous n'avons pas les distances. Nous sommes dans une projection qui vise à spatialiser les usages. Cela ne devrait pas ressembler à cela précisément. Je partage l'analyse.

Participant

Quand prévoyez-vous une piste cyclable sur le boulevard Lavoisier ? Il y a 3 voies pour les voitures. Est-ce nécessaire ? Je suis rentré hier soir à vélo et les voitures vont à 100 km/h. C'est très dangereux. Pourrions avoir une piste cyclable sur une des 3 voies assez rapidement, avec des plots ?

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je suis d'accord. Sur le vélo, il faut que nous avançons doucement mais sérieusement. Nous mettons le schéma de vélo qui a été voté et qui sera mis en œuvre.

Éric ANDRÉ, animateur

Madame MANDON souhaite dire un mot.



Christine MANDON, maire d'Aulnat

Nous parlons de mobilité et je ne veux pas mobiliser la parole. Madame a fait un aparté sur l'urbanisme pour dire que nous travaillons en ce moment sur InspiRe à la métropole mais nous travaillons également sur le plan local d'urbanisme intercommunal, le PLUi. Nous avons la chance que ces deux projets se déroulent en même temps parce que cela nous permet d'imaginer la ville de demain grâce au projet InspiRe. Cela dégagera des espaces pour réaménager la ville autrement. Vous parliez de vie de quartier avec des commerces de proximité. Nous avons également envie de cela comme les métropolitains au-delà des clermontois. Nous travaillons pour l'ensemble des métropolitains. Ce projet InspiRe nous permet d'imaginer et de repenser des aménagements nouveaux sur la métropole. Nous ne sommes pas là pour parler d'urbanisme, mais je voulais vous rassurer et vous dire que nous sommes dans cette démarche.

Éric ANDRÉ, animateur

Je passe la parole à monsieur.

Etienne BOUDOT, participant

Je suis membre d'une association des usagers des transports. Je réagissais à la réflexion de ce monsieur. L'hydrogène aujourd'hui, c'est 95% de l'hydrogène d'origine fossile en France. Ce n'est pas un carburant vert et pour les 5% d'hydrogène qui sont réalisés par électrolyse à partir d'énergie électrique, si tant est que cette énergie soit renouvelable, nous avons un rendement très mauvais et nous perdons 60 à 70% de l'énergie dans les différentes conversions d'abord de l'électricité vers l'hydrogène puis de l'hydrogène vers l'électricité. Ce système est hasardeux et merci messieurs les élus de rester sur des solutions éprouvées qui sont là pour fonctionner pendant 30 ans. Il faut que nous choissions des systèmes qui fonctionnent et qui ne sont pas trop chers afin de mettre l'argent là où nous en avons besoin. Je fais une remarque sur des notions qui sont contre-intuitives et qui ont quand même été vérifiées. Je n'ai pas les sources ici mais cela a été vérifié dans de nombreuses villes sur les questions de flux de voitures.

Depuis que nous élargissons les autoroutes et les voies express, que faisons-nous ? Nous augmentons la congestion routière et inversement en réduisant parfois le nombre de voies dévolues aux automobiles. Nous fluidifions la circulation parce que l'usage des différents modes de transport dépend de ce qui est proposé et de l'offre existante. Il s'agit de la notion de trafic induit. Lorsque nous créons une voie rapide supplémentaire, nous créons du trafic supplémentaire. Parfois, si l'on supprime ou si l'on édifie un plan de circulation pour réduire un passage automobile, dans certains cas, cela réduira le trafic. Mais cela est contre-intuitif.

Au premier abord, nous nous disons que si l'on ferme ici, cela ne passera plus et cela sera la cohue ailleurs. L'expérience a montré dans de nombreuses villes, que cela n'était pas toujours le cas. Je cite l'exemple de Nice parce que je me souviens des réunions publiques lorsqu'ils ont créé le tramway il y a 15 ans. Cela m'intéressait déjà et nous nous posons les mêmes questions qu'ici ce soir. Aujourd'hui, l'avenue principale à Nice est totalement piétonne et il y a seulement



le tramway qui passe. Je crois que les Niçois n'imagineraient pas de revenir en arrière, ni les commerçants niçois ni les habitants de la ville.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci. Ils ont même demandé une deuxième ligne qui vient d'être inaugurée. Allez-y monsieur.

Daniel PETIT-JEAN, participant

Je suis vice-président du comité de quartier de l'Oradou – Fontaine du Bac.

Nous nous réjouissons de l'esprit d'Inspire en vue des déplacements à l'horizon dans 15 ans. Il faut que nous évoluions. Cependant, nous pensons qu'il ne faut pas opposer les uns aux autres dans les modes de déplacements. Nous avons tous des besoins différents suivant l'évolution de la vie. Il est important de ne pas rester dans le passé.

Nous avons fait des observations et nous restons favorables à l'amélioration de la ligne C. La rue de l'Oradou a des caractéristiques particulières qui ne facilitent pas la tâche d'un aménagement unique. La rue fait 2,6 kilomètres et elle est coincée par la voie ferrée dans sa partie Nord-Est, le Bingen la coupe et de l'autre côté, c'est le boulevard Lafayette. Quand nous observons les flux générés par le secteur commercial et la circulation de Cournon, nous avons des craintes sur les reports de trafic au nœud de la Pardieu. Où ce trafic se reportera-t-il ? Nous ne faisons pas partie de ceux qui croient que le trafic routier se reportera en totalité vers les bus. Ce n'est pas possible. Tout le monde ne peut pas prendre le bus et n'est pas, dans le cadre de ses déplacements familiaux ou de travail, sur la bonne ligne.


De plus, nous ne pouvons pas passer non plus une heure et demie le matin et le soir dans les transports. Ce qui est contributif est de recréer une vie de quartier qui s'est perdue. Il faut en profiter pour regarder cela de près dans le cadre du PLUi. Il y a des actions transversales. Il faut également regarder le plan de circulation. Nous ne pouvons pas, pour le transport collectif, faire en sorte que les gens qui habitent un secteur fassent des rallongements de parcours que je qualifie d'inacceptables. La rue de l'Oradou présente cet inconvénient par rapport au boulevard Lafayette et au maillage des voies qui ont aussi des caractéristiques très faibles. Il y a très peu de reports possibles. Ce sont des voies comme celle du Rassat. Nous en sommes dans un esprit de co-construction et nous nous réjouissons de participer à de prochaines réunions.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci. Je laisse la parole à monsieur et tout le monde pourra parler.

Participant

J'habite à Cournon. Je n'ai qu'une envie, c'est de prendre mon vélo pour aller à Clermont. Je ne le fais pas parce que cela est délicat même si les futurs



aménagements sont en cours. Sur le schéma cyclable, est-ce que cela ira au même rythme de conception et d'aboutissement que les futures lignes de bus ? D'ici 2026, verrons-nous des tronçons opérationnels ? Par exemple, je ne peux pas prendre le rond-point de Cournon parce que je ne peux pas traverser la route pour couper le long de la ligne de chemin de fer. Ce sont des opérations qui pourraient être conçues plus tôt en attendant des futurs aménagements.

La deuxième question porte sur la déportation du trafic par rapport à la rue de l'Oradou. J'ai longtemps rue de la Pradelle et mon père y est encore. En 30 ans, j'ai vu le quartier changer et c'est une rue qui est de plus en plus passante et où les voitures roulent vite. J'ai cru comprendre, par mon père, que nous commençons à réfléchir à de futurs aménagements comme des dos d'âne ou des stops. Est-ce que, dans le cadre de ce projet, vous êtes conscients du déport des automobiles que ce soit boulevard Lafayette et rue de la Pradelle ? Monsieur le Maire, vous disiez que Clermont serait à 30 km/h, sauf les grands axes. Est-ce que cela sera le cas pour la rue de la Pradelle ou le boulevard Lafayette ? Il est clair qu'il faut baisser la vitesse d'ici 10 ans. Je répète souvent à mon père que ce sera de pire en pire rue de la Pradelle mais si nous les invitons à passer de manière plus douce, cela changerait les choses. Par rapport à la crise du Covid, est-ce que le SMTC ou T2C a tiré des leçons par rapport au trafic ou l'hygiène et sur les tarifications ?

Éric ANDRÉ, animateur


Merci. C'est ensuite à monsieur, puis madame.

Henri VIAL, participant

Je fais partie du comité de quartier Saint-Jacques. Je reviens sur deux points que vous avez évoqués Monsieur le Maire. Sur la saturation des boulevards, je dirais simplement que si la liaison urbaine qui était envisagée à une époque avait été mise en place, cela aurait peut-être favorisé certaines choses. Cela n'aurait certainement pas tout résolu. Vous avez évoqué le fait qu'il y a 40 000 étudiants qui viennent à Clermont-Ferrand. Une idée a germé depuis longtemps et qui a été émise mais qui n'a pas abouti concerne le parking Dunan. Certes, il est mal placé mais la proposition serait d'avoir un tarif préférentiel pour les étudiants qui pourraient utiliser le niveau -2 où il y a 250 places. Cela porte donc sur le passé. Concernant la circulation sur la rue de l'Oradou qui pourra être assez compliquée dans le futur. Nous craignons qu'elle ne se déporte sur le boulevard Lafayette qui est déjà encombré. Concernant la rénovation du réseau qui va avec, la liaison CHU/gare SNCF qui avait été mise en place à notre demande lors de la mise en place du tramway en 2006, nous souhaiterions qu'elle soit maintenue avec la ligne actuelle 8 que nous avons prise pour venir à cette réunion.

Participante, Isabelle FAGUNDES

Je suis du côté de l'entrée de Cournon et souhaite intervenir sur cette partie. J'en ai parlé à la dernière réunion du PLU. Il a été dit que le pont qui passe au-dessus de la gare serait élargi et que, potentiellement, tous les arbres situés le long, seraient coupés pour élargir ce pont. Le problème est les habitations situées en contrebas et pour lesquelles nous nous posons de murs anti-bruit derrière. Comment cela pourra-t-il se gérer avec le flux de trafic des voitures qui vont rester



sur une voie ? Et cette seconde voie de bus et la coupe des arbres qui augmentera le bruit ? Afin de donner des éléments de contexte, j'ai longtemps habité rue de l'Oradou. Nous parlons de la pollution et de la circulation et il faut parler du bruit. Le bruit rue de l'Oradou et le bruit à l'entrée de ville de Cournon, ce n'est pas la même chose. Lorsque je suis arrivée sur cette entrée de ville de Cournon, j'ai commencé à prendre peur parce qu'il n'y avait plus de bruit. La pollution sonore est importante. Je comprends tous les points de vue des jeunes et des moins jeunes et je me dis qu'il faut trouver des solutions et parler en termes de solutions. Nous sommes sur du changement et nous devons tous accéder au changement. Si nous parlons en termes de solutions aux gens, ils accepteront mieux les propositions de solutions. Les notions de changements sont difficiles à accepter. De plus, la signalisation des voies piétonnes sur cette entrée de ville est à travailler. Récemment, nous avons eu une voie créée afin de rejoindre le « rond-point du McDo » à la gare et il n'y a aucune signalisation. Les gens pensent qu'il faut sauter du pont pour accéder à la gare. Cela est dangereux et nos maisons sont en bas du pont. Nous sommes responsables parce que le chemin d'accès est chez nous. Si des gens se blessent, nous interviendrons. Il faut penser à la signalisation de tout cela. Il y a une dernière chose que je souhaitais aborder : nous habitons à côté de la gare et je suis d'accord pour prendre le train notamment si les lignes sont plus régulières, par exemple toutes les 20 minutes. Avec le nombre d'étudiants, la ligne vient d'Issoire et il y a du monde aux horaires du travail. Donc pour rentrer, il n'y a pas assez de lignes ni entre midi et 14 heures. De plus, nous sommes sur une zone où beaucoup de camions se garent le soir. Dans le nouveau plan de circulation, nous pourrions avoir des parkings extérieurs sur lesquels les camions viendraient se garer et des navettes afin que les conducteurs de ces camions puissent rejoindre un point pour déjeuner ou dîner et ne pas devoir se garer là parce qu'il n'y a pas de place ailleurs.


Participante

Je suis également de Cournon et j'habite la dernière maison sur cette même allée. Je suis celle qui supporte les camions le soir. Nous avons eu les travaux pour l'élargissement du pont. A priori, les travaux ont été faits pour élargir la voie qui passe au-dessus de la voie ferrée. Sur les photos, nous voyons que le bus aura une voie pour lui tout seul. Si vous laissez deux voies pour les voitures et une voie de bus, tout le monde ne pourra pas passer sur le pont. Il faudra que cela passe quelque part et cela sera pris sur les arbres déjà plantés. Donc il faudra mettre des murs anti-bruit pour protéger les maisons. Nous sommes d'accord. À un moment, il faudra protéger les habitations. Il faudra également régler le problème des camions parce qu'il y en a partout et ils ne pourront plus se garer. Nous avons toutes les deux les mêmes problèmes. Le mur anti-bruit nous fait défaut. Vous n'en avez pas parlé dans le plan.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Mesdames, je suis content que vous soyez venues comme cela, il y en a également pour le maire de Cournon. Je le laisserai vous répondre.

Sur l'intervention des reports de la Pardieu et sur l'Oradou, je pense qu'il faut que nous y travaillions. L'esprit dans lequel vous êtes collectivement venu est constructif et nous continuerons à avancer pour trouver des solutions. Sur le tronçon Cournon-Clermont, ne nous méprenons pas. Il y a le schéma du vélo qui



fait 365 kilomètres sur 6 ans et avec le plan que nous avons montré, les pistes cyclables liées aux deux lignes de transport BHNS sont en plus. Nous n'attendons pas et nous ferons les tronçons BHNS en 2026 mais depuis 3 ans, nous faisons déjà des pistes cyclables. Nous essayons de régler des points noirs et nous avons ouvert des pistes sur toute la métropole puisqu'il s'agit d'une politique métropolitaine. J'ai inauguré l'avenue de République à Pérignat-Lès-Sarliève et c'est une belle piste cyclable. Elle est à l'usage des gens de Pérignat et elle est exemplaire. Nous continuerons tous les ans et nous n'attendons pas l'arrivée du BHNS pour mettre à jour le schéma du vélo. Nous pouvons dire que si des communes veulent aller plus loin, rien ne leur interdit de faire des pistes cyclables en plus du schéma. Cela est la ligne que nous nous sommes donnée.

La zone 30 sur l'ensemble de la ville sera faite avant Noël pour Clermont. Les 70km/h passeront à 50. Tous ceux qui sont à 50 passeront à 30. 25% de la ville est déjà à 30. Je ne me fais pas d'illusion sur l'usage que tout le monde roule à 30 km/h notamment la nuit mais je pense que cela est une façon de réduire la pratique, la vitesse et les façons de faire. Nous ne l'avons pas fait pendant la première année du mandat à cause du Covid mais cela est une promesse que je tiendrai le plus vite possible. Je laisse la T2C répondre sur les leçons sur le Covid.

Sur la liaison routière, ce n'est pas à cause de moi que vous ne pouvez pas la faire mais à cause des habitants de Chamalières et de son maire. Il faut tout raconter et savoir que nous avons tout acheté et il y a eu une politique foncière de 40 ans de cette ville pour le faire. Lorsque je suis arrivé au pouvoir de la ville et de la métropole, la LUSO était remise en cause. Une des questions était de savoir si j'arrêtais de faire des achats et si je les revendais puisque c'était définitivement abandonné à cause de l'égoïsme de nos amis de Chamalières. J'ai décidé pour l'instant de ne pas revendre le foncier. Je ne désespère pas. Je parlais tout à l'heure des sens de circulation : nous ne pouvons pas interdire aux voitures de tourner sur la première couronne et de ne pas leur proposer des alternatives pour faire le tour. Pour le moment, ils sont contre le site propre, donc nous ne sommes pas près de sortir la LUSO. Cela est une décision politique et je ne remets pas en cause la vente du foncier. Je n'en achète plus parce que nous ne sommes pas des trésoriers. Je ne les ai pas remis en vente. Un jour, j'espère que quelqu'un pourra sortir ce dossier de l'ornière dans laquelle il est.

Sur le parking Dunan, je suis d'accord. Nous avons des choses à mettre en œuvre comme les statuts des parkings, les réglementations et des tarifs préférentiels pour les étudiants et voire, puisque nous parlons de supprimer des places de parking, d'avoir des possibilités pour les riverains du quartier d'avoir des abonnements. Tout cela est envisageable et je suis d'accord pour que nous puissions y travailler.

Sur la ligne 8 CHU/gare SNCF, je pense que cela fera partie du débat du réseau et elle a effectivement des utilités.

Pour le reste et le pont de Cournon, je laisse le maire répondre.

Sur l'élargissement, le grand pont qui passe de la Pardieu à la pointe de Cournon est un pont - en termes d'ingénierie et d'ouvrage d'art - assez large, c'est parce qu'il y aura justement deux pistes cyclables en plus des deux lignes de bus, de deux lignes de voitures et des trottoirs. Arrêtez-vous dessus et vous verrez qu'il est large. Il doit faire plus de 34 mètres de largeur.



François RAGE, Président du SMTC-AC

Je réponds sur le chemin cyclable entre Clermont et Cournon. Les travaux commencent en début d'année prochaine. Cela sera une des premières pistes qui reliera Clermont à une des villes extérieures. Je peux même vous dévoiler le passage du rond-point. Elle viendra de la Pardieu derrière la gare et il y a un passage sous l'autoroute. Elle arrive au rond-point dont monsieur parlait. Là, nous supprimerons le shunte et les vélos pourront passer en toute sécurité et elle sera le long de l'avenue de Clermont. Il y a du foncier qui appartient à la métropole et cela permettra d'arriver jusqu'au rond-point Anne-Marie Menut. Il y a une façon de le traverser en le prenant à droite pour rejoindre la piste cyclable existante à partir de la crèche.

Dans le schéma, il y a déjà une piste. Lorsque vous la voyez de Pérignat, où il y a une mise à deux fois 3 voies de l'autoroute, il y a une piste qui passe dessous et elle continuera.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Vous pouvez retrouver la carte sur le site de la Métropole.

François RAGE, Président du SMTC-AC

Cela sera fait et est attendu par beaucoup de gens qui pourront aller, à vélo, de Clermont à Cournon.

La deuxième question taraude tous les présidents qui s'occupent de mobilités et porte sur les conséquences du Covid sur les transports publics. Nous avons moins 35% de fréquentation qu'aux mêmes dates en 2019. Ce qui est rassurant, c'est que nos collègues de Lyon ont fait une étude poussée en interviewant les gens plusieurs fois par jour. Et 90% de ces 35% sont en fait des gens qui reviendront. Ce sont des gens à qui l'on imposait le travail à distance sur 5 jours ou des étudiants à qui il était imposé une semaine sur deux. Dès la rentrée de septembre, 90% de ces 35% reviendront dans le transport. Il y aura encore 5% à faire revenir. Cela est l'enjeu des lignes comme nous les faisons. Les gens viendront utiliser du transport public parce qu'il est sûr et qu'il garantit le temps de trajet. A nous d'organiser le transport public notamment avec ces deux lignes de BHNS et c'est le service qui fait la différence pour que, demain, ce soit 115%, puisque nous prévoyons une augmentation de 50% de voyageurs. Cela est une vraie préoccupation parce que cela des conséquences financières. Nous regardons avec les collègues des autres réseaux comment chacun avance.

Sur Cournon, vous avez la chance d'habiter dans un quartier qui est prioritaire. Il est prioritaire puisque nous avons une orientation d'aménagement sur ce quartier qui se développe et nous avons décidé d'encadrer le développement. Vous avez vu que vous avez une boucherie, une boulangerie, le McDo. Cela prouve que quelque chose se passe. Nous faisons un travail avec la métropole et nous organisons ce quartier. En face de chez vous, il y a le magasin où il y a des matelas qui viennent d'être vendus. De l'autre côté de la route, Max Plus est également vendu et vous aurez des magasins. Il y a un vrai développement de ce quartier qui sera accompagné par cette ligne qui peut avoir des inconvénients mais elle aura également des avantages. Elle organisera la vie quotidienne de ce quartier. Vous serez dans un quartier où vous pourrez habiter, faire vos courses, acheter votre



pain, monter dans un bus qui vous amènera à Clermont et dans le centre-ville de Cournon.

Il est vrai qu'il y aura une voie de bus qui sera créée pour le pont, qui sera élargi. Nous ne sommes pas sûrs de faire les travaux, mais nous vérifierons. Ce sont peut-être des recherches de réseaux. Mon directeur de cabinet prendra vos coordonnées et j'irai vous voir avec les services à la rentrée. Nous regarderons le mur anti-bruit et les conséquences pour vous.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci. Il y a 3 questions.

Participante, Céline MIGNE

Je suis là en tant qu'utilisatrice. Nous ne parlons pas beaucoup des gens qui prennent uniquement le bus. Cela n'a rien à voir avec votre projet. Les appels téléphoniques et les courriers ne suffisent pas. Nous sommes travailleuses de la zone des Gravanches et nous parlons au nom de tous ceux qui sont dans cette zone. Nous sommes les oubliés des Gravanches.


Pour vous expliquer, pendant des années, nous nous sommes battues pour avoir une ligne de bus qui relie Roger-Quilliot à Ikéa qui va jusqu'au bout des Gravanches. Je suis allée à toutes les réunions. Nous étions 30 au début et à la fin, nous étions 5. Nous avons réussi à avoir cette ligne qui n'était pas pérenne mais qui a survécu parce que nous nous sommes battus.

Actuellement, cette ligne nous oublie régulièrement parce que c'est une ligne qui passe par le Musée d'Art Roger-Quilliot, qui va jusqu'à Michelin et Ikéa, deux fois le matin et trois fois le soir. Entre midi et 14 heures, nous ne partons pas du travail. Cette ligne vient nous récupérer jusqu'à Métro. Nous sommes plusieurs depuis quelque temps et le bus se remplit sérieusement. Il se passe que régulièrement, nous sommes oubliés. Hier soir, je suis rentrée chez moi et j'ai mis 40 minutes sur le bord d'une deux voies. Pendant les confinements, la seule ligne de tout le réseau qui a été supprimée est la ligne 25. Nous ne pouvons pas faire de télétravail et il a fallu se débrouiller pendant un mois pour faire du covoiturage ou venir à pied, pour certains sous la pluie, en plein hiver. Nous avons acheté l'abonnement qui coûte 55 euros et au 2 du mois, un confinement a été annoncé. 55 euros pour 3 voyages, la prochaine fois, je prendrai le taxi.

J'ai écrit à monsieur CINEUX, je vous cite mais je n'ai jamais eu de réponse. J'ai eu deux fois par semaine le SMTC au téléphone pendant le deuxième confinement et je n'ai eu aucune réponse pourtant madame VERDIER s'est débrouillée pour que nous ayons au moins une ligne le matin et une ligne le soir pour aller travailler. Mais nous n'allions pas faire nos courses à Ikea, nous voulions seulement travailler. Nous sommes une quinzaine à le prendre tous les jours. Nous ne pouvons pas avoir de voiture puisque nous sommes déficientes visuelles et nous n'avons que ce moyen pour nous déplacer. Je passe le micro à ma collègue de l'entreprise voisine.

Participante, Grace PEREIRA

Cela concerne également la zone des Gravanches. Je suis déficiente visuelle. Nous avons quand même un abri de bus. Nous ne pouvons pas tout critiquer, il y a des



choses positives. Mais lorsqu'il y a une grève, la ligne 25 est systématiquement supprimée. Je croyais qu'un service minimum faisait que nous pouvions avoir au moins un trajet le matin et un le soir mais cela n'est pas le cas. Cela devient problématique. Nos réclamations sont notées et doivent être remontées. Nous discutons avec les chauffeurs qui nous disent que c'est marqué avec un petit astérisque qu'ils ne remarquent pas forcément. Les chauffeurs ne sont jamais les mêmes parce que cette ligne n'est faite que pour former le personnel ou compléter des plannings et nous payons le même tarif que tout un chacun.

Pour les zones des Gravanches, en 2016, le tarif était à 46 euros et il est à 54,80 euros 5 ans plus tard. Il y a une grève, la ligne est supprimée. Le service est moins bien qu'avant. C'est bien d'annoncer tout ce qui va être aménagé et d'amener les gens à ce qu'ils n'utilisent plus leur voiture mais il faut assurer les soirées. Les gens ont envie de sortir et n'ont pas forcément envie de rester dans le centre. Les transports s'arrêtent à 21 heures. Nous sommes des usagers et je voudrais savoir combien de personnes ont ici un abonnement mensuel. Nous en avons assez.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Sur les horaires, cela fait partie des réformes de l'augmentation du réseau sur la partie hors lignes B et C. Nous travaillons sur des horaires qui dépasseront les 21 heures. Pour le reste, on nous souffle à l'oreille que ce que vous dites est vrai. Nous allons vous donner la liste des numéros personnels des élus du SMTC, de la T2C et des deux directeurs. À chaque fois, vous appellerez ces gens lorsque vous aurez des chauffeurs qui vous auront oubliés. Au bout de 6 mois, vous aurez toujours un chauffeur.

Participante

On nous a toujours annoncés que la ligne n'est pas rentable. Elle ne peut pas l'être si le service n'est pas assuré.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

L'idée ubuesque que les chauffeurs oublient qu'il faut passer là me paraît hallucinante. Je comprends votre agacement et je vous trouve même assez calmes.

Participante

Nous ne pouvons même pas prendre des rendez-vous en sortant du travail parce que nous ne sommes jamais sûres d'être récupérées.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Nous allons prendre vos coordonnées et ils vous feront un abonnement gratuit. Je m'y engage.



Participante

J'ai entendu beaucoup de projets très intéressants. J'ai surtout entendu des problèmes qui rassemblent les gens. Je me pose des questions et la dame a posé la question de l'urbanisme qui m'intéresse. Nous nous retrouvons avec des gens de tous les âges. Les gens qui ont 30 ans aujourd'hui, auront 60 ans en 2050. Ce ne seront pas forcément les mêmes besoins que d'aller à vélo dans Clermont. J'habite rue de l'Oradou et les problèmes de la rue de l'Oradou sont les problèmes de partout. Je reviens de Paris. Cela tombe bien parce qu'il y a autant d'embouteillages malgré les rues piétonnes. Les gens font le tour : pour aller d'un point A à un point B à Paris, il y a dix mille façons d'y aller.

J'entends qu'il y a des jeunes et qu'il y a la mère de famille qui emmène son enfant à la crèche puis à l'école et éventuellement l'emmener au lycée. Il faut ensuite aller travailler et revenir à 16 h 30 le soir pour récupérer les mêmes enfants. Imaginons qu'il n'y ait qu'une voiture dans le ménage et ce sera un des deux parents qui prendra la voiture et l'autre sera obligé de se déplacer. Cela sera compliqué en organisation.


J'imagine la petite mamie qui va faire ses courses chez LIDL avec son caddie rue de l'Oradou, c'est un peu loin et cela est compliqué de faire ses courses à vélo. Cela est difficile de faire ses courses, de s'occuper de ses enfants, de prendre la grande artère pour aller chez Leclerc.

Je vois que dans mon quartier, il y a de moins en moins d'infrastructures. Il n'y a plus de Spaar, plus de bar-tabacs, plus rien mais les logements poussent. Dans les grandes villes, lorsque les logements poussent, nous mettons des magasins au rez-de-chaussée et c'est ce que je vois dans les grandes villes qui ne sont pas comparables à Clermont-Ferrand. Il y a des centres-villes où à 2 mètres, il y a au minimum une pharmacie, une épicerie, un bar, un Picard et des commerces de proximité. Il y a des problèmes de crèches également. Il faut une concertation mais j'ai l'impression que dans ce projet InspiRe, nous avons mis la charrue avant les bœufs.

Il est important pour l'avenir d'avoir des infrastructures. A défaut, je ne vois pas comment la ville peut évoluer. Ce n'est pas en faisant des zones désertifiées que nous arriverons à faire vivre les gens ensemble. Nous ne monterons pas les générations les unes contre les autres, ce n'est pas intéressant. Tout le monde doit vivre ensemble et pour moi, ce qui est important, c'est la concertation. Donc j'estime et je pense que beaucoup de gens ici se retrouvent et que cette concertation est nécessaire pour que nous puissions laisser vivre les gens dans un quartier.

Je ne parle pas uniquement du quartier de l'Oradou et de l'avenue Bergougnan. Si nous voulons avoir des visions à long terme et à moyen terme, il faudra se concerter et éviter que les gens aient du mal à aller en centre-ville parce qu'il sera désertifié parce que beaucoup de gens n'auront pas envie d'y aller en voiture. Le soir, si vous voulez aller au restaurant et que vous êtes une famille, vous prenez votre voiture et vous revenez en voiture. Vous n'y allez pas en bus surtout s'il n'y en a pas et par sécurité.

Dans les villes, je vois grandir des chaînes. Les centres-villes ont tout ce qu'il faut. Nous parlons du tramway mais lorsque je vais dans le centre de Clermont-Ferrand, j'ai tout ce qu'il me faut mais pas dans la rue de l'Oradou, ni dans la rue



Lafayette ou dans la rue Bergougnan. Ce qu'il va donc se passer, ce que vous allez demander aux gens d'aller à Géant, Leclerc. Les gens vont d'ailleurs de plus en plus faire leurs courses à l'extérieur des centres-villes. Cela est un vrai problème. Et ces vrais problèmes que tout le monde a soulevés ici, il serait temps de voir l'aboutissement de ce que cela peut donner. L'urbanisme est important. S'il n'y a pas de commerces, il n'y a pas de vie et les gens vont s'expatrier ou aller en centre-ville parce qu'au moins, ils auront toutes les proximités. Il faut aussi que les gens aient les moyens de s'expatrier.

Gilles VESCOVI, adjoint au maire de Durtol

Je voulais faire un témoignage de vécu sur Durtol. Nous sommes partis avec un projet qui nous a été amené et qui ne nous plaisait pas du tout et qui supposait Durtol/Cournon alors que le bus n'allait pas à Durtol. Nous n'étions pas contents et nous avons fait une contre-proposition. Cela a posé des problèmes et à force de discuter, et je crois que Monsieur le Président l'a dit que le vrai mot est la co-construction, nous sommes en train de trouver une solution qui me paraît tous les jours un peu meilleure. Cela est l'exemple que je voulais donner ce soir. J'ai entendu des questions qui ne me paraissent pas insolubles. Je pense que si l'esprit du projet reste celui que nous avons connu dans ses premiers mois, beaucoup de choses vont se résoudre. J'ai habité Lyon, Grenoble, Saint-Etienne et j'ai vécu un certain nombre de choses et je trouve que cela se passe bien ici. Je vous invite à tous avoir cet esprit d'ouverture et cela n'enlève rien aux problématiques posées mais je pense qu'il y a le chemin pour que cela avance positivement.

Éric ANDRÉ, animateur


Merci. Cela est un beau mot de conclusion.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Comme c'est une conclusion, je n'en rajoute pas. Merci de ce témoignage parce que nous sommes concrètement, à Durtol, sur des choses qui ont évolué et que nous avons co-fabriqué avec vous. Je pense que nous avons trouvé une solution qui est, du point de vue de l'intérêt général, bien meilleure que celle que nous avons proposée au départ. C'est ce qu'il faut retenir de ce processus, c'est que nous allons continuer à travailler.

Je vous remercie parce que l'ambiance générale de la réunion était excellente. Je pense que c'est un grand progrès. Conformément à ce que j'ai dit, je m'engage à venir voir les commerçants de la rue de l'Oradou et ceux de Bergougnan. Nous préviendrons ceux qui veulent faire la promenade avec nous. Nous échangerons parce que je suis là pour trouver des solutions. Nous ne dirons pas oui à tout et nous ne trouverons pas des solutions à tout mais partout où cela pourra être bénéfique, nous le ferons.

Ensuite, vous l'avez compris, nous sommes dans une mutation du vivre urbain et il faut partager l'espace public et vivre ensemble. Il y a des usages différenciés de la ville. Je n'ai pas de certitudes et je suis d'accord sur les différences générationnelles. Il faut arrêter de dire que la ville de Clermont-Ferrand serait l'endroit le plus terrible où nous vivons. Quand tu dis qu'il n'y a pas de commerce, c'est une aberration. Nous avons été classés premier prix dans les grandes villes



sur le travail que nous avons fait, par un organisme indépendant en matière de commerces. Il y a moins de vacances commerciales à Clermont-Ferrand et nous sommes en dessous de 8% alors qu'il y en a 12% à Vichy. Donc arrêtons de cultiver les histoires permanentes non objectivées des années passées.

Nous faisons tous les programmes d'urbanisme avec des commerces de plain-pied lorsque nous sommes dans la construction publique partout. A Trémonteix, nous n'arrivons pas à trouver des gens parce que le petit Picard n'est pas sous la houlette du maire de Clermont-Ferrand. Les commerces s'installent lorsqu'ils gagnent de l'argent. Il est vrai qu'une partie de la solution en matière du commerce local, est la consommation des gens et ce n'est pas de ma faute si nous continuons à acheter de plus en plus sur Internet et que nous allons dans les grandes surfaces. Pendant 20 ans, le débat lors des élections municipales à Clermont, a été la fermeture des commerces de proximité. Tout le monde allait dans les grands centres. La voiture a coûté de plus en plus cher et les gens en ont assez d'avoir des rayonnages où il y a 400 marques de café alors qu'ils prennent toujours la même depuis 20 ans. Cela coûtait de plus en plus cher et cela n'était pas agréable et lorsque les gens ont changé leur comportement, que s'est-il passé ? Et lorsque nous, les villes, nous avons fermé le tuyau de l'aménagement des grandes surfaces ? Les businessmen ont inventé le Simply Market et ils se sont mis à repeupler les rues de Clermont de ce type de structures. Il n'y en avait plus à place Delille et le paysage de commerces de proximité a changé dans cette ville en 20 ans de façon incommensurable. Il n'a pas changé ni par volonté du maire ou des élus mais par le comportement des gens et des businessmen qui ont vu leur intérêt. Lorsque je n'arrive pas à installer des commerces en pied d'immeuble alors que nous en faisons partout, c'est simplement parce que nous n'avons personne qui veut l'installer. Le Picard ne m'a pas appelé pour s'installer à Trémonteix.

Il faut arrêter de caricaturer et de faire croire que le maire peut tout faire. Il y a du civisme, des comportements collectifs et des changements de société et des choses qui échappent à la toute-puissance de l'homme politique malgré tout ce qu'il essaie de faire et malgré les politiques que nous menons. La vision de Clermont était un peu caricaturale. Ce n'est pas si mal que cela pour y vivre et j'aimerais que de temps en temps que les auvergnats déménagent plus souvent - j'ai déménagé tous les 3 ans - et que vous alliez vous comparer. Plein de gens viennent me voir et sont stupéfaits des sommes mises dans la politique de l'enfance. Nous mettons de l'argent dans la politique de l'enfance avec de la qualité de services, les recrutements et les activités dans les écoles... Nous sommes les dernières villes à avoir des infirmières scolaires et avoir des professeurs de musique dans toutes les classes primaires. Nous ne sommes plus que 5 villes en France à avoir ces dispositifs. Il faut arrêter de dire n'importe quoi.

Évidemment, nous avons moins de policiers municipaux et nous faisons plus dans la solidarité et la fraternité. Nous essayons de vivre ensemble, collectivement. Dans l'esprit constructif de la réunion, je suis à votre disposition et je viendrai voir les commerçants et les habitants de ces deux rues. Nous continuerons à travailler ensemble pour co-construire et trouver une solution qui aille au plus grand nombre.

Merci à tous.



(Fin des débats)





un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
LEMPDES**

06 juillet 2021



PARTICIPANTS

- **OLIVIER BIANCHI, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **STEPHANE PANIN, DIRECTEUR ADJOINT DU PROJET INSPIRE**
- **RICHARD PEYRIN, DIRECTEUR GENERAL DE LA T2C**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**



DÉROULÉ

- 17H30 : ARRIVEE DES PARTICIPANTS
- 18H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H05 : MOT DE BIENVENUE - HENRI GISSELBRECHT, MAIRE DE LEMPDES
- 18H10 : INTRODUCTION DE LA REUNION – OLIVIER BIANCHI, PRESIDENT DE CLERMONT AUVERGNE METROPOLE ET MAIRE DE CLERMONT-FERRAND
- 18H20 : VIDEO DE PRESENTATION DU PROJET INSPIRE
- 18H25 : QUESTIONS-REponses
- 19H30 - 20H : MOT DE CONCLUSION - OLIVIER BIANCHI



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci beaucoup. Nous laissons la parole à ceux qui souhaitent poser des questions ou donner un avis. Nous projetons la photo du réseau.

Participante

Je suis élue métropolitaine, adjointe à Saint-Genès-Champanelle. Les deux communes ne sont pas sur le futur réseau. Nous avons fait une contribution et nous avons suivi une dernière réunion publique en mars et un atelier « enjeux de territoire et mobilité ». C'était super et il n'y avait rien à redire.


Dans le futur, nous souhaiterions être à 30 minutes en transports en commun de l'agglomération. Nous avons un transport à la demande qui est saturé aujourd'hui et qui nous place à une heure et demie. Il est utilisé tous les jours. Nous avons une demande de ligne régulière également depuis le bourg, au parking relais, afin de permettre aux personnes de venir de l'agglomération sans voiture.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je vous félicite pour la bonne coordination et la bonne maîtrise des débats de la ville d'Orcines et de la ville de Saint-Genès.

Hier, à la réunion, un de vos collègues, conseiller municipal d'Orcines a soulevé le même problème. Ce soir, vous ouvrez le débat sur ce sujet. Vous avez raison car nous sommes sur deux géographies particulières : un ensemble d'hameaux très dispersés et un Ouest montagneux. Cela pose des problèmes en termes de transports publics et de coûts de fonctionnement de ces lignes mais non d'accessibilité. Dans les deux cas, nous avons bien pris en compte votre demande. Nous sommes au cœur de la méthode de ce qu'est la concertation.

Nous voyons que Royat est couvert par la ligne B mais Saint-Genès et Orcines sont les deux zones blanches du territoire. Il est un peu difficile d'envisager que deux communes sur les 21 n'aient aucune proposition. Est-ce que cela sera émis en tant que telle ? Est-ce que cela sera un rabattement qui prendra des formats différents ? Ce sont des solutions que nous devons regarder. Je ne peux pas en dire plus à ce



stade. Nous n'avons rien tranché et vos contributions, comme les ateliers, ont été utiles. Je ne m'exprime que politiquement et le dis devant mes collègues. Il est difficile de dire à deux maires qu'ils sont hors du champ total des transports publics. En revanche, il faut innover dans une structuration où nous ne ferons pas le tour des hameaux dans les deux communes pour ramasser trois personnes par jour.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

De notre côté, il y a eu un atelier de territoire très riche chez vous. Nous avons bien compris votre demande, que nous avons mal perçue avant de faire ces ateliers.

Plutôt que d'avoir 12 hameaux et un travail de dessertes de chacun d'eux, il y a une projection urbaine différente avec une volonté plus forte de centralisation. Cela nous amène à changer notre fusil d'épaule. La version 2 devrait être de ce point de vue très différente de la version 1 sur la commune de Saint-Genès-Champanelle puisqu'avec le même volume d'offre, nous pouvons faire différemment avec cette vision centralisée. Cela marque un tournant dans la commune puisque ce n'était pas la vision développée jusque-là. Il est important pour nous de bien le comprendre.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Vous avez l'atout de l'INRA.

Participante

De plus, aussi bien à Orcines que Saint-Genès-Champanelle, la restructuration de la ligne B rend impossible l'accès en voiture. Nous demandons à être rabattus avec une navette régulière qui desserve aussi Charades.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

C'est peut-être le moment de dire un mot désagréable. Un réseau de transports publics est public, comme son nom l'indique. Nous pouvons considérer que comme il appartient au bien commun, le coût n'est pas une question. Mais à l'inverse, comme ce coût est porté au crédit plutôt de l'impôt que de l'utilisateur, lorsque nous regardons les ratios, nous comprenons bien que même pour des missions de service public, nous ne pouvons pas faire comme nous le voulons.

Lorsque nous sommes sur le territoire d'une métropole comme la nôtre où il y a toutes les typologies de zones : rurale, périurbaine, urbaine, la première pensée collective est d'imaginer que nous allons partout et que nous rabattons partout.

Nous avons ces débats. Certaines communes, et je ne donnerai pas de noms, ont créé des lotissements il y a quelques années. Elles réclamaient le prolongement de la ligne pour aller au bout de ce lotissement. Le poids politique a fait que quelques fois, nous avons pu les mettre en œuvre. En réalité, nous nous rendons compte que ça ne répond pas à une demande



conséquence. Le coût au kilomètre de l'opération devient difficilement supportable.

Nous devons trouver des systèmes permettant le plus d'équité possible sur le territoire. Il est hors de question de laisser des populations démunies dans un ratio économique qui reste viable pour l'organisateur du transport. Lorsque nous avons moins de monde, des modalités innovantes peuvent être imaginées comme des petits bus, des navettes ou des systèmes à la demande. Nous devons inventer des choses qui seront dans un ratio coût/satisfaction de l'intérêt général. Une des grandes questions de la rénovation du réseau est ce ratio entre le service rendu et son coût pour le nombre de populations concernées.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci. Y a-t-il d'autres questions ?

Christophe DEPRES, participant

Je travaille à VetAgro Sup à Lempdes, dans la zone de Marmilhat. Je suis en charge, en dehors de mon activité d'enseignant, de la mobilité sur notre établissement. Nous organisons une enquête mobilité auprès de nos salariés et de nos étudiants sur l'accès au campus. Je dis cela parce que nous rentrons dans une logique dans l'enseignement supérieur et je pense que cela est vrai dans d'autres établissements, où nous nous fixons une trajectoire carbone pour nos activités. Les bilans carbone faits avec des collègues sur les sites clermontois et lyonnais montrent que la mobilité est le premier poste d'émissions pour beaucoup d'activités tertiaires comme nos activités d'enseignement et de recherche. Lorsque nous nous posons cette question, nous identifions des leviers d'action qui dépendent en partie de la puissance publique puisque nos 700 étudiants dépendent essentiellement de la ligne 35- 36 que nous avons évoquée.

Ma question est double.

Il y a une question technique : dans cette réflexion sur la rénovation du réseau, vous avez affiché des objectifs en termes de dessertes des services publics mais également en termes de temps d'accès à ces services, est ce qu'il y a des objectifs qui sont de l'ordre de la trajectoire carbone de la métropole ? Dans quelle mesure cette rénovation de réseau serait susceptible d'atteindre cet objectif de trajectoire carbone ? Par exemple, dans l'enseignement nous nous fixons des objectifs de division par deux ou quatre de nos émissions qui dépendent de la temporalité de nos activités.

La deuxième question porte sur la phase de concertation. Il y a une concertation réglementaire avec l'enquête publique mais je me demandais s'il ne serait pas intéressant d'évoquer une concertation avec des générateurs de mobilités que sont les employeurs ?

A VetAgro Sup et au lycée Pasteur, nous sommes des générateurs importants sur cette ligne et nous avons, dans les 3 années à venir, une croissance de nos activités notamment d'accueil d'étudiants et nous nous posons la question. Monsieur le président de la métropole évoquait l'INRA sur Saint-Genès-Champanelle. Cela me semble pertinent. Merci pour cette réunion.



Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Je vais répondre à ces deux aspects de question.

D'abord, il y a la possibilité pour les employeurs de faire des plans de déplacements d'entreprises (PDE). Nous ne pouvons qu'encourager ce genre d'initiative.

Si de votre côté, vous êtes en train d'y travailler et que vous élaborer des rendus et des écrits, je pense qu'il faut que nous nous rencontrions avec les équipes de la mobilité de la métropole afin de voir comment les résultats de ce que vous produisez pourraient avoir des concrétisations dans le projet et quelles réponses nous pourrions vous apporter.

Nous avons déjà eu ce débat avec l'Université pour des sites de centre-ville, des sites concernés par Carnot et pour les CESO. Nous avons posé la question aux bureaux du temps. Il y a également un travail que nous pouvons faire en termes d'améliorations. Il y a parfois des décalages d'entrées et ce sont des choses que nous pouvons négocier avec un président d'université, avec un conseil d'administration d'une école d'ingénieurs ou d'enseignement supérieur.


Nous sommes dans une phase où nous travaillons sur le réseau en général pour l'améliorer. La phase suivante est un travail plus chirurgical qui peut être conduit par -delà la rénovation. Le réseau évolue en permanence. C'est une sorte de restructuration parce que des choses ont changé mais il y a eu des toilettes ponctuels qui peuvent être produits par ces rencontres bilatérales. Nous sommes donc demandeurs des résultats de votre travail à terme. Je pensais à L'INRA parce que je pense qu'avec l'INRA, il faudrait que nous ayons un PDE s'il n'existe pas.

Sur la trajectoire carbone, sans donner de chiffres, même si nous nous sommes fixés des objectifs dans le schéma de transition énergétique du territoire métropolitain, il faut rappeler que nous avons été pénalisés. Nous étions la métropole, pour des raisons géographiques, la moins polluée des métropoles les plus polluées. Nous étions dans le rouge et l'Europe a attaqué l'Etat français pour ses métropoles qui n'étaient pas vertueuses. Nous avons eu l'obligation de réaliser une zone à faibles émissions (ZFE). La problématique de notre trajectoire est posée et est importante. Depuis le moment où nous avons été stigmatisés, pour des raisons diverses, nous ne sommes plus dans le rouge puisque cela est lié à l'effet de foehn et à notre géographie de l'Ouest. Nous considérons que dans le schéma de transition, ce n'est pas parce que nous sommes sortis de façon conjoncturelle de la zone critique qu'il n'y a pas de problème structurel.

La restructuration du réseau sur des véhicules propres, les deux lignes en électrique sont la grande réforme écologique de la métropole.

Ce que je vais dire n'est pas sur le ton de la polémique. Des gens peuvent imaginer que laisser pousser l'herbe autour des arbres et poser des arbres en plus dans une métropole pourraient suffire à une politique de transition. Il faut le faire, et nous avons à revoir notre espace public parce qu'il a été trop souvent goudronné, mais il y a des éléments structurants dans notre politique de transition. Les réseaux de chaleur mis en œuvre en sont un, ainsi que le réseau de transports publics.

Je confirme que, comme vous avec votre objectif de réduction de CO2 à l'échelle de VetAgro sup, nous nous posons les mêmes questions. Demain, nous aurons une visioconférence afin d'arracher quelques millions d'euros puisqu'il y a un



appel à projet de l'Etat. Nous nous inscrivons dans le respect de la trajectoire carbone de notre territoire. Nous le restructurons pour 3 raisons et 3 politiques publiques majeures. Je ne sais pas s'il faut les hiérarchiser mais il y a la question écologique et la transition, puis il y a celle de la mobilité et des déplacements et la troisième est celle de la rénovation urbaine. Nous avons l'opportunité de revoir sur les lignes l'espace de mur à mur. Vous vous souvenez à quoi ressemblaient les lieux où passait la ligne avant la ligne A et vous voyez après. Vous imaginez ce que cela peut produire demain sur le reste du réseau.

Participante

Je vous remercie d'avoir organisé cette réunion parce que cela est important de s'exprimer sur le problème des déplacements.

J'ai une réflexion sur le schéma et d'une manière générale par rapport au mode de fonctionnement de chacun. Il semblerait que nous soyons sur quelque chose de l'ordre d'une étoile puisque nous allons au centre. A Lempdes, nous sommes à côté d'Aubières et que ce soit à vélo, car vous évoquiez le problème des pistes cyclables, ou en bus, nous sommes obligés de revenir en ville pour repartir dans une autre banlieue alors que nous sommes assez proches. A l'avenir, pourrait-il y avoir des liens ? Nous gagnerions du temps et à vélo.

A Lempdes, nous avons une belle piste cyclable qui va vers le Brézet. Nous prenons la route en partant à gauche pour aller vers Aubières mais il n'y a plus de piste cyclable. C'est dangereux car il s'agit d'une deux voies étroites avec un pont. Dans les aménagements urbains, il est important de faire du lien sans repasser par le centre.


Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Nous ne voyons pas le réseau actuel et nous ne voyons pas bien la différence avec le fonctionnement d'aujourd'hui mais je vais en donner quelques exemples.

Demain, à Pont-du-Château, vous avez deux lignes. Il n'y en avait qu'une et nous en avons fabriqué un nœud sur Pont-du-Château, sur Cournon avec plusieurs lignes et également sur Chamalières. Ce sont des choses nouvelles et nous avons décidé en vous écoutant entre janvier et mars, que la liaison entre Lempdes et Cournon méritait d'être travaillée. Nous essayons de travailler quelque chose entre Lempdes et Cournon. C'est moins en étoile qu'avant.

Il y a 21 communes et nous ne pouvons pas couvrir l'intégralité des déplacements de chaque centre de communes à chaque centre de commune. Il nous faudrait pour cela plus d'offres que ce que nous sommes réellement capables de mettre. On choisit les origines/destinations les plus fréquentées sur lesquelles nous pouvons nous permettre d'avoir un transport en commun, par exemple Lempdes/Cournon à l'Ouest ou la liaison qui passe Romagnat-Aubières au Sud. Ça n'existait pas non plus. Nous avons pu nous permettre ces quelques lignes supplémentaires qui ne passent pas par le centre. Nous ne pouvons pas toutes les faire.

Sur la deuxième partie de votre question, lorsque nous n'avons pas de ligne de transport en commun mais que nous avons ce déplacement, soit nous prenons la voiture et il y aura encore de la voiture demain, soit nous utilisons des vélos. Avec le déploiement des lignes B et C, nous renforcerons également le schéma cyclable porté par la métropole. Pauline BAYARD assure la coordination de ce que nous



faisons sur le réseau de transports en commun avec les autres politiques métropolitaines. Sur les 27 kilomètres, nous aurons 90% d'aménagements cyclables. Nous améliorons nos sites. En même temps que nous faisons des transports en commun, nous faisons également du cycle. Demain, la priorité est de faire du vélo, du transport en commun et de la marche à pied avec la rénovation de mur à mur.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Il y a également un plan cyclable qui est en train d'être développé par la métropole. Par rapport à la liaison vers Aubière d'ici 2023, il y aura un itinéraire cyclable qui partira du bout de la rue de la Grassette pour rejoindre la Pardieu directement. Nous vous donnerons les tracés lorsque nous aurons les plans puisque cela n'est qu'un projet pour l'instant. Cela mettrait la Pardieu à 25 minutes à vélo sans passer par la route.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Le schéma du vélo dont parle Henri fait 364 kilomètres.

Eric ANDRÉ, Animateur

Y aurait-il d'autres remarques et avis ?

Participant

Est-ce qu'une des principales raisons pour laquelle les gens n'utilisent pas le bus à Lempdes est le temps de trajet ? notamment avec Ballainvilliers et avec la gare ? Vous nous annoncez moins 5 minutes et je trouve que c'est peu. Pourriez-vous développer ? Nous parlions d'une ligne expresse. Cela va peut-être susciter des questions.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Pour l'instant, nous en sommes à moins 5 minutes. Nous avons fait deux choix pour la première version.

Le premier choix est que la ligne qui fait aujourd'hui Pont-du-Château/ Lempdes et qui va à Clermont est coupée en deux. Cela veut dire que la liaison Lempdes/ Pont-du-Château ne se fait plus. La ligne de Pont-du-Château monte par l'autoroute dans notre vision actuelle et cela fait que nous gagnons beaucoup de temps pour arriver en entrée de ville. A Lempdes, pour l'instant, nous continuons à desservir en passant par Marmilhat et nous ne montons pas sur l'autoroute et de ce fait, nous gagnons moins de temps. En revanche, et c'est un des éléments très forts pour la qualité d'une ligne, nous vous proposons de traverser intégralement le centre-ville et d'offrir des destinations de l'autre côté de Clermont.

Il y a une sorte de compensation. Pour donner de la qualité au réseau, vous aurez une desserte plus forte à l'intérieur du centre-ville qui donnera plus de points de connexion pour aller vers d'autres lieux. Ça ne veut pas dire que c'est la solution



définitive. C'est celle que nous avons mise sur la table parce qu'il faut faire des compromis.

En termes de temps de parcours, notre objectif est de le passer à 30 minutes ce qui pose la question des aménagements. Aujourd'hui, nous n'avons pas finalisé la carte des aménagements, ce « moins de 5 minutes » va peut-être évoluer en fonction de cette carte. Nous sommes toujours au stade des études. C'est la réponse la plus précise que je puisse donner à votre question.

Sur la carte actuelle, nous voyons le détour dans Lempdes sur certaines courses et le passage aux droits du CORA sur les autres courses. Sur la nouvelle carte, vous passez dans Lempdes et vous arrivez au niveau de VetAgro sup à l'autoroute. Ensuite, vous repassez devant Marmilhat. Nous n'avons pas encore positionné les arrêts. Il s'agit de la VI.

Je profite de ce moment pour faire les présentations. Ce travail sur le réseau est un travail de systèmes intégré dans des politiques publiques plus générales. Ça ne fonctionne que si tout fonctionne ensemble. Pour cela, nous travaillons avec les équipes de T2C, l'exploitant. Pour que le réseau fonctionne demain, il est préférable que l'exploitant soit partie prenante. L'exploitant est représenté ici par Richard, Maurice et Eric. La métropole est également présente parce que le schéma de transition écologique énergétique, le schéma cyclable et la trajectoire carbone sont des éléments importants. Ce sont également des aménagements urbains complémentaires qu'il faudra réaliser. Il y a Pauline BAYARD ainsi que le DGS, David CONSTANS-MARTIGNY qui s'est déplacé. Nous sommes nombreux dans l'équipe technique SMTC avec le pôle aménagement urbain, la restructuration du réseau avec Céline HEKIMIAN, la communication et il y a encore beaucoup d'ingénieurs et de techniciens.

Le travail que nous faisons avec vous est également un travail collectif. Viendront ensuite les entreprises pour un autre moment du collectif. Ce projet englobe plusieurs systèmes et nous essayons de coudre ensemble les politiques publiques.

Pour compléter, nous avons hier soir une réunion à Chamalières où les gens étaient un peu remontés. De nombreuses questions portées sur la manière dont nous avons travaillé. Je me bats beaucoup contre cet anti-intellectualisme, cet anti-expertise. Il y a des experts et des connaisseurs. La première phase est l'expertise avec des ingénieurs et des gens spécialistes des flux et de la logistique, des transports, de l'urbanisme. Ensuite, et cela est l'intérêt des concertations, il y a l'expertise d'usage. C'est cela la démocratie contributive. Après l'expertise technique qui a fabriqué un premier jet, nous sommes en expertise d'usage qui est la connaissance fine de vos déplacements, de la vie de vos quartiers, des réalités que nous prenons en compte dans le cadre de la concertation. Nous venons de croiser les deux et nous fabriquons ensuite les versions définitives avec des enjeux politiques, budgétaires et d'arbitrage.

Montrer l'arrière-boutique est intéressant pour rappeler qu'il s'agit d'un dialogue entre expertises et expertises d'usage des citoyens.

Participante

Bonjour, j'aimerais vous interpeller au sujet des horaires. De quelle manière procédez-vous pour mettre en place les horaires ?



Olivier BIANCHI, Président de la métropole

Je laisse la question technique et je réponds comme expert d'usage.

Nous sommes sur une ligne et à un moment donné, peut-être que l'horaire est moins bon au départ parce qu'il est pertinent lorsque nous arrivons. Pour l'amélioration du service nous nous posons trois questions. Il y a la question du tracé, celle de la densité : est ce qu'il y a 2 ou 5 bus par heure ? Et enfin la question des horaires. J'ai un fils qui est lycéen maintenant. Aujourd'hui, soit il prend un bus et il arrive 5 minutes en retard, soit il se lève 45 minutes avant tout le monde et arrive 30 minutes avant la sonnerie. Il reste devant le lycée Blaise Pascal.

Vous comprenez que nous ne pouvons pas prendre en compte tous les horaires de chaque usager. La question des rentrées pour les étudiants se pose. Sur une ligne comme celle que prend mon fils, il n'y a pas que des lycéens qui sont dans le bus. Il faut marier l'intérêt général et les usages personnels.

Participante

Il faut également prendre en compte les travaux qui sont programmés. Nous avons actuellement ce souci sur la ligne 36. Le matin, nous n'allons plus sur l'avant de la gare mais nous passons par derrière. Nous ne pouvons plus prendre les correspondances. Le soir, nous rentrons avec 35 minutes de retard.

Olivier BIANCHI, Président de la métropole


C'est le même sujet que hier sur les manifestations. Je ne peux pas les interdire.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Nous allons également vous dire comment cela fonctionne. Cette question de la fabrication des grilles horaires. En tant que syndicat-mixtes nous commandons à notre exploitant des grilles horaires. Nous le faisons chaque année et nous lui demandons de marier les demandes de chacun. Elles évoluent beaucoup sur les scolaires. L'école primaire a décidé de changer d'horaires, le collège et les lycées également. Nous le savons en juin pour septembre.

Nous marions d'abord ces sujets de dessertes scolaires et nous essayons de gérer le domicile/ travail. Nous savons qu'il y a des heures régulières de prise de poste. Plus nous avons d'offres, plus c'est facile de construire des grilles puisque cela permet d'ajouter des bus. Autour de nous dans les autres agglomérations et les autres collèges dans les zones rurales, il y a le même type de problèmes avec des bus qui arrivent trop tard pour le collège parce que nous avons enchaîné deux courses successives. La première est trop en avance et la deuxième est trop en retard puisque c'est le même bus qui a fait le même circuit.

Nous essayons de prendre l'ensemble de vos remarques. C'est vrai aujourd'hui et ça le sera année après année. Nous les recueillons également auprès des communes. Chaque année, nous écrivons aux maires pour leur demander ce qui bouge dans leur ville et ce que nous pouvons adapter. Après leurs demandes, certaines sont couvertes et d'autres non. Il y a un arbitrage rendu par le politique.



Pour les travaux, c'est compliqué et cette réponse n'augure rien de bon pour la période 2023/2024. Nous allons avoir de grands travaux à cette période et nous avons intérêt à être meilleurs. C'est noté et nous en parlons beaucoup avec les services de la métropole, avec Adrienne SIMON KRZAKALA qui est la directrice générale adjointe en charge de ces sujets afin de mieux se coordonner. Je reconnais que cela est perfectible.

Olivier BIANCHI, Président de la métropole

Pour défendre tout le monde, les torts sont partagés. Parfois l'exploitant ne fait pas toujours les choses et d'autres fois les villes ou les services d'urbanisme de la métropole n'ont pas toujours pu être efficaces sur l'information des travaux que nous lançons. La chaîne globale doit être améliorée sans compter les travaux qui ne sont pas opérés par nous-mêmes mais par des acteurs comme ENGIE, ENEDIS ou d'autres.

Participant

Prévoir des travaux est une chose mais il faudra également revoir les correspondances. Nous devons descendre sur l'avant de la gare et nous sommes sur l'arrière. Nous n'avons plus de correspondances ni avec le A, le B, le 3 ou le 4. Ça pose des problèmes. Nous arrivons à 7 h 17 sur le parc SNCF et le B part à 7 h 19. Le prochain est 23 minutes plus tard.

Eric ANDRÉ, Animateur

C'est noté et ça interpelle. Merci pour vos remarques.

Participant

Pour les horaires, envisagez-vous de mettre des bus plus tard le soir en semaine ? Nous pouvons annoncer que nous allons avoir des bus le dimanche. Je vous laisse le faire puisque c'est vous qui me l'avez annoncé.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

C'était une demande régulière de la ville de Lempdes. C'était également un engagement pris. Permettre aux gens de faire le tracé de la voie verte, de Cournon jusqu'à Pont-du-Château et de pouvoir le prendre à un point et repartir à l'autre point. A partir de septembre, il y aura des bus le dimanche sur la ligne 35/36. C'est un élément qui sera conservé dans la restructuration du réseau puisque les élus ont souhaité collectivement que la question des loisirs soit également traitée dans l'offre supplémentaire que nous mettrons dans le réseau.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

L'objectif est l'amélioration de l'offre. La question des soirées se pose depuis longtemps. Les choses avaient été résolues pour les étudiants avec le BEN, qui est



un bus gratuit qui ramasse les noctambules et qui évitent les problèmes de sécurité, d'automobile et d'alcool. Et ça fonctionne bien.

Il y a également les activités de cinéma, théâtre où les bus n'étaient plus conformes aux horaires de la réalité de la société et des loisirs. Je rajouter que le dimanche il est difficile d'imaginer une gratuité du week-end, c'est un sujet qui sera en débat. La ville de Clermont s'est engagée dans cette hypothèse mais pour qu'elle soit validée, il faut qu'elle s'applique partout.

L'ensemble des maires doivent la valider. Je suis toujours très précautionneux de la collégialité de la métropole. Il est difficile d'expliquer que c'est gratuit le dimanche s'il n'y a pas de bus. Nous ne pouvons pas demander de faire des efforts uniquement pour les clermontois. Nous avons bien un objectif d'amélioration du service public le soir et les week-ends.

Éric ANDRÉ, animateur

Merci. Il y avait la question de l'amplitude horaire.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

A ce stade, nous n'avons pas fabriqué les grilles horaires de demain. Il est encore un peu tôt. Nous ajouterons de l'offre aux heures de pointe mais l'idée, pour les villes importantes de la métropole, est d'élargir l'amplitude.

Nous avons plusieurs niveaux de ligne dans la métropole et certaines s'arrêtent plus tôt que d'autres. L'idée est de créer une offre plus tard mais ça ne signifie pas que nous aurons des bus jusqu'à 2 heures du matin dans toutes les communes. Par exemple, la ligne 35/ 36 est une ligne forte dans le sens où il n'y a pas mal de services à l'heure de pointe du matin où il y a beaucoup de bus et de fréquentations. Elle est une vraie ligne structurante et c'est normal parce qu'il y a beaucoup d'habitants à Lempdes et Pont-du-Château.

Dans le réseau futur, l'objectif est de la maintenir en ligne forte avec une amplitude élargie et pas seulement du renfort à l'heure de pointe. Cette question des horaires définitifs sera vue plus tard car nous devons compter les kilomètres qui vont avec pour revenir vers vous.

Quant à la numérotation des lignes, je parle sous le contrôle de l'exploitant, il y a une histoire. Lorsque nous sommes habitués à avoir une ligne qui passe devant chez soi avec un numéro, le changement est difficile. Lors d'une restructuration on se pose vraiment la question de changer les numéros car le risque de confusion et de perdre les gens est réel. Nous gardons assez souvent le même numéro. De temps en temps, lorsque nous voulons faire un geste fort comme la ligne 6 qui est devenue la ligne C, nous lui changeons le numéro. C'est un geste fort qu'il faut accompagner de communication.

Dans l'histoire, il y a également des lignes de l'intérieur et des lignes de l'extérieur et les lignes commençant par un 3 étaient plutôt des lignes de l'extérieur. Les numéros que vous voyez ne seront pas ceux-là. Nous avons un vrai nouveau réseau et nous nous posons la question de la dénomination. Nous le ferons ensemble dans les années qui viennent.



Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

En termes de communication symbolique, si nous voulons donner le sentiment qu'il y a un changement, il faudra restructurer. Je ne suis pas défavorable à ce que nous ayons des bouts de lignes et des noms de communes un peu comme dans le métro parisien. Ça parle bien aux gens et incarne les choses et les transformations.

Participante

J'aimerais parler d'un sujet annexe qui fait également partie des transports. Il y a un problème des passages protégés notamment dans les grands carrefours. Il y a plusieurs endroits où nous ne pouvons pas traverser alors que nous sommes encore dans l'agglomération.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Du point de vue politique et ce que je vais dire n'est pas une provocation, la ville de Clermont va transformer son plan de circulation afin de gérer les partages d'espace public.

Nous étions en réunion hier et le maire de Royat disait que lui-même est en train de revoir ses plans de circulation. Je n'ai pas d'autorité sur la gestion de chaque maire. Toutefois avec l'arrivée des réseaux, les restructurations et la transformation de nos modes de vie, nos mobilités, nos circulations, les maires ont tout intérêt à anticiper leur réflexion sur leurs propres plans de circulation. Cette réflexion concerne les véhicules, les piétons et les nouveaux usages. Je ne sais pas si à Lempdes, c'est fréquent mais les trottinettes électriques et les nouvelles façons de se déplacer prennent une place de plus en plus importante et nous ne savons plus faire cohabiter tout le monde. A Clermont, nous avons adopté une règle de bonne conduite, un code de la rue, qui n'est pas obligatoire mais qui donne un exemple de ce sur quoi nous devons réfléchir et imaginer à l'échelle de la métropole pour le confort et la sécurité de tous.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand


Avons-nous le plan du schéma cyclable ?

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Le schéma était dans Lempdes Info il y a quelques mois. Il s'agit d'un focus sur les communes d'ici année par année. Nous y voyons la piste cyclable dont je parlais tout à l'heure le long de l'autoroute.

Céline, participante

Le schéma directeur cyclable a fait l'objet d'études, a été approuvé en mars 2018 et est mis en œuvre peu à peu. Vous voyez la programmation des travaux dans les années qui viennent. L'objectif est d'avoir un réseau en étoile et des radiales, ce que vous évoquiez tout à l'heure. Ce schéma utilise soit des voies apaisées, soit la



réalisation d'aménagements de pistes et de bandes. A Aulnat, la liaison entre Clermont-Ferrand qui arrive à Lempdes est mise en œuvre dans le cadre du projet de BHNS entre Clermont-Ferrand et Aulnat à l'Ouest. A partir d'Aulnat, c'est le schéma directeur cyclable qui complète. Il y a une véritable coordination entre les deux projets. Ensuite, nous avons des liaisons le long de la 711. Ce sont des chemins ruraux apaisés où nous sommes en partage de voirie.

Éric ANDRÉ, animateur

Êtes-vous inspirés pour d'autres réflexions ?

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Pour les pistes cyclables, dès que nous refaisons une rue dans la ville, même si ce n'est pas indiqué, nous prévoyons systématiquement un itinéraire cyclable. Comme la rue de la Source que nous venons de terminer.

Participant

Lorsque nous sommes devant la boulangerie MUNOZ, en allant vers CORA, il n'y a rien à ce niveau.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Paris ne s'est pas fait en un jour. La rue de l'Allier aura ses pistes cyclables, c'est prévu.

Participant

Nous avons de belles pistes cyclables mais parfois il y a des trous et c'est dangereux.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Nous étions très en retard au niveau de la métropole sur le plan cyclable. Initialement prévu sur 10 ans, nous avons décidé ensemble de réaliser le plan cyclable en 6 ans avec environ 200 kilomètres d'itinéraires cyclables.

Participant

A chaque fois, qu'il y a un pont, c'est là où il y a le plus de risques et où il n'y a pas de pistes cyclables.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Sur ce point, vous avez raison et dans le cadre du projet de BHNS, le nouveau pont en direction des cinémas du côté de la Pardieu aura deux pistes cyclables, admirez sa largeur !



Participant

Il y a une piste cyclable avant et après le pont qui traverse du côté du Brézet, en allant vers Cournon. Sur le pont même il n'y a rien.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

J'aimerais revenir sur l'histoire de notre territoire. Certains ouvrages d'art ont été fait par la ville, le B2R et il fallait négocier. Lorsque ces ponts ont été construits, les problématiques n'étaient pas les mêmes. J'essaie de développer un discours sur « Pourquoi en sommes-nous arrivés là ? ».

Nous avons du retard sur les politiques de transports publics et cela n'engage pas la responsabilité des équipes. Nous avons du retard sur la place de la voiture. Nous sommes encore une ville où des sorties d'autoroute débouchent dans l'hyper centre-ville, c'est le cas de l'avenue Michelin.

J'ai une double théorie sur ce point. C'est une ville qui s'est construite dans la culture de ce qu'a été le 20ème siècle, c'est-à-dire l'industrie automobile. Je nous appelle à une réflexion collective. Nous étions liés à l'industrie automobile, notamment aux équipements et nous ne nous sommes pas posé ces questions.


A cela s'ajoute notre topographie et la géographie. Nous sommes allés jusqu'à faire un tramway sur pneus. En 2030, il faudra le remplacer par du fer parce que le pneu n'est pas vendu ailleurs.

Pour avoir été candidat en 2014 aux élections municipales, je parle en connaissance de cause : la question du vélo à l'époque ne se posait pas du tout. Elle n'était pas dans les débats publics et il y avait peu d'usagers. Des villes ont été visionnaires comme la Rochelle. Nos élus ne l'ont pas été. Il n'y avait pas de demandes sociales. Tout le monde était content du fonctionnement. C'était lié à l'histoire, à la topographie et au fait de ne pas avoir dépassé un seuil démographique au-delà duquel la question de la voiture devient pénible.

Lorsque vous regardez les grandes métropoles en France de plus de 250 000 habitants, elles ont des lignes comme InspiRe depuis longtemps. Nantes a déjà 70 kilomètres de ligne, Rennes a deux lignes de métro quand nous nous discutons pour construire nos 24 premiers kilomètres de lignes InspiRe. Les grandes villes ont réglé ce problème depuis longtemps. Les villes plus petites de 60 000 habitants comme Roanne, Châteaudun ne se posent pas les questions que nous nous posons parce que la voiture est encore reine et les centres-villes ont encore des parkings à ciel ouvert. Ils n'ont pas de problème puisqu'ils sont comme nous il y a 20 ans.

Nous sommes dans la phase où les ennuis commencent comme la pollution, les bouchons. Les demandes sociales de nouvelles mobilités arrivent et notre réseau n'est pas prêt parce que nous sommes en retard. Nous sommes dans cette période de crise et nous aimerions tous que cela s'améliore. Nous sommes en train de le faire.

En 2014, la mobilité n'est pas un sujet de campagne et n'est posé par personne. En 2020, c'est quasiment l'une des grandes questions des élections municipales. En 2026, si nous n'avons pas réussi ces questions et d'autres, comme la végétalisation, les villes basculeront.



Qu'est-ce qui a fait qu'entre 2014 et 2020, tout a changé ? Nous avons pris une décision collective et unilatérale de créer C.vélo et de faire un abonnement gratuit. Nous avons enregistré plus de 150% d'augmentation lorsque nous avons fait l'abonnement gratuit. Tout d'un coup il y a eu plein de gens à vélo. Aux usagers de C.vélo s'ajoute les gens qui ont acheté leurs propres vélos et l'engouement pour les vélos électriques. Il y a eu une multiplication des vélos.

Nous avons fait les choses à l'envers puisque nous avons créé de la demande avant d'offrir les aménagements. Nous sommes dans la crise parce que les gens ont changé leurs pratiques mais le réseau est impraticable. Nous travaillons avec les associations de vélo pour soulever les points noirs. Cette année, nous en avons identifié 9 de grande dangerosité et nous les avons traités.

Aujourd'hui, nous courons derrière la transformation des pratiques et nous essayons de rattraper les choses. Je fais un pari optimiste. Si nous tenons bien le rythme des investissements prévus, si nous réalisons le schéma, si les maires le veulent - car il n'y a plus d'interdiction de construire des pistes cyclables supplémentaires par les communes au moment de renouvellement de voiries- alors nous pouvons imaginer que la situation s'améliorera dans 4 ou 5 ans.

Dans le cadre du schéma, j'ai inauguré la grande avenue de la République de Pérignat-Lès-Sarliève avec une piste formidable ! Mais lorsque nous avons fini de remonter Pérignat, nous sommes arrivés devant une autoroute avec 2 fois 2 voies. Ici nous arrivons dans la zone commerciale la plus caricaturale d'une zone commerciale des années 80. Donc, nous constatons bien que nous avons d'avantage des pistes à usage de proximité plutôt que des possibilités de passer de commune à commune en bus ou à vélo et de ne pas prendre sa voiture sur certains déplacements notamment en plaine.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Vous nous parliez de ce pont, au-dessus de l'autoroute, rue de Beaulieu ? Avec la piste cyclable dont je vous parlais, vous n'aurez plus besoin de passer sur ce pont. Sur Cournon, vous passez par l'autre côté.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

C'était une route départementale, jusqu'à ce que nous soyons devenus métropole. Maintenant, ce doit être une métropolitaine.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Si vous allez à la pointe de Cournon, vous ne passerez plus sur le pont avec la piste cyclable au-dessus de l'autoroute. Il faut redescendre par le chemin de Beaulieu et faire la pointe de Cournon.

Éric ANDRÉ, animateur

Y a-t-il d'autres remarques ?



Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Il y a un vrai sujet avec la perte de la liaison de Lempdes/Pont-du-Château. Je ne suis pas sûr que cela soit pertinent. Est-ce que vous supprimez l'arrêt de CORA ?

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

À Pont-du-Château, il y a une demande forte qui montre que les gens ont besoin d'aller vite le matin. Aller vite le matin veut dire faire la desserte de Pont-du-Château et partir directement sur l'autoroute. Une fois sur l'autoroute la ligne n'en sort plus et ne passe pas à Lempdes. Il y a des villes dans lesquelles il est possible de faire des arrêts sur l'autoroute qui permettent de gérer de la liaison. Aujourd'hui, ce n'est pas envisageable du tout sur ce tracé. La configuration métropolitaine ne le permet pas. En revanche, nous séparons la ligne de Lempdes dont la destination principale est Clermont-Ferrand. Nous avons ajouté une desserte Lempdes/Cournon plutôt que Lempdes/Pont-du-Château parce que nous avons compris dans un premier temps que la deuxième ville de destination en venant de Lempdes serait plutôt Cournon. Nous pouvons nous tromper et nous pouvons en rediscuter. L'ordre des priorités est :

- d'aller à Clermont-Ferrand, puis à Cournon depuis Lempdes
- d'aller de Pont-du-Château vers sa destination principale Clermont-Ferrand et de desservir le haut de Pont-du-Château depuis la Croix blanche et d'être capables d'aller jusqu'au caméléon.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Je n'ai aucune idée du nombre de personnes qui montent à Lempdes et qui descendent à Pont-du-Château. Il y a un sujet sur le collège de Pont-du-Château fréquenté par quelques lempdais.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Cette carte ne présente pas les lignes scolaires, cette question viendra plus tard. Nous avons commencé par le réseau de semaine puis celui du week-end. Nous bâtissons la maille structurante auquel le service scolaire s'ajoutera. Nous en avons besoin que le matin et le soir. Nous n'allons pas doubler des choses qui existent déjà. Nous ajouterons là où il y aurait des trous.

Céline HEKIMIAN

Les lignes scolaires arrivent à la fin, quasiment en même temps que la livraison du réseau V travaux, et nous sommes en train de travailler sur ces réseaux scolaires. Ce sera fin 2022/2023.

Jean-Yves BECHLER, Directeur général du SMTC-AC

Eric me dit qu'il n'y a que peu de personnes qui vont de Lempdes à Pont-du-Château.



Éric ANDRÉ, animateur

Nous allons conclure.

Olivier BIANCHI, Maire de Clermont-Ferrand

Pour bien comprendre, vous ne partez pas avec un réseau définitif. Nous sommes dans un processus et il y aura d'autres temps pour intervenir. Je vous invite à la vigilance sur ce projet puisqu'il y aura une V2, une V3 et un temps de communication afin de montrer à tout le monde le résultat de tout ce travail. Nous sommes toujours preneurs d'écrits si vous avez des idées que vous pensez indispensables à intégrer dans nos réflexions, c'est encore le moment. A chaque réunion, vous aurez l'occasion d'apporter des correctifs si nécessaire. Je vous remercie de votre engagement citoyen en venant passer une soirée avec nous. Je vous souhaite une bonne soirée.

Fin des débats.

