

## COMMENT REPENSER ENTIÈREMENT NOTRE OFFRE DE TRANSPORTS ?

# InspiRe, UN NOUVEAU SOUFFLE POUR NOS MOBILITÉS

Donner du temps aux habitants de la Métropole. C'est sans doute l'un des objectifs les plus ambitieux du projet "*InspiRe, un nouveau souffle pour nos mobilités*" porté par la Métropole et le SMTC-AC. Plus qu'une restructuration du réseau de transports, *InspiRe*, c'est construire, à l'horizon 2026, une toute nouvelle offre de mobilité sur l'ensemble du territoire. Imaginer, dès à présent, les déplacements du futur.

**T**ous les voyants sont au vert. La vaste restructuration du réseau de transports en commun vient d'être officiellement lancée par la Métropole et son bras armé, le SMTC-AC. Avec "*InspiRe, un nouveau souffle pour nos mobilités*", la Métropole et le SMTC-AC prennent une longueur d'avance et enclenchent la mutation à la fois environnementale, sociale et urbaine de toute leur offre de déplacements.

Ce projet de taille se structure autour de la création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), les historiques lignes B et C, avec, notamment, la mise en circulation de nouveaux bus à énergie propre sur des voies qui leur seront réservées. Mais *InspiRe*, ce sont aussi des temps de parcours améliorés, plus de régularité, plus de ponctualité, plus de confort et de sécurité, des plages horaires amplifiées... Sur l'ensemble des lignes. Avec des objectifs très ambitieux : 2 millions de kilomètres supplémentaires parcourus chaque année sur le réseau de bus urbain (dont 1 million sur les lignes B et C) ; un service accessible, adapté au quotidien de chaque habitant ; une offre qui permettrait de relier n'importe quel centre-bourg de la métropole à l'hyper-centre de Clermont-Ferrand en seulement 30 minutes !

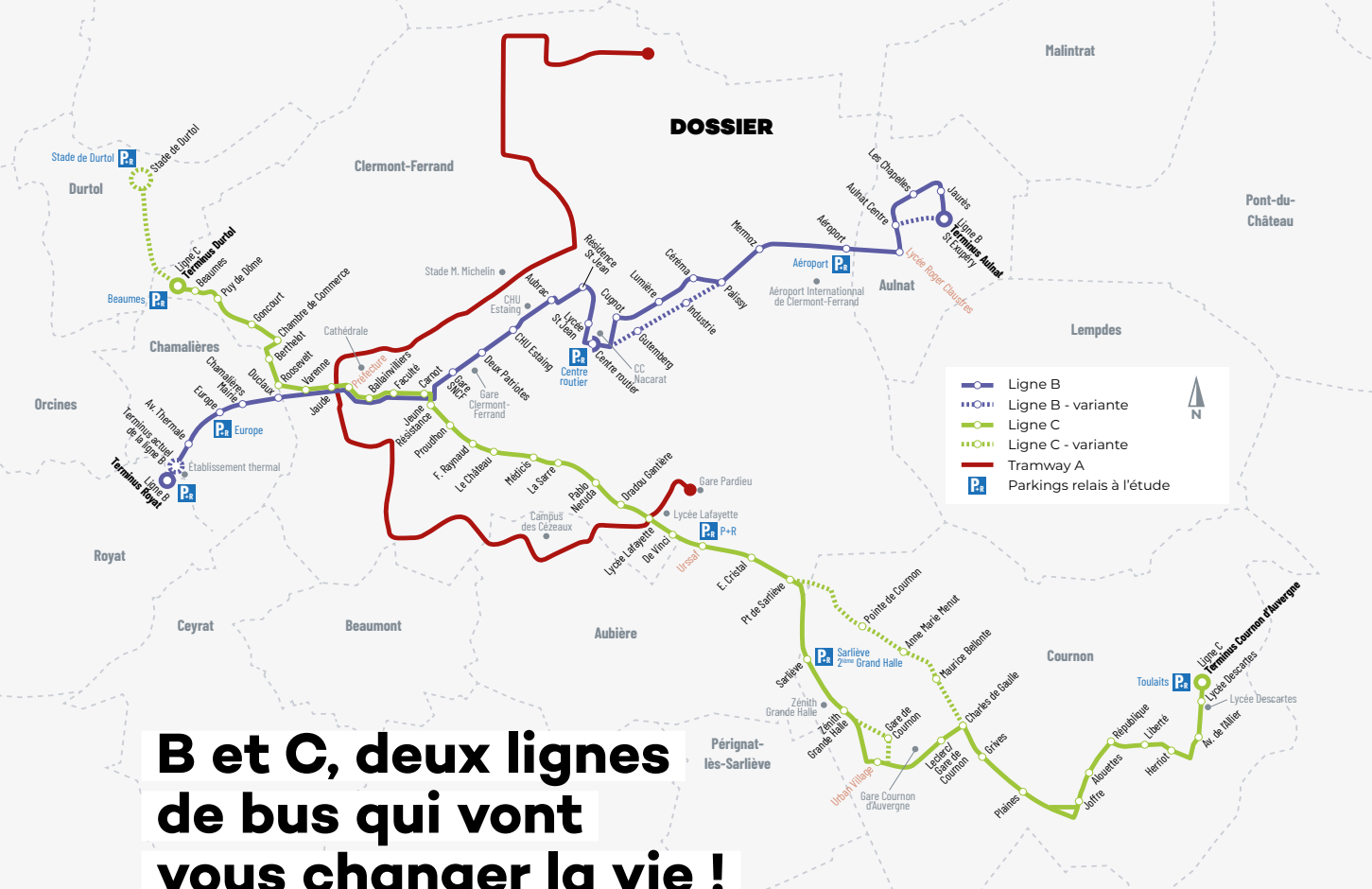
Issue de plusieurs concertations – notamment les Rencontres citoyennes de la mobilité qui se sont tenues en 2015-2016 ou le Plan de déplacement urbain approuvé en 2019 – cette refonte complète du réseau a été pensée pour favoriser l'équité territoriale et accélérer la transition écologique de la Métropole. Là encore, les objectifs affichés sont extrêmement forts : une flotte de véhicules plus vertueuse, avec une volonté d'atteindre le zéro émission à l'horizon 2035 !

Au-delà des améliorations liées au réseau de bus, le projet *InspiRe* accordera une place centrale aux cyclistes et aux piétons. Tout au long du tracé des deux lignes à haut niveau service, des aménagements spécifiques ont notamment été prévus, en lien avec le vaste schéma cyclable de la Métropole. Plus largement, *InspiRe* permettra aussi le réaménagement de nombreux espaces, places et lieux de vie du territoire.

C'est un programme global, donc, qui va se décliner sur les cinq prochaines années. Un programme estimé à 280 M€ HT, aussi emblématique sur le fond que sur la forme, puisqu'il sera accompagné d'une grande concertation. À travers ce dispositif citoyen, tous les usagers ou futurs usagers du réseau pourront donner leur avis et témoigner de leur quotidien. En temps réel, tout au long du projet. •



un nouveau souffle pour nos mobilités



# B et C, deux lignes de bus qui vont vous changer la vie !

Des bus à énergie propre haute performance, des fréquences de 6 à 8 minutes aux heures de pointe, des distributeurs de titres sur les quais, du wifi dans les véhicules et bien d'autres systèmes intelligents... Voilà à quoi devraient ressembler, demain, les historiques lignes de bus B et C que le projet *InspiRe* va faire évoluer en lignes de bus à haut niveau de service (BHNS).



**0 % d'émission à l'horizon 2035**

La restructuration du réseau s'accompagnera d'actions extrêmement fortes en faveur de la transition écologique et énergétique du territoire. En plus des bus à énergie propre sur les deux lignes BHNS, le projet *InspiRe* prévoit la création d'un tout nouveau dépôt pour le SMTC. "Un dépôt exemplaire", assure Pascal Malassenet. À terme, c'est 190 bus qui devraient circuler sur toute la métropole, dont les 40 véhicules vertueux des lignes BHNS. Aujourd'hui le SMTC n'achète plus de véhicule diesel et renouvelle progressivement sa flotte pour atteindre, à l'horizon 2035, les 0 % d'émission sur le territoire.

Elles traversent le cœur métropolitain de part en part. 27 km qui desservent un quart de la population, 40 % des emplois et un tiers des étudiants de la métropole. Inutile d'expliquer pourquoi les lignes de bus B et C sont des voies ultra-stratégiques. "À elles seules, ces lignes ont un taux de couverture extrêmement intéressant en termes de population sur le territoire", relève Pascal Malassenet, directeur du projet *InspiRe* au SMTC-AC.

Aujourd'hui, elles touchent chacune 11 000 à 12 000 usagers. Une fréquentation qui devrait doubler dans les années à venir. C'est en tout cas le principal enjeu du projet *InspiRe* qui prévoit d'augmenter considérablement la performance de ces deux lignes, en les transformant en lignes de bus à haut niveau de service (BHNS). "Cela signifie être en capacité d'offrir un temps de parcours amélioré avec une meilleure régularité, de la ponctualité et des services associés, comme de l'information en temps réel, des systèmes de paiements modernes, des distributeurs de titres sur les quais, du wifi dans les véhicules...", explique Pascal Malassenet.

À ce stade, les tracés des deux voies sont encore à l'étude. Mais on sait d'ores et déjà que la ligne B, qui relie Royat au stade Marcel-Michelin, pourrait être prolongée

jusqu'à Aulnat Saint-Exupéry. La ligne C, quant à elle, devrait toujours se décliner de Durtol au lycée Descartes de Cournon-d'Auvergne. Son itinéraire, en revanche, pourrait être légèrement revu puisqu'il s'agit, aussi, grâce à ces profondes restructurations du réseau, de desservir toujours plus de lieux de travail, d'enseignement, de soin, ou de vie, tout simplement (voir notre carte).

En faisant évoluer ces lignes de bus B et C, la Métropole et le SMTC-AC souhaitent aussi atteindre des fréquences assez remarquables de 6 à 8 minutes aux heures de pointe. Une amplitude de 5 heures à 1 heure du matin. Et des vitesses équivalentes, voire supérieures, à celle du tramway. Une avancée rendue possible par "la priorité des bus aux carrefours et le passage de ces lignes en site propre à chaque fois que cela est possible". C'est-à-dire le développement des chaussées exclusivement réservées aux bus.

"L'objectif, ce sont des véhicules qui roulent à 20 km/heure. Ça semble peu, mais c'est énorme en termes de transport en commun", insiste le directeur du projet *InspiRe*. Des bus de 18 mètres de long – 40 au total sur ces lignes BHNS – que la collectivité imagine à énergie propre et qui devraient faire progressivement leur apparition sur le réseau dès la fin des travaux, début 2026. Avec *InspiRe*, "on entre vraiment dans une nouvelle ère !" •

## Un projet qui voit plus loin

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

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

*“Par exemple, Lempdes et Pont-du-Château n'ont pas de ligne le dimanche. Mais ce sera le cas après”, illustre Pascal Malassenet, directeur du projet InspiRe au SMTC-AC. “Le service doit être accessible à tout le territoire, avec un objectif de performance qui serait de pouvoir relier le centre-ville de Clermont, en 30 minutes, depuis n'importe quel centre-bourg de la métropole.” Une offre plus performante, donc, avec des véhicules qui passent plus régulièrement, qui vont plus vite, et qui proposent de meilleures conditions aux usagers.*

Mais *InspiRe*, c'est aussi le développement des mobilités douces. Avec une place importante, et même centrale, pour les cyclistes et les piétons. C'est en tout cas ces

deux modes de déplacements qui ont été considérés dans l'élaboration des lignes de BHNS. *“Nous avons raisonné en priorité d'insertions dans l'espace public. Avec en première position, les modes doux, les piétons et les cycles. En deux, le BHNS. En trois, le végétal. Et en quatrième position, tout ce qui touche à la circulation”,* détaille le directeur du projet.

Il s'agit donc de développer largement le réseau des voies cyclables, en lien avec le schéma cyclable de la Métropole, et de créer des pistes, partout où cela sera possible autour des lignes BHNS. Soit une trentaine de kilomètres. En parallèle, plusieurs aménagements sont au programme pour repenser l'espace public et densifier la végétalisation. Le projet prévoit notamment l'implantation d'environ 1 500 arbres sur le tracé BHNS. *“On voit très bien que nous sommes sur un projet qui ne concerne pas que la mobilité”,* relève Pascal Malassenet.

*“Il n'y aura pas que des travaux de voirie, nous allons aussi travailler sur des lieux de projets ou de vie”,* réaménager de nombreux espaces le long des lignes. La place de l'Europe, la place Joseph-Gardet, l'axe Ernest Cristal-Schumann, ou l'axe Blatin-Ballainvilliers, sont, par exemple, des secteurs qui vont profondément changer de visage. •

**Une réflexion globale sur la circulation et le stationnement** Le projet *InspiRe* amène aussi à réinterroger, plus largement, la place de la voiture en ville et à réfléchir sur la circulation et le stationnement de demain. *“Pour préserver l'hyper-centre de Clermont-Ferrand, la Métropole envisage la création d'une Zone à trafic limité (ZTL), du boulevard Duclaux, jusqu'à la sortie de l'avenue Carnot”,* détaille Pascal Malassenet. Ce dispositif, qui consiste à réserver l'accès du secteur aux BHNS, aux riverains, aux commerçants et aux services de secours, permettrait d'améliorer la qualité de l'air, d'apaiser la circulation dans la zone sans contraindre le passage des bus, de favoriser les transports en commun et les modes doux, mais aussi d'améliorer le confort et la sécurité des piétons.

## Damien Garrigue, Chef de projet déplacement, Nantes Métropole

**“Nos lignes de tramway et de Busway ont la même amplitude, les mêmes fréquences, la même importance”**

Damien Garrigue est le “Monsieur bus” de Nantes Métropole. Il a suivi les grands aménagements opérés par la collectivité ces dernières années sur son réseau de transports en commun. Notamment la création du Busway, une ligne de bus à haut niveau de service parmi les premières en France. L’an passé, elle a franchi un nouveau cap avec l’arrivée de véhicules électriques long de 24 mètres !

### **Présentez-nous votre réseau de transports en commun...**

D’abord, il faut savoir que Nantes a été la première ville de France à réintroduire le tramway, en 1985. Progressivement, le réseau s’est développé pour arriver à trois lignes de tram. En 2001-2002, la collectivité a lancé un projet de prolongement de la troisième ligne vers le Sud-Ouest, mais il s’est avéré trop onéreux et le taux de fréquentation attendu n’était pas au niveau de l’investissement. Le bus a fait son retour dans la palette des moyens de transport performants. Nous avions déjà un réseau de bus bien sûr, mais il était vieillissant. Nous nous sommes donc interrogés sur la manière de faire un bus, comme un tramway, de façon à lui redonner une vraie place. C’est comme ça qu’est née, en 2006, la ligne à haut niveau de service, Busway. En 2009, nous avons ensuite souhaité travailler sur une amélioration assez forte du réseau tout entier. On a créé ce que l’on appelle le réseau eChronobus. Des lignes qui ne sont pas partout en site réservé, mais sur lesquelles nous avons traité des problématiques de façon pragmatique. Nous avons adapté certaines sections, certains carrefours. Aujourd’hui, nous sommes à 140 000 voyageurs par jour sur les 8 lignes du réseau eChronobus. Tous les ans, il y a au moins une ligne sur laquelle nous augmentons l’offre.

### **Comment a été accueilli votre Busway ? Les usagers ont-ils adhéré ?**

Le Busway a tout de suite été intégré à notre réseau. D’ailleurs, nous ne distinguons pas les lignes de tramway et de Busway. Elles ont la même amplitude, les mêmes fréquences, la même importance. Les passagers peuvent monter à toutes les portes, ils n’ont pas besoin de demander l’arrêt et peuvent acheter leur ticket à toutes les stations. Le Busway a été très vite plébiscité car il faut dire que nous avons fortement contraint l’automobile. Nous savions que le report s’opérerait facilement sur le tramway. Les gens laissent leur voiture sans problème pour prendre le

tram. Mais c’était un pari avec le bus. Au lancement du projet, nous avons eu de fortes réactions de la part de la population qui s’attendait à un tramway. Certains disaient “*nous sommes des sous-citoyens, à quand le char à bœufs ?*”. Sur le coup, ça a été assez violent parce que le projet de prolongement du tramway était vraiment sur les rails, nous allions entrer dans la phase d’enquête publique. Mais finalement, la ligne Busway a très bien marché.

### **Récemment, vous avez fait le choix de développer cette ligne Busway. Pourquoi ?**

À cause de la fréquentation qui a plus que doublé. Les Busway ont été pris d’assaut. Nous sommes arrivés à 40 000 voyageurs par jour sur une ligne qui fait à peine 7 km ! Si la transformation de la ligne en tramway a été évoquée, nous avons opté pour l’achat de véhicules de 24 mètres de long. C’était tout de même un projet beaucoup moins lourd que la construction d’un tramway. À Nantes, depuis la fin des années 90, nous n’achetons plus de bus diesel et roulons essentiellement au gaz. Mais quand s’est posée la question de l’énergie pour ces nouveaux véhicules, les études nous ont montré que toutes les conditions étaient réunies pour passer à l’électrique. Le choix s’est porté sur un système de biberonnage, ou “*opportunity charging*”, en anglais, c’est-à-dire que les bus se rechargent pendant leur exploitation sur la ligne. Pour cela, nous avons équipé quatre stations, les deux terminus et deux stations intermédiaires. Les bus se rechargent à chaque passage. Quel que soit le temps de dépose. Ils ont besoin de seulement 4 minutes de charge pour faire un aller-retour. C’est d’ailleurs une première mondiale d’avoir des véhicules électriques de 24 mètres sans caténaires ! Aujourd’hui, nous avons 22 bus électriques en service, les eBusway. Nous sommes très satisfaits de ce système. Et nous avons pu rebasculer les anciens véhicules sur une ligne eChronobus qui est donc devenue la deuxième ligne de Busway. •

# Grande concertation : parce que votre avis compte !

Qui de mieux placé que les usagers pour parler du service ?

Une grande concertation va se dérouler en deux temps ces prochaines années. Le premier débute ce 11 janvier. L'objectif ? Faire évoluer le projet de restructuration des lignes B et C et, plus largement, le réseau de transports en commun, en prenant en compte l'avis de ceux qui l'utilisent ou vont l'utiliser au quotidien. Voici tout ce que vous devez savoir pour participer...

## UNE CONCERTATION, C'EST QUOI EXACTEMENT ?

Lancer une concertation, c'est tout simplement demander l'avis du plus grand nombre pour "sortir du cercle décisionnel habituel", explique Véronique Fleschmann, chargée de projet communication InspiRe. Autrement dit, il s'agit de présenter un projet et de récolter les avis d'un nombre d'usagers ou de futurs usagers du service le plus large possible, pour accompagner le travail des élus et des agents du SMTC-AC et de la Métropole. "Le projet de restructuration du réseau leur sera présenté dans sa globalité. La concertation, qui portera sur des questions simples et précises, sera accessible à tous. L'idée n'est pas simplement de dire je suis pour ou je suis contre, mais d'offrir la possibilité aux participants de donner un avis argumenté."

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

## QUAND ET SUR QUELS SUJETS JE VAIS POUVOIR M'EXPRIMER ?

Le premier temps de concertation, du 11 janvier au 31 mars 2021, est une concertation réglementaire et obligatoire qui se déroule dans le cadre de grands projets d'aménagement. Elle portera plus précisément sur les travaux des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS), les lignes B et C. "Sur leur tracé ou sur la position des terminus", par exemple. Le second temps prendra le relais juste après, dès le mois d'avril. La concertation portera toujours sur des sujets liés au

projet de BHNS, mais aussi sur "toute la restructuration du réseau de transports en commun et sur les aspects de circulation et de stationnement".

## DANS QUELLE MESURE MES REMARQUES SERONT PRISES EN COMPTE ?

La Métropole et le SMTC-AC mèneront une concertation transparente. De nombreuses facettes du projet seront soumises à la concertation. "De nombreuses personnes qui rapportent la même vision de leur quartier, par exemple, peuvent faire bouger les lignes", illustre Véronique Fleschmann. Plus les avis seront nombreux, plus ils nourriront les réflexions autour du projet et pèseront dans la balance !

## COMMENT JE PARTICIPE ?

Il existe différents modes de participation. Un site internet dédié, inspire-clermontmetropole.fr, sur lequel les personnes intéressées pourront trouver de l'information sur le projet et la concertation, ainsi qu'un module pour donner son avis. Ces derniers seront d'ailleurs visibles par tous. "Les gens auront aussi la possibilité de géolocaliser une remarque en plaçant un pictogramme sur une carte du réseau", explique Véronique Fleschmann. Des dossiers de concertation seront également disponibles dans les mairies, au SMTC et à la Métropole. "Ils seront accompagnés d'un registre sur lequel les gens pourront écrire". Il y aura aussi de nombreuses réunions publiques, soit physiques, soit virtuelles, en fonction des conditions sanitaires. "Et sans doute d'autres formes de rencontres sur le terrain, comme des balades urbaines". Des brochures de présentation du projet seront également distribuées aux habitants du territoire. "Sur ces brochures, on trouvera des cartes détachables pré-affranchies sur lesquelles les gens pourront donner leur avis et les déposer dans n'importe quelle boîte aux lettres". Un bus de la concertation sillonnera aussi le territoire dans les mois à venir pour "aller chercher les citoyens là où ils sont". •

+rendez-vous sur [inspire-clermontmetropole.fr](https://inspire-clermontmetropole.fr)

## DÉCRYPTAGE



## InspiRe c'est...

- **2 lignes de bus** à haut niveau de service et à énergie propre, **soit 27 km et 64 stations desservies**.
  - **90 % d'aménagements dédiés aux cycles** le long des 2 lignes BHNS.
  - **43 % des emplois et 1/3 des étudiants** desservis.
  - **40 000 voyages par jour** sur ces deux lignes, contre 21 200 aujourd'hui.
- **2 millions de km supplémentaires** parcourus chaque année sur l'ensemble du réseau de bus urbain, dont 1 million de km rien que sur les lignes B et C à haut niveau de service. L'offre actuelle étant de 7 millions de km par an sur un réseau global de 355 km.
  - **30 minutes seulement** pour relier l'hyper-centre de Clermont-Ferrand, depuis n'importe quel centre-bourg de la métropole.
  - Un réseau de bus qui atteint **0 % d'émission d'ici 2035**.
  - **25 indicateurs** pour mesurer l'impact du projet en termes de développement durable (qualité de l'air, de l'eau, des sols, biodiversité, etc)

## UN SERVICE ÉQUIVALENT, VOIRE SUPÉRIEUR, AU TRAMWAY...

	TRAM (ligne A actuelle)	BHNS (lignes B et C à venir)
Fréquence en heure de pointe	<b>6 minutes</b>	<b>6 minutes</b> + des fréquences renforcées sur l'ensemble du réseau
Amplitude horaire	<b>de 5 h à 1 h</b>	<b>de 5 h à 1 h</b> + une amplitude adaptée sur d'autres lignes du réseau
Longueur du parcours	<b>15,7 km</b>	<b>27 km</b>
Nombre de stations desservies	<b>34</b>	<b>64</b>
Coût de l'investissement initial	<b>290 M€ HT</b> (pour 1 ligne)	<b>280 M€ HT</b> (pour 2 lignes)

## Des objectifs encore plus grands d'ici 2030...

Le Plan de déplacement urbain, dans lequel s'inscrit le projet InspiRe, prévoit :

	AUJOURD'HUI La Métropole <sup>(*)</sup>		OBJECTIF 2030 La Métropole <sup>(*)</sup>
	<b>61 %</b>		<b>50 %</b>
	<b>30 %</b>		<b>33 %</b>
	<b>7 %</b>		<b>12 %</b>
	<b>2 %</b>		<b>5 %</b>

(\*) Les 21 communes de la Métropole + les communes de Mur-sur-Allier et Pérignat-ès-Allier, sur lesquelles intervient aussi le SMTC-AC.

## LES VISAGES DE LA MÉTROPOLE



Voilà trois ans désormais que Marie Monier travaille sur le Règlement Local de Publicité intercommunal (RLPi). Son rôle : veiller à ce que la disposition des publicités et des enseignes au cœur de la Métropole respecte un certain nombre de critères pour préserver un cadre de vie harmonieux.

### Pouvez-vous nous expliquer en quoi consiste votre mission ?

J'œuvre à mettre en place le Règlement Local de Publicité intercommunal : le RLPi. Il s'agit simplement du règlement qui décide de l'implantation des enseignes, publicités et pré-enseignes au sein de la Métropole. Je fais en sorte que le projet voit le jour afin qu'il soit appliqué. Depuis le Grenelle de l'environnement, ce règlement a été modifié en profondeur et suit désormais la même procédure que les plans d'urbanisme, il prend aussi en compte certaines précautions environnementales. Je travaille dans une équipe qui veille à ce que ces ensembles d'enseignes et de publicités s'intègrent correctement dans l'environnement des différentes communes.

### Qu'est-ce qui vous plaît dans votre métier ?

C'est clairement la diversité qui peut exister à l'intérieur d'un même projet. On va s'intéresser à l'urbanisme, au côté paysager, à la biodiversité, mais il y a également des notions de fiscalité et de juridique. On doit aussi mener des concertations publiques, soit directement durant des réunions publiques ouvertes à tous, ou auprès d'un public ciblé, comme les professionnels de l'affichage ou des associations de préservation de l'environnement. Il faut prendre en compte la parole de tout le monde, toute expérience est bonne pour nourrir le dossier. Enfin, le sujet de la publicité en lui-même me plaît aussi. L'affichage de manière générale est très présent en ville (même à la campagne d'ailleurs) et a un rôle dans les ambiances ressenties, sur le cadre de vie des habitants, veiller sur cet équilibre est un bel objectif. •



**1508**, c'est le nombre de publicités et de pré-enseignes recensées sur le territoire de la Métropole lors d'une étude menée en 2018.

## LE OFF DE LA MÉTRO

En 2019, Marie Monier et son équipe ont été sensibilisées par la Frane – une association qui œuvre pour la biodiversité – sur la trame noire. Le principe : respecter et étendre des périodes d'extinction nocturne pour préserver la biodiversité qui se développe la nuit. De quoi faire réfléchir sur nos pratiques de consommation. •

+prochaine réunion publique RLPi, le 26 janvier à 18 heures, en distanciel.  
Plus d'infos à venir sur [www.clermontmetropole.eu](http://www.clermontmetropole.eu)



POUR TOUT SAVOIR SUR LES OFFRES DE MOBILITÉS DE LA MÉTROPOLE...  
[clermontmetropole.eu](http://clermontmetropole.eu)