

Avis sur le projet Inspire

Objet : projet de développement des transports en commun à Clermont-Auvergne-Métropole, basé sur la rénovation des lignes B et C

Le groupe local Greenpeace de Clermont-Ferrand a souhaité apporter sa contribution à la consultation publique réglementaire sur le projet inspire, qui est concerné par la campagne « transports urbains » menée par l'organisation au niveau national depuis 2020. Notre contribution ne portera pas sur les détails et les aspects techniques du service public de transport, qui dépassent nos compétences, mais sur les objectifs environnementaux du projet annoncés par la métropole.

Globalement, c'est un projet qui va dans la bonne direction, en matière de mobilités urbaines, avec une priorisation des usages qui favorisera une meilleure qualité de l'air. Cependant, le niveau d'ambition est encore insuffisant.

Concernant l'objectif essentiel de changement de modèle de mobilités et de report modal :

Le PDU valable jusqu'en 2030 a pour objectif de passer la part modale de la voiture individuelle de 61% à 50% sur 10 ans, ce qui correspond à une **baisse de 18% de l'usage de la voiture**, à niveau de mobilité constant. (Et à une baisse moindre si la mobilité augmente globalement) Cet objectif est repris en l'état dans le cadre du projet Inspire.

Pour nous, cet objectif est très insuffisant, aussi bien au regard du bilan carbone que de la qualité de l'air.

La France est engagée par les objectifs climatiques fixés au niveau européen, à savoir une réduction de - 55% des émissions de GES d'ici 2030, alors même que projet de loi Climat et Résilience actuellement en discussion à l'Assemblée nationale ne permet même pas d'atteindre l'objectif précédemment fixé (- 40%), jugé caduc au niveau européen. Greenpeace France rappelle que selon la communauté scientifique, la réduction devrait être d'au moins 65% pour respecter l'accord de Paris et limiter le réchauffement à 1,5°C d'ici la fin du siècle. Un tel effort exige que tous les secteurs soient mis à contribution, et si on décline ces objectifs au sujet des transports, on voit bien que c'est une baisse drastique qui est nécessaire.

Le secteur des transports est le 1er secteur émetteur de gaz à effet de serre en France avec 29% des émissions totales, et les véhicules particuliers représentent plus de la moitié de cette part.¹ Sur le plan local, nous pouvons supposer une certaine proportionnalité avec les chiffres nationaux. On voit donc que l'usage de la voiture est un élément majeur du bilan carbone de notre agglomération.

Le report modal est le moyen le plus efficace pour faire baisser les émissions dans les transports, l'autre étant la démobilité. Nous savons en effet que les changements de technologies ont des effets marginaux lorsque le mode routier individuel reste au même niveau. L'ADEME a montré que le poids carbone du km parcouru peut varier d'un facteur allant jusqu'à 60 selon le mode emprunté.²

Malheureusement, on voit mal comment la mobilité à Clermont pourrait diviser son bilan carbone par un facteur supérieur à 2 avec une baisse de seulement 18% de l'usage de la voiture. L'objectif annoncé dans le PDU et repris dans le cadre du projet Inspire est donc très insuffisant au regard des enjeux climatiques actuels, et ne saurait satisfaire les engagements de notre pays.

¹ Pages 37 et 45 de ce bilan du MTES : https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-11/datalab-62-chiffres-cles-du-climat-france-europe-monde-edition2020-novembre2019_0.pdf

² <https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/chiffres-cles-observations/chiffres-cles>

Nous demandons une réévaluation de cet objectif dans le cadre d'une étude prospective complète sur le budget carbone des transports urbains dans notre agglomération, en prenant pour base une cible autour de **25% pour la part modale de la voiture dans la métropole. Le contenu et les moyens du projet de mobilités actives et collectives devraient donc en toute logique être très fortement augmentés pour atteindre cet objectif.**

Concernant les autres aspects environnementaux du projet :

Apparemment, le nouveau dépôt des bus devra être bâti sur une parcelle actuellement agricole. Le choix de cet emplacement va à l'encontre de toute politique de sobriété foncière et de préservation de la biodiversité. (Même si celle-ci est déjà réduite sur une parcelle exploitée en monoculture)

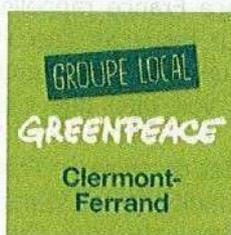
Alors que la société prend tragiquement conscience que l'espace géographique n'est pas élastique ; et que chaque m² nouvellement bâti est un m² perdu pour la souveraineté agricole et la résilience des écosystèmes naturels ; il nous semble non seulement urgent de protéger les rares terres agricoles de notre métropole, mais aussi nécessaire que la puissance publique montre l'exemple dans ce domaine en implantant ses nouvelles infrastructures sur des terrains déjà urbanisés. (Friches industrielles ou commerciales)

C'est pourquoi, sans remettre en cause sa nécessité, nous demandons aux élus métropolitains et au SMTC d'étudier la faisabilité d'un autre site pour le dépôt des bus.

Fait à Clermont-Ferrand le 29/03/2021

Groupe local de Greenpeace à Clermont-Ferrand
Courriel : gl.clermont@greenpeace.fr

Alternatiba Clermont-Ferrand



ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'Auvergne (AUTA - FNAUT AUVERGNE)



@AutaFnaut
fnaut.auvergne@gmail.com

L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'Auvergne AFFILIÉE A LA FNAUT APPORTE SA CONTRIBUTION A LA CONSULTATION PUBLIQUE « INSPIRE » **CONCERNANT L'ÉVOLUTION DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN DE CLERMONT - AUVERGNE- MÉTROPOLÉ**

L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne, membre de la FNAUT Auvergne Rhône Alpes, milite pour la défense et la promotion des moyens de transports collectifs et les intérêts de leurs usagers. Parallèlement, elle défend la prise en compte des déplacements des piétons et cyclistes.

L'AUTA est donc particulièrement attentive à tout projet permettant d'améliorer les transports collectifs urbains.

La réalisation de deux lignes fortes en BHNS peut répondre à cette attente mais les conditions de la concertation sont insuffisantes pour 3 raisons principales :

- **car le choix du mode de transport en a été exclu**
- **car le futur renouvellement du tram A n'est pas assuré.**
- **car la refonte globale du réseau est renvoyée à une deuxième étape encore imprécise.**

Un mode de déplacement prédéfini au coût imprécis excluant le renouvellement obligatoire de la ligne A :

Nous prenons acte du fait que la création d'une 2e ligne de tram passant par la gare SNCF n'a pas été retenu pour le motif principal de coût plus élevé.

Or ce coût supérieur est mis en cause à la construction mais pas à l'exploitation, En fait les coûts d'exploitation rapportés à la fréquentation sont pratiquement identiques d'après un recensement de la Fnaut : 27 euros par voyage en BHNS à METZ et 26 par voyage à TOURS pour le tramway.

Même si le coût d'investissement des 2 lignes présenté comme inférieur à celui du tram permet de réaliser plus de km, il semble relativement élevé (250 M E) compte tenu que les deux tracés ne sont pas en véritable site propre sur l'ensemble de l'itinéraire et sachant que la crise actuelle va pénaliser les ressources financières des transports collectifs urbains d'autant plus si la gratuité partielle ou totale sont envisagées.

On sait que le système actuel de tramway sur pneu sera obsolète en 2030 soit seulement 5 ans après la mise en circulation des BHNS ; **La perspective de ce renouvellement aurait du être intégrée** dans ce projet comme cela a été évalué à Caen qui a du supprimer prématurément aussi le mode pneu. Cette agglomération a choisi le mode fer pour la première ligne renouvelée tout en réalisant une deuxième branche. (comme cela aurait pu être envisagé pour la partie EST de la ligne B)

Malgré ce choix qui a été acté, nous demandons que les études soient menées et les travaux mis en œuvre de telle sorte que **le remplacement du BHNS ligne B par un tram-fer reste possible** à moyen et long terme, sans autres interventions que l'aménagement de la plate forme.

Enfin, les avantages du tram n'ont pas été évoqués suffisamment : confort, encombrement et emprise au sol moindre surtout dans les courbes ; et possibilité de circulation sur une voie alternée comme à Angers, terminus sans raquette de retournement, accessibilité PMR plus précise, récupération d'énergie électrique de la rame descendante via la ligne aérienne de contact. A ce sujet, le choix du constructeur du nouveau matériel de bus électrique sur batterie devra tenir compte de sa fiabilité pour éviter les difficultés de mise en place qu'ont connu récemment d'autres réseaux (Paris et Amiens)

DEPARTEMENT DU
PUY DE DOME

ARRONDISSEMENT DE
CLERMONT-FERRAND



DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL DU 23 MARS 2021
N°2021.03.09

Conseillers en exercice	33	L'an deux mille vingt et un, le mardi 23 mars à vingt heures, le Conseil Municipal de la Commune de BEAUMONT s'est réuni en séance ordinaire à la Mairie, après convocation légale du mercredi 16 mars 2021, sous la présidence de Monsieur Jean-Paul CUZIN, Maire.
Présents	29	
Absents représentés	4	
Absents non représentés	0	

Étaient présents :

Jean-Paul CUZIN, Aurélien BAZIN, Aline FAYE, Patrick NEHEMIE, Damien PESSOT, Martine MEZONNET, Michel PREAU, Patricia REMY, Philippe ROCHETTE Adjointes et Adjointes au Maire.

Guy PICARLE, Nadine DAMBRUN, Josiane MARION, Francis GAUMY, Jean-François MAUME, Christian DURANTIN, Hervé GRANDJEAN, Agnès ANDAN, Yaëlle MATHIEU-PEGART, Béatrice STABAT-ROUSSET, Jean-François VIGUES, Vivien GOURBEYRE, Dominique MOLLE, Olivier DEVISE, Hélène VEILHAN, Marie-Laure LANCIAUX, François ULRICH, Alain DUMEIL, Josiane BOHATIER, Damien MARTIN.

Absents représentés :

Christine LECHEVALLIER	représentée	par	Christian Durantin
Caroline TALON-TAILHARDAT	représentée	par	Damien MARTIN
Véronique KOUIDER	représentée	par	Jean-François VIGUES
Valérie BERTHEOL	représentée	par	Hervé GRANDJEAN

Patricia Rémy a été nommée secrétaire de séance.

CONCERTATION PREALABLE AU PROJET INSPIRE : PROJET DE NOUVELLES LIGNES DE BUS B ET C A HAUT NIVEAU DE SERVICE CONTRIBUTION DE LA COMMUNE DE BEAUMONT

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme et notamment l'article L. 103-2 relatif à la concertation,

Vu la Délibération du conseil municipal de Beaumont n°2019.2.16 relative au plan de déplacement urbain du SMTC AC,

Vu la Délibération du comité syndical du SMTC AC n°1 du 4 juillet 2019 approuvant le plan de déplacement urbain du SMTC AC,

Vu le dossier de concertation dans le cadre de la concertation préalable du 11 janvier 2021 au 31 mars 2021,

Considérant les objectifs du plan de déplacement urbain de baisser de 11% les trajets en voiture individuelle et d'augmenter respectivement de 5% et 3 % les itinéraires en transport en commun et en vélo,

Considérant le souhait de proposer une solution d'intermodalité performante pour pénétrer dans le cœur métropolitain depuis la RD 2089,

Le Conseil Municipal après avoir délibéré par 28 Voix Pour et 5 non-participations au vote de Mme Veilhan, M. Devise, Mme Molle, M. Ulrich et Mme Lanciaux :

- **PREND ACTE** du projet InspiRe ;
- **DEPOSE** une contribution visant à favoriser le report modal à l'interface de la RD 2089 et le Cœur Métropolitain à travers la réalisation d'étude permettant la création d'un parking relais et d'un TSCP empruntant le tracé initialement affecté à LUSO.

LE MAIRE
Jean-Paul CUZIN



CONTRIBUTIONS DU MAIRE DE CHAMALIÈRES
CONCERTATION PUBLIQUE PROJET « INSPIRE »

Je soussigné Louis GISCARD d'ESTAING, Maire de Chamalières :

1 - Je rappelle la position de la commune depuis le vote à l'unanimité au Conseil Municipal du 15 mars 2019 (Cf Annexe 1), sur le PDU qui préfigurait le projet « Inspire » et je réitère nos demandes suivantes :

- des sites partagés aux voitures et bus propres sur l'avenue de Royat et le boulevard Berthelot, avec une priorité pour les bus aux feux tricolores sur revêtement dur et clair (scénario intitulé par le SMTC de « banalisé ») ;
- le maintien des arbres avenue de Royat (ligne B) et sur le boulevard Berthelot (ligne C);
- le remplacement des bus actuels par des véhicules propres (électriques ou hydrogène) ;

2 - Au vu des documents soumis à la concertation par le SMTC, je demande :

- Le maintien des arrêts de bus des « Garnaudes » et « Thermes » sur l'itinéraire de la ligne B avenue de Royat ;
- la création d'un parking relais au Carrefour Europe ;
- la création d'une station C'Velo au Carrefour Europe ;
- l'implantation d'une nouvelle borne de recharge électrique pour véhicules électriques au niveau du parking de la Poste du Carrefour Europe ;
- le maintien de l'offre de stationnement pour les riverains et les commerces de proximité avenue de Royat et Bd Berthelot ;

3 - Nous refusons :

- L'hypothèse de voie en site propre unidirectionnel tel qu'envisagé dans la descente de l'avenue de Royat (ligne B) et de l'Avenue Bergougnan (Ligne C) ; et de site propre bidirectionnel ou antagoniste sur le Boulevard Berthelot avec suppression de la contre-allée pour le stationnement.

En effet, le report des flux de circulation dans des rues adjacentes qui ne pourraient pas absorber cette fréquentation créeraient des embouteillages et un surplus de pollution atmosphérique. L'ensemble du projet perturberait grandement l'ensemble des flux routiers provenant des communes de l'ouest de l'agglomération (Royat/ Orcines/ Durtol / saint-Genés-Champanelle/Ceyrat pour ne citer que celles qui sont situées sur la Métropole). Comment vont se passer les flux transversaux entre les communes de

Beaumont, Ceyrat, Aubière, vers Durtol, Orcines et Nohanent ? Il est évident que ces déplacements seront plus longs et donc plus polluants.

-En outre, ceci induirait de supprimer de très nombreuses places de stationnement nécessaires pour les riverains qui n'ont pas toujours un stationnement privé et pour la dynamique commerciale du commerce de proximité dans le Centre Bourg, notamment les jours de marchés, et au Carrefour Europe.

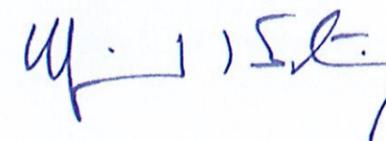
- À relever de surcroît l'allongement de trajet pour les riverains disposant d'un garage avenue de Royat qui seraient conduits à faire un détour significatif à la sortie ou pour revenir à leurs garages.

Nos propositions se veulent respectueuses de l'environnement et restent cohérentes avec la politique de développement durable telle que menée par la municipalité de Chamalières et qui favorise, là où c'est possible les déplacements doux (zones à 30km/h autour du square de Verdun et place Sully), l'usage du vélo (déjà trois stations C'Velo à Chamalières et une quatrième demandée au Carrefour Europe), favorisant le développement de l'usage de véhicules propres (borne électrique Square de Verdun, une seconde demandée au Carrefour Europe), création d'un passage piéton Avenue de Royat face à La Poste et Avenue de Fontmaure entre le Carrefour Europe et le Parc de Geretsried ; piétonisation de la rue H. Chatrousse pour les marchés du samedi matin.

Chamalières est aussi la seule commune de la Métropole depuis 2010 à avoir mis en place pour tous les usagers, le « Disque vert » pour un stationnement gratuit pour les véhicules propres, électriques, hybrides ou gaz, démontrant notre sensibilité à la question de la qualité de l'air.

Enfin, ces remarques, propositions et oppositions ne remettent pas en cause le projet général « Inspire » d'amélioration des lignes B et C. Nous demandons simplement à ce que l'Avenue de Royat, le Boulevard Berthelot et l'Avenue Bergougnan passent dans le scénario dit « banalisé » selon la terminologie du SMTC. Etant rappelé que le projet Inspire prévoit déjà des tronçons en site banalisé sur les communes de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne et d'Aulnat, démontrant que ceci ne remet pas en question le projet dans sa globalité.

En outre, ceci s'appuie sur la concertation publique qui a fait ressortir un vaste soutien public à la position de la Ville de Chamalières.



En pièces jointes :

Annexe 1 : Délibération du 15/03/2019 du Conseil Municipal de Chamalières

Annexe 2 : Plan des lignes B et C du SMTC



VILLE DE CHAMALIÈRES

Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal

OBJET :

**Révision du Plan
de Déplacement
Urbains**

N° 1

L'an deux mille dix neuf, le quinze mars ,

Les Membres composant le Conseil municipal de la Commune de CHAMALIÈRES se sont réunis à la mairie, sur convocation en date du 8 mars 2019, sous la Présidence de M. Louis GISCARD d'ESTAING, Maire.

Étaient présents :

M. Louis GISCARD d'ESTAING, Mme Marie-Anne MARCHIS, M. Michel PROSLIER, Mme Marie-José DELAHAYE, M. Jacques AUBRY, Mme Françoise GATTO, M. Xavier BOUSSET, Mme Julie DUVERT, M. Rodolphe JONVAUX, M. Gérard NOEL, Mme Marie DAVID, M. Claude AUBERT, M. Pierre BORDES, Mme Monique COURTADON, M. Charles BEUDIN, Mme Isabelle NAKACHE, M. Marc SCHEIBLING, M. Marc BAILLY, M. Jean-Paul GONZALVO, Mme Héléne RIBEAUDEAU, Mme Brigitte VAURY-BILLEBAUD, Mme Christel POUWEROL

Absents excusés ayant donné pouvoir :

Mme Odile VAURY a donné pouvoir à M. Xavier BOUSSET, Mme Chantal LAVAL a donné pouvoir à M. Louis GISCARD d'ESTAING, M. Michel LACROIX a donné pouvoir à M. Michel PROSLIER, Mme Michèle DOLY-BARGE a donné pouvoir à Mme Marie-José DELAHAYE, Mlle Christiane CREON a donné pouvoir à Mme Monique COURTADON, Mme Christine ROGER a donné pouvoir à M. Marc BAILLY, Mme Marie-Claude CAMINADA a donné pouvoir à Mme Marie-Anne MARCHIS

Absents excusés :

M. Claude BARBIN M. Eric SPINA M. Clément VOLDOIRE M. Pablo CADORET

Mme Julie DUVERT ayant été désignée secrétaire de séance en application de l'article L2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT), assisté par les services administratifs, sous couvert du Directeur Général des Services de la Ville.

Le quorum étant atteint conformément aux dispositions de l'article L2121-17 du CGCT, le Conseil municipal a pu valablement délibérer.

La commune de Chamalières est la plus densément peuplée de la Métropole et de l'Auvergne et doit dans ces circonstances faire face aux enjeux de demain de mobilité et développement.

Ainsi, la commune s'inscrit dans une logique de réduction de consommation d'énergie et réduction des émissions de gaz à effets de serre. La commune agit d'ores et déjà sur la partie bâtiminaire municipale tandis que l'action sur la mobilité relève de Clermont Auvergne Métropole.

La définition de la stratégie de la mobilité sur le territoire s'inscrit dans le Plan de Déplacement Urbains (PDU).

Ainsi, par délibération du 29 septembre 2011, le comité syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC) de l'Agglomération Clermontoise a décidé la mise en révision du Plan de Déplacement Urbains (PDU).

En 2016 un consortium de Bureaux d'études a été retenu pour élaborer ce document.

Les travaux de la phase diagnostic ont débouché par des scénarii maintenant connus à travers le document du PDU consultable sur le site du SMTC et à l'accueil de la Mairie.

Par courrier du 20 décembre 2018, le SMTC suite à son Comité Syndical du 6 décembre 2018, demande l'avis des Personnes Publiques Associées dont la Ville de Chamalières fait partie. L'avis doit être formulé dans les 3 mois.

Cette démarche se poursuivra par une enquête publique à compter du mois d'avril jusqu'au mois de mai sur le territoire.

À la lecture du rapport, dans un esprit de responsabilité environnementale de développement durable et de gestion responsable des finances publiques, plusieurs principes doivent être affirmés et d'autres doivent être remplacés :

1. Le PDU considère que la LUSO est une option de mobilité, le principe n'est pas acceptable et a toujours été refusé par le conseil municipal et les habitants, car totalement contradictoire à la recherche de la réduction des émissions polluantes.

2. L'aménagement et la mutation de la ligne B ne peut être une ligne en TCSP sur l'ensemble de son tracé. En effet, sur le parcours de la ligne B, les contraintes de site (ex : largeur de bâti à bâti, fluidité du trafic et flux ne nécessitant de TCSP) ne permettent pas la mise en site propre, le parcours de la ligne B doit donc faire l'objet d'une étude au cas par cas et aboutir à une ligne TCSP partielle avec des secteurs en ligne partagée comme à Chamalières et Royat.

Ainsi, le matériel roulant doit être un véhicule à énergie propre sur un site partagé, avec une priorité absolue aux feux tricolores. Le projet doit assurer un meilleur cadencement pour améliorer la desserte à la population en fonction du besoin. Ces demandes vont dans le sens d'un projet sobre pour le coût et le financement public, tout en améliorant le service à la population et le respect de l'environnement.

3. L'usage et la place du vélo est un axe d'amélioration des conditions de vie et de réduction de la pollution mais il doit être renforcé sur Chamalières. La topographie de la commune justifierait la mise en place d'une 4e station C-Vélo. L'offre de mise à disposition de vélos électriques pourrait être renforcée par l'étude de box spécifique. Le Carrefour Europe est un lieu stratégique et idéal à cette implantation. De manière plus globale, les projets d'aménagement de voirie doivent intégrer systématiquement la possibilité de stationnement réservé aux deux roues.

4. Dans la recherche de site pour l'implantation de parking relais, la commune réaffirme la possibilité d'en établir un au niveau N-1 du parking du Carrefour Europe.

5. Dans le cadre d'une amélioration des dessertes ferroviaires, la création d'une halte TER à proximité immédiate du lycée de Chamalières serait, dans le cadre du renforcement de la fréquence des trains (Gare de Clermont-Ferrand => Rotonde => Royat-Chamalières => Halte Lycée de Chamalières => Durtol => Volvic), une possibilité offerte aux usagers d'utiliser une ligne de transport en commun existante.

6. Concernant le stationnement de surface, il est nécessaire de continuer à réguler par le développement des zones de stationnement payant adaptés et en concertation constante avec les riverains, avec délivrance de cartes de stationnement résidents, professionnels et disque vert encourageant le déploiement des véhicules propre ainsi que par l'installation de borne de recharge électrique.

7. Les déplacements piétonniers doivent être favorisés en sécurisant les zones piétonnes avec des plateaux de traversée piétonne, des bornes rétractables programmées permettant l'approvisionnement des commerces et en créant des zones de sites partagés. Comme nous l'avons déjà fait sur la rue Marceau et la place Sully. Enfin, les cheminements piétons le long de la Tiretaine peuvent être aménagés (coulée verte et bleue).

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal décide, à l'unanimité,

- d'approuver les termes de ce rapport.

Ainsi fait et délibéré en séance

Délibération certifiée exécutoire
par le Maire compte tenu de sa
réception en Préfecture,
le 21 mars 2019..... et de sa
publication effectuée en Mairie
le 21 mars 2019.....

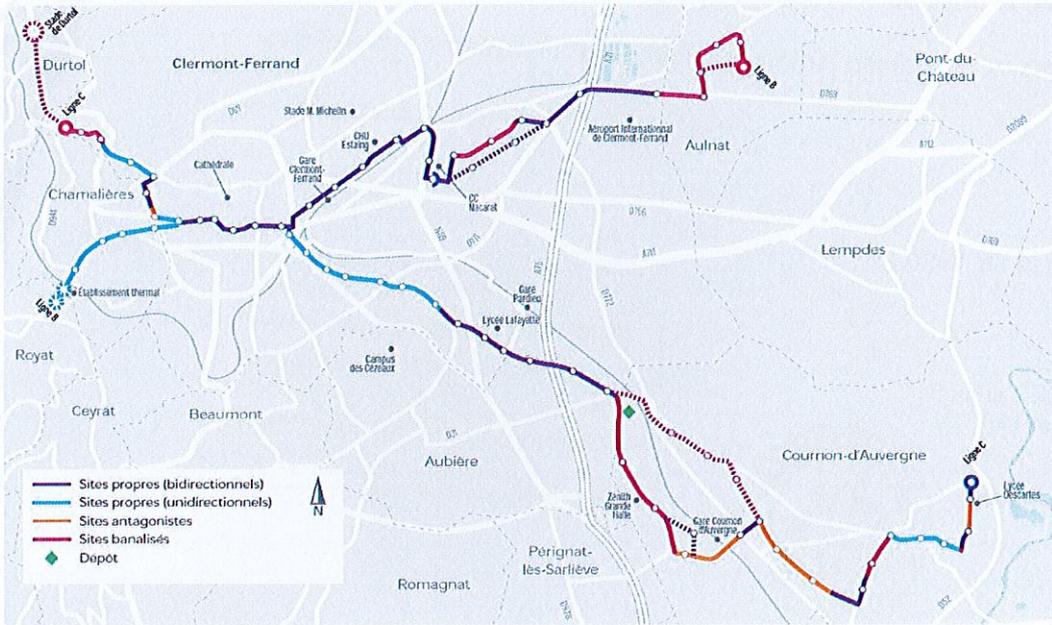


Le Maire
Pour le Maire et par délégation
La Première Adjointe

Marie-Anne MARCHIS

REÇU A LA PRÉFECTURE
DU PUY-DE-DÔME LE
21 MARS 2019
CONTRÔLE DE LÉGALITÉ

Annexe 2: Plan des lignes B et C du SMTC





CONTRIBUTION DE LA MAJORITE MUNICIPALE
A L'ENQUETE PUBLIQUE PROJET « INSPIRE »
DU SMTC / CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

Les élus majoritaires de la commune de Ceyrat apportent la contribution suivante :

La concertation publique en cours organisée par le SMTC a été évoquée lors du dernier conseil municipal le 2 mars. Un des enjeux des métropoles attractives est d'améliorer et de transformer la mobilité de leurs habitants afin de leur assurer une meilleure qualité de vie.

Dans cette optique, Clermont Auvergne Métropole et le SMTC proposent un nouveau souffle pour une mobilité plus écologique, plus juste et plus performante au bénéfice de tous les habitants de la métropole. **C'est le projet INSPIRE, un nouveau réseau de transport public construit autour de trois lignes principales : la ligne A actuelle du tramway et deux nouvelles lignes B et C sur des voies réservées et à haut niveau de service.**

En proposant des aménagements spécifiques le long du tracé, pour les cyclistes et les piétons, INSPIRE vise à améliorer et embellir le cadre de vie des habitants.

Une grande concertation publique s'est déroulée du 11 janvier au 31 mars 2021.

Parmi les principaux objectifs du projet INSPIRE, il est recherché une **PLUS GRANDE EQUITE TERRITORIALE**. C'est donc l'ensemble du réseau de bus qui doit profiter de cette restructuration pour arriver, chaque année, à 1 million de kilomètres parcourus supplémentaires (sans compter les lignes B et C) et desservir ainsi davantage de lieux stratégiques.

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

Le projet INSPIRE vise ainsi à répartir les kilomètres supplémentaires de manière équilibrée entre les deux nouvelles lignes B et C et les autres lignes de bus mais également à répondre prioritairement aux enjeux suivants :

- renforcer la desserte de l'Est métropolitain en direction de Lempdes et Pont-du-Château ;

- **capter les flux du Sud-Ouest métropolitain avec une attention particulière à la création d'un lieu d'échange route – transport en commun pour les usagers de la RD 2089 ;**
- desservir les gares du ressort territorial en coordonnant l'offre avec la Région (TER) et la SNCF (Intercités) ;
- construire un accès direct au centre de la métropole et à la ville thermale (Royat) depuis l'aéroport et la gare avec des liaisons directes.

Pour le secteur de CEYRAT / BEAUMONT, l'objectif affiché de capter les flux du Sud-Ouest métropolitain constitue de réels enjeux en termes de mobilité.

Actuellement, les flux de voitures, descendant avenue du Mont Dore à Ceyrat en direction de Beaumont puis le centre-ville de Clermont, sont des flux en constante augmentation et provoquant des embouteillages aux heures de pointe.

La livraison imminente à l'été 2021 du nouveau lotissement la Beaumière, avec 200 logements sur la commune de Ceyrat et une seule entrée et sortie sur l'avenue du Mont Dore, va considérablement augmenter les flux de voitures (environ 400 véhicules supplémentaires) principalement vers Beaumont et le centre-ville de Clermont.

Pour répondre à cette problématique de hausse de flux, il est proposé la réflexion suivante.

Envisager la création de 2 ou 3 petits parkings relais d'une trentaine de places de stationnement au total vers l'entrée de ce nouveau lotissement avenue du Mont Dore qui seraient situés à côté des deux lignes de bus 26 et 4 (cf plan ci-joint). Cette ligne 4 pourrait avoir son terminus vers l'entrée du lotissement la Beaumière au lieu du pont de Boisséjour où les bus éprouvent des difficultés pour tourner.

Avec des fréquences plus régulières de ces deux lignes, il est espéré que ces flux de voitures soient en nette diminution vers Beaumont et Clermont.

Plus généralement, il est demandé une étude globale sur l'avenue du Mont Dore avec le retour des pistes cyclables et des cheminements pour piétons.

Enfin, il est rappelé que cette avenue du Mont Dore constitue une entrée de la métropole dans le secteur Sud-Ouest. A ce titre, elle nécessite une attention toute particulière dans le cadre de ce projet INSPIRE.

Annexe : Plan Contribution INSPIRE

Pour la majorité municipale,
Le Maire, Anne-Marie PICARD
 Ceyrat, le 31 mars 2021

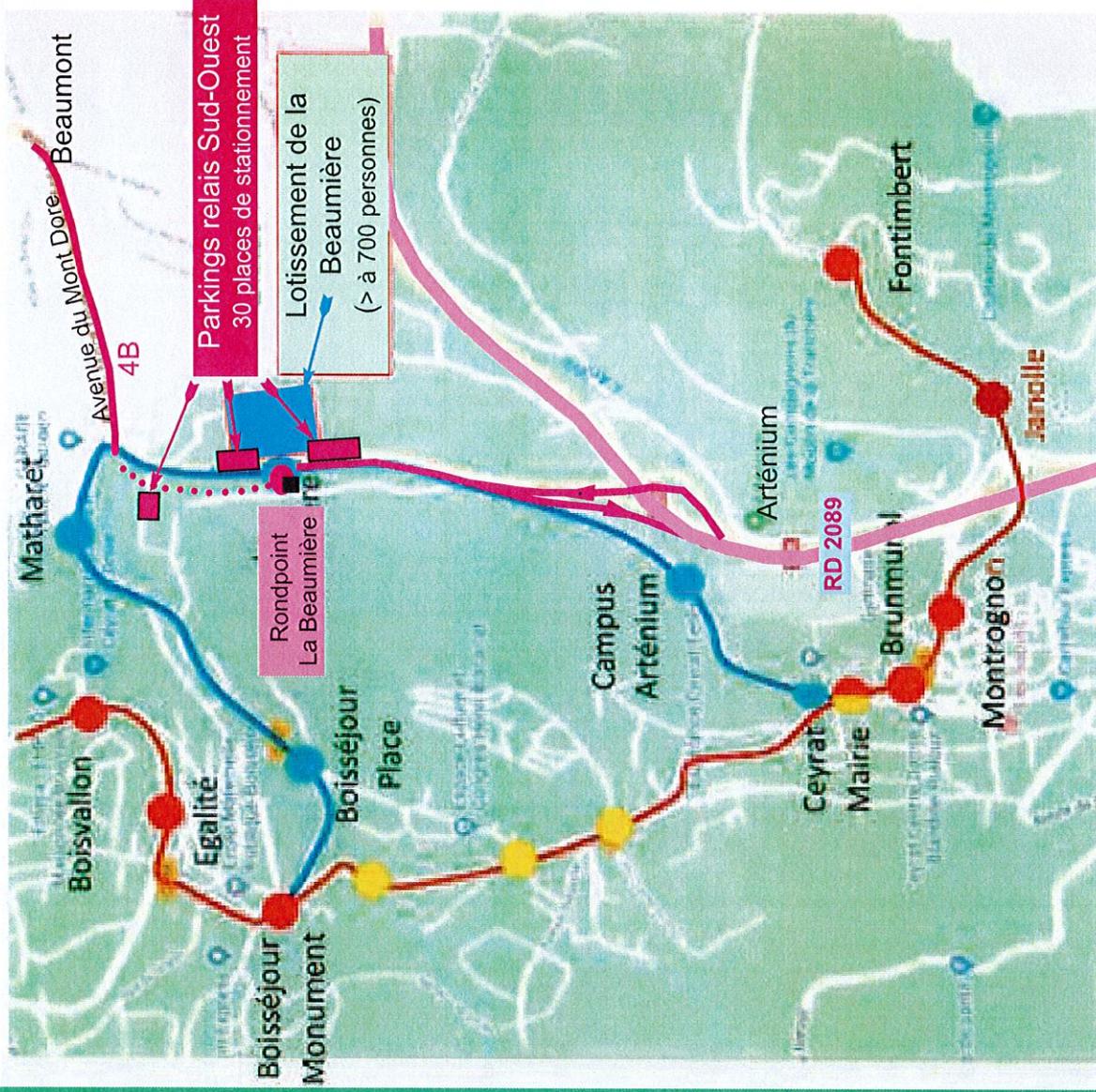


CEYRAT

Parking Relais Sud-Ouest (Projet InspiRe)

et

nouvelle desserte SMTC du lotissement de La Beaumière



Parkings relais Sud-Ouest 30 places de stationnement

«...**InspiRe** vise ainsi à répartir les kilomètres supplémentaires de manière équilibrée entre les deux nouvelles lignes B et C et les autres lignes de bus mais également à répondre prioritairement aux enjeux suivants :

...**capturer les flux du Sud-Ouest métropolitain, avec une attention particulière à la création d'un lieu d'échange route – transport en commun pour les usagers de la RD2089 ; ...»**

Ligne 4

- Fréquence élevée et bonne desserte vers le centre ville.
- Circule tous les jours.

A partir du Parking relais Sud-Ouest:

- Ballainvilliers 20 mn
- Gare SNCF 25 mn
- ligne A 15 mn

Ligne 26

A partir du Parking relais Sud-Ouest:
- Royat-Allard 15 mn

La création de ces 3 parkings relais permet de rapprocher au plus près les places de stationnement des arrêts de bus des lignes 4 et 26.

- Arrêts actuels toujours desservis après modification
- Arrêts non desservis après modification
- Nouveaux arrêts
- Ligne 26 actuelle
- Ligne 26 modifiée
- Ligne 4 « Pont de Boisséjour » actuelle
- Ligne 4 « Pont de Boisséjour » modifiée

Le projet « Inspire » de la ligne B avec un nouveau bus électrique concerne la **station thermale de Royat-Chamalières** qui se situe sur les deux communes.

Des investissements conséquents sont engagés pour dynamiser nos stations en Auvergne. Ces investissements concernent les soins mais également les parcs, les espaces publics, les activités de loisirs et de pleine nature. La région auvergne est la troisième destination thermale française, elle accueille 130 000 curistes pour environ 100 millions d'euros de chiffre d'affaires.

La région souhaite transformer et dynamiser nos stations thermales et attirer en plus des curistes une clientèle touristique française et européenne (suisse et allemande notamment).

Des investisseurs privés participent à cet effort de rénovation. A Royat c'est Valvital qui prévoit d'investir plusieurs dizaines de millions d'Euros dans les **Thermes**.

Le **centre thermo ludique** de Royat Chamalières prévoit également des travaux d'agrandissement.

Le **groupe Partouche** a choisi de continuer à investir dans notre commune alors qu'il a fermé certains de ses établissements. Il vient de réaliser une opération de modernisation complète du Casino ce qui représente un investissement considérable.

Les **hôtels de la station** continuent d'investir massivement pour proposer une offre de qualité.

Ces acteurs parient sur la transformation du modèle économique de la station thermale (tourisme, thermalisme et clientèle d'affaires).

Tous ces employeurs locaux doivent être encouragés dans leur démarche afin de préserver l'emploi sur les communes de Royat-Chamalières (emploi direct et emploi induit).

En plus des bénéfices du thermalisme, la station dispose d'un **patrimoine remarquable datant de la fin du IXXème et début XXème siècle** qui doit absolument être préservé de toute initiative d'aménagement urbain qui pourrait dénaturer ce site.

Le patrimoine thermal français qui a pu souffrir ces dernières années d'un manque d'entretien, bénéficie de projets de réhabilitation partout en France, il en est de même à Royat par les privés.

Ainsi, la ville de Vichy qui a pris conscience de son patrimoine thermal a candidaté au patrimoine mondial de l'Unesco en 2019.

La station de Royat-Chamalières **se situe au pied de la chaîne des puys**. Cette dernière a été inscrite au **patrimoine mondial de l'Unesco** il y a deux ans grâce à un travail et un investissement conséquent du département, des mairies et de tous les acteurs locaux associés au projet. Cela doit d'autant plus nous encourager à améliorer l'offre touristique et la qualité des espaces de cette station. Nous devons conserver la qualité de ce site en ayant à cœur de préserver absolument son charme qui en fait sa force et sa richesse.

Il nous semble important de rappeler la situation particulière des communes de Royat-Chamalières :

- 1- Nous devons tous collectivement participer à cet effort de préservation de notre patrimoine commun. Le projet « Inspire » doit s'inscrire dans cette même logique.
- 2- Ce projet doit également être en cohérence avec les efforts conséquents d'investissements menés par les acteurs publics et privés.

Avantage du projet :

- . Baisse de la pollution des hydrocarbures
- . Ligne qui desservira l'aéroport.
- . Plage horaire plus importante le soir.
- . L'avantage gain de temps : les 2 minutes ne sont pas significatives étant donné que deux arrêts de bus sont supprimés, il vaudrait mieux mettre 2 mn de plus et garder les 2 arrêts.

Points non abouties et /ou non traités

1^{er}

Ce projet envisage de supprimer la circulation des voitures dans le sens de la descente de l'avenue de Royat. Il va également fortement perturber les boulevards Bergougnand, avenue Voltaire et avenue de Fontmaure. Ce sont les axes d'accès à la station pour les véhicules en provenance de l'extérieur (autoroute).

Pour permettre à notre clientèle (affaires, thermale, touristique) de venir, il faut leur proposer un accès direct et facile à trouver.

Un itinéraire encombré et compliqué va décourager notre clientèle qui va préférer séjourner ou s'arrêter dans d'autres villes.

Il ne faut pas oublier que la clientèle thermale âgée, a besoin de se déplacer en voiture pour se rendre chez les médecins thermaux et à l'établissement thermal dont l'entrée principale se trouve sur l'avenue de Royat.

Même si l'on doit espérer que plus de locaux et que plus de clients de la station prennent le bus, cela ne va pas pour autant supprimer de façon significative les voitures qui traversent Royat et Chamalières pour aller en périphérie de Clermont. En effet, l'urbanisation sur les hauts de Royat, vers Charade, Gravenoire, Boisséjour, l'intermarché, la nouvelle maison de retraite, Orcines... a densifié la circulation sur toutes les rues et avenues traversant Chamalières et Royat notamment thermal.

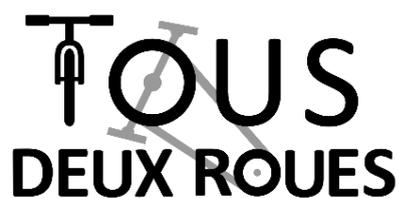
Ce projet va par ailleurs avoir pour conséquence **de reporter la circulation de l'avenue de Royat sur l'avenue de la Gare** puis le boulevard Gambetta, l'avenue des Thermes...

L'avenue de la gare n'a pas la capacité d'accueil d'un tel report de trafic. Elle est en partie au cœur de la station thermale et devrait de ce fait être préservée de toute perturbation. Nous pouvons craindre que ce projet tel qu'il est proposé va simplement déplacer la pollution. **Un report de trafic majeur en provenance de l'avenue de Royat sur l'avenue de la Gare notamment n'est pas acceptable, cela va devenir un enfer.** Il paraît plutôt souhaitable de partager cette charge de circulation sur les différentes rues ou de réfléchir à des solutions pour contourner Royat et Chamalières.

La géographie particulière de ces villes en zone montagneuse nécessite d'être prise en compte. Il n'est pas possible d'envisager les mêmes aménagements que les communes situées dans la plaine.

Solution : Garder l'avenue de Royat en double sens de circulation pour les voitures.

Contribution des Associations Cyclables de Clermont



Au projet inspiRe



mars 2021

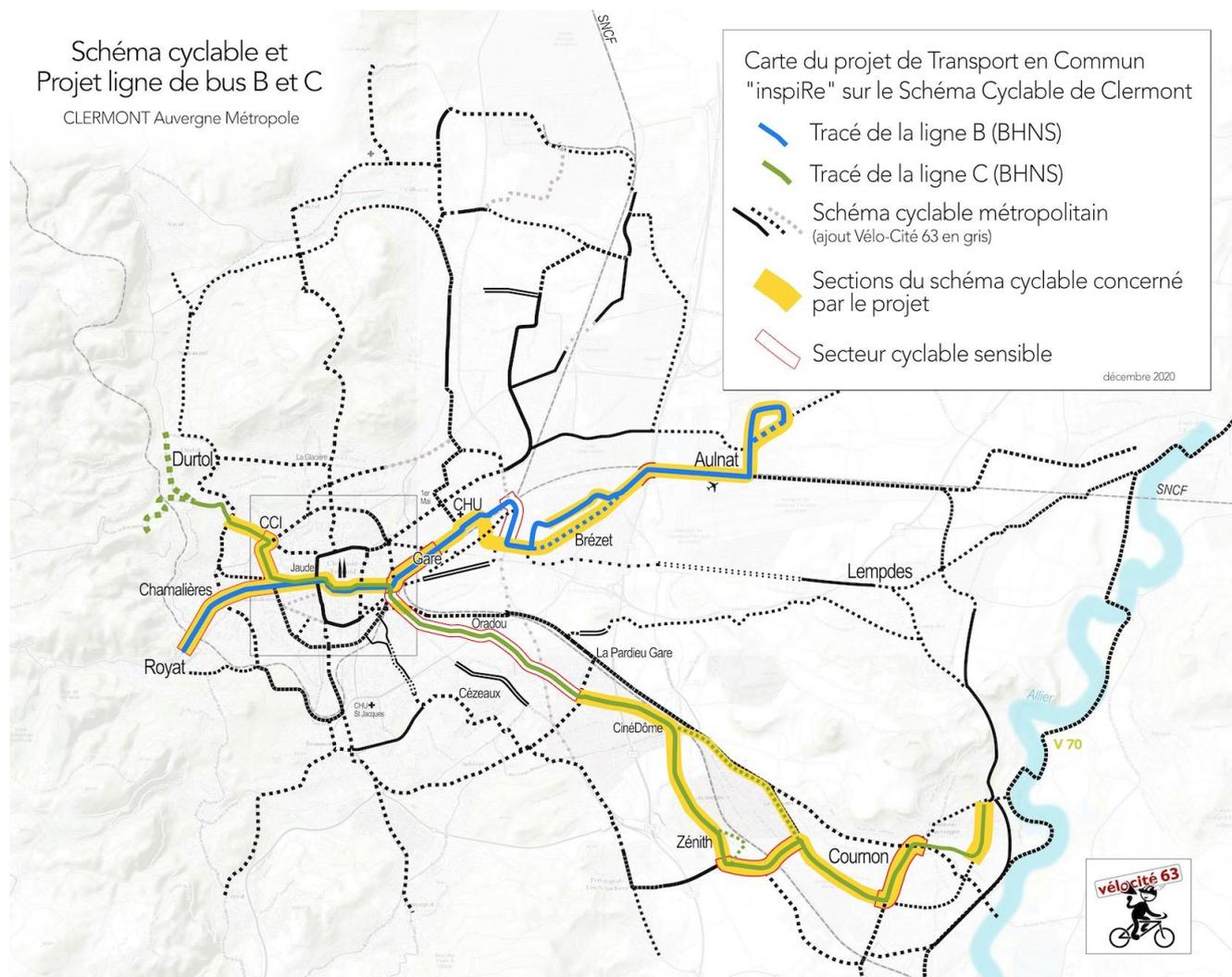
Avant-propos	3
Secteurs sensibles	4
1 Le secteur de la gare SNCF de Clermont-Fd (Ligne B)	4
2 La ZTL (Zone à Trafic Limité)	6
3 L'esplanade des Lycées (Ligne B et C)	7
4 Boulevard Berthelot (Ligne C)	9
5 Avenue de Royat (Ligne B)	10
6 Rue de l'oradou (Ligne C)	11
7 Le passage sous la voie ferrée et le Bd St Jean (ligne B)	12
Le tracé global	14
1 - Le tracé de la ligne B entre le Brézet et Aulnat	14
2 - L'accessibilité du quartier Saint-Jean (Ligne B)	16
Les options proposées du projet	18
Aulnat (Ligne B)	18
Brézet (Ligne B)	18
Cournon (ligne C)	19
Durtol (Ligne C)	19
Réalisation	20
Travaux	20
Part modale et attractivité	20
Stationnement automobile	21
Budget	23
Gouvernance	24
Matériel	24
Intermodalité	24
Anticipation	26
Les types d'aménagements	26

Avant-propos

Ce projet est accueilli positivement dans le sens où le réaménagement urbain va redonner plus de place au vélo et à la marche. 20 ans sépareront la mise en service du Tram et ce projet structurant particulièrement nécessaire (et peut-être pas suffisant) pour une agglomération de cette taille.

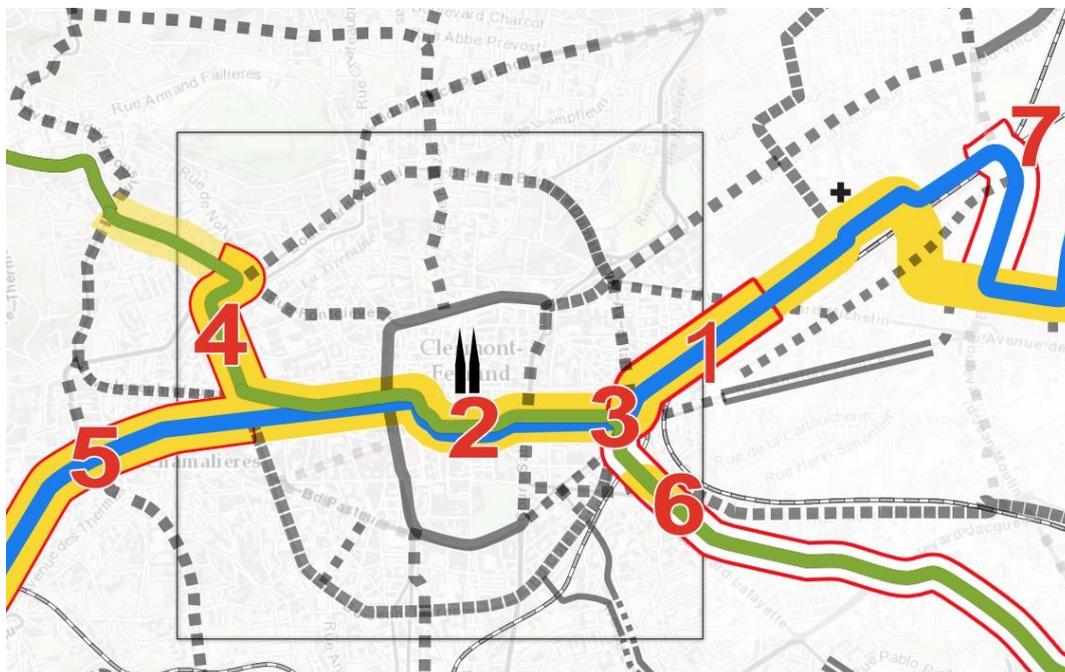
Concernant les aménagements cyclables, nous ne disposons pour le moment que de schémas d'intention. Les priorités affichées semblent pertinentes, et les réunions et concertations se sont succédées depuis plusieurs années. Nous rappelons cependant que la loi doit proposer un aménagement cyclable dès qu'il y a rénovation. Nous veillerons à son application (pour rappel, la promesse d'aménagement cyclable le long du Tram A n'avait pas été tenue).

Nous espérons enfin que ces travaux d'envergures seront l'occasion de réaliser des véritables infrastructures cyclables confortables, sécurisées et attrayantes (cf. § Les types d'aménagements).



Secteurs sensibles

Nous serons attentifs aux aménagements cyclables (cf. § Les types d'aménagements) des différents secteurs, et surtout aux résorptions des discontinuités actuelles, surtout sur les tracés du Schéma Cyclable. En particulier :



- 1 Le secteur de la gare SNCF de Clermont-Fd (Ligne B)

Ce secteur a été négligé lors du récent réaménagement complet du parvis de la gare : un aménagement en zone 30 avec un trafic trop fort ne convient pas. Il faut séparer ici les trafics (ou éventuellement dévier réellement le trafic voiture, hors riverains, côté sud de la gare).

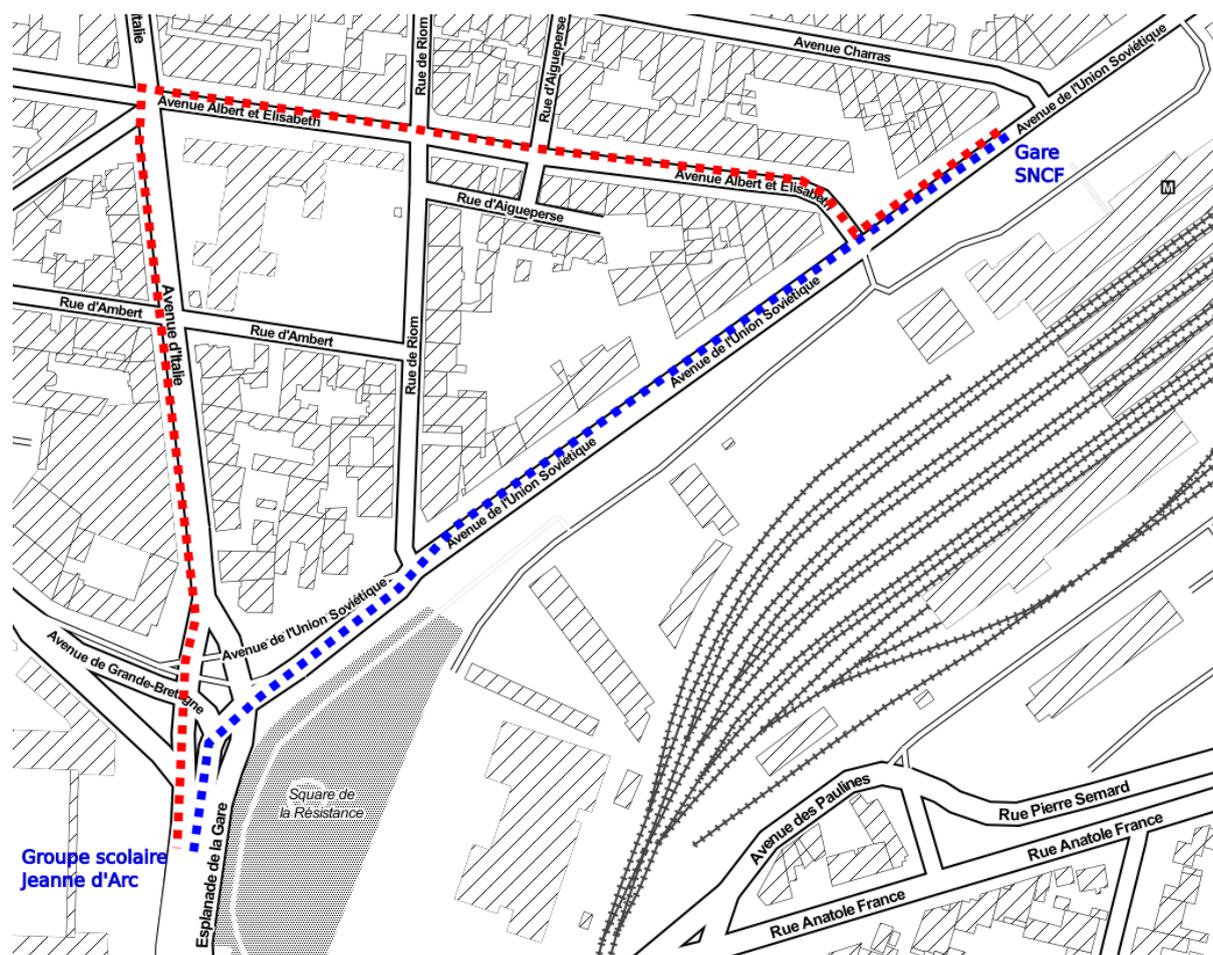


Il est notamment nécessaire de remédier à la situation absurde qui fait que malgré :

- la largeur conséquente de l'avenue de l'Union Soviétique (plus de 20 m),
- la présence de plusieurs stations C-Vélo,
- le parking à vélo fermé C-Vélo Box,
- des opportunités d'intermodalité avec la gare SNCF,

il est aujourd'hui difficile de circuler à vélo en sécurité et en respectant la réglementation aux abords de la gare (ne pas rouler sur les voies de bus, ni emprunter les espaces piétons).

Par exemple, il est possible d'aller à vélo de l'esplanade des lycées vers la gare SNCF en empruntant l'itinéraire direct (en bleu ci dessous) :



Par contre, l'itinéraire retour est interdit à la circulation des cycles qui sont réglementairement censés emprunter l'itinéraire en rouge ci-dessus.

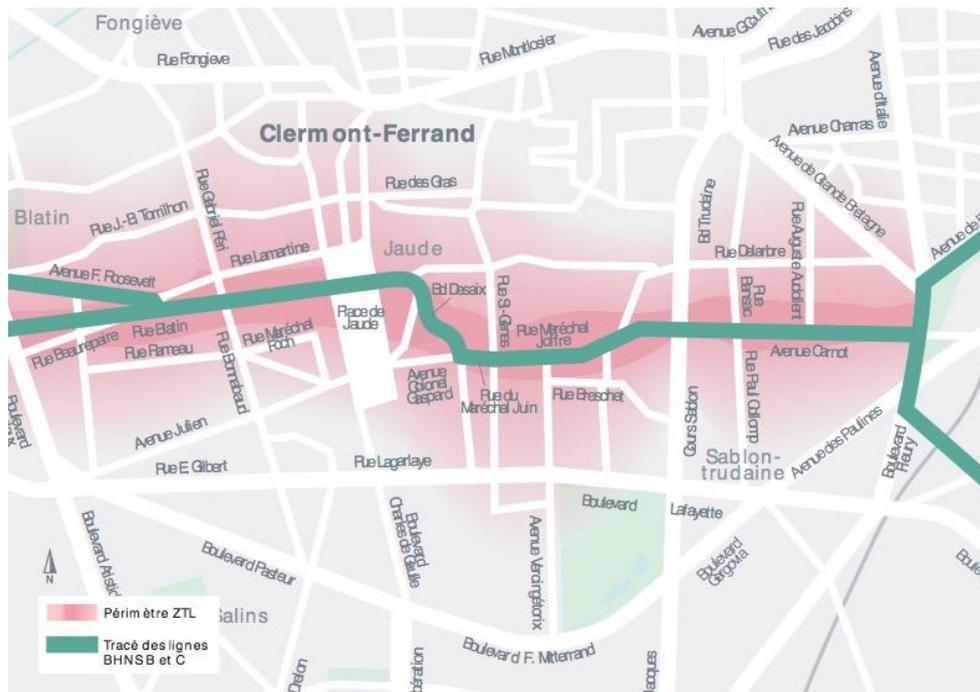
Or, cet itinéraire 'retour' est :

- 45% plus long (650m au lieu de 450m)
- avec un fort dénivelé (pente entre 3% et 7% au lieu d'un faux plat entre 1% et 3% pour l'itinéraire direct)
- plus dangereux, car l'avenue d'Italie est configurée en "autoroute urbaine" (2 voies descendantes en sens unique propices aux excès de vitesse des véhicules motorisés)

- 2 La ZTL (Zone à Trafic Limité)

La ZTL est une option prometteuse (Ligne B et C). En réduisant la circulation, elle peut permettre un partage de la voirie (Vélo/Bus/voiture/piétons/livraison/riverains), dans ce cas le site propre cyclable n'est pas forcément nécessaire (notamment dans les descentes).

Remarque: La ZTL pourrait englober des secteurs, au-delà du plateau central, qui sont déjà fortement piétons et faciliter ainsi la circulation (des modes actifs, livraisons, bus), il s'agit aussi de rendre le secteur facilement identifiable par tous les usagers.



ZTL envisagée au centre de Clermont Ferrand

Remarque: Cette ZTL est aussi l'occasion de développer une logistique efficace et légère. Le principe est de ne pas avoir de nombreux camions et fourgonnettes qui se déplacent, parfois pour un seul colis à livrer sur un secteur dense (et parfois historique, peu adapté aux camionnettes par exemple). Il peut y avoir des plate-formes logistiques dédiées, et des véhicules de transport rapides, non polluants, comme le vélo.

A ce propos, la FUB porte le projet <https://colisactiv.city/> (avec le ministère de la transition écologique et l'ADEME) qui permet un programme d'aide financière pour les livraisons à vélo ou à pied.



- 3 L'esplanade des Lycées (Ligne B et C)

Le trafic motorisé soutenu de ce secteur obligera à une séparation des modes, c'est aussi un carrefour de plusieurs pistes cyclables, les continuités doivent être claires et directes.

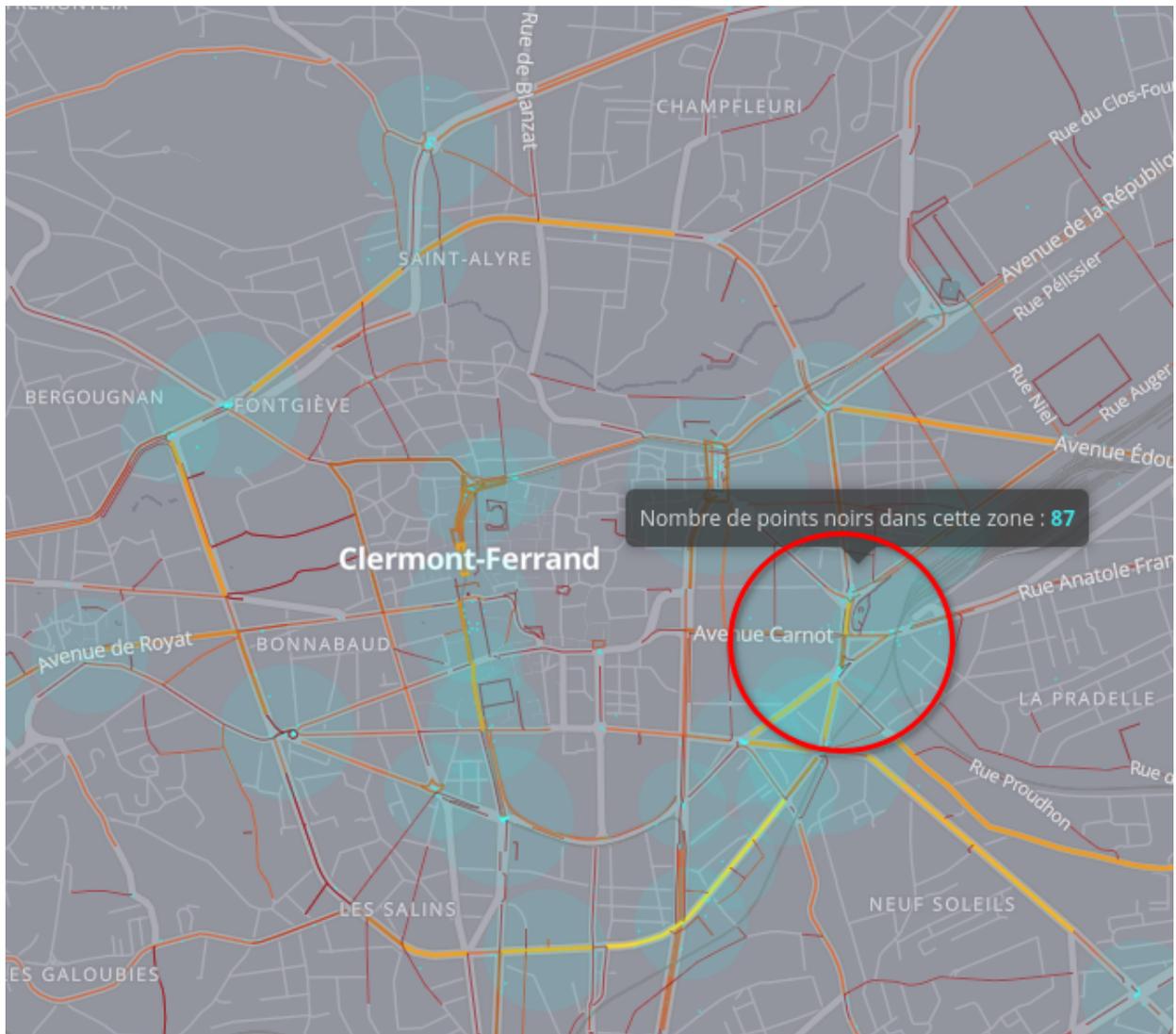
C'est aussi l'occasion de sécuriser les connexions avec les quartiers à l'Est: le passage sur les voies SNCF vers les pistes cyclables de la rue Anatole France (Avenue des Paulines) est relativement large (5 voies) et très anxiogène (le flux de voitures est rapide et les cyclistes passent souvent sur les trottoirs). Le **site propre cyclable est ici nécessaire**.

Le problème se pose aussi sur le pont SNCF rue de l'Oradou.

Enfin, l'esplanade accueillera la nouvelle gare routière. Il faut aussi anticiper des espaces pour les stationnements vélos.



Par ailleurs, l'esplanade des lycées est la zone clermontoise concentrant le plus de demandes d'améliorations de la part des cyclistes ayant participé au "Baromètre des Villes Cyclables" organisé par la FUB en 2019 :



(source : <https://carto.parlons-velo.fr/#13.37/45.78006/3.09543>)

Cette zone, aujourd'hui praticable uniquement pour des cyclistes aguerris, crée une discontinuité cyclable majeure, à un endroit névralgique où de nombreux flux se rejoignent (proximité gare SNCF, collèges et lycées, etc.).

- 4 Boulevard Berthelot (Ligne C)

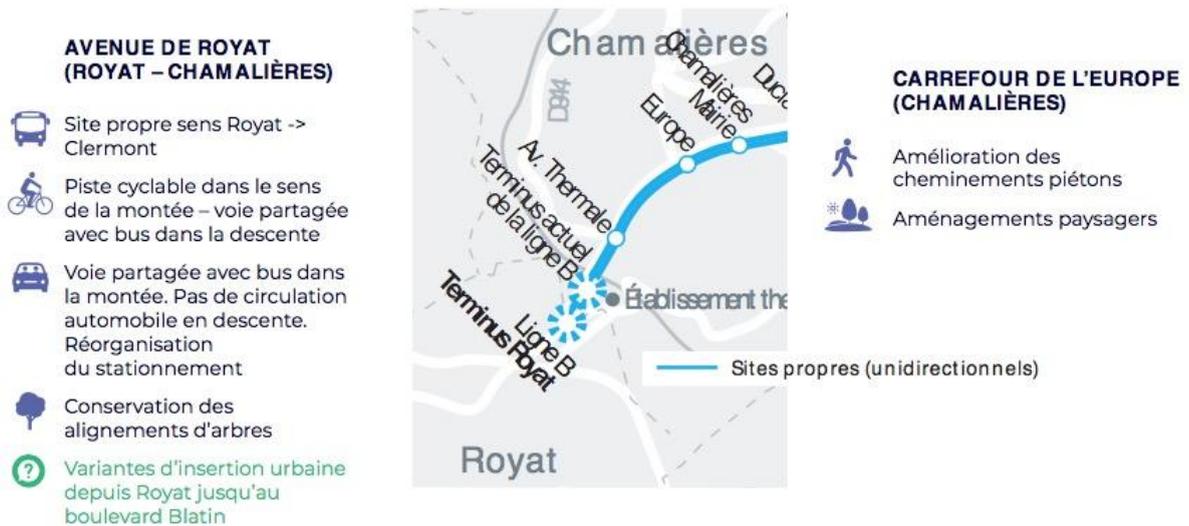
Il s'envisage dans la prolongation de la piste cyclable circulaire bi-directionnelle (commencée sur les bd Jean Jaurès..). C'est la ligne "2" du REV (extrait du REV /réseau Express Vélo/ ci-dessous).



Il faut bien concevoir cet axe non comme un retrait de voirie (pour des automobilistes) mais comme un délestage attractif (de la circulation), dont bénéficieront aussi les automobilistes.

- 5 Avenue de Royat (Ligne B)

Remarque: l'absence de site propre pour le BHNS serait une option perdante pour la fluidité du trafic de tous les usages : perdant pour les automobilistes pour qui la voiture est une réelle obligation et dont leur vitesse de circulation se verrait réduite par des vélos, perdant pour les usagers de la ligne B par manque d'efficacité, et perdant pour les cyclistes dont le principal danger est l'automobile.



Cela serait enfin perdant pour les riverains : le site propre du BHNS permet un apaisement du quartier (santé) tout en permettant un trafic plus important (piétons, cycles...) et en conservant une accessibilité de leurs véhicules, il permet enfin un patrimoine immobilier riverain plus attractif.

- 6 Rue de l'oradou (Ligne C)

Le schéma cyclable privilégie le passage le long de la voie ferrée notamment pour relier le centre de Clermont vers La Pardieu et Cournon. La rue de l'Oradou reste cependant un axe obligé (nombreux habitants riverains), il faudra être vigilant des options choisies et surtout le passage du carrefour complexe avec la M2009.



SECTEUR ORADOU

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

SECTEUR ERNEST CRISTAL

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

Le passage de l'axe structurant Clermont-Cournon sur une portion de la rue de l'Oradou doit être sécurisé et clairement identifié.



Remarque: Le projet prévoit un aménagement en site propre pour la ligne C "en alternance" dans le secteur de l'Oradou. Il serait possible d'avoir un site propre dans chaque sens en utilisant une des 3 voies du boulevard Lafayette (dans le sens Centre - Cournon, entre le bd Fleury et la rue Fernand Raynaud) où le secteur est aussi densément peuplé.

- 7 Le passage sous la voie ferrée et le Bd St Jean (ligne B)

Le passage de la ligne B sous la voie ferrée Clermont ⇌ Paris / Thiers va apparemment se faire en utilisant le passage existant ci dessous :



Il s'agit d'un passage aujourd'hui quasiment infranchissable pour les piétons et cyclistes (trottoir très étroit, non conforme aux normes. Caractère quasi "autoroutier" de l'infrastructure)



Il n'existe *aucune alternative* convenable à proximité pour que les piétons et les cyclistes puissent franchir en sécurité la voie ferrée qui forme une coupure entre Montferrand, les quartiers Nord de Clermont et les quartiers du Sud Est (futur lycée et quartier St Jean, zone d'activités de la Pardieu)

Si ce passage est retenu pour la ligne B, nous demandons la transformation de deux voies pour aménager :

- des trottoirs de largeur décente,
- des pistes cyclables protégées.

A noter que le terre-plein central relativement large donne une fausse perception aux automobilistes de sécurité (en canalisant les double flux) qui vont relâcher la vitesse sur cet axe en virage limité à 50km/h.

Plus généralement, nous souhaitons la création de pistes cyclables protégées sur l'ensemble du boulevard St Jean : en effet, il est aujourd'hui *impossible d'y circuler en sécurité à vélo*, sauf à rouler sur les trottoirs (ce qui est interdit par le code de la route).



La largeur du boulevard (entre 25 et 40m) est largement suffisante pour cela.

Le tracé global

Le tracé global des deux lignes semble pertinent à l'échelle de la métropole. Il dessert des quartiers éloignés du centre de la métropole, et les cœurs de plusieurs communes: le plateau central de Clermont-Ferrand, le centre de Chamalières ou notamment celui de Cournon avec un tracé plus utile.

Deux critiques principales peuvent néanmoins être émises :

1 - Le tracé de la ligne B entre le Brézet et Aulnat

L'essentiel des emplois (en particuliers aéronautiques) du secteur se situe au sud de la zone aéroportuaire (AIA, INRA, ENITA, Lycée Marmilhat, Maintenance HOP aéroport, Sécurité Civile, Centres commerciaux Leclerc/Cora...) et sont inaccessibles par la ligne prévue. En passant au sud de l'aéroport (axe au PDU 2025), la ligne B toucherait un nombre plus conséquent d'habitants (Lempdes) et d'emplois (cf. ci-dessous: source PLU 2016).

Aulnat est déjà doté d'une halte ferroviaire (avec un accès direct à la gare centrale de Clermont en 6 minutes).

Remarque: La clientèle aérienne est faible (les voyageurs d'affaires privilégient le véhicule personnel ou taxi/véhicule avec chauffeur; de même les voyageurs de tourisme ont tendance à prendre des voitures pour les bagages).

La coupure cyclable liée au passage de l'A75 est forte; la liaison entre les centres commerciaux Géant et Leclerc est encore plus à risque, elle se fait en pratique sur les trottoirs (signe de dangerosité), elle est inscrite au schéma cyclable métropolitain, sans prévision de réalisation.

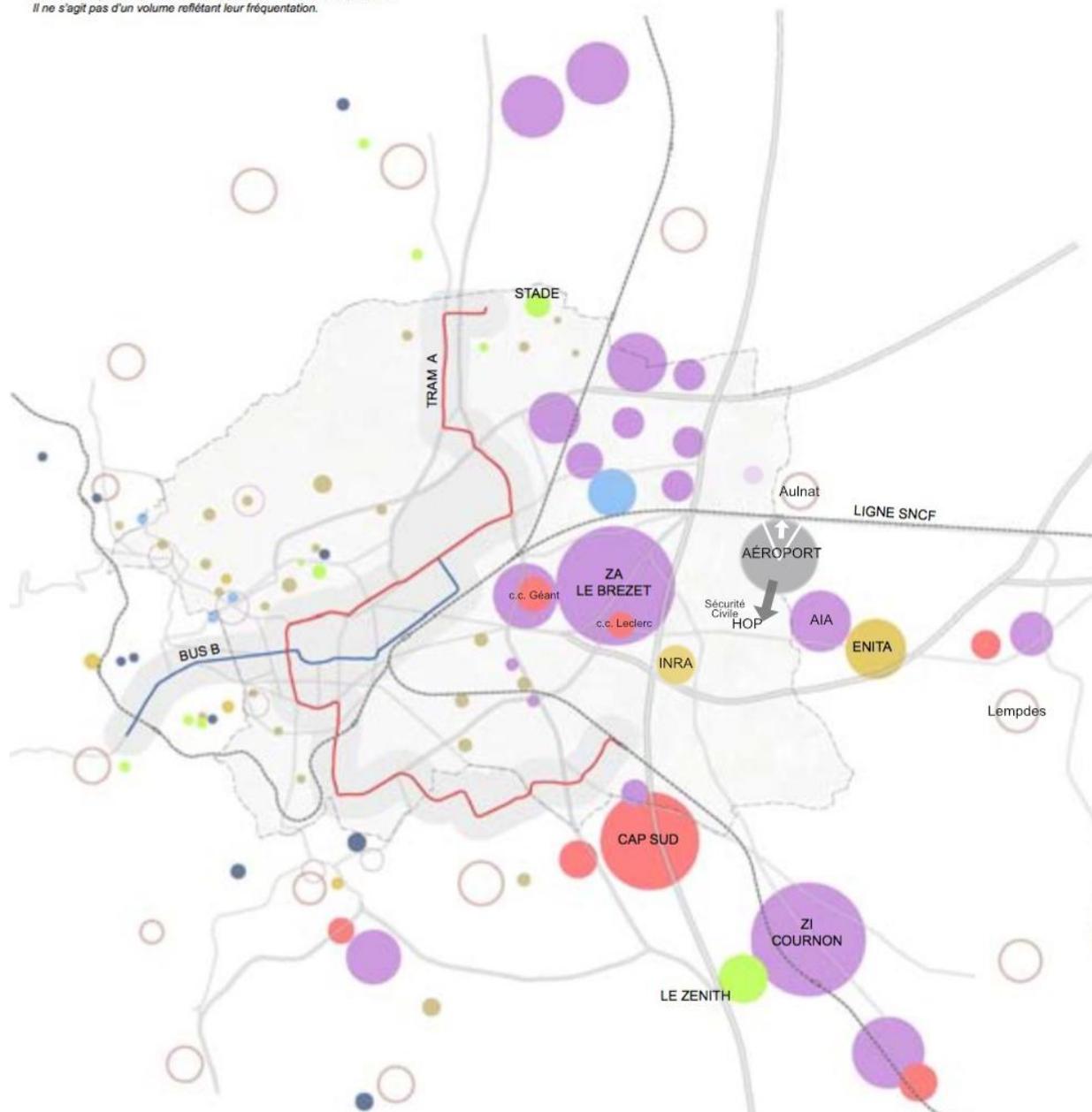
L'élargissement de l'A75 n'a d'ailleurs pas permis de sécuriser correctement le passage cyclable de l'autoroute de la M766 (avenue du Brézet) qui est pourtant l'axe le plus direct entre Lempdes et Clermont-Ferrand.

Entre Clermont-Ferrand et Aulnat, une nouvelle liaison forte (du type proposée pour Lempdes avec la ligne 9 du projet) pourrait remplacer les lignes 10 et 20 actuelles.

Ou bien, une fourche de cette ligne B pourrait être envisagée depuis le Brézet, la cadence serait toujours forte avec un bus sur 2 vers Aulnat et Lempdes (et certainement meilleure que maintenant). L'avantage est qu'il n'y a pas de coût supplémentaire en frais de fonctionnement (matériels, ou conducteurs).

LES POLARITÉS EN-DEHORS DES AIRES D'INFLUENCE DES TCSP

*La taille des pôles représente des emprises afin de localiser les sites.
Il ne s'agit pas d'un volume reflétant leur fréquentation.*



2 - L'accessibilité du quartier Saint-Jean (Ligne B)

Le choix ancien de traverser le quartier avec un passage sous les voies ferrées au niveau du CHU Estaing a, semble-t-il, été abandonné.

Remarque: Nous constatons que des moyens et sommes importants sont consacrés, encore à l'heure actuelle, à des lignes TGV par exemple ou pour gagner 1 à 2 minutes de trajet autoroutier, mais il n'est pas possible d'améliorer les trajets du quotidien...

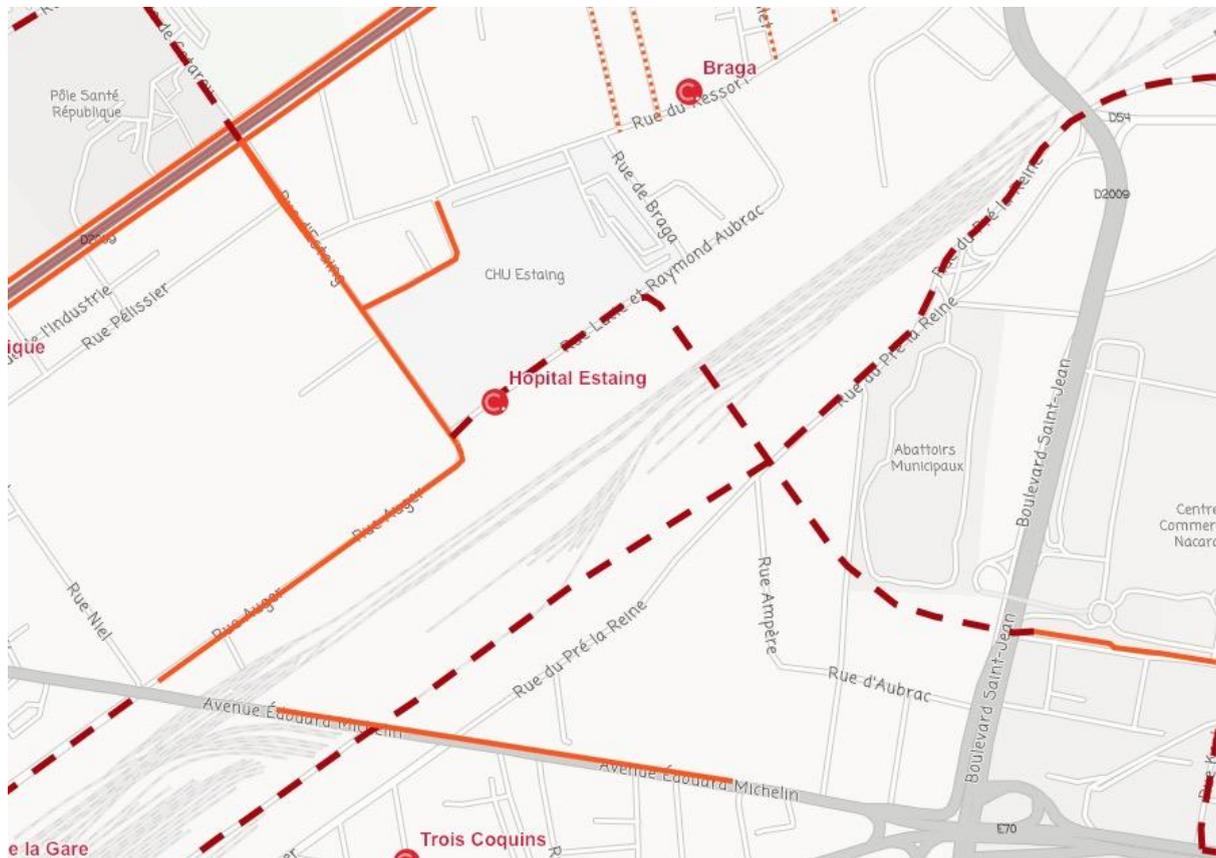
L'absence de passage sur plus d'un kilomètre créera des détours et des passages obligés et étroits déjà très peu cyclables et anxiogènes:

- c'est le cas sur le *boulevard Saint-Jean* (cf. § 7 des secteurs sensibles).
- C'est aussi le cas *avenue Edouard Michelin* où le schéma cyclable s'arrête net.

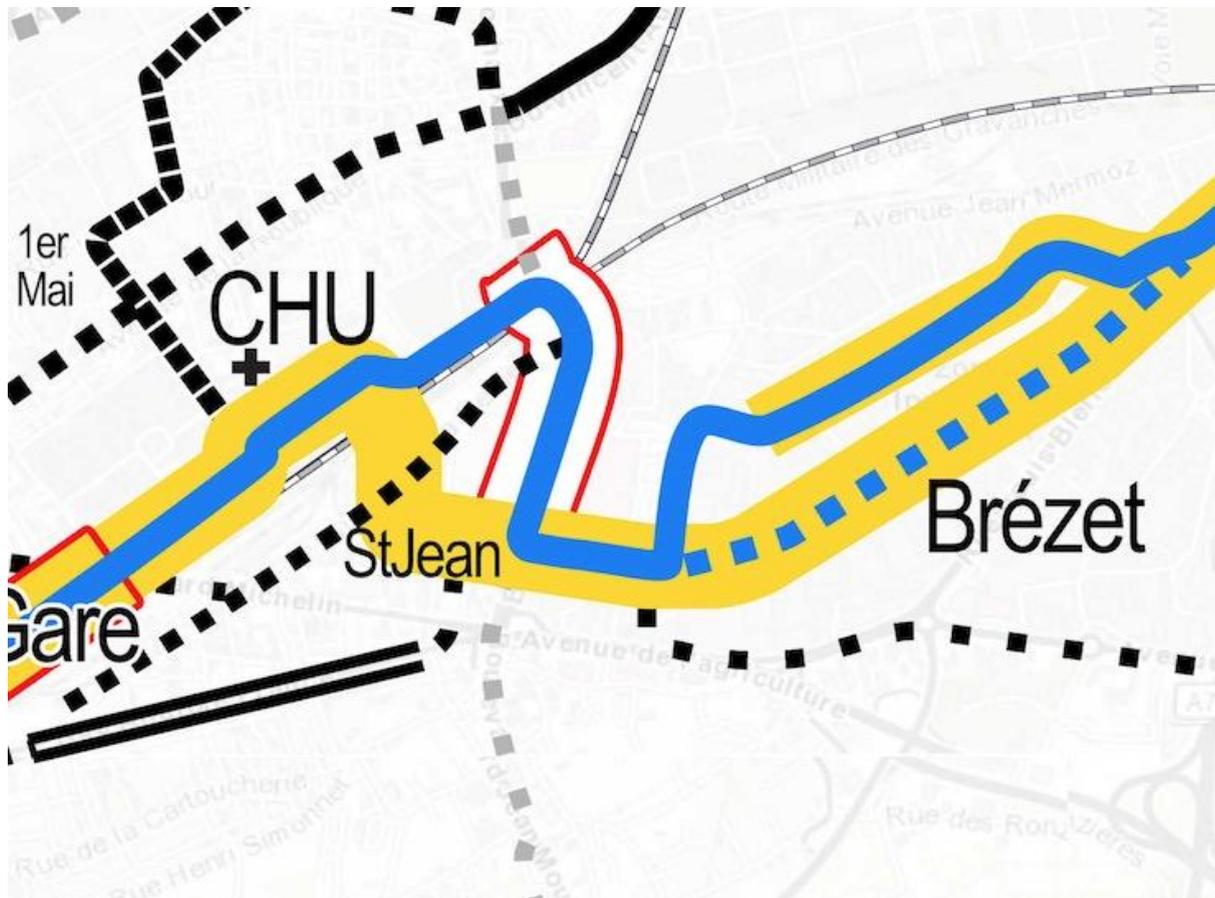
Ci-dessous le schéma cyclable métropolitain initialement prévu

(<https://cartopole.maps.arcgis.com/apps/StoryMapBasic/index.html?appid=aa6801ee0e6646859320218df0a33a74>).

L'axe structurant devait passer au cœur du nouveau quartier Saint Jean :



Ci-dessous le tracé de la ligne B prévu initialement en jaune, et en bleu finalement proposé (aménagement cyclable en noir) :



Remarque: Avec ce détour, les habitants d'Aulnat en particulier réaliseront qu'il faut une quinzaine de minutes en voiture pour accéder au centre ville et beaucoup plus via la ligne B (peut-être le double, avec ce tracé et les 2 arrêts supplémentaires) qui va manquer d'un intérêt évident. Pourquoi, dans ce cas, ne pas passer sous les voies SNCF via l'avenue Edouard Michelin par exemple? Dans ce cas, le CHU Estaing ne serait pas desservi, mais il se situe à environ 200m du Tram A, donc sa connexion au réseau de transport reste bien assurée.

La réalisation d'un passage souterrain pourrait se faire avec l'aide de l'appel à projet national (si le budget est conséquent), et les contraintes techniques du réseau SNCF et de son utilisation sont connues et gérables. **Son renoncement serait un mauvais signe pour la crédibilité du projet entier.**

Les options proposées du projet

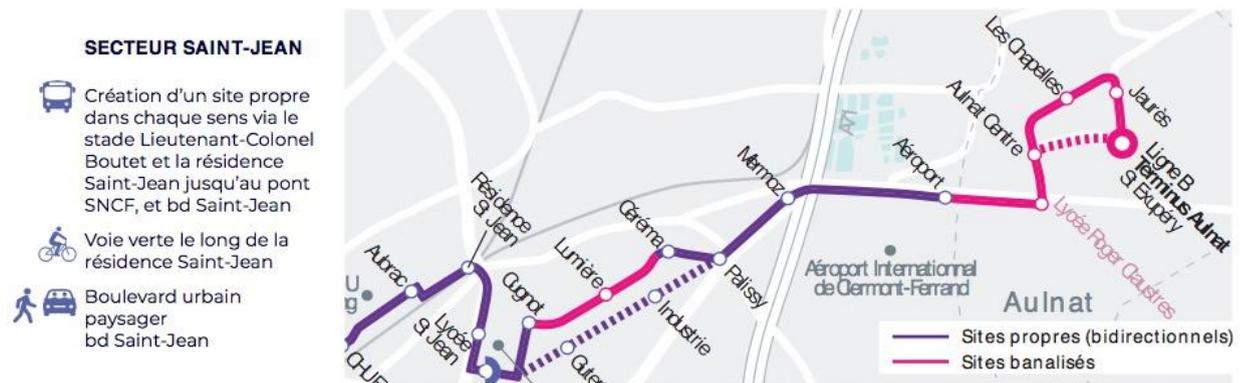
- Aulnat (Ligne B)

Pas d'avis tranché:

Un détour avec 2 arrêts supplémentaires est contraire à l'intérêt d'une ligne BHNS, (rapidité et fréquence) mais en se situant au terminus, il ne gêne presque pas les usagers (au contraire). N'y aurait-il pas un intérêt à positionner le terminus au niveau de l'arrêt "Jaurès" ? Le linéaire serait moins coûteux tout en desservant plus d'habitants, la ligne est plus courte (coût de fonctionnement). Il y a très peu d'habitations, et les lieux d'importance (Stade, Maison des Associations...) se feront de toute façon via l'arrêt "Aulnat Centre".

La cyclabilité actuelle n'est pas mauvaise (aménagements, ou quartiers résidentiels). Mais elle peut toujours être améliorée par davantage de linéaire rénové.

Remarque: L'utilité d'un parking relais automobile au niveau de l'aéroport interpelle, il sera trop près du Brézet pour ne pas y aller directement, et il sera trop loin du centre ville pour vouloir utiliser le BHNS (compétitivement plus lent), d'autant que dans ce cas la halte ferroviaire est plus efficace (et accepte les vélos).



- Brézet (Ligne B)

La traversée de la zone industrielle du Brézet est prévue à l'emplacement de l'ancienne voie ferrée, nous serons vigilants sur les espaces cyclables prévus, sachant que les chaussées dans ce secteur sont larges.

Remarque: l'option principale proposée de la ligne B n'est pas directe, ni centrale à la zone industrielle du Brézet, et rajoute ici aussi un arrêt (et du temps de parcours). Le BHNS risque de perdre, ici aussi, en attractivité, notamment pour les habitants d'Aulnat, principaux utilisateurs.

Réalisation

Travaux

Nous recommandons un rappel à toutes les entreprises de travaux qui interviendront au fil des années de **prendre en compte les usagers piétons et cyclistes**, avec des signalisations claires pour eux mais aussi pour les motorisés. Les intervenants pourront se poser la question lors de la protection de chantiers par exemple « Est-ce que je laisserai des enfants sur ce passage ? ». Les ralentissements/congestions de circulation générateurs de tension seront mieux acceptés avec les informations de préventions et un projet bien expliqué. Laisser les cyclistes se débrouiller au gré de travaux/obstacles est aussi déconsidérer ce mode de transport.



La finalisation du projet est prévue dans 5 ans, les travaux sont logiques et attendus, mais il ne faudrait pas pénaliser les secteurs concernés (directement ou voisins des travaux) pendant ce temps long.

Part modale et attractivité

Comme nous l'avons déjà signalé lors du PDU, dépenser une telle somme d'argent pour atteindre 5% de part modale "2 roues" et baisser de 10 points la part de la voiture nous semble peu ambitieux.

On peut s'interroger aussi sur l'efficacité:

Les communes d'Aubière, Lempdes, Cébazat, Beaumont, Pont-du-Château ou Gerzat ne sont pas concernées par les 2 lignes du BHNS; l'attractivité des transports en commun pour un habitant de ces villes risque de rester la même (il faudra voir l'amélioration induite du réseau proposée);

On a vu que pour un habitant d'Aulnat le tracé risque de favoriser la voiture;

Enfin, les villes de Chamalières et Royat pourraient être les grandes bénéficiaires d'un BHNS (attractivité architecturale, piétonisation accrue, réappropriation de la ville, hausse de la valeur immobilière...), mais elles risquent de perdre cette opportunité en refusant le site propre du BHNS: non-attractivité du bus, non-attractivité du secteur de l'avenue de Royat et de ses commerces à cause de la congestion et des nuisances automobiles, et, surtout, le vélo se développera plus difficilement avec la trop grande présence automobile. Une requalification urbaine (site propre) de l'avenue de Royat signifie appréciation de la valeur immobilière et des baux commerciaux; ne rien faire signifie continuer d'augmenter la part de la voiture (avec tous les corollaires induits en matière de pollution, dangers, commerce local...).

Remarque : l’empreinte carbone par habitant en France est de 11 tonnes équivalent CO2. Pour contenir le climat à +1.5°C à court terme, il faudrait se limiter à 2 tonnes; et le 1er lever d'action individuel est le transport (avec moins de voitures individuelles).

A court terme, au niveau de la santé, plus de trois enfants sur quatre respirent un air toxique en France. (<https://reporterre.net/Les-enfants-premieres-victimes-de-la-pollution-de-l-air>)

Le principal danger de la saturation automobile vient de son usage lui-même: proposer des alternatives permet au trafic automobile de gagner en fluidité. C’est le paradoxe.

Des véritables BHNS (pas comme le bus B actuel) ou Tram (on l’a vu avec l’énorme augmentation de la fréquentation lors de la mise en service du tram A), des pistes cyclables sécurisées permettent des reports modaux. Dire que le BHNS est inutile car les actuels usagers de la ligne B sont satisfaits c’est ne pas comprendre le principe même du projet.

Enfin, prétendre vouloir garder une rangée d’arbres (comme c’est le cas avenue de Royat) pour accentuer la place de la voiture et la pollution n’a pas de sens écologique.

Remarque : À ce sujet, la mairie de Chamalières, dans sa contribution, propose une piste cyclable en option que si c’est compatible avec les arbres existants sur l’avenue de Royat, il est donc peu probable de voir une piste cyclable sur cet axe pourtant majeur et inscrit au Schéma Cyclable métropolitain. Le projet de *la mairie privilégie les places de stationnement privé sur l’espace public au détriment d’une circulation efficace et saine.*

Le projet inspiRe prévoit une piste cyclable, et une augmentation à priori de l’espace vert.

Stationnement automobile

Le stationnement automobile est un facteur aggravant de la situation: il favorise le trafic voiture, pourtant son coût (financier -maîtrise d’ouvrage et entretien-, immobilisation importante de l’espace publique) est énorme (pour la société) et reconnu depuis des décennies comme non rentable pour le commerce en particulier en secteur urbain (une voiture est inutilisée 95% de son temps).

L’usager ne paie directement que 5 % en moyenne du coût du stationnement (source: <http://collectivitesviables.org/articles/problematique-du-stationnement/>)

Le coût du stationnement permet d’agir sur l’usage de l’automobile et sur la mobilité urbaine: <https://6-t.co/cout-du-stationnement-permet-dagir-lusage-lautomobile/>

A noter que, du fait de la surreprésentation de la voiture dans la société, les commerçants ont souvent une fausse idée du moyen de transport utilisé par leurs clients. Toutes les études montrent que les commerçants sur-évaluent le mode automobile, avec le corollaire d’accueillir moins correctement les piétons, handicapés ou cyclistes par manque d’espace.

<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>

De nombreux parkings sont sous-utilisés (voir abandonnés comme celui de la place de l’Europe, malgré une forte dépense publique). Toutes les villes qui ont supprimé des places de stationnement en surface n’ont jamais eu à subir une baisse de l’activité commerciale. Il ne faudrait pas que l’emprise du stationnement automobile (pour un usage très ponctuel) monopolise l’espace urbain et nuise à la circulation des habitants et à leur bien-être.

Ci-dessous quelques prises de vues (Google Street View Clermont-Ferrand, Chamalières) permettant de constater que le stationnement automobile empêche de circuler (ou de manière stressante) et ne permet pas d’apprécier l’environnement urbain.



Pour encourager le report modal, des villes comme Heidelberg (Allemagne) prennent en charge les TC pendant un an pour les habitants qui renoncent à prendre leur voiture. <https://www.nytimes.com/2021/02/28/business/heidelberg-cars-environment.html?smid=tw-share> . Cette initiative est intéressante, mais elle ne permet pas de prendre pleinement conscience du coût réel pour la société de l'usage de la voiture individuelle, et donc que chaque automobiliste est très fortement subventionné contrairement à une idée reçue (<https://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/rapport-impact-economique-usages-velos-france-2020.pdf>).

Budget

Le Schéma Cyclable métropolitain est en cours de réalisation avec un budget de 27 millions d'€. C'est une somme importante au regard de ce qui a été fait par le passé, mais qui reste faible par rapport:

- aux sommes investies dans les transports carbonés,
- à ce qui est investi maintenant dans les métropoles comparables,
- à la "rentabilité" que rapporte le vélo à la société (santé, accidentologie, assurance, dépendance pétrolière,...),
- au budget du projet inspiRe (entre 240 et 280 millions d'€)

Il serait peu opportun que sous prétexte d'aménagements cyclables (obligatoires) réalisés pour des lignes de bus, le budget du Schéma Cyclable soit impacté. C'est aussi la question de la partie financière du vélo dans l'ensemble du projet inspiRe.

L'investissement financier du projet inspiRe lui-même ne doit pas non plus être un futur bouc émissaire d'éventuelles restrictions budgétaires à venir. Il ne serait pas concevable que le budget soit limité alors que les collectivités locales arrivent à dépenser des centaines de millions d'euros pour des projets qui permettent de gagner 2 minutes (exemple de la N88) pour un nombre relativement faible comparativement de déplacements, ou alors que les états (France, et Europe) arrivent à trouver des sommes impensables hors temps de crise.

Remarques et perspectives:

les études montrent un même ordre de grandeur des coûts externes des modes de transport supportés par la société :

- 1 Étude: Un km fait en voiture coûte à la société 0,11€, alors qu'un km fait à vélo et à pied rapporte respectivement à la société 0,18€ et 0,37€ par <https://www.eltis.org/fr/node/48017>
- 2 Etude au Luxembourg: un déplacement en voiture coûte 0,0344€/km à la société et un déplacement à pied ou à vélo lui rapporte 0,069€/km. <https://transports.public.lu/fr/contexte/strategie/modu2.html/>
- 3 Etude sur Copenhague <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800915000907> .
- 4 A Vancouver <https://thediscourse.ca/scarborough/full-cost-commute> (comparatif incluant les TC)
- 5 A Bruxelles, Le cycliste paye déjà pour l'automobiliste <https://www.moustique.be/25136/en-belgique-le-cycliste-paie-pour-la-voiture>
- 6 Etude en Europe: comparaison des coûts de la voiture (500 milliards €/an) et gains de la marche (66 milliards €) et du vélo (28mds€) <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0921800918308097>

C'est un paradoxe où nous continuons à subventionner l'automobile, mais nous freinons à dépenser une simple part de cette somme pour le vélo ou les transports en commun, alors que les bénéficiaires sont bien plus grands. Voici quelques ordres de grandeur:

- Un kilomètre d'autoroute urbaine ou un échangeur routier correspond au coût d'un réseau cyclable complet d'une grande ville.
- À débit identique, une piste cyclable est environ 200 fois moins chère qu'une autoroute urbaine, elle-même 10 fois plus chère qu'une ligne de bus en site propre..

Gouvernance

Nous nous interrogeons sur la gouvernance du projet. De nombreux projets, contrairement aux ambitions affichées initiales, ont vu dominer, au niveau technique, les contraintes et l'immobilisme (avec un regard "tout voiture") par la suite. Nous serons ainsi attentifs sur les arbitrages rendus, comme, par exemple, la répartition des 90% d'aménagements cyclables annoncés ou la réduction du stationnement automobile.

De même, au niveau de la gouvernance politique du projet, l'exécutif métropolitain gère un projet sur l'ensemble du territoire avec plusieurs communes où le poids politique des habitants de ces dernières est inégal: ainsi un renoncement du site propre nuirait à ses propres habitants mais aussi aux habitants des communes voisines.

Matériel

Le vélo peut être transporté actuellement dans le tram de la ligne A, même si c'est limité en fonction de l'affluence, c'est une bonne chose (crevaison...), qui peut s'avérer utile. L'espace dans le tram est étroit, mais hors affluence, la cohabitation se passe bien.

Il est possible de transporter un vélo dans certains bus adaptés, ou par exemple à l'avant, mais cela prend un peu de temps pour le "poser" sur les rails dédiés (cela est certainement peu pratique pour conserver une vitesse commerciale), et plutôt utile pour des distances interurbaines. Il serait quand même intéressant de ne pas ignorer cette possibilité (ou de voir ce qui se fait sur d'autres réseaux).

Remarque: Le projet parle de matériel roulant propre, peut-être électrique ou hydrogène. Cela est positif concernant les émissions en zones denses. Les bus étant prévus pour un usage intensif, un matériel qui a fait ses preuves est recommandé. Nous avons l'expérience non durable du tram à Clermont, ou bien, les nouveaux bus en site propre électrique d'Amiens qui se retrouvent immobilisés par temps chaud et par temps froid.

<https://www.mobilitesmagazine.com/post/e-mobility-immobilisee-par-froid>

On peut regretter que le choix ne se soit pas porté sur le tramway: ce dernier a l'avantage de pouvoir transporter un vélo. On souhaite la confirmation que le tracé, en particulier de la ligne B, prévoit, dès maintenant, la possibilité de recevoir un tram, sans surcoût d'infrastructure. Il serait malvenu de ne pouvoir profiter de ces aménagements, tout en sachant que le tram A va malheureusement arriver en fin de vie et donc anticiper une mutualisation future.

A ce propos, on s'interroge sur la prospective menée jusqu'à présent, nous n'avons pas vu de travaux avec différents scénarios incluant un tramway qui auraient permis de sensibiliser la population plus tôt et plus fortement sur le besoin et l'envie de transport de ce type. Le retard est important.

Intermodalité

L'intermodalité est une des clés du succès:

Dans l'optique Bus+Vélo, il faut des stationnements vélo sécurisés à proximité des arrêts, les usagers laissent ou prennent leur vélo pour prendre le transport en commun. Cela peut être de simples arceaux à des arrêts moins passants.

Dans cette logique, la simplification des contraintes est très importante. L'utilisation de la carte SMTC prévue pour les parkings vélos du centre ville est excellente. Il faut généraliser l'idée de n'avoir qu'un pass unique (utilisable aussi sur smartphone) pour tous les modes de déplacements ou de stationnement, et créer un *écosystème*, un **système interopérable**, dans lequel les différents opérateurs (comme cela se passe dans d'autres métropoles) participent pour gagner aussi des usagers (SNCF, T2C, Transdôme, CVelo, les mairies et leur parkings, VéloBox, les parkings relais...). La volonté politique a le pouvoir de lever les réserves des opérateurs et les contraintes techniques. La tarification et billettique commune, par exemple sur les 11 gares de de la métropole, permettrait une augmentation mutuelle du trafic, d'autant que le SMTC a la compétence mobilité sur la zone métropolitaine. Ainsi un usager d'Aulnat, par exemple, hésitera à rejoindre la gare de Clermont-Fd en :

- 6 min en RER,
- environ 12 min en voiture ou co-voiturage,
- environ 18 min à vélo,
- et environ 20 min avec cette nouvelle ligne B (avec un tracé direct).

Dans une optique Voiture+Bus, il faut un intérêt pour se garer loin du centre urbain, pour cela, la logique/sentiment actuel de payer pour le stationnement auto et de payer à nouveau pour le transport ne va pas dans le bon sens.

Remarque:

Nous espérons que les lignes B et C, avec la ligne A, permettront aussi d'augmenter les potentielles correspondances et ainsi combler le manque des liaisons directes entre les centres de la périphérie. À vélo aussi, il est parfois difficile de rejoindre des lieux importants tangenciels (par exemple de Croix de Neyrat à La Pardieu).

Dans le même esprit, nous apprécions la contribution présentée par la Mairie de Beaumont d'un axe fort de transport en commun et de piste cyclable (qui correspond à un axe structurant du schéma cyclable), du CHU Saint-Jacques vers Romagnat et Aubière. Cette contribution permet de relier aussi les centres villes de Beaumont et Aubière à vélo en sécurité, ce qui n'est pas le cas actuellement sur la M777.



Anticipation

Sachant que le but est de se projeter en 2030, les nouvelles mobilités ou un usage accru et varié du vélo doivent être anticipés, avec par exemple les vélos cargo (espace suffisant, poteaux, potelets...), les véhicules de livraisons propres, les NVE, ...

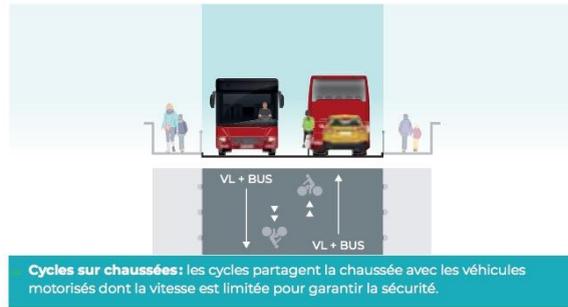
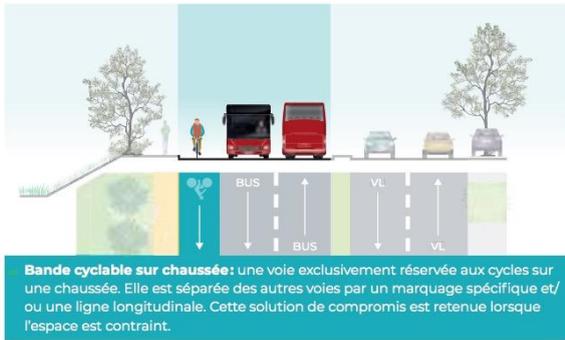
Lorsque des infrastructures vélo sont faites, il est constaté que le trafic cycliste suit, et dépasse même les prévisions; c'est pourquoi des pistes cyclables plus larges que les recommandations à certains secteurs sont envisageables (rue Blatin...).

La majorité des grandes villes dans le monde a présenté des objectifs **d'interdiction de la voiture à propulsion thermique à l'horizon 2030**. En attendant les motorisations électriques ou hydrogène qui posent d'autres problèmes (particules des pneus, engorgement, métaux rares, production carbonée déportée), il est essentiel d'anticiper un usage beaucoup plus faible de la voiture dans un futur proche, étant donné que des aménagements urbains n'interviendront pas avant plusieurs générations. **Maintenir un urbanisme pour la voiture n'a pas de sens, cela diminue l'autonomie des personnes fragiles**: Notre population vieillit, les personnes plus âgées sont autonomes à pied (en TC) et à vélo sur des plus grandes distances, alors qu'elles ne sont pas autonomes avec une voiture passé un certain âge. C'est aussi le cas des handicapés.

Les types d'aménagements

Divers types d'aménagements sont évoqués, ils semblent intéressants et qualitatifs, mais il est difficile pour le moment d'apporter des commentaires, sans connaître le lieu exact et son contexte:

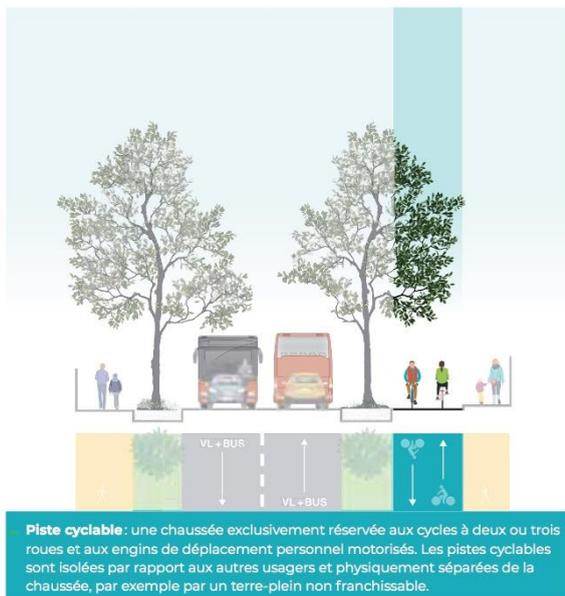
- trafic motorisé chargé ou faible
- pente forte ou absente
- circulation piétonne chargée ou faible
- partage avec les conducteurs BHNS
- en zone ZTL



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

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

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



Cependant voici différentes remarques importantes:

- Nous ne sommes *peu favorables aux bandes cyclables*, la séparation avec les flux motorisés n'atteint pas les 1m réglementaires, et une bande blanche peinte au sol ne rassure pas les cyclistes débutants et moins aguerris (effet anxiogène).
- En cas de mitoyenneté de la chaussée et d'une piste cyclable, des *séparations* (en dur ou végétales) avec les voies motorisées doivent être présentes.
- En cas de partage de voirie sur laquelle une piste cyclable est prévue, les rebords latéraux doivent être *lisses*, "arasés", pour éviter les chutes. Les écoulements d'eau, si nécessaires, doivent se faire sans rebords droits, mais avec des bords pentus (usages de pays cyclables pluvieux d'Europe du Nord).

- La cohabitation cycles/bus doit être l'exception, c'est en effet une situation défavorable pour la vitesse commerciale du bus (le vélo a en général une vitesse réduite) et le dépassement d'un véhicule long comme le bus par un cycliste ne doit pas être généralisé.
- La voie verte entraîne une mixité des piétons et cycles, les vitesses pouvant être différentes, elle ne doit donc pas être longue. Le vélo doit être pensé aussi comme un mode efficace. Nous préférons la piste cyclable à la voie verte.
- Les aménagements cyclables (pistes en particulier) doivent être visuellement marqués, notamment aux intersections. En effet, de simples logos de vélos sur la chaussée ne permettent pas pour l'automobiliste de concevoir que le cycliste a la priorité
Exemple avec la piste cyclable actuelle bd François Mitterrand, à Clermont-Fd:



Dans le cas ci-dessus, le cycliste, plus sensible au rebord, a, de surcroît, un revêtement discontinu (à noter la présence des potelets dangereux pour les protéger des véhicules motorisés).

Exemple d'aménagement où la priorité des cycles et piétons est intuitivement renforcée, et où les rebords (écoulement fluvial, mobilité des handicapés) sont bien gérés :





- Les cyclistes sont plus sensibles aux éléments climatiques. Des arbres de grande taille favorisent l'ombrage et permettent d'abaisser de quelques degrés la température en périodes chaudes. Cela implique aussi de prévoir une prise en compte régulière des déblaiements des pistes (feuilles, neige, encombrants...); les axes cyclables sont parfois oubliés, ou pire servent de lieux d'amoncellement (ex: tessons de bouteille).
- Piste cyclable bidirectionnelle ou 2 pistes cyclables unidirectionnelles? Cela dépend du contexte et ont chacun leurs avantages et inconvénients.
 Pour la piste bidirectionnelle: l'espace nécessaire est moindre, et permet des dépassements entre cyclistes.
 La piste unidirectionnelle permet d'éviter des traversées de rue en se trouvant de part et d'autre de la chaussée.
- Il faut prévoir systématiquement un stationnement (au minimum par des arceaux) à proximité immédiate des lieux d'attractivité (écoles, commerces, lieux sportifs, lieux administratifs...)



Comité de Quartier
"Fontaine du Bac - Creux de l'Enfer"

Siège Social
Maison de Quartier
18 Ter Rue Fontaine du Bac
63000 CLERMONT FERRAND
Association Loi 1901
N° Siret : 451 014 567 00023
chriswattel@free.fr

06 62 28 41 32
04 63 22 74 27

Javion christian
président comité de quartier Fontaine du Bac
- Creux de l'Enfer
208 rue de l'Oradou
8 Impasse des Sauvages Cl-Fd
Tel 07 78 66 08 38

M^R le président
du S MTC

M^R le Président

Nous nous concertons avec les habitants de notre secteur géographique Oradou - Fontaine du Bac - Creux de l'Enfer de Bd Flaubert à Bingen pour déterminer des propositions d'amélioration de votre projet sur la rue de l'Oradou. Mais aussi pour examiner les conditions d'utilisation des voies annexes concernées. Nous sommes prêts à vous faire parvenir le résultat de ces concertations. Nous rencontrons les habitants et associations situés sur les rues suivantes : Rue de la Crauille - Rue du Rassat - Rue Pierre Doussinet - Rue Dabert - Rue Victor Bach - Rue de la Fontaine du Bac, rue du Printemps, rue de la gantrière - rue de l'Oradou derrière Pâte à Pain, Commengeants rue Oradou habitants rue Auguste Joue et Allée A. Camus, habitants Fontaine du Bac, habitants, Impasse des Sauvages, impasse Clos des amandiers, impasse les Charmilles et Association CNL Habitants impasse La Vigne + impasse sans nom. Habitants rue Pablo Neruda. Nous sommes prêts à vous faire parvenir le résultat de ces concertations.

Aguez M^R le président, mes salutations



*Les amis de
Clermont Centre*

<https://quartier-clermont-centre.fr>

Contact : Jean GAZZOLA
13 rue Maréchal Foch
63000 Clermont Ferrand
Mail : jean.gazzola@wanadoo.fr
Tel : 0695738702

Objet : Contribution au projet INSPIRE

NAVETTE ELECTRIQUE JAUDE-VICTOIRE-rue du PORT-DELILLE

Dans le cadre de la restructuration générale du réseau de bus articulé sur les lignes A, B, C, pourquoi pas créer une navette électrique Jaude-Victoire-rue du Port-Delille.

C'est une idée que le comité de quartier Clermont Centre avait proposée lors des réunions de concertation sur les transports en commun en septembre 2018, février et juin 2019. Cette proposition n'avait pas été retenue mais il nous avait été répondu que l'idée était intéressante et pourrait être étudiée lors de la refonte du réseau de transport en commun qui interviendrait en 2025 lors de la mise en site propre des lignes B et C.

Le « Plateau Central » et en particulier « **le centre historique** » sont à l'écart des transports en commun, il est vrai que la configuration de la voirie ne se prête pas à la circulation de véhicules importants. Par contre, **un minibus navette électrique** pourrait facilement desservir ce secteur.

Cette navette passant par le cœur du quartier serait un élément important pour en revivifier l'activité commerciale et son attractivité :

- En facilitant **l'accès aux commerces** du plateau central et du secteur rue du Port, rue Pascal, Place du Terrail, etc...
- En facilitant **l'accès des touristes** à ce quartier historique, Cathédrale, Notre Dame du Port
- En facilitant **l'accès à la Mairie**
- A terme lorsque l'aménagement semi-piétonnier de l'avenue Charras sera terminé, lorsque la restructuration de la Place de Delille sera réalisée, cette navette pourrait contribuer à établir un « **parcours urbain écologique** » **partie piétonnier/partie navette de la gare à Jaude.**

Quel parcours ?

Ce n'est qu'une suggestion, il faudrait certainement revoir certains sens de circulation Jaude-place Sugny-place de la Victoire – Mairie - place de la Poterne - rue Clausmann - Delille et retour par rue du Port - Rue Pascal - place de la Victoire - place Sugny - Jaude

Jean Gazzola
Président du comité de quartier
« Les Amis de Clermont Centre »

Les transports à Ceyrat, contribution des Conseillers d'opposition au projet Inspire SMTC

Plus d'ambitions pour Ceyrat

Diagnostic

Pendant cette phase d'écoute, de concertation du SMTC, dans le cadre du Projet Inspire, que nous apprécions globalement, partageons un diagnostic précis pour Ceyrat. Je consolide, en tant que Ceyratoise, et Conseiller municipal d'opposition, nos remarques et propositions et celles de Ceyratois qui se sont exprimés sur le sujet.

Quelques points positifs à souligner :

Les bus à haut niveau de service reviennent probablement moins cher que de créer d'autres lignes de tramway. Nous serons attentifs à ce que le trafic des véhicules qui devraient se réduire dans Clermont-Ferrand ne soit pas reporté sur les communes de l'agglomération.

A Ceyrat, nous disposons d'une desserte par le réseau des bus de l'agglomération Clermontoise. C'est un point positif.

La plupart des bus de la ligne 4 roulent au gaz naturel, véhicules propres. C'est bien pour l'environnement, un point de satisfaction.

La ligne 4 a une fréquence correcte à certaines heures.

Les arrêts de bus sont rapprochés pour la ligne 4 dans Ceyrat Centre. Quelques quais de bus aux normes PMR dans Ceyrat

Cependant, quelques critiques sont apparues :

Les horaires des lignes 4 et 26 ne pas assez adaptés pour les collégiens qui se rendent au collège de Ceyrat lorsqu'ils vont et viennent en dehors des heures classiques 8h00 et 16h30.

Certains chauffeurs de bus ne semblent pas toujours très agréables envers les jeunes notamment. Le port du masque par le chauffeur ne semble pas systématique.

« L'offre de bus est limitée, c'est un cercle vicieux donc on utilise beaucoup la voiture personnelle ».

Ligne 26

« Le 26, il ne faut pas le louper... ». Peu de personnes prennent le 26 car la fréquence ne convient pas.

Le 26 en cours de journée a souvent pour terminus la Mairie de Ceyrat et ne dessert pas le quartier Fontimbert.

Ligne 4

« La fréquence et les horaires ne sont pas adaptés aux collégiens. On paie un abonnement relativement cher pour une offre limitée. Il devrait exister un tarif moins de 15 ans. »

« Concernant le 4, le dernier décalage des horaires ne permet plus aux enfants collégiens d'arriver à l'heure lorsqu'ils commencent à 10h. Avant, ma fille pouvait prendre la ligne 4 pour son cours de 10h au collège. Depuis quelques mois il arrive à 10h02 devant la mairie et celui d'avant à 9h28 ! »

« Je n'ai toujours pas compris pourquoi le terminus du bus retour de Clermont s'arrête parfois au croisement de l'avenue du Mont Dore et de la route de Boisséjour ».

« Les jeunes utilisent beaucoup le bus également en tant que lycéens par exemple pour aller à Jeanne d'Arc ou à Blaise Pascal. 3/4 d'heure à 1h de trajet le plus souvent, c'est long. »

Discussion sur la route à emprunter dans Boisséjour, pour le tracé définitif de la ligne 4 après les travaux. A priori le bus ligne 4 ne passerait plus avenue de Clermont mais avenue de l'Artière après la fin des travaux à Boisséjour. C'est bien, mais les arrêts provisoires paraissent dangereux pour les « jeunes ». Les voitures roulent vite sur cette avenue.

Une amplitude horaire le soir trop faible. On ne peut (hors situation covid) sortir en ville et rentrer en bus. Dernier retour départ centre Clermont 21h30 pour le 4. Ce n'est pas possible non plus avec le B + le 26 (dernier départ place Allard 19h27.). « Faut avouer qu'avec l'habitude de pas avoir de bus tard le soir, je ne me suis jamais posée la question d'aller en ville en soirée en envisageant de rentrer en bus... Même en étant "jeune", on a beaucoup marché sans se poser la question. »

Quelques quais de bus aux normes PMR dans Ceyrat. Ce n'est pas le cas de tous les arrêts.

Les Liaisons « transversales » sont compliquées, longues :

« Pour ma part mes deux filles sont au collège d'Aubière et pour moi il n'y a pas de ligne pour les y conduire. En voiture le trajet prend 10 à 15 minutes, alors que quand on regarde sur le site de la t2c il vous propose 1 h voir plus »

« Et aussi avec le Lycée Polyvalent de Chamalières... ce n'est pas évident, surtout quand ils sortent à 17:00, les lycéens doivent attendre place Allard 45 minutes ! »

On ne peut aller facilement au CHU Gabriel Montpied de Ceyrat, pourtant ce n'est pas loin.

La ligne de Clermont SNCF vers Royat, Durtol, Volvic est très peu utilisée, alors qu'elle dessert quelques gares de l'agglomération.

Nos propositions : Plus d'ambition pour Ceyrat, pour une commune bien connectée à la métropole

Mettre en place des bus à haut niveau de service, ça revient moins cher que de créer une deuxième ligne de tramway.

Poursuivre l'équipement en bus véhicules propres, GNV notamment.

Améliorer la ligne de bus 4 pour Ceyrat

Il serait temps de revoir les horaires et la fréquence de passage des bus desservant Ceyrat, sans attendre la mise en place des nouveaux bus HNS, dans le cadre du projet Inspire.

Ligne 4 : faire en sorte que tous les bus de Clermont se rendent jusqu'au terminus à Ceyrat Pradeaux, pour une fréquence identique à celle sur la commune de Beaumont. Améliorer les horaires pour que les 4 soient plus en cohérence avec les horaires de cours des lycées à Clermont

Améliorer la fréquence le week-end

Développer l'amplitude horaire le soir ligne 4 afin de pouvoir dîner au restaurant à Clermont, aller au spectacle et rentrer en bus à Ceyrat.

Réétudier le trajet de la ligne 4. Il faudrait pouvoir rejoindre le tram plus rapidement vers le CHU G Montpied par exemple. Il serait intéressant également en venant de Ceyrat de rejoindre les lycées de secteur (Jeanne d'Arc et Blaise Pascal) plus rapidement, en réétudiant le parcours dans Clermont, en simplifiant le trajet de cette ligne, en maintenant la desserte de la gare Clermont SNCF.

Plus d'ambitions pour le 26

Etre plus ambitieux pour cette ligne pour nous inciter à prendre le bus, horaires et fréquence plus intéressants. Développer la fréquence, pour les collégiens et tout public, du fait de l'importance de la connexion avec la ligne B à Royat, pour se rendre Place Jaude par exemple.

Deux fréquences supplémentaires comme indiqué par la municipalité de Ceyrat dans Ceyrat Magazine de février 2021, c'est insuffisant.

La Beaumière, nouveau quartier à Ceyrat est à prendre en compte dans le nouveau tracé des lignes. L'idée de détourner la ligne 26 pour desservir ce quartier est intéressante.

Faire en sorte que tous les bus 26 se rendent jusqu'au quartier de Fontimbert, leur terminus toute la journée.

Rattacher Ceyrat au réseau des Transport à la demande du SMTC (tout public).

Ceyrat pourrait faire partie du réseau transport à la demande de l'agglomération.

Cela permettrait notamment, à moindre frais pour la collectivité, de desservir les Hauts de Gravenoire. Le service transport à la demande desservant Charade. Proposition : créer un arrêt transport à la demande pour la ligne de Royat Allard, vers le N°50 route de Gravenoire à Ceyrat.

Autre ligne de transport à la demande tout public : la ligne Saulzet le Chaud, Opme, Romagnat, Chu G Montpied. L'arrêt de bus Ceyrat Pradeaux terminus pourrait aussi, en complément, être considéré comme un arrêt à la demande. Cela permettrait à des Ceyratois d'emprunter cette « ligne » à la demande, pour compléter les dessertes transverses, à moindre frais pour la collectivité (à proximité de Saulzet le Chaud).

Moovicité : renforcer le service pour les personnes à mobilité réduite. Le chauffeur du véhicule pourrait les aider à sortir de chez elles, tenir la porte d'entrée de leur domicile, ...

Créer de l'agilité dans l'utilisation des transports à la demande. S'il reste de la place dans le véhicule de transport à la demande, les gestionnaires du service pourraient poster un message sur les réseaux sociaux. Cela permettrait de rendre service à une autre personne et densifier l'utilisation des transports à la demande (tout public ou PMR).

Développer les autres modes de transport

Densifier les horaires et inciter à l'utilisation de La ligne SNCF de Clermont gare SNCF vers Royat, Durtol, Volvic en tant que train de banlieue (à l'instar de la ligne Clermont - Vic le Comte). Elle dessert quelques gares de l'agglomération, dont Royat Chamalières. Cela contribuerait probablement à limiter une partie du trafic routier dans Ceyrat et dans Clermont.

Développer l'utilisation des vélos électriques : créer une aide de 200€ à l'achat d'un vélo électrique, à l'échelle de Clermont-Auvergne-Métropole, et non commune par commune. Poursuivre la location de vélo électrique CVélo à Ceyrat, comme ça existe dans d'autres communes de l'agglomération.

Maintenir des parkings dans Clermont, et proche du centre-ville. Développer les mini bus propres en cœur de ville de Clermont et desservir les parkings.

En vous remerciant par avance pour votre écoute.

Nathalie Ferard, Conseiller municipal d'opposition à Ceyrat

06.26.80.75.91 n.ferard@laposte.net conseillersoppositionceyrat@gmail.com