



un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION PUBLIQUE INSPIRE VILLE D'AUBIERE

13 janvier 2021



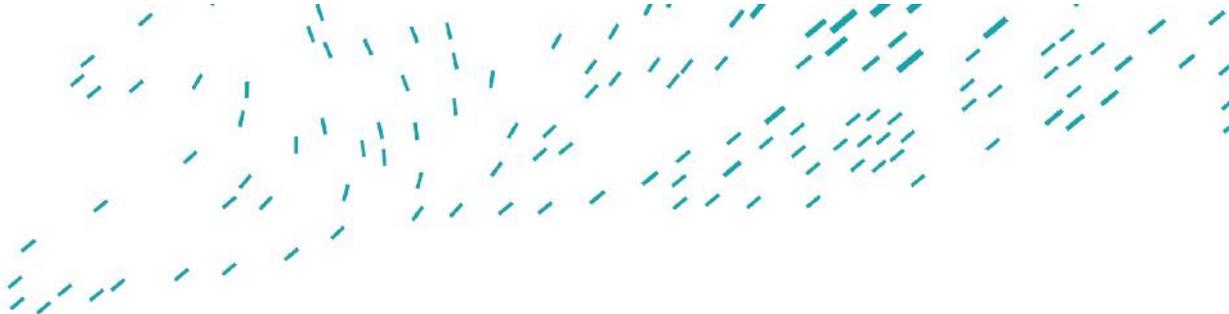
PARTICIPANTS

- SYLVAIN CASILDAS, MAIRE D'AUBIERE
- FRANÇOIS RAGE, 1ER VICE-PRESIDENT DE LA METROPOLE EN CHARGE DES MOBILITES DURABLES ET PRESIDENT DU SMTC-AC
- JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC
- PASCAL MALASSENET, DIRECTEUR DU PROJET INSPIRE, SMTC-AC
- ERIC ANDRE, ANIMATEUR
- PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE
- CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC
- THIERRY VATIN, VILLE D'AUBIERE
- ALEXIA PELLISSIER, SMTC



DÉROULÉ

- 19H30 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 19H35 : MOT DE BIENVENUE - SYLVAIN CASILDAS, MAIRE D'AUBIERE
- 19H40 : INTRODUCTION DE LA REUNION – FRANÇOIS RAGE, 1ER VICE-PRESIDENT DE LA METROPOLE EN CHARGE DES MOBILITES DURABLES ET PRESIDENT DU SMTC-AC
- 19H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – PASCAL MALASSET, DIRECTEUR DU PROJET INSPIRE
- 20H10 : QUESTIONS-REponses
- 21H30 - 21H35 : MOT DE CONCLUSION - FRANÇOIS RAGE



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Un certain nombre de questions ont été posées par écrit. Je propose de les lire et de donner la parole à ceux qui les ont posées pour compléter le cas échéant. La première question concerne le vélo.

Baptiste AGULHON, Participant

J'ai posé des questions sur les modes actifs, ce n'est pas un sujet directement lié à la réflexion de ce soir, mais il gravite autour. Je pratique le vélo sur les trajets pendulaires, et à Aubière nous sommes pénalisés du fait de la topographie. Je trouve dommage qu'en termes d'intermodalité, nous n'ayons pas plus d'infrastructures ou d'aménagements qui permettent de prendre le tramway ou de se connecter au tramway ou au bus avec les vélos. Je pense au parking relais qui est à la Margeride et aux stations C.vélo qui s'arrêtent au niveau du campus des Cézeaux. Elles ont l'avantage d'exister, mais je souhaiterais savoir si une prolongation de ce réseau et de ces stations est prévue et si des pistes cyclables sont envisagées pour se connecter aux différents réseaux de bus et de tramways.

Pascal MALASSET, Directeur du projet InspiRe

Le vélo, nous l'avons identifié sur la prise en compte dans le projet InspiRe de la présence systématique des modes doux. Nous sommes dans une phase de consultation au SMTC afin de trouver un nouvel opérateur et de développer les politiques de vélos en libre-service, en location, en vélos à assistance technique. Tout cela est en cours, et je ne suis pas en capacité de donner plus d'éléments, sauf à dire que la métropole a un programme pour mettre en application le schéma directeur cyclable et réaliser l'ensemble des aménagements qui sont prévus dans ce schéma. C'est une thématique qui n'est pas nouvelle, mais qui prend de plus en plus d'ampleur et elle est suivie avec attention, aussi bien à la métropole qu'au SMTC, et tous les aménagements qui sont réalisés ont une prise en compte désormais de ces politiques de mobilité douce et alternative.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je donne la parole à Pauline BAYARD qui représente Clermont Auvergne Métropole.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Les aménagements cyclables liés au projet des lignes B et C viennent compléter et sont en cohérence avec le schéma de développement cyclable. Il y a une réflexion autour des parkings relais existants et des parkings relais futurs liés aux lignes B et C, mais aussi au réseau restructuré. La réflexion stratégique est en cours. Ce que Monsieur AGULHON dit sur le fait de trouver d'autres services sur les parkings relais est juste. Nous avons à l'esprit une réflexion sur le parking relais au-delà du stationnement et le report modal avec d'autres services qui pourraient être utilisés par les usagers.



Sylvain CASILDAS, Maire d'Aubière

Cela a été l'une des priorités dès mon élection, j'ai rencontré François RAGE et les équipes du SMTC et nous avons posé la question des stations C.vélo. Aujourd'hui, il y a un renouvellement en cours de l'appel d'offre pour le service C.vélo au niveau du SMTC. François RAGE et ses équipes ont pris en compte la demande d'Aubière et j'espère, une fois l'appel d'offre officialisé, que nous bénéficierons rapidement de stations supplémentaires, nous avons déjà fait des propositions sur leurs emplacements. Je partage avec Monsieur AGULHON le fait que la géographie d'Aubière rend difficile la pratique du vélo, néanmoins, elle n'est pas impossible. C'est pour cela que nous avons mis en place une prime pour l'achat d'un vélo électrique, nous avons été une ville pilote dans le domaine car développer le vélo à Aubière passe aussi par l'électrique. Nous contribuons à la pratique du vélo et plus largement il y a la question du schéma cyclable et Thierry VATIN, qui est adjoint chargé des mobilités, a déjà mené plusieurs séries de consultations. Nous travaillons avec les associations qui militent en faveur de la pratique du vélo au développement du schéma cyclable sur Aubière et nous comptons sur les services de la métropole pour rattraper le retard accumulé. Il y a une volonté partagée par les élus de la ville et par les citoyens de développer cette pratique cyclable à Aubière avec l'objectif de faire d'Aubière une ville amie du vélo.

Thierry VATIN, Ville d'Aubière

Effectivement, nous avons commencé une réflexion et une consultation pour dessiner sur Aubière le schéma cyclable idéal. De sorte que, dans un avenir proche, au gré de travaux de la métropole ou de travaux engagés spécifiquement pour le vélo, nous puissions lever les points noirs, les points dangereux et mieux aménager un schéma cyclable sur Aubière et profiter pleinement du fait que la commune soit en zone 30. Je vous engage Monsieur AGULHON à prendre contact. Votre contribution à ce travail en cours sera la bienvenue.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur l'intermodalité, pourquoi rien n'est annoncé pour utiliser les TER avec son abonnement bus ?

Jean-Yves BECHLER, Directeur Général du SMTC-AC

Il existe déjà des abonnements qui permettent d'avoir en même temps les transports en commun de la zone clermontoise et du train. Ce sont des choses que nous avons développées, qui vont se prolonger à partir de la fin de l'année 2021 ou de début de l'année 2022, avec une nouvelle billettique qui va rendre ces façons de faire plus simples. Pour aller encore plus loin, il y a davantage de possibilités d'intermodalité dans ce projet, autour d'un certain nombre de gares ou haltes ferroviaires par lesquelles nous passons et qui, au-delà du fait d'utiliser un abonnement couplé entre bus et train, offrira plus d'opportunités de correspondances.

Eric ANDRÉ, Animateur

Plusieurs questions ont été posées sur les dessertes et les tracés. Une question de Laurent. Vous avez mentionné les habitants desservis, cela correspond à quelle distance entre domicile et station ? Sur Aubière, nous sommes en grande partie en banalisé, et bien loin de l'endroit où vivent les Aubiérais. L'utilisation de l'avenue du Roussillon pour rejoindre le Zénith puis Cournon, très fréquentée et desservant nombre de lieux utiles aux citoyens, permettrait un site réservé aux BHNS entre les deux voies, gage de fréquence assurée. Pourquoi ne pas avoir présenté cette option ?



Pascal MALASSENET, Directeur du projet InspiRe

En général, nous prenons 300 mètres pour faire une station bus, 500 mètres pour une station tramway et un kilomètre pour une halte ferroviaire dans une gare. Ce sont les ratios utilisés pour faire les calculs de densité que ce soit pour les emplois ou pour les résidents.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur la question du passage par l'avenue du Roussillon des études ont-elles été réalisées ?

Alexia PELLISSIER, SMTC

Ce que je comprends de cette question, ce serait plutôt un passage de la ligne C par l'avenue du Roussillon. Dans tous les cas cela peut être un maillage complémentaire avec la restructuration du réseau pour desservir cette zone, même si pour le moment nous ne sommes pas encore sur un tracé à la rue, mais sur un réseau silhouette.

François RAGE, Président du SMTC

Je ne sais pas si la personne qui pose la question fait référence à une étude qui a été réalisée il y a une dizaine d'années pour un passage du tramway à partir du parking de la Margeride avec une branche du tramway qui serait passée le long de l'avenue du Roussillon, et qui serait allée ensuite vers le Zénith et vers Cournon. Cette étude avait montré qu'il y avait un intérêt parce qu'on passait près d'une grande surface, mais qu'il n'y avait quasiment pas d'habitations le long de cette voie. Il y avait essentiellement des activités commerciales et économiques. Je ne sais pas si des études sur le BHNS ont été refaites, ce sont des ingénieurs qui regardent où se situent les emplois, les habitations, et qui trouvent des trajets qui permettent d'avoir des coefficients qui vont garantir le fait que les bus seront pleins.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une question de Lulla. Une desserte plus régulière et plus soutenue des HLM du Prat est-elle envisagée dans ce projet ?

Alexia PELLISSIER, SMTC

Pour la desserte du Prat, ce n'est pas parce que la navette du Prat n'est pas représentée dans la carte réseau silhouette sur la zone d'Aubière qu'elle ne se fera pas. Nous sommes sur une esquisse de ce réseau, et la concertation concernant la restructuration du réseau est là pour faire remonter ce type de besoin et d'avis concernant la population. C'est le type de remarques dont nous sommes preneurs, le Prat n'est pas mis de côté, n'est pas oublié.

Sylvain CASILDAS, Maire d'Aubière

La navette du Prat est une navette spécifique, ce n'est pas une entité comme une ligne de transport au même titre que la ligne 3 par exemple. Son absence dans le schéma type ne veut pas dire qu'elle va être supprimée, bien au contraire, c'est un sujet que nous avons abordé avec les services du SMTC. Avec Madame TRINTIGNAC, nous avons prévu de questionner les citoyens sur leurs besoins, notamment en termes d'horaires à desservir. Nous avons un grand projet de restructuration en



termes de bâtiments sur le quartier du Prat, de nombreuses réunions sont organisées avec le bailleur social, et nous profiterons de cette occasion pour discuter des questions des habitants sur la partie transport, cela rentrera parfaitement dans notre période de concertation sur le réseau de transport.

Lulla, Participante

Nous appartenons à une association qui intervient auprès des locataires. Monsieur CASILDAS nous connaît, nous l'avons rencontré. Nous avons une navette qui dessert les HLM du Prat, mais il est impossible d'avoir une circulation de bus normale car la giration du bus n'est pas possible. Pour les habitants il est très important de conserver la navette. Nous serons attentifs au nouveau tracé et à toutes les propositions que vous allez faire pour que la navette ne soit pas oubliée, et en concertation avec l'office et avec le SMTC pour maintenir la qualité de ce qui existe déjà ou l'améliorer.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pour information, tout ce qui est dit est enregistré pour garder des traces écrites et alimenter le bilan de la concertation et récupérer l'ensemble des demandes qui sont faites.

Lulla, Participante

Avez-vous répondu à la question sur la gratuité ?

Eric ANDRÉ, Animateur

Cette question n'a pas encore été posée. Sur la gratuité qui souhaite prendre la parole ?

François RAGE, Président du SMTC

La question de la gratuité est une question qui a été introduite dans beaucoup de programmes municipaux, notamment celui de la ville de Clermont, mais pas seulement. Il y a eu un engagement du maire de Clermont, aujourd'hui Président de la métropole, à partir d'une étude qui avait été faite sur les possibilités de gratuité sur notre territoire, de mettre en place des expérimentations à partir de septembre 2021. Expérimentations sur le week-end, puisque nous savons que la gratuité ne serait pas applicable chez nous le reste de la semaine, notre réseau aujourd'hui ne supporterait pas un afflux plus important d'usagers. En revanche, dans six ans, quand tout sera rénové, la question se reposera. Nous avons une première séance de travail au SMTC en fin de mois, c'est une décision qui sera partagée avec la métropole puisque quand on parle de gratuité, on parle de gratuité pour l'utilisateur, mais il y a quand même des gens qui paient pour que les bus puissent rouler. Ce sont ces questions qui vont être abordées, c'était à l'ordre du jour des programmes électoraux et c'est un sujet qui est en cours de travail.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une autre question de Baptiste AGULHON. Certains EPCI et communes en France commencent à proposer des services de minibus/navettes gratuites toutes les 15 minutes sur les tracés stratégiques, par exemple à Valenciennes. Une telle idée a-t-elle été envisagée pour Clermont Auvergne Métropole ?



Jean-Yves BECHLER, Directeur Général du SMTC-AC

Cela fait partie des choses que nous regardons, des expérimentations. Cela a été fait dans un certain nombre de cas pour la desserte des centres villes, puisqu'on n'est pas toujours en capacité de faire passer des bus en plein cœur urbain dans des ruelles étroites. Ce dont nous parlons, c'est de faire voyager un grand nombre de personnes, avec des fréquences plus élevées que ce que vous indiquez. Sur les deux lignes de bus à haut niveau de service, nous sommes sur une très grande amplitude et à l'heure de pointe nous sommes à 6 minutes. Ce sont des services complémentaires qui font partie de la question de la restructuration du réseau qui a été évoquée par Alexia PELLISSIER, et pour lequel notre offre actuelle est essentiellement un service de bus, des bus qui font 12 mètres, et qui sur un grand nombre de parcours ont des fréquences très similaires à celle que vous indiquez.

Il faut avoir en tête que plus on met de monde ensemble, plus on est capable de proposer des offres performantes, c'est pour cela que l'on fait des réseaux que l'on dit « structurés », c'est-à-dire qui ont à la fois des lignes très structurantes et des lignes de desserte un peu plus fines. Votre question renvoie à notre capacité à créer un réseau adapté en même temps que l'on fabrique les deux lignes de BHNS. Notre réponse d'aujourd'hui est celle qui est donnée au travers du réseau Silhouette, en allant chercher les origines-destinations sur lesquelles nous avons le plus de chance de faire monter des gens dans les transports en commun.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur les chiffres, des questions d'une personne anonyme. Les 10 % du linéaire sans aménagements cyclables c'est quoi ? 70 000 habitants desservis, dans quelle distance périmétrique ? Combien d'emplois sont desservis ? Quelle est la distance en moyenne entre les stations ?

Pascal MALASSENET, Directeur du projet InspiRe

Les 10 % du linéaire sans aménagements cyclables, ce sont les zones contraintes où l'on n'est pas en capacité d'affecter des emprises pour les modes doux, les vélos, et où l'on est obligé de laisser toute la circulation, quelle que soit sa nature, sur une même emprise. Cela représente à peu près 10 % du linéaire. La distance périmétrique par rapport aux 70 000 habitants desservis, c'est un rayon de 300 mètres autour des stations. En ce qui concerne les emplois desservis, c'est 45 %, de mémoire. Concernant la distance moyenne entre les stations, nous sommes aujourd'hui à peu près à 450 mètres, sachant que c'est lié à la morphologie urbaine et la densité d'emplois et de population. Sur les zones très denses ces inter-distances sont réduites, alors que sur les zones moins urbanisées elles sont un peu plus distantes.

Eric ANDRÉ, Animateur

Deux questions de Laurent sur le financement à 40 % par la métropole de l'aménagement de l'espace. Quid de ces aménagements sur Aubière ? Quid des places quand on parle de façade à façade, je pense à la place Gardet à Cournon, seraient-elles payées par Clermont Auvergne Métropole ?

Pascal MALASSENET, Directeur du projet InspiRe

Je peux donner une partie de la réponse. Sur Aubière le tracé façade à façade va concerner l'avenue Ernest Cristal, la pointe de Cournon et l'axe qui entre sur la Rase de Sarliève sur le territoire d'Aubière. Cela concerne un petit morceau de façade sur la ZAC des Sauzes sur Schumann. Sur Aubière on est sur un secteur qui est en termes d'impact assez limité, puisqu'on tangente sur tout Aubière, mais on ne pénètre pas sur Aubière avec une ligne B et C. Pour ce qui est de la ZAC République, place Gardet



à Cournon, le principe est réglementaire puisqu'on est en ZAC. Le SMTC va rentrer dans le programme des équipements publics pour la part mobilité, c'est-à-dire les plateformes, les stations, et va participer à la ZAC République à Aubière sous un format traditionnel.

François RAGE, Président du SMTC

C'est une très bonne réponse. Il y a une ZAC et chacun des partenaires de la ZAC, que ce soit la ville, la métropole ou le SMTC, en fonction de son domaine de compétences, assurera sa part. Une personne souhaite savoir qui paie la ZAC, je l'invite à venir aux réunions sur la ZAC, j'aurais le plaisir d'échanger avec lui sur cette question.

Eric ANDRÉ, Animateur

Des remarques de Philippe MAZEAU sur la vitesse commerciale. La métropole vante le modèle nantais pour les BHNS. Or, plusieurs points importants pour garder une vitesse commerciale correcte sont oubliés dans le projet InspiRe. A Nantes, les lignes BHNS sont rectilignes, à Clermont les tracés sont tortueux entre Estaing et Brézet sur la ligne B et autour de la CCI pour la ligne C. A Nantes, les bus passent par des axes larges, dans le projet InspiRe la ligne B traversera les ruelles du bourg d'Aulnat, la ligne C traversera peut-être les petites rues de Durtol. A Nantes, nous avons des distances interstations supérieures à 500 mètres, dans le projet InspiRe on trouve des interstations plus courtes.

Jean-Yves BECHLER, Directeur Général du SMTC-AC

Nous voulons permettre aux gens de se déplacer rapidement d'un point à un autre, et effectivement, le cœur de la performance du système c'est la vitesse commerciale. Nous visons une vitesse commerciale d'environ 20 km/h sur les deux lignes. Ce chiffre peut paraître faible, mais c'est une vitesse supérieure à la vitesse moyenne des voitures en ville. C'est pour cela que nous visons cet objectif. Dans les tracés que nous proposons, avec les formules que nous proposons, nous sommes en capacité d'atteindre ces objectifs, c'est ce type de choix qui nous a guidés. Les tracés sont cohérents avec cet objectif de vitesse commerciale, et ils sont cohérents avec l'objectif de ville à 30 minutes qui a été présenté par Alexia PELLISSIER. Ensuite, nous refaisons la ville, c'est tout l'enjeu de l'aménagement urbain, le choix dans ce projet c'est d'être agile et de passer par la ville telle qu'elle est. Dans un certain nombre de cas les rues nous sont données déjà tournantes, dans d'autres cas elles nous sont données avec une largeur maximale, et c'est ce qui nous amène à proposer des aménagements adaptés, avec l'ordre de priorité qui a été présenté tout à l'heure, qui fait la part belle aux modes doux et aux transports en commun en réduisant la place pour la voiture individuelle.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous informe que la réunion publique à Cournon d'Auvergne aura lieu le 4 mars 2021. Une autre question anonyme. Le bus en site réservé est un gain de temps qui se répercute en vitesse commerciale, mais de combien ?

Pascal MALASSET, Directeur du projet InspiRe

Nous pouvons donner un ordre de grandeur. Aujourd'hui, quand on dit que l'on est sur des performances de 20 km/h moyenne, nous sommes à un peu plus de 10 % de gain de temps sur les réseaux, sur des lignes qui aujourd'hui ne sont qu'à 16 ou 17 km/h. Ce sont des gains de temps importants pour le réseau, et cela participe à la performance de déplacement.



Eric ANDRÉ, Animateur

Philippe MAZEAU demande s'il y aura des réunions publiques concernant le nouveau réseau hors lignes B et C dans les communes non concernées par ces deux lignes ?

Alexia PELLISSIER, SMTC

Des réunions se feront dans chacune des communes concernées par l'ensemble du réseau. A chaque étape des différentes versions des réseaux, il y aura une présentation au niveau des communes pour avoir vos retours sur ces éléments. Il y aura des concertations à l'échelle de toutes les communes du territoire. Nous sommes sur un processus itératif qui ira de 2021 à 2023 en termes de concertation continue.

Eric ANDRÉ, Animateur

D'ores et déjà des réunions sont prévues en dehors des 7 communes directement concernées par les tracés. Un certain nombre de communes ont souhaité avoir ces réunions et c'est avec plaisir que nous les organisons.

Une nouvelle question de Lulla sur le réseau silhouette. Une liaison entre Aubière et Ceyrat serait-elle envisageable ?

Alexia PELLISSIER, SMTC

Le réseau silhouette pour le moment ne fait pas état d'une liaison entre Aubière et Ceyrat, mais si c'est un point qui remonte lors de la concertation, et c'est un point qui remonte, cela peut être étudié. Est-il possible de détailler la question par rapport à cette liaison ? Pensez-vous à un point d'intérêt en particulier qui donnerait lieu à cette liaison ? Aujourd'hui, même si nous sommes sur un réseau silhouette, c'est construit par rapport à des origines-destinations qui ont été enquêtées en 2016 par rapport à différents motifs de déplacements prioritaires et aux différents motifs de déplacements des lignes actuelles, il faut que cela réponde aussi à ce type de déplacements.

Lulla, Participante

Je travaille au collège de Ceyrat, j'entends que l'on ne va pas mettre un bus juste pour moi, mais je me posais la question.

Alexia PELLISSIER

Je note que ce serait pour le collège de Ceyrat.

Lulla, Participante

Il se situe à côté de la mairie, cela peut être une double destination qui est non loin du centre-ville. Je suis satisfaite que vous en preniez compte.

Eric ANDRÉ, Animateur



Une question anonyme. Quel est le public visé par un parking relais à l'aéroport ? L'aéroport est peu intéressant pour les automobilistes venant de l'autoroute.

Pascal MALASSENET, Directeur du projet InspiRe

Quand nous avons présenté la carte sur les opportunités de positionnement des P+R nous nous sommes intéressés aux pôles générateurs de trafic et aux points de connexion multimodaux. Le public c'est plutôt l'utilisateur de la ligne C, le public n'est pas un utilisateur aéroport. C'est sur un itinéraire Aulnat centre-ville, gare centrale de Clermont Ferrand où un utilisateur de BHNS trouverait son activité le long de la ligne B.

Eric ANDRÉ, Animateur

Si les points de connexion multimodaux étaient visés, pourquoi n'y a-t-il aucun projet de P+R à la gare de Cournon Sarliève qui est à proximité de l'autoroute ?

Pascal MALASSENET, Directeur du projet InspiRe

Nous ne sommes pas à cet endroit sur les points potentiels d'un positionnement d'un P+R. Les sites qui ont été regardés sont sur la partie haute, vers la grande halle et le Zénith, où l'on est à proximité de la sortie de l'autoroute.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Dans les études d'opportunité des différents P+R, le site de l'aéroport d'Aulnat n'était pas celui qui allait capter le plus d'usagers. L'idée est d'utiliser un espace déjà dédié au stationnement et d'essayer de mutualiser. Je comprends qu'entre le nord et le sud de l'avenue Gagarine il peut y avoir une question. Ce sont des secteurs, il ne faut pas l'entendre comme une parcelle précise, et nous sommes en train de regarder autour de l'arrêt à proximité de l'aéroport d'Aulnat ce qui est envisageable, mais les usagers captés sont peu nombreux. Pour Sarliève, nous sommes dans le bon secteur, l'idée n'est pas d'imperméabiliser des sols pour construire des parkings relais, mais de faire des phases de tests, d'expérimentations avec des stationnements existants. Nous avons des stationnements importants sur le site élargi du Zénith de la grande halle d'Auvergne, nous regarderons donc pour faire une phase d'expérimentation sur ces stationnements. Ces réflexions sont toujours en cours, et ce secteur est concerné par l'étude parking relais.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une remarque anonyme suivait les questions. Pourtant le TER est plus rapide que le bus.

Baptiste AGULHON, Participant

Je me permets de rebondir sur la vitesse commerciale. Je suis habitant à Aubière, et parfois nous nous sentons lésés vis-à-vis des transports en site propre, le tramway en est un. Sur les trajets comme Margeride-1er mai, nous sommes sur des trajets qui sont au-delà des 45 minutes. Parfois nous n'avons pas d'autre choix que de prendre notre voiture personnelle car les combinaisons des différentes lignes de bus ne font pas gagner de temps.



Jean-Yves BECHLER, Directeur Général du SMTC-AC

Notre projet ne va pas répondre à tous les déplacements, notre objectif c'est de réduire la part de la voiture sur le territoire, ce n'est pas de la supprimer totalement. A la sortie, en 2030, nous aurons encore 50 % de déplacements qui se feront en voiture personnelle, ce qui est une très bonne option dans un certain nombre de cas. Ce réseau ne cherche pas à répondre à 100 % des besoins de déplacement, nous n'en aurons pas les moyens, et cela n'aurait pas de sens. Cela renvoie à la question du tracé, la ligne A a un parcours parfois torturé, et sur un certain nombre d'origines destinations elle n'est pas toujours très performante. Par exemple, entre le lycée Lafayette et le centre-ville, il y a une option plus rapide qui est la ligne C, et qui le sera demain encore plus. La force de ce projet c'est de fabriquer davantage d'opportunités de correspondances et de maillages, c'est que nous recherchons. Nous aurons quelques aménagements complémentaires sur d'autres lignes que les lignes B et C qui permettront aussi de traiter des questions de vitesse commerciale sur les autres lignes pour qu'elles soient elles aussi suffisamment attractives.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il n'y a plus de questions écrites. Il y aura d'autres réunions publiques, c'était la première, Aubière essuie un peu les plâtres, ce n'est pas simple. S'il n'y a pas d'autres prises de parole nous passons la parole à François RAGE pour un mot de conclusion.

François RAGE, Président du SMTC

Je remercie les personnes qui ont assisté à cette première réunion, il était important que nous ayons un premier contact avec les citoyens. Je les incite à déposer leurs avis dans les mairies, sur le site, sur les espaces contributifs, et d'en parler autour d'eux. Un projet de cette complexité, de cette ampleur, de cette ambition, doit être partagé avec l'ensemble de la population, il faut qu'elle en soit informée, qu'elle puisse donner son avis. Nous avons trois mois pour réussir ensemble ce projet métropolitain. Je suis Président du SMTC, mais je suis aussi premier vice-président de la métropole, et ces deux entités travaillent ensemble sur ce projet qui va donner du sens à notre métropole. Nous sommes sur un projet qui va rendre la métropole attractive et qui va la positionner sur un territoire national, et j'espère qu'elle sera reconnue pour sa qualité de vie très rapidement.

Sylvain CASILDAS, Maire d'Aubière

L'articulation avec la métropole sera déterminante. Je remercie tous ceux qui ont participé à cette première réunion de concertation. Il y a eu un équilibre très intéressant entre les problématiques spécifiques à la commune d'Aubière et les Aubiérais, et les réflexions un peu plus larges sur l'impact métropolitain de ce projet. Je redis mon plaisir et ma satisfaction d'avoir vu cette première réunion se tenir à Aubière, j'espère qu'elle a permis de jeter les bases d'une réflexion plus large qui sera couronnée par la réalisation dans les prochaines années de ce beau projet.

Eric ANDRÉ, Animateur

La prochaine réunion aura lieu le 27 janvier, cela concernera le secteur d'Aulnat. Il y aura des temps de concertation, et nous irons à votre rencontre dans le respect des consignes sanitaires sur les marchés, dans les centres commerciaux, à proximité d'où vous êtes afin de recueillir les avis. N'hésitez pas à vous connecter au site internet qui sera le lieu central de l'information, vous y retrouverez les informations pour vous connecter aux réunions, les avis déposés, les questions posées, et les premières réponses que nous y apportons. Merci à tous d'avoir participé à cette réunion.



Fin des débats.





un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION PUBLIQUE INSPIRE VILLE D'AULNAT

27 janvier 2021



PARTICIPANTS

- **CHRISTINE MANDON, MAIRE D'AULNAT**
- **JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 18H30 : LANCEMENT DE LA REUNION

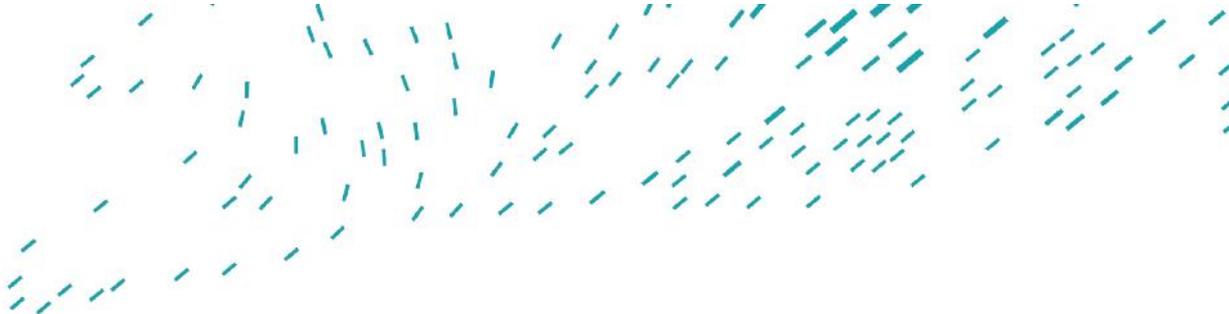
- 18H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – CHRISTINE MANDON, MAIRE D'AULNAT

- 18H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC

JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET
ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ÉTUDES SMTC-AC

- 19H15 : QUESTIONS-REponses

- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – CHRISTINE MANDON, MAIRE D'AULNAT



QUESTIONS-REPONSES

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie pour cette présentation très claire. Les questions seront posées et organisées afin de les traiter de manière thématique. Nous abordons le thème des dessertes et tracés. Pourquoi voulez-vous faire passer le terminus à Aulnat Saint-Exupéry au lieu de l'aéroport ? Il y a 2 bus qui desservent Aulnat. Pourquoi faire passer un bus articulé dans la zone du zénith alors que la ligne 23 dessert cette zone et que ce sont 10 personnes qui la prennent par jour. Un bus articulé ne sert à rien là-bas. Un terminus partiel est-il prévu au Brézet, ou tous les bus auront-ils leur terminus à Aulnat (qui est une commune de taille relativement modeste) ? Pourquoi éviter le nouveau quartier Saint-Jean et zigzaguer entre Montferrand et le Brézet, alors qu'une desserte à l'intérieur du nouveau quartier Saint-Jean avait été annoncée ? Monsieur BECHLER organise la prise de parole au sein de l'équipe.

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Les questions sont précises. Cela fait plaisir car cela montre que, sur ce projet, il y a des questions de personnes qui ont choisi d'entrer dans le dossier. Il y a plusieurs éléments dont certains sont génériques. La manière de construire ces deux lignes est faite à partir d'enquêtes, l'enquête ménage/déplacement pour laquelle nous interrogeons tous les habitants de la métropole et l'enquête origine/destination. Lorsque nous posons ces deux lignes, nous répondons à deux grands types d'objectifs. Le premier est de bien desservir l'ensemble du territoire métropolitain et le deuxième est d'accueillir le maximum de passagers dans nos bus. En allant jusqu'à Aulnat et en ne s'arrêtant pas à l'aéroport, cela permet de desservir un des quartiers prioritaires politiques de la ville. Cela permet à des personnes dont les revenus sont en moyenne plus modestes de profiter des transports. Le deuxième élément, lors de la création de ces deux lignes, est la reprise de l'intégralité du réseau. Les lignes ne seront pas les mêmes que celles de demain. Les deux lignes 10 et 20 d'Aulnat seront les lignes B et 12 qui ne passeront pas au même endroit. Lorsque nous passons dans la zone du Zénith, cela n'est pas notre terminus mais un trajet choisi pour aller de Cournon au centre-ville de Clermont puis à l'Ouest de Clermont. Le choix est le développement économique en desservant une zone d'activités. L'essentiel de la fréquentation sur la ligne C sera le fait d'habitants de Cournon se rendant dans les zones de Clermont-Ferrand et des habitants de Clermont-Ferrand allant du côté de Cournon d'Auvergne. Pour le terminus partiel, il est prévu ce terminus au Brézet et cela signifie que des bus s'arrêteront au Brézet tandis que d'autres iront jusqu'à Aulnat. La fréquence, le choix de ce terminus partiel et des grilles horaires mises en place dans le réseau sont importants. Cela se construira progressivement avec quatre visions successives du réseau et une concertation continue. Alexia PELISSIER, voulez-vous ajouter quelque chose ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Au vu des questions, les gens voient cela comme la restructuration B et C tout en gardant les lignes. L'idée est un réseau complémentaire des lignes B et C construit autour de ces lignes afin d'avoir une meilleure efficacité. Il s'agit d'un réseau silhouette et ces besoins de mobilité ressortiront et nous avancerons sur la finale du tracé.



Eric ANDRÉ, animateur

Pourquoi ces deux lignes se rejoignent avec beaucoup d'arrêts et de correspondances entre Carnot Jaude ? Les autres réseaux de transport dans d'autres villes écartent leurs lignes pour mieux encadrer le centre-ville avec quelques stations de correspondance ? Avoir un détour empruntant des boulevards sud ne serait-il pas plus adapté ? Cela évite la montée du centre-ville ? Pourquoi le tracé par la rue des frères Lumière est préféré à la variante par la rue Jules Vernes alors qu'une autre ligne passe non loin de là, rue Mermoz ? Sur le nouveau tracé du réseau de bus, il est question d'une ligne D qui ferait remanier Blanzat ? Pour Aulnat, nous n'allons quand même pas laisser les enfants traverser les voies ferrées. Sur le tracé entre Estaing et le Brézé.

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Nous choisissons de mettre les lignes B et C ensemble sur le tronçon commun entre Carnot et le bout de la rue Blatin pour deux raisons. La première est que l'ensemble des arrêts situés entre ces deux points sont des points d'intérêt pour les habitants de Cournon et ceux d'Aulnat. La destination est privilégiée et il s'agit de la desservir. Notre connaissance du réseau et les simulations montrent qu'il y a un besoin le long de ce tracé central. Avoir les deux lignes en même temps permet de descendre la fréquence sur ce tronçon central à 3 minutes au lieu des 6 sur chacune des lignes. Des métropoles écartent les lignes et d'autres font le choix d'en avoir plusieurs sur un tronçon central. Cela dépend des configurations urbaines. Notre analyse de la situation avec les modèles dont nous disposons pour simuler les augmentations de fréquentations montre que ce choix est pertinent. Pour le tracé de la rue des Frères Lumière plutôt que celui de la rue Jules Vernes, cela fait partie de la concertation et il y a deux options de tracés par la rue Gutenberg ou par la rue des Frères Lumières. Ces deux options sont possibles sur lesquelles nous vous entendrons pendant la concertation publique. Pour la question entre Estaing et le Brézé, il s'agit d'une question de spécialiste. Dans le premier tracé imaginé, la desserte passait à l'intérieur du quartier Saint-Jean avec le percement d'un tunnel sous la voie ferrée. Ce percement n'est pas prévu. Nous nous plaçons sur le boulevard qui longe le nouveau quartier Saint-Jean au cœur d'un îlot en plein changement d'urbanisme, îlot Jules Vernes d'un côté et quartier Saint-Jean et la zone du centre commercial.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Pour la ligne D, il est trop tôt pour parler d'une ligne D qui ferait remanier à Blanzat. Pour le moment, l'esquisse du réseau est celle du réseau de Romagnat qui desservirait le sud de notre ressort territorial, c'est-à-dire le territoire de la métropole et les communes de Mur-Sur-Allier et Pérignat-Sur-Allier. Elle desservirait le sud en allant jusqu'à Aubiat avec un point de connexion sur le lycée Lafayette.

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Le projet de mobilité comprend bien le projet de mobilité du SMTC qui est aussi celui issu des rencontres citoyennes de la mobilité. A l'horizon 2030-2032, il comprend un réseau avec quatre lignes fortes et un projet de ligne D qui ne faisait pas partie du sujet mais qui est majeur pour compléter la desserte métropolitaine après ce projet. Les choses se construisent progressivement et il y aura une ligne nord-sud à l'horizon postérieur à celui du projet présenté.



Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Il y a une question supplémentaire sur ce thème. Pourquoi ne pas faire une ligne Gerzat Cébazat directe ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Les résultats de l'enquête « déplacements grand territoire » permettent d'étudier les flux de déplacements tous modes sur notre territoire à l'échelle du Grand Clermont. La commune de Gerzat n'a pas de flux d'échanges avec la commune de Cébazat, une de dernières communes d'échanges avec laquelle il y a des flux de déplacements. C'est la raison pour laquelle cela n'a pas été étudié. Nous nous basons sur plusieurs études pour identifier les déplacements et usages des habitants de la métropole. Je souhaiterais savoir ce qu'entend la personne par « ligne Gerzat Cébazat » directe.

Eric ANDRÉ, Animateur

La personne qui a posé la question est appelée à la préciser ou à donner son avis. Voici les questions en matière de fréquence et service. Il n'y a pas de bus aux heures de travail de certains employés. Cela ne sert à rien d'annoncer des vitesses commerciales élevées si le tracé de la ligne entre un point A et un point B n'est pas aussi rectiligne que possible. Le tracé annoncé fait plus de 10 kilomètres entre le terminus d'Aulnat et Jaude, soit en imaginant un respect de la vitesse annoncée de 20 km/heure, une durée de trajet supérieure à 30 minutes. Un spectateur anonyme fait remarquer que les personnes qui travaillent dans la grande distribution n'ont pas de bus. Les véhicules prioritaires pourront-ils utiliser les voies de ces véhicules à haut niveau de service. Enfin, Didier LACAUD demande combien de bus cela représente-t-il par jour ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Il y a plusieurs éléments de précisions. Le premier a été rappelé en introduction par Jérôme AUSLENDER. L'ambition de ce projet n'est pas que 100% des trajets se fassent en bus ou à vélo. Aujourd'hui, les trajets en bus représentent 7% des déplacements et ceux à vélo, 2%. Demain, les trajets en bus représenteront 12% des déplacements et ceux à vélo, 5%. Certains besoins ne pourront pas être couverts par des transports en commun ou par des vélos. Il y a des choix de compromis parce qu'il y a de l'argent à investir sur les sujets de mobilité et cela ne permet pas de mettre du service pour tout le monde partout. Nous concentrons l'offre sur le moment où il y a le plus de demandes et nous nous permettons grâce au concept de haut niveau de service de desservir des horaires où il y a moins de monde mais sur des trajets importants pour des motifs essentiels qui sont le domicile/travail, le domicile/études. Pour certaines personnes, nous sommes en dehors des heures de travail. Nous avons mis cinq heures/une heure mais l'idée est d'offrir sur ces deux lignes la même amplitude que sur le tramway que certaines personnes ne peuvent pas utiliser lorsqu'elles sont en horaires décalées. Sur la question des tracés rectilignes et de savoir comment aller le plus vite possible d'un point à un autre, il s'agit d'optimisation. Nous cherchons à améliorer au maximum la vitesse mais nous profitons des rues telles qu'elles sont aujourd'hui. Nous ne ferons pas comme au 19ème siècle mais nous ne sommes pas non plus dans la période d'étalement urbain avec la création d'artères nouvelles à l'extérieur. Nous retravaillons sur un bâti existant. Nous passons par des rues telles qu'elles existent aujourd'hui. Nous choisissons également de prendre des points d'intérêt au passage. Cette optimisation est utilisée. Nos calculs donnent moins de 30 minutes entre Aulnat et Jaude. Nous dialoguerons de manière plus fine sur ces sujets mais notre ambition est d'être à moins de 30 minutes. Cela est vrai pour l'ensemble des habitants de la métropole. Sur le nombre de bus par jour, avec un bus toutes les 6 minutes à l'heure de pointe, cela représente un nombre conséquent de services. Cela fait partie des questions notées et sur lesquelles nous apporterons des réponses complémentaires



dans des dossiers suivants. L'utilisation des voies réservées pose déjà question avec le tramway. Des choix seront opérés par rapport à cela. Pour notre voie de tramway, pour les véhicules de police en service qui peuvent les emprunter, il y aura un dialogue avec les forces de sécurité et les services de l'Etat responsables de garantir la sécurité publique pour fixer les bonnes conditions d'usage de ces sites réservés. Il y a un bus sur deux en direction d'Aulnat. Certains s'arrêteront au Brézet. Telle est notre vision du service proposé de ce dossier de concertation.

Eric ANDRÉ, Animateur

En matière de développement durable. Le choix de faire passer la ligne B par l'aéroport est-il compatible avec la volonté affichée de réduire les émissions de GES ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Notre vision du développement durable comprend trois axes d'un point de vue technique dans ce projet et bien d'autres d'un point de vue politique. Le premier axe est la réduction des émissions des gaz à effet de serre pour les trajets internes à la métropole, ce qui veut dire une réduction de la place de la voiture à moins de 50% des déplacements réalisés en voiture individuelle. Cela passe aussi par l'utilisation de bus sans émission sur nos deux lignes. Le choix de construire une ligne B est compatible avec la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Il passe par l'aéroport et la question ouverte est celle des émissions des gaz à effet de serre par les avions. Sur les autres axes de développement durable, il y a les questions de la nature, de l'accompagnement par la trame végétale et la question énergétique sous l'angle de l'autoproduction qui rejoint le schéma de transition écologique et énergétique de la métropole. Tout au long du projet, il y a une prise en compte des enjeux de développement durable dans les phases de conception et d'exploitation où se joue le développement durable afin que les consommations d'énergie et d'eau soient réduites.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

L'objectif de ce projet Inspire est de répondre à la réalité des usages. Les usages de mobilité se font trop exclusivement par le biais de la voiture pour atteindre l'aéroport. Le principal objectif en termes de développement durable sera atteint. Le transport public totalement décarboné réduira fortement l'empreinte carbone sur notre territoire. Le deuxième élément R&D est présent afin de réduire l'empreinte carbone des avions. Notre projet s'inscrit dans le moyen et long terme. Un aéroport, pour la métropole de Clermont a beaucoup d'importance. Il s'agit de faciliter l'accès à cet aéroport pour les usagers et le faire dans des conditions les plus décarbonées possible qui répondent à ces objectifs de développement durable.

Christine MANDON, Maire d'Aulnat

Monsieur BECHLER et Monsieur AUSLENDER ont bien répondu sur le volet environnemental. Il faut parler de l'aéroport et de la zone aéroportuaire. Plusieurs entreprises avec de l'emploi sont sur ce site. Le campus aéronautique du Lycée Roger-Claustres qui amène des jeunes qui utilisent le bus. Nous devons parler plus largement de la zone aéroportuaire. Je partage le point de vue de Messieurs AUSLENDER et BECHLER sur le sujet environnemental.

Eric ANDRÉ, Animateur

Les bus ne seront pas sans émission de GES, l'hydrogène est issu du gaz naturel, et sa production est très productrice de GES. De même, une partie non négligeable de la production électrique se fait par



des centrales thermiques (pétrole et charbon). Cela est davantage une remarque qu'une question. Pour la thématique suivante, il y a une question de Samuel. Qu'en est-il de la question de l'intermodalité ? Possibilité de transporter son vélo dans le bus, par exemple, ou rejoindre un arrêt de bus en vélo, s'y garer facilement. Une question est posée par un spectateur anonyme. Monsieur AUSLENDER annonce un changement global sur la mobilité, mais rien n'est mentionné pour une intégration des trains au schéma de mobilité. D'Aulnat à la gare, le train met 7 minutes là où le bus mettra (dans le meilleur des cas) trois fois plus de temps. Pourra-t-on un jour voyager dans les trains circulant dans la métropole avec un ticket de bus, ou un abonnement SMTC ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

La question du transport du vélo dans le bus ou les tramways est récurrente. La difficulté dans le monde du transport est de gérer différemment l'heure de pointe des heures creuses. A l'heure de pointe, il est difficile de monter avec son vélo. Sur d'autres horaires, cela est possible et cette question d'articulation entre les horaires de pointe et les heures creuses est un des éléments du sujet. La deuxième question est celle du déplacement pour des motifs de loisirs avec l'envie de transporter son vélo. La voie verte est un des éléments de notre activité de notre territoire métropolitain du côté Est et pour cela il est intéressant de transporter son vélo dans le bus. Cela sera mis en place les samedis et dimanches. Sur le troisième point, il est prévu de rejoindre les arrêts de bus à vélo même si ce n'est pas ce que font les gens le plus souvent. En général, ils vont à vélo au bout de leur destination mais ce n'est pas toujours le cas et il est prévu en accompagnement des éléments de stationnement. Cette politique portée par la métropole au-delà du schéma cyclable est une composante en termes de stationnement. Pauline BAYARD pourra dire un mot complémentaire. Sur la question billettique ouverte au travers la question de l'intermodalité à la gare, nous avons des abonnements couplés SNCF-SMTC. Ce sont des abonnements Tandem avec deux cartes suite aux changements de la fusion de la région Rhône-Alpes. Notre objectif au travers d'une nouvelle billettique déployée début 2022 est de proposer de nouveaux services tels que des services couplés. Cela nécessite que chacun des partenaires soit d'accord pour pratiquer les services qui vont avec.

Pauline BAYARD, représentante de la métropole

Il n'y a pas de questions spécifiques sur les parkings relais qui permettent l'intermodalité. Cela ne permet pas seulement de venir en voiture et de stationner afin d'emprunter les transports en commun. L'intermodalité pourrait être du vélo vert dans les transports en commun. Nous réfléchissons et il y a une diapositive sur les parkings relais des lieux en cours d'étude pour ce type d'équipement. La question est complexe car il faut d'une part être dans des situations où nous sommes au bon niveau, c'est-à-dire ni trop près ni trop loin des centres urbains denses. Les niveaux de congestion font que l'utilisateur a pour intérêt de laisser sa voiture afin d'entrer dans les transports en commun et il faut du chantier disponible pour réaliser ces parkings relais. Cela est en cours d'étude. Nous échangerons lorsque nous avancerons sur le sujet. Nous n'avons pas de sites en phase opérationnelle en matière de parkings relais.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie Madame Pauline BAYARD. Sur la thématique « vélos et aménagements cyclables », il y a une remarque d'un spectateur anonyme. Concernant la piste cyclable entre Aulnat et Clermont, j'espère qu'elle sera plus directe que le tracé du bus (par la rue du pré la reine), plutôt que de tournicoter à travers toute la zone industrielle. Une question porte sur les pistes cyclables et non pas bandes cyclables : Bonjour, J'avais déjà posé la question au Maire sur les anciennes voies ferrées qui partaient du Casino en longeant la Z.I. du Brézet, qui passent devant le Chrono drive au carrefour du Brézet et qui partent en direction d'Aulnat jusqu'au rond-point d'Aulnat pour finir à l'entreprise



ZIEGLER. Cette voie ferrée remplie d'herbes hautes pourrait faire partie d'une bande cyclable en dehors de toute circulation automobile et sécuriserait grandement les cyclistes. Ce pourrait être un projet intéressant pour la population de l'Est de l'agglomération. La réponse est de Roseline Peters, Chargée de mission Budget Participatif. "Votre question est tout à fait pertinente. Je vous confirme qu'il est bien étudié la création d'un aménagement cyclable sur les segments que vous évoqués." Ma question : L'entrée Est de Clermont donc par Aulnat est largement défavorisée sur un plan environnemental. Inspire va-t-il s'en inspirer ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Nous savons tous qu'en plus de l'accompagnement que nous faisons sur ces deux lignes de bus avec des aménagements à 90% en pistes cyclables, le cycliste a le choix sur un réseau cyclable maillé proposé par la métropole. Sur les sujets entre pistes et bandes cyclables, ce qui est important est de privilégier des aménagements qui donnent du confort et de la vitesse aux vélos. Cela prend plusieurs formes. La question de l'entrée Est de Clermont largement défavorisée sur un plan environnemental est une question d'urbanisme et Madame Le Maire d'Aulnat pourra dire un mot sur la question de liaisons entre mobilité et urbanisme.

Christine MANDON, Maire d'Aulnat

Il est temps de se préoccuper de cette entrée. L'opportunité nous est donnée de travailler par le SMTC sur ce lieu de projet qui est un espace intermodal. Une réflexion est menée sur le stationnement et l'amélioration du site en termes qualitatifs et la liaison de la zone aéroportuaire. La réflexion est également plus globale et menée en partenariat avec la métropole et l'agence d'urbanisme sur cette portion de l'entrée de l'agglomération. Nous avons adhéré au concours sur ce secteur afin de créer une synergie entre ce site aéroportuaire, la halte gare et notre commune et de trouver une façon d'urbaniser le site qui dessert la commune et les utilisateurs de la zone aéroportuaire. Il faut savoir comment prendre en compte la présence de ces acteurs qui profitent à la commune et à la métropole. Nous avons un vrai projet qui aura une réponse. La population et les métropolitains seront informés sur le déroulé de cette question. L'entrée de la métropole doit être traitée collectivement.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pauline BAYARD, souhaitez-vous compléter la réponse ?

Pauline BAYARD, représentante de la métropole

Sur le sujet de l'utilisation des anciennes voies ferroviaires sur le site du Brézet, je comprends la réponse apportée par ma collègue chargée de mission budget participatif. Une étude de requalification de la zone de développement économique du Brézet qui est une étude urbaine propose l'utilisation de ces voies comme aménagements cyclables et un bouclage du quartier du Brézet en termes d'aménagements cyclables. L'idée est de proposer d'autres possibilités aux personnes qui travaillent dans cette zone afin de venir jusqu'à leur lieu de travail. En ce qui concerne le schéma de développement cyclable, il y a une cohérence et un complément puisque le projet Inspire réalise des aménagements cyclables le long du linéaire traversé par les lignes B et C. Nous complétons le schéma de développement cyclable métropolitain et sur la liaison entre le Brézet et Aulnat, nous sommes cohérents puisque le schéma cyclable empruntait les voies utilisées par la ligne B.



Eric ANDRÉ, Animateur

Je propose d'aborder la thématique suivante « les parkings relais ». Quel est l'intérêt d'un parking relais à l'aéroport. Qui va aller poser sa voiture si loin de la ville, loin des grands axes routiers ? Pourquoi aucun parking relai n'est à l'étude dans la zone du rond-point du Brézet, où les automobilistes entrant dans la ville sont nombreux ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Une première partie de réponse a été apportée par Pauline BAYARD. Nous n'avons pas fini d'étudier cette question de parkings relais. Il y a des questions d'opportunité foncière et le choix des lieux est dicté par des considérations de mobilité et des considérations pratiques d'urbanisme. Pour les parkings relais dans la zone d'Aulnat, nous avons eu un dialogue avec Madame le Maire et j'espère ne pas trahir les propos tenus. Il y a un flux de transit. La question est de savoir comment le capter au mieux. Le parking relai est-il à l'aéroport ou ailleurs dans cette zone ? La question posée est celle du flux de transit qui passe par la commune d'Aulnat. Sur la question du rond-point du Brézet, cela s'adresse aux personnes qui viennent de l'Est qui entrent par Aulnat ou par l'autoroute et nous avons prévu à cet effet un P+R dans l'ancien centre routier. Pour les personnes venant du Nord, nous avons d'autres emplacements de parkings relais. Nous avons deux types de questions. L'une concerne les tracés des lignes B et C, parkings relais en accompagnement qui seront complétés par des études. L'autre est la captation des flux sur le territoire métropolitain chaque matin qui ne concernent pas uniquement les lignes B et C qui font l'objet d'une étude plus large sur le plan métropolitain.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Sur la thématique des rails, nous avons une première question. Sur la majeure partie de son parcours, la ligne B va longer des rails déjà existants (de Aulnat jusqu'à la Gare SNCF de Clermont). Par ailleurs, entre la Gare SNCF et le terminus de Royat, il y a aussi la possibilité d'utiliser des rails existants, en s'écartant certes du centre-ville. Le raisonnement pourrait aussi être tenu pour la ligne C qui n'est jamais très loin d'une ligne de chemin de fer sur la majeure partie de son parcours. A priori, il serait donc possible à moindre coût de faire un tram sur rail. Pourquoi cette hypothèse a été écartée ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Le train est plus rapide que la voiture et les transports en commun sur les distances importantes. Les courbes d'usage du train en fonction de la distance montrent qu'au-delà de 20 kilomètres, le train prend sa place et qu'il représente la part majoritaire du transport en commun. Le train est un mode lourd car il n'y en a pas toutes les 6 minutes. Il y a des trains aux heures de pointe qui permettent de rassembler tous les gens mais il n'y en a pas aussi fréquemment que les bus proposés sur les lignes B et C. La deuxième partie de la question porte sur la possibilité de faire rouler un tram-train sur les infrastructures existantes. Les trams-trains coûtent cher à l'investissement, sur le matériel roulant et sur les infrastructures complémentaires à déployer sur les lignes de chemin de fer déjà existantes. Des métropoles ont fait ce choix coûteux qui correspond à un certain type de déplacements que nous essayons de capter. L'analyse, quant aux deux lignes, est que pour avoir des dessertes Est Ouest, la solution du bus à haut niveau de service était plus favorable que des solutions plus lourdes sur rails qu'il s'agisse de trams-trains ou de tramways. Le président de la métropole a coutume de dire que, lorsqu'il a débuté son projet de mobilité, il avait le choix entre faire quelques kilomètres d'un mode très lourd ou desservir plus fortement la métropole. Le choix est de servir plus profondément l'intégralité de la métropole avec un mode moins coûteux.



Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Le choix politique opéré lorsque nous nous sommes engagés dans l'extension du réseau de transports publics a été de recourir à ces BHNS. Nous avons été interrogés en nous disant que les grandes métropoles s'équipent de tramways et qu'après la ligne A en tramway, nous ne faisons pas les lignes B et C en tramway. Nous avons constaté que dans d'autres métropoles, comme à Nantes, il y avait des BHNS qui se mettaient en place et nous nous sommes demandé pourquoi. Le coût est de facteur 5 du fait de recours à ces BHNS plutôt qu'un recours à des tramways avec une offre de qualité équivalente. Les matériels roulants proposés pour ces BHNS sont proches en termes de configuration de ceux qui existent pour les tramways. Le caractère cadencé permet aux heures de pointe d'avoir des bus toutes les 6 minutes et la configuration est proche de celle du tramway. Cela permet d'avoir une couverture plus large qui est l'enjeu dans lequel nous sommes engagés.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Dans la partie lieux de Projet à Aulnat, à quel type de projet avez-vous réfléchi puisque vous en faites état ? Cela est lié à la carte présentée.

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Je pense que Madame MANDON a donné la réponse à cette question.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous abordons le thème du matériel roulant. Les nouveaux bus feront 18m et combien de tonnes ? Nos maisons vont-elles souffrir ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Je garantis que les nouveaux bus feront 18 mètres. Le tonnage dépend du fait si le bus est plein mais la question essentielle est celle du tonnage à l'essieu. Le type de roues mises à l'arrière de ces bus n'étaient pas les plus performants et un peu agressifs sur les voiries. Nous le prenons en compte dans la construction du cahier des charges du matériel roulant. Je garantis que les maisons n'en souffriront pas.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je propose d'aborder les questions non évoquées. Sur le coût et financement, pourquoi évoquer des contraintes financières qui amènent à faire des choix réduisant les performances de la ligne, alors que 100 millions d'euros du projet (consacrés à de l'embellissement) pourraient contribuer à avoir des lignes vraiment performantes ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Il y a une partie technique et une partie plus politique à cette question. Sur la partie technique, il n'y a pas 100 millions d'€ consacrés à l'embellissement. Ce n'est pas comme cela que je fais la répartition. Je n'ai pas été très clair lorsque j'ai parlé de la répartition des financements entre le SMTC et la métropole. Nous avons une répartition des compétences. Le SMTC est compétent sur les questions de mobilité. Plus de 50% du projet est consacré à ces questions de mobilité au sens du transport en



commun qui a compétence du syndicat mixte de transport en commun. Lorsque nous faisons cela, nous reprenons l'intégralité de ce que nous appelons le façade à façade. L'essentiel des aménagements urbains est la reprise de ce façade à façade dans lequel nous redistribuons l'espace disponible entre deux façades entre les différents modes, les piétons, les bus, les voitures, le végétal et le stationnement. L'essentiel, sous le titre « aménagements urbains » est le réaménagement de l'espace. Ensuite, il y a des lieux de projet. L'enveloppe des lieux de projet est inférieure aux 100 millions d'€. Les lieux de projet ont une fonction d'intermodalité importante et ne sont pas posés par hasard sur ce projet. Ils viennent en accompagnement de fonction d'intermodalité qui méritent un confort afin que les choses se passent bien mais il est vrai que cela est l'occasion, en faisant ce type d'aménagements, de requalifier les espaces traversés. Cela a également du sens en matière d'urbanisme. De ce fait, pourquoi faire laid si nous pouvons faire beau ? Nous en profiterons pour faire beau, puisque nous reprenons de façade à façade, et pour améliorer les fonctions urbaines qui s'articulent autour de ces espaces, qu'il s'agisse de gens qui bougent ou de redonner de l'attractivité à des lieux. Sous ce nom « embellissement », il y a une dimension technique différente d'un simple embellissement qui est une dimension d'attractivité.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il est 21h40. Je propose que nous abordions les dernières questions. En matière de développement durable, dans ce contexte de modification de l'utilisation des véhicules polluants, où sont les bornes de recharge pour les véhicules électriques ? Madame MANDON, je crois que vous souhaitez évoquer le sujet.

Christine MANDON, Maire d'Aulnat

La métropole et le SIEG gèrent ce dossier. A Aulnat, il y a une recharge prévue près de notre salle polyvalente et il y a une réflexion sur la halte gare et l'aéroport où il y en aura une. La question se pose sur la halte gare. Il y aura une réponse dans le cadre du projet.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Pouvez-vous rappeler ce qu'est le SIEG ?

Christine MANDON, Maire d'Aulnat

Le SIEG est le syndicat qui gère l'électricité sur notre territoire.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Sur la question « vélos et aménagements cyclables 2 », S'il est envisagé de faire des pistes cyclables le long de l'avenue Mermoz, il faudrait prendre en compte le problème de la présence de la centrale à béton : les camions bétonnières qui partent de cette centrale perdent parfois un peu de ciment qui tombe sur la partie droite de la chaussée. Dans un quartier spécialisé BTP, où parfois tombent des vis et des pointes, elles s'accumulent sur la partie droite de la chaussée, et c'est source de fréquentes crevaisons pour les pneus des vélos - ou des voitures aussi - c'est du vécu ! Cela est davantage une remarque.



Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Je remercie pour cette remarque qui sera prise en compte.

Eric ANDRÉ, Animateur

La thématique suivante est « desserte et tracé 3 + fréquence 2 ». Suite à l'annulation du 2ème pont sur l'Allier à Cournon, pourrait-on doubler le pont actuel pour envoyer la ligne C vers Pérignat pour capter tous les automobilistes venant de cette zone (qui va jusqu'à Billom). A Cournon le Cendre, quel sera le tracé pour Gerzat Cébazat pour desservir la nouvelle zone agrandissement de Ladoux. Les métropoles sont moins bien desservies que le tramway. Aucune des lignes A, B ou C ne permet de desservir la Gare routière, et il n'existe aucune liaison entre la Gare routière et la Gare ferroviaire envisagée ? C'est source d'inconfort pour les voyageurs qui ont des bagages à transporter entre ces 2 gares et sont à pied sur une distance assez longue. Si un bus sur deux arrive à Aulnat la fréquence passe de 6 à 12.

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Je réponds sur la partie technique mais je ne me risquerai pas au sujet du deuxième pont sur l'Allier à Cournon car cela est loin de ma compétence. Pour ce qui concerne la fréquence de 6 à 12 des bus qui passent à Aulnat, cela est exact. Il y a un projet de construction de gare routière à Clermont-Ferrand et les lignes B et C sont les sujets du lieu de projet Esplanade vu sur les tracés. Le sujet est de garder une bonne intermodalité entre train, bus et nos deux lignes de transport B et C. Il est vrai que la gare routière n'est pas directement sur les lignes B et C même si elle n'est pas très loin de la ligne du tramway. Pour demain, cela est un sujet que nous prenons en compte sur un projet du Conseil régional.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il n'y a plus de questions écrites, je laisse la parole aux personnes qui ont levé la main.

JPR-Project, Participant

Je trouve intéressant de participer directement à cette enquête. Le sujet est intéressant.

Eric ANDRÉ, Animateur

Monsieur LAPOUGE souhaite prendre la parole.

Monsieur LAPOUGE, Participant

Restera-t-il des financements pour le tramway A ? Quel sera le tracé définitif et qu'en sera-t-il des 5 lignes actuelles de Cournon-d'Auvergne ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Plusieurs itinéraires sont proposés sur Cournon dans cette concertation. Votre avis est important puisque cela nous permet de choisir le tracé définitif pour l'enquête publique. Alexia PELISSIER complètera pour les autres lignes de Cournon puisque cela fait partie du sujet réseau silhouette. Pour



le tramway, avec le projet d'ajout de lignes supplémentaires, nous avons construit une prospective financière afin de s'assurer que dans la durée nous serons capables d'exploiter les nouvelles lignes. Une partie conséquente de kilomètres supplémentaires sera répartie entre ces deux lignes et le reste du réseau pour 20% d'offre en plus afin d'avoir 50% de fréquentation en plus. A la sortie du remboursement des investissements du tram réalisé en 2006, nous avons la capacité financière de reprendre cette ligne de tram et de l'améliorer. Cela est prévu dans notre projet de mobilité sur de longues années. Nous avons déjà réinvesti sur cette ligne de tram, sur l'infrastructure et nous avons eu une coupure de tramway pendant 3 ans dans la métropole clermontoise. Nous réinvestirons dans le matériel roulant. N'ayez pas d'inquiétude car nous n'ajoutons pas de l'offre dans ce projet sans être capables de tenir l'offre que nous avons déjà.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Pour Cournon, le 4 mars à 18h30 une concertation sera dédiée à la commune où nous reviendrons sur les 5 lignes. L'important n'est pas le même nombre de lignes mais la desserte complémentaire. Il s'agit de réseau silhouette et non de tracés finalisés à la rue. L'intérêt de cette concertation est de faire remonter les avis et points d'intérêt afin d'affiner un tracé sur un réseau B2. Il faut assister à cette concertation afin de revenir en détail sur ce territoire.

Monsieur LAPOUGE, Participant

Ma mère a peur de prendre le bus car certains quais ne permettent pas l'accès. Le projet InspiRe prend-il en compte les personnes en fauteuil roulant ?

Eric ANDRÉ, Animateur

Je laisse Monsieur BECHLER répondre. Pouvez-vous ensuite faire un résumé pour dire ce qui changera avec ce projet ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

Pour les personnes à mobilité réduite, les deux lignes sont accessibles et cela se traduit dans le matériel roulant et les stations. Nous faisons attention à ce que les cheminements qui mènent à ces stations soient accessibles. Cette question, prise en compte dans le projet politique du SMTC, est essentielle sous l'angle de la mobilité pour tous. Au SMTC, nous conduisons depuis des années une mise en accessibilité des lignes et avons fait un schéma d'adaptation des lignes. Nous travaillons avec les associations sur ces questions essentielles et 100% des matériels roulants sont accessibles aux personnes en fauteuil mais tous les arrêts ne le sont pas. Il est important de proposer une mobilité inclusive, c'est-à-dire une mobilité pour les personnes en fauteuil roulant et pour les autres handicaps qui sont un frein pour emprunter les transports en commun.

Eric ANDRÉ, Animateur

Un atelier dédié à ces questions sera organisé dans le cadre de la concertation. Nous vous solliciterons pour y participer.



Jean-Yves BECHLER, directeur général SMTC-AC

En termes de changement, il y aura un bus à haut niveau de service qui arrivera jusqu'à Aulnat. Cet élément est fondamental puisqu'aujourd'hui nous n'en avons pas. Cela signifie plus d'amplitude, de 5h à 1h du matin et plus de fréquence. Cela est également un travail d'accompagnement urbain autour de cette question avec la façade aéroport et cette entrée d'agglomération. Ces deux composantes de mobilité plus forte rendent Aulnat plus accessible dans un sens comme dans l'autre. Ces éléments de requalification urbaine sont ramenés au travers de ce projet et d'autres projets urbains dont a parlé Christine MANDON.

Eric ANDRÉ, Animateur

Les prochaines réunions auront lieu le 3 février à Clermont-Ferrand et le 4 février à Landes. Madame MANDON et Monsieur AUSLENDER, souhaitez-vous dire un mot de conclusion ?

Christine MANDON, Maire d'Aulnat

Je suis ravie du déroulé de cette réunion riche en échanges avec une grande participation des spectateurs. Je vous remercie pour les questions et les réponses précises ainsi que tous les intervenants. Aulnat est ravie d'être dans ce projet. Les changements sur Aulnat sont un atout supplémentaire pour notre commune. Nous continuons à travailler en partenariat avec le SMTC et la métropole pour accueillir le BHNS et à l'amélioration de cette entrée de métropole importante pour notre commune et l'ensemble de notre territoire.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Je vous remercie pour votre implication qui marque votre intérêt pour ce projet majeur qui transformera durablement Aulnat et Clermont et favorisera le rapprochement de nos communes. Cela participera de la création de cette identité métropolitaine dans laquelle nous sommes engagés avec Madame MANDON et les autres élus de la métropole. Vos remarques et propositions seront intégrées à la synthèse de cette première phase de concertation publique pour l'être ensuite dans les propositions de l'enquête publique. Madame le Maire, je vous remercie de nous avoir accueillis. Je remercie également notre animateur, Éric ANDRÉ, pour la qualité de l'organisation des débats et la grande fluidité ainsi que Jean-Yves BECHLER, Alexia PELISSIER et Pauline BAYARD du SMTC et de la métropole qui sont intervenus avec des réponses précises et avisées.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie pour ces mots de conclusion. Ce qui a été dit sera retranscrit et annexé au bilan de la concertation évoquée par Monsieur AUSLENDER et Monsieur BECHLER. Nous étions 52 personnes au moment le plus important de la réunion. Nous avons fait jeu égal avec Aubière. Les conditions sont difficiles pour les intervenants. Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion. La prochaine réunion est le 3 février à 18h30 à Clermont-Ferrand.

Fin des débats.





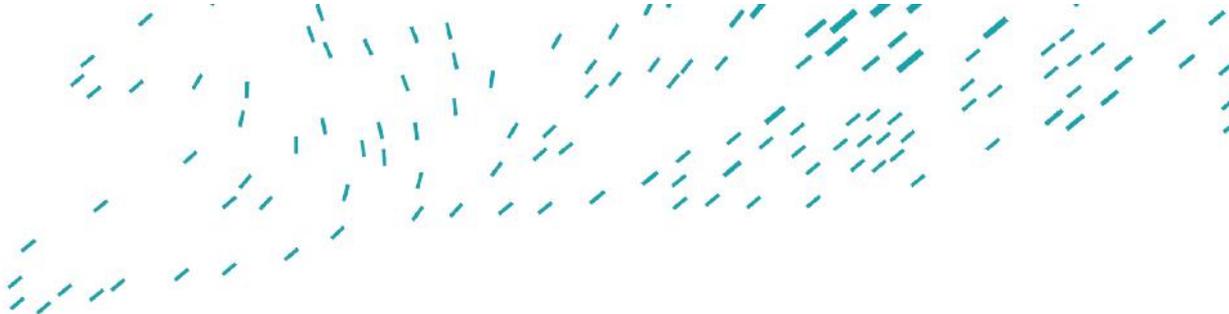


un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION
PUBLIQUE INSPIRE
VILLE DE
CLERMONT-
FERRAND

3 février 2021



PARTICIPANTS

- **CYRIL CINEUX**, VICE-PRESIDENT DU SMTAC-AC ET ADJOINT AU MAIRE DE CLERMONT-FERRAND EN CHARGE DE LA MOBILITE DURABLE, DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT, DE L'ENTRETIEN ET DU PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

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

- **ALEXIA PELLISSIER**, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTAC-AC

- **ERIC ANDRE**, ANIMATEUR

- **PAULINE BAYARD**, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

- **CELINE HEKIMIAN**, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTAC

- **GRAZIELLE BRUNETTI**, VILLE DE CLERMONT-FERRAND



DÉROULÉ

- 18H30 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – CYRIL CINEUX, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC ET ADJOINT AU MAIRE DE CLERMONT-FERRAND
- 18H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D’ETUDES SMTC-AC
- 19H15 : QUESTIONS-REPNSES
- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – CYRIL CINEUX



QUESTIONS-REPONSES

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie pour cette présentation un peu dense qui a été plus longue que d'habitude. Il y a eu un certain nombre de questions écrites. Le premier sujet a porté sur les commerces : « Comment sera l'avenue Raymond Bergougnan, en double sens de circulation plus la voie bus, afin de préserver l'accès aux commerces, comme la pharmacie ? ».

Sarah BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

Sur la rue Bergougnan, deux hypothèses sont envisagées, soit un site propre unidirectionnel vers le centre de Clermont-Ferrand, soit un site banalisé dans les deux sens de circulation. L'avantage du site propre pour les bus est d'être efficace, d'assurer des horaires réguliers et une bonne vitesse de circulation. Cela contraint l'accès aux riverains qui est maintenu dans le sens en sortant de Clermont-Ferrand. Cela impose aux riverains et à la desserte des commerces de circuler avenue de Bergougnan dans le sens sortant de Clermont-Ferrand et d'avoir des trajets différents de ceux d'aujourd'hui.

Eric ANDRÉ, Animateur

Madame DEBARD pourra réagir tout à l'heure. J'en profite pour faire une remarque au sujet de termes techniques que nous avons employés. Il est nécessaire d'expliquer et de faire de la pédagogie sur ces termes qui ne sont pas familiers pour chacun d'entre vous. Que vont devenir tous les terminus de Clermont lignes 12, 31, 4, 13, 21, 22, 23, 28, 7, 8, 3, 24, 5, 32, 33, 10, 20, 25, 9 et 4 ? Après 15 ans d'attente pouvons-nous espérer un passage piéton sécurisé pour l'arrêt INRA ligne 36, 37 ? Le département a toujours refusé un aménagement et la Métropole refuse le 50 km/h ... Peut-on espérer des améliorations du réseau actuel avant 2026 ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je réponds à une partie des questions et laisserai la parole à Alexia PELISSIER pour compléter sur le reste du réseau. Nous utilisons trop de mots techniques et je suis désolé pour ceux qui ne peuvent pas suivre correctement ce que nous essayons de faire au travers de ce projet. Il y a deux questions. La première est « qu'amenons-nous au travers de ce projet ? » et la réponse est un réseau de bus entièrement repensé. Cela a des implications et des aménagements sur le reste du réseau de bus. Les secondes questions sont des questions qui nous sont régulièrement adressées en tant que syndicat, y compris en dehors de ce temps de concertation, sur la manière dont le réseau évolue chaque année. Au cours des dernières années, nous avons reçu de la part des maires de la métropole des demandes. Certaines ont été traitées et d'autres ne le sont pas parce qu'elles ne faisaient pas suffisamment sens d'un point de vue de la performance ou de l'investissement mais ces questions sont de nouveau ouvertes. Alexia PELISSIER peut nous réexpliquer comment nous entendons à nouveau toutes ces questions dans la partie de concertation sur le réseau.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC



Nous construisons ce futur réseau en fonction de points d'intérêt, de dessertes et de motifs de déplacement. Si cela concorde, les terminus actuels seront utilisés mais il est trop tôt pour le dire. L'intérêt de construction se fera par rapport à des origines, à des destinations principales et à des dessertes de points d'intérêt.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous abordons la question des dessertes et tracés. Dans la partie de la rue de l'Oradou parallèle à la rue Proudhon (entre l'école Paul Bert et le centre Adapéi) une voie serait dédiée uniquement pour le bus dans un sens. Compte tenu de la largeur de cette rue, est-ce possible sans mettre un sens unique ? Il y aurait une desserte du quartier ouest par l'avenue Bergougnan, si je comprends, une ligne réservée dans un sens, cela signifie un seul sens pour les véhicules.

Sarah BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

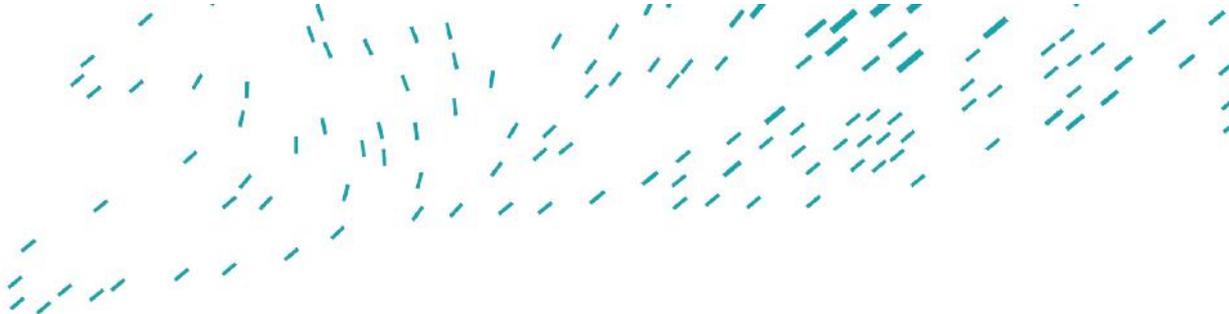
Pour continuer sur la rue Bergougnan, l'option d'un site propre réservé dans un sens pour les bus signifie pour les autres véhicules un seul sens de circulation. Pour la question sur la rue de l'Oradou, parallèle à celle de Proudhon, la rue qui est variable d'un bout à l'autre et la place réservée aux piétons est adaptée en fonction de cette largeur. L'invariant est le fait qu'il y a deux voies de circulation. Une voie pour les bus dans un sens et une voie pour les voitures dans l'autre, comme Monsieur BECHLER l'a dit. La circulation des voies de bus se fait par section avec des boucles qui permettent de limiter le trafic sur la rue de l'Oradou mais maintient le trafic des riverains. La largeur en dehors de la chaussée et les aménagements sont adaptés en fonction de la largeur disponible.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il y a un vrai sujet sur la rue de l'Oradou. Deux balades, que nous espérons en physique, seront organisées. A défaut, nous trouverons une solution pour le faire à distance afin de traiter spécifiquement du sujet de la rue de l'Oradou, que ce soit la circulation, le stationnement ou les reports. Nous sommes conscients qu'il y a des effets sur ce secteur. Lors de la dernière réunion, Monsieur BECHLER a indiqué que certains aménagements n'étaient pas possibles car l'époque où on rasait des quartiers pour élargir les voiries est révolue. Néanmoins, le quartier Saint-Jean a été complètement rasé et l'occasion de l'aménager avec un transport performant ne se représentera pas. Pourquoi vouloir le contourner à tout prix ce qui entraînera un détour de 500 m (à minima), soit 2 à 3 min de trajet en bus. (Ce qui peut sembler dérisoire, mais qui est énorme, environ 10% du temps de trajet Aulnat-Jauldes). Un tracé à travers le futur quartier St-Jean permettrait de mieux desservir Pôle emploi, qui est très mal desservi (que ce soit dans le réseau actuel, ou l'ébauche de futur réseau). Est-il prévu de passer à travers ce quartier à terme ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question a déjà été abordée en réunion publique et j'ai dit la même chose ce soir que lors de la réunion d'Aulnat. On ne rase plus les quartiers mais je suis pris en défaut puisque sur le quartier Saint-Jean, nous sommes en train de réaménager la ville. Au travers de cette question, il y a deux points. Au démarrage de ce projet, nous avons envisagé de traverser le quartier Saint-Jean. La question s'est posée et il est certain que le tracé eut été plus rapide si nous avions traversé le quartier Saint-Jean et franchi la voie ferrée. Pour cela, il fallait créer un franchissement sous la voie ferrée et ce franchissement a été mis à l'étude. Aujourd'hui, par rapport au projet proposé, ce franchissement ne fait plus partie du périmètre du projet pour des questions de calendrier et de coût. Au moment où nous élaborons et rendons un projet le plus rapidement possible afin que tout le monde puisse en



profiter, nous sommes confrontés à des choix et ce n'était plus compatible en termes de calendrier de franchir la voie ferrée en créant un passage nouveau. Pour la dernière question, je suis incapable d'y répondre ce soir et je ne peux que redire que cette question a été ouverte et que rien ne dit qu'elle ne le sera pas de nouveau dans le futur mais ce n'est pas la temporalité du projet actuel.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une gare routière au niveau de la gare des trains, cela signifie-t-il qu'il n'y aura plus de gare routière aux Salins ? Les arrêts ne sont-ils pas trop nombreux ? Ce qui ralentit fortement la vitesse moyenne et cela pousse à utiliser d'autres modes comme la marche, non ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

J'interviens sur cette question et je laisserai Cyril CINEUX prendre la parole sur le quartier Saint-Jean qui est un sujet important d'urbanisme dans lequel les questions politiques doivent être abordées. Sur la gare routière, je signale qu'il y a un projet de déplacement à proximité de la gare SNCF. Cela est intéressant car cela permet d'améliorer l'intermodalité et cela implique un déménagement autour de la gare routière des Salins. Je n'ai pas la date de la construction de la gare routière mais ce projet existe et mérite d'être porté à votre connaissance puisque nous profitons de ce projet pour aménager à l'avance ce futur lieu d'intermodalité. Pour la question des distances inter-arrêts le compromis est, pour permettre aux gens d'aller vite d'un lieu à un autre, il faut réduire le nombre d'arrêts. Toutefois, s'il n'y a plus d'arrêt, les gens ne montent plus dans le bus. Le bon compromis est à trouver afin que les gens aient envie d'aller à l'arrêt et le fait que nous allions vite. Il y a une distance moyenne que nous avons projetée dans le projet proposé qui est un compromis raisonnable puisqu'il permet d'atteindre les 20 kilomètres/heure de vitesse commerciale moyenne. L'inter-distance n'est pas la même suivant les lieux puisque la distance entre deux arrêts n'est pas la même suivant la densité de population. Plus il y a de la densité, plus nous rapprocherons les arrêts pour permettre aux gens de monter plus facilement dans les bus. Votre question montre que ce point mérite d'être réinterrogé dans la concertation.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

Sur la question posée, Jean-Yves BECHLER a répondu. Nous nous sommes interrogés sur la possibilité de traverser le quartier Saint-Jean. Cela était une bonne opportunité puisque nous refaisons ce quartier et que nous souhaitons en faire une vitrine de la transformation urbaine de la ville au même titre que le projet Inspire. Force est de constater que dans le temps imparti et les finances que nous avons, il n'était pas possible de créer le tunnel sous la voie ferrée qui nous aurait permis de traverser le quartier Saint-Jean. Ce n'est pas dans cette temporalité que les choses se feront. Il faut parfois contourner les obstacles et nous n'avons pas pu le faire sur la voie ferrée mais il y aura une desserte et un espace urbain de qualité sur le quartier Saint-Jean.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Sur la carte diffusée dans la presse, certains noms d'arrêts utilisent des noms d'arrêts existants mais à un autre emplacement. Cela peut induire les lecteurs en erreur. (Beaume a été déplacé, l'arrêt Durtol sur la carte se trouve à Clermont à proximité de l'arrêt existant Montcharvais et très loin de l'arrêt Durtol existant). Ces changements sont-ils réellement prévus à la réalisation du projet ou s'agit-il uniquement d'apporter de la confusion aux lecteurs qui ne seraient pas suffisamment attentifs ? En règle générale, la presse fait ses propres infographies et cela n'est



pas toujours aussi précis que ce que nous leur donnons. Les documents présentés sont les documents que nous leur remettons.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur ces questions de noms d'arrêts, le sujet est majeur. Il y aura un temps consacré à la désignation de ces noms d'arrêts. Cela doit obéir à plusieurs logiques. Être compréhensible par tout le monde et ne pas avoir deux noms d'arrêts identiques sur la métropole. Nous avons deux choix, soit nous les numérotons pour ne pas vouloir donner un nom à l'avance, soit nous leur donnons un nom qui n'est pas définitif. Cela est le choix retenu. Il y aura un vrai travail à ce sujet.

Eric ANDRÉ, animateur

Concernant la ligne B, il était prévu un nouveau franchissement de la voie ferrée du quartier Estaing vers le nouveau quartier Saint Jean. Est-ce abandonné ? L'intérêt d'un nouveau passage sous voie ferrée est pour moi évident. Ces tracés sont extrêmement sinueux ! A-t-on étudié un tracé par le Bd Lafayette ? Pourquoi pas une correspondance à la gare de Durtol ? Je serai curieux de connaître les différentes voies envisagées rue de l'Oradou étant donné la grande disparité de largeur entre le début et la fin de cette rue. Pourquoi un détour dans le Brézet ? Un trajet direct serait plus central au quartier du Brézet. En rallongeant le tracé et avec un arrêt supplémentaire, la voiture risque d'être plus intéressante (pour les habitants d'Aulnat).

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a une orientation très générale. Nous faisons avec la ville telle qu'elle est et dans un certain nombre de cas, cela nous impose de faire des détours. Notre objectif est d'aller vite et de garantir les trajets les plus directs. La remarque sur le Brézet est une remarque que nous entendons dans le cadre de la concertation du public et qui permettra de choisir entre les deux variantes. Celle qui est directe, aujourd'hui en pointillé et celle moins directe, en trait plein. Sur la partie rue de l'Oradou, Sarah BASTIDE a commencé à répondre. Ce choix de donner plus d'espace plutôt aux piétons et aux vélos lorsqu'il y a plus de largeur sur cette rue correspond aux principes généraux établis. D'autres choix sont possibles mais il faut trouver le bon arbitrage entre le sujet local, à l'intérieur de la rue de l'Oradou sur telle portion, et le sujet général, qui est d'éviter les circulations de transit à travers cette rue. Nous avons étudié les variantes de tracés mais les deux tracés retenus pour les lignes B et C répondent à un objectif de performance afin de mettre le maximum de gens dans ces deux lignes de transport en commun et de passer par les zones de plus grande densité. Il y a un compromis entre le fait d'aller vite, de prendre le plus de gens possible le long du parcours où il y a beaucoup de densité et le fait de faire quelques détours en fonction de la densité. Le compromis est celui présenté et il ne passe pas par le boulevard Lafayette. Sarah Bastides, pouvez-vous compléter ces éléments généraux ?

Sarah BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

Les principes de tracés pour le passage par le boulevard Lafayette répondent au besoin de desservir le pôle générateur. Les pôles générateurs correspondent aux endroits où il y a le plus d'habitants et d'emplois. L'objectif du tracé est d'une part de desservir au maximum les quartiers où il y a le plus d'emplois et d'habitants et, d'autre part, de relier ces pôles. Nous avons un pôle générateur important avec le Brézet et un autre important avec le centre-ville. La liaison entre les deux passe par la rue de l'Oradou. Cela explique pourquoi nous passons par la rue de l'Oradou et non par le boulevard Lafayette. En ce qui concerne la rue de l'Oradou, le principe de base est d'avoir une chaussée avec deux voies de circulation, une dans chaque sens. Cela signifie qu'il y ait une voie pour les bus et une



voie pour les autres véhicules et que le sens des véhicules alterne section par section afin d'éviter d'avoir du trafic de transit et des personnes qui prennent la rue de l'Oradou de bout en bout. L'objectif est de limiter le trafic aux riverains qui fonctionne par boucles.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il s'agit de Pardieu au lieu de Brézet et je pense que tout le monde l'aura corrigé.

Eric ANDRÉ, Animateur

Ballainvilliers Vercingétorix en bidirectionnel à accès limité, est-ce compatible avec la construction du nouveau quartier Hôtel Dieu ? Cela inclut-il ses sorties de parking ? Qu'en est-il de la desserte par bus jusqu'à la clinique de la Châtaigneraie. Comment allez-vous faire pour rajouter une 3ème voie sur la rue de l'Oradou alors que cette rue n'est pas très large entre les arrêts Le Château et Fleury ? N'y a-t-il pas trop d'arrêts sur le secteur Oradou pour aller vite ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a plusieurs questions. Nous avons la chance d'avoir Adrienne SIMON-KRZAKALA avec nous et il est intéressant qu'elle puisse nous expliquer comment elle prend en charge ce projet par rapport aux autres projets d'urbanisme portés par la métropole. Certains sont déjà installés dans l'espace public et d'autres sont à venir.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

L'Hôtel-Dieu fait partie des quartiers phares en reconstruction, comme le quartier Saint-Jean en avance de phase. Les sorties de parkings sont intégrées dans le programme du projet tel que nous y travaillons sur le lien réseau Inspire et les liens avec la compatibilité de l'aménagement prévu au sein de l'îlot Hôtel-Dieu. Nous avons d'autres sujets à traiter dans le quartier mais cela s'est bien intégré. Nous avons aussi des reconfigurations de quartiers avec notamment la rue Cottera qui est un sujet à l'étude.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la rue de l'Oradou, il y a deux voies et non trois. Nous ne pousserons pas les murs et nous ne rétrécirons pas les bus. Nous passerons simplement sur deux voies. La desserte de bus jusqu'à la clinique de la Châtaigneraie est une question pour Alexia PELISSIER

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Des ateliers thématiques seront mis en place pour la restructuration du réseau afin de continuer la concertation du réseau hors B et C. La clinique de la Châtaigneraie est identifiée comme un point d'intérêt prioritaire notamment pour les motifs déplacement sur les centres hospitaliers. Cela est bien pris en compte car la demande est récurrente. Il ne faudra pas hésiter à participer à la concertation axée sur Beaumont le 8 mars.

Eric ANDRÉ, Animateur



Nous donnerons plus tard le calendrier des réunions, des ateliers et des balades. Il sera sur internet et sur le magazine de la métropole. A Bergougnan : un seul sens de circulation pour les véhicules. C'est un gros problème pour la circulation aux Quatre Routes et pour les riverains. Il s'agit d'une remarque. Pourquoi ne pas passer au Sud du faisceau SNCF ? Cela résoudrait la question du franchissement ? Je pense que vous savez de quel secteur il est sujet. Pourquoi aucun arrêt à la gare de La Pardieu ou à la gare de Cournon ? Cela favoriserait l'intermodalité train avec les trajets pendulaires.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la partie qui passe au Sud du faisceau SNCF, cela fait partie des questions ouvertes. Le choix de tracé proposé au Nord du faisceau SNCF permet de desservir l'hôpital. Ce point est majeur pour l'ambition de restructuration de réseau afin de permettre aux gens d'accéder aux services rapidement. Le choix du tracé Nord répond également à cela. Nous avons choisi entre plusieurs options. Pour les arrêts dans les haltes ferroviaires ou dans les gares du ressort territorial, la question est récurrente. Je donne de grands axes de réflexion. Le premier pour la gare de Cournon est prévu puisque nous passons à proximité de la gare. Nous l'avons bien intégré, tout comme la question de la liaison entre la ligne C et la gare de Cournon. Il y a une question d'aménagement autour de cela et le secteur est un sujet d'urbanisme. Il y a la halte ferroviaire d'Aulnat et la gare principale de Clermont-Ferrand. A la Pardieu, nous ne sommes pas directement à la gare puisque pour aller tout droit, au rond-point, nous ne tournons pas à droite pour desservir la gare de la Pardieu. Cela faisait un détour important. Notre réflexion générale est que le train est un mode lourd qui est efficace sur des distances longues. Quand nous regardons les enquêtes ménages faites régulièrement auprès de la population nous repérons qui prend quel mode de transport. Le train est efficace au-delà de 20 kilomètres de trajet et l'essentiel des trajets de plus de 20 kilomètres en transport en commun sont les trajets en train. Les gares dont nous parlons sont en dehors du ressort territorial. La halte de la Pardieu est à l'intérieur et le trajet est court entre la gare de la Pardieu et la gare centrale. Cela a du sens pour des gens qui viennent de loin et qui vont pouvoir faire une correspondance à cette gare ou approcher de leur destination finale. Cependant, des tracés courts n'ont pas toujours de la pertinence en train parce que nous ne sommes pas capables de garantir une bonne fréquence. Le vrai exemple est autour de la question de Durtol ou de celle de Royat-Chamalières. Nous n'y passons pas parce que, pour avoir une grande fréquence, le système de bus est plus rapide par le tracé présenté.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pour ceux qui ne sont pas à l'aise avec les termes techniques, « passer au Sud du faisceau SNCF » signifie soit passer devant la gare au Nord, soit passer par le Sud de l'autre côté des voies. Pour les dessertes et tracés, il y a d'autres questions. Nous comprenons que l'Avenue Bergougnan n'aura qu'un sens de circulation pour les voitures, et l'autre pour les bus. Les flux de circulation dans les 2 sens sont importants le matin, le soir et en période d'été. Par où les voitures entreraient-elles dans Clermont (en arrivant du Puy de Dôme, de Durtol) ? Il y a une question de portée générale : l'entrée de ville côté ouest en provenance de Durtol Orcines est saturée. Ne pourrait-il pas y avoir une seconde ouverture par Trémonteix et une liaison vers Durtol ?

Sarah BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

L'avenue de Bergougnan dans une des variantes n'a qu'un sens de circulation pour les voitures et l'autre pour les bus. Les personnes qui arriveront dans le Puy-de-Dôme devront utiliser un autre itinéraire pour entrer dans Clermont que l'avenue Bergougnan. Cela se fera au niveau des Quatre Routes. Elles tourneront en direction de l'avenue de Bordeaux, elles pourront changer d'itinéraire



plus en amont et cela dépendra de la destination de chacun. Il y a des possibilités de passer par le Nord si nous allons vers l'Est de Clermont-Ferrand. Ce trafic se diffuse sur le réseau, sur les voies structurantes. L'objectif est de favoriser les transports en commun et de faire en sorte que les personnes aient un intérêt à monter dans le bus. Si les personnes sont bloquées dans le bus dans la circulation générale, il n'y a pas d'intérêt. Il faut transformer la ville et faire en sorte que l'utilisation des transports en commun se développe.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question est de savoir si nous étudions correctement les questions de circulation en portant ce projet. Il y a des choses à dire et un travail à faire de refonte des plans de circulation sur les lignes et sur toute la métropole.

Sarah BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

Dans le cadre de ce projet, une étude de circulation a été faite pour étudier où se reportait le trafic. Nous utilisons un modèle informatique qui reproduit les flux des véhicules afin de savoir où ils se reportent. Parallèlement au projet de bus, il y a aussi un projet de révision du plan de circulation et une stratégie de stationnement, conformément à ce qui était prévu dans le DPU. Cela a pour objectif de prendre en compte les impacts des modifications de trafic pour faire évoluer les circulations. L'objectif du DPU est la diminution de la part de la voiture au bénéfice des transports en commun.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la question particulière du rejet de l'ouverture à Trémonteix, le plan de circulation vise à s'inscrire dans l'objectif du DPU, de diminuer l'utilisation de la voiture, de laisser plus de place aux transports en commun, à la marche et aux vélos. Dans ce plan de circulation, il est évident d'ouvrir de nouvelles voies du côté de Trémonteix pour Durtol afin que le flux automobile que nous contraignons d'un côté passe de l'autre. Par ailleurs, les rues de ce quartier ne sont pas adaptées pour le flux d'une circulation massive et il y a un collègue. Nous sommes dans un plan d'ensemble, le projet Inspire, le plan de circulation et les objectifs fixés sont une diminution de la part des déplacements en voiture. Toutes les études menées vont dans ce sens.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous abordons les questions suivantes. Pourquoi ne pas se servir de la voie SNCF pour relier l'aéroport puisqu'elle y est déjà ? Il suffirait seulement d'aménager un arrêt spécifique à l'aéroport (passagers à mobilité réduite, poussettes, valises) et, bien évidemment, de faire un arrêt devant le lycée Roger Claustres. Vous répondez à une des questions soumises à la concertation et, cela est davantage une remarque, puisque Jean-Yves BECHLER a répondu sur la vocation des déplacements en train dans la zone métropolitaine. La réponse est un peu surprenante pour les sorties Hôtel-Dieu sur Vercingétorix...M. BECHLER ne répond pas non plus sur l'avenue Bergougnan et son devenir en voie unique, est-ce tabou ? L'aménagement de la rue de l'Oradou constitue un point dur majeur sur la ligne C. Les piétons et cyclistes devront bien être pris en considération. Les secteurs étroits poseront de vrais problèmes. L'insertion urbaine devrait être forte. La voiture aura-t-elle un seul sens de circulation qu'elle partagera avec le bus sur la rue de l'Oradou ? Allez-vous utiliser la rue Proudhon pour permettre aux voitures de circuler dans le sens inverse sans partage avec le bus ? Pouvez-vous préciser la question de l'Hôtel-Dieu et de la rue Bergougnan ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la question Hôtel-Dieu, nous avons une connaissance plus fine que la population sur ce projet. Sur cette nouvelle parcelle, je ne suis pas sûr que tout le monde ait bien en tête le fait qu'elle est devenue traversante et il y a maintenant des sorties dédiées.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Il y a la possibilité de faire un sens unique.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Les parkings sont à Vercingétorix dans le projet présenté aujourd'hui sur l'Hôtel-Dieu. Il n'y a pas de tabou dans cette concertation réglementaire et l'objectif est de traiter toutes les questions. Sur l'avenue Bergougnan, nous avons une proposition principale qui a effectivement des conséquences. Nous partageons le point de vue sur l'insertion urbaine rue de l'Oradou qui est un vrai grand sujet. Je souhaite redire un mot sur la question de la voie SNCF parce que nous avons une question sur ce sujet à Aulnat qui était « pourquoi ne pas faire un tram train ? ». Cela existe et ce sont des solutions financièrement plus lourdes. Elles réutilisent la voie ferrée dans la partie existante mais, hors voies ferrées, il faut en recréer. Un des enjeux de la construction de ce nouveau réseau est la desserte métropolitaine sur 27 kilomètres. Dans le budget indiqué, le choix du BHNS permet de faire, avec cette enveloppe, ces 27 kilomètres, ce que nous ne pourrions pas faire avec un système tram train. Il y a un vrai sujet qui est un choix et une ambition du projet, de desservir toute la métropole dès 2026 avec la restructuration du réseau. Cela ferme des options techniques du tram train.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous abordons la thématique ferroviaire. 280 M€ pour desservir 70 000 habitants, soit 4 000 €/habitant (hors dépassement de budget) ... Et pour desservir légèrement plus rapidement Durtol, Royat, Chamalières, Aulnat, la Pardieu, Cournon. Il existe déjà 2 voies ferrées en parallèle sous et mal exploitées desservant Durtol, Royat-Chamalières, Aulnat, la Pardieu, Cournon... Pourquoi ne pas utiliser, améliorer et optimiser l'existant ferroviaire avec la création d'arrêts supplémentaires ? Le BHNS à ~20 km/h est ridicule par rapport à la vitesse moyenne possible d'un train, qui en plus n'a aucune difficulté de circulation lors des heures de pointes, contrairement au BHNS, qui ne sera jamais à 100 % en voie dédiée.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

En ce qui concerne la question de la manière dont nous comptons l'argent et pourquoi ce projet a du sens d'un point de vue socio-économique, ce qui compte est le nombre de déplacements que nous remplacerons au travers de ce projet de construction d'un nouveau réseau. 50% de déplacements en plus pour un modèle qui passe de 7% à 12%, soit 16 millions de déplacements par an supplémentaires en termes de volume. Si nous regardons ce que coûte un déplacement en voiture ou sous l'angle du carbone, nous réalisons que, sur la durée de vie de notre aménagement, soit 20 ou 30 ans, en ramenant ces 280 millions d'€ au nombre de déplacements faits pendant cette période, nous nous apercevons que nous faisons gagner de l'argent aux habitants de la métropole. Prendre le bus est une source d'économie et l'impact carbone est positif. Cela donne une équation financière positive. Tous les projets de construction d'infrastructures passent par cette évaluation socio-économique qui sera prise en compte dans la déclaration d'utilité publique. Ces chiffres sont connus et cela est important.



Investir ces 280 millions d'euros est un bon pari sur l'avenir dans nos éléments de compréhension actuelle de l'évaluation socio-économique.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

280 millions d'€ pour desservir 70 000 habitants, cela me semble intéressant. Un projet métropolitain de ce type est fait pour l'ensemble de la métropole. Tout le monde ne prend pas le bus. Toutefois, lorsque la population de la métropole et le nombre de voitures en circulation, dans 10 ans, seront plus importants, nous serons, en l'absence de réalisation de ce projet, dans une congestion et une pollution importantes. Nous savons que, depuis le nuage de Tchernobyl et le Covid, la pollution et la maladie n'ont pas de frontière. L'ensemble de la métropole est concerné, voire l'ensemble du département, parce que la pollution créée sur la métropole peut se déplacer. Lorsque vous êtes un automobiliste endurci, si d'autres gens sont différents et décident d'utiliser les transports en commun, cela génère plus de fluidité sur la voie et cela fait baisser le taux de pollution. Renforcer le réseau de transports en commun n'est pas simplement pour les usagers mais pour l'ensemble de la métropole. Diminuer la pollution de l'air est bénéfique pour tous ceux qui respirent, que ce soit dans une automobile ou un transport en commun. La ville de demain est celle de l'intermodalité qui permettra d'utiliser beaucoup de moyens de déplacements et en priorité les moyens alternatifs à la voiture. Nous développerons ces deux lignes à cette fin et nous continuerons dans le futur.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je souhaite aborder d'autres thèmes. Tout ce que vous écrivez est versé au bilan de la concertation. Les élus auront un dossier dans lequel figurent toutes les prises de position classées par thématique et par chronologie. Toutes les contributions sont déposées, étudiées et traitées. Sur la cyclabilité dans le projet, il est mentionné des pistes cyclables tout le long de ces 2 lignes. Ces 2 pistes cyclables seront-elles séparées aller / retour ? Ces pistes sont-elles prévues dans le plan cyclabilité 2018 / 2028 ? Et qui peut-on contacter à la Mairie et à la Métropole pour mieux comprendre ce plan de cyclabilité 2018/2028 et pour connaître le plan pluriannuel de déploiement ? Quelles pistes vont être faites en 2021 ou en 2022 ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur les coûts des pistes cyclables, nous avons dit que les aménagements étaient aller-retour et, dans certains endroits, ce n'est pas le cas.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Le schéma cyclable voté par la métropole représente plus de 380 kilomètres de pistes cyclables. L'idée est de développer ces 300 kilomètres de schéma cyclable sur le mandat, dans les 5 à 6 ans qui viennent. Pour les pistes transitoires sur les boulevards Jean Jaurès, Aristide Briand et Côtes Blatin, l'objectif est de les transformer en pistes définitives à l'horizon 2022. Nous sommes en phase de maîtrise d'œuvre et de pré-réalisation. Certaines pistes sont plus faciles que d'autres à réaliser parce que certaines demandent des acquisitions foncières. Le schéma cyclable est voté et public, les 300 kilomètres sont sur la place publique. Nous travaillons de près avec les associations et il y a un guide sur le schéma cyclable. Nous travaillons sur le portail citoyen et sur la métropole intelligente afin que chacun des citoyens ayant envie d'accéder à ces informations puissent le faire dans un avenir très proche.



Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. 90 % du linéaire est doublé par une piste cyclable mais ce sont les 10 % qui m'inquiètent. Est-ce que ce sera comme lors de la construction du tramway, dès que cela devient (un peu) compliqué, fin de piste et renvoi des vélos sur la chaussée routière ? Exemples : place de la Fontaine à Montferrand, centre-ville, bd Churchill. La cohabitation bus- vélos n'est pas possible actuellement. Est-ce que cela va changer ? Validé avec la T2C ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Les temps ont changé et nous avons installé en tête de liste la question des mobilités actives, le piéton et le vélo. Les itinéraires sont faits pour être continus. Comme pour le bus, nous ne pouvons pas tout installer dans la largeur mais il y a deux tiers d'aménagements spécifiques. Pour le vélo, cela représente 90%. Cela est la preuve que la question du vélo et de la marche à pied est centrale dans ce projet. Pour les 10% restants, nous ne laissons pas les gens sans solution. L'objectif est de garantir de la continuité et nous travaillons méticuleusement sur ces endroits difficiles. Vous aurez l'occasion de le voir au fur et à mesure de ce projet. Sur la question qui est ouverte au travers de la validation des dossiers, ce sont des éléments de méthode qui sont importants. Nous ne construisons pas des projets de cette nature sans un dialogue permanent avec toutes les parties prenantes et les questions de tracé, de construction du réseau et du matériel roulant sont abordées avec notre exploitant qui est une régie, un établissement public industriel et commercial. Nous profitons de l'expertise de T2C. Ce programme présenté est un programme commun entre la métropole et le SMTC qui sont tous deux co-maîtres d'ouvrage de ce projet et avec des partenaires comme la T2C, l'agence d'urbanisme, la SPL aménagement, afin de rendre le projet crédible au service de l'ambition métropolitaine.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

En lien avec les questions, je souhaite intervenir sur la partie cyclable et sur les 10% qui vous inquiètent. Nous travaillons sur ce projet et, à plus large échelle, sur la continuité cyclable et sur les points noirs de jonction qui ne se font pas et qui posent problème. Nous essayons d'y apporter une priorité parce que ce n'est pas toujours le linéaire qui est intéressant mais les bonnes jonctions.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pour les férus, nous proposons un atelier vélo qui aura lieu le 24 février à 18 H 30. Nous vous passerons la slide et vous retrouverez l'information. Il y aura un temps dédié pour évoquer toutes les questions liées au vélo. Personnellement, je ne vais pas prendre les pistes cyclables partagées avec les bus avec mes enfants...trop risquées donc pas adaptées. Il existe actuellement une piste cyclable sur le boulevard extérieur (A Briand, Jaurès...) M. le Maire nous avait dit son intention de passer cette voie de droite à gauche car elle est dangereuse. A quelle date cela va-t-il se faire ? Cycliste vélo/ travail depuis 31 ans à Clermont je place la qualité du réseau actuel au niveau du Moyen-âge. Avec le projet Inspire pourrait-on passer à la période de la Renaissance ou au 21e siècle directement ? Les chauffeurs des bus et trams de grandes villes partagent leurs voies réservées avec les vélos sans soucis. Est-ce que les cyclistes clermontois sont plus difficiles à doubler ?

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Nous espérons passer aussi au 21ème siècle et il y a beaucoup d'énergie et de synergie afin de travailler tous ensemble sur une meilleure adaptation et sur une meilleure prise en compte de tous les usagers. Sur la question du boulevard extérieur, il s'agit d'Aristide Briand, Jaurès et Côtes Blatin.



Eric ANDRÉ, Animateur

Sur le projet, la ligne D a été projetée à la suite des rencontres citoyennes sur la mobilité. Il s'agit du projet n° 2 sur les 22 projets formalisés dans le document "Manifeste de Clermont Auvergne Métropole" pour devenir le laboratoire des futures mobilités. Merci pour vos réponses. Les lignes B et C semblent actées. Pouvez-vous nous expliquer quelles autres solutions ont été étudiées et, au final, pourquoi avoir retenu le choix des deux lignes B et C ? Finalement, y-aura-t-il une ligne D ? Pourquoi avoir choisi ces lignes B et C pour être les lignes structurantes ?

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Je laisse Jean-Yves BECHLER intervenir mais cela fait plaisir de constater que certains se souviennent des journées citoyennes de la mobilité. Nous gardons en tête les actions définies à cette époque.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La ligne D fait partie, non pas de ce projet avec cette temporalité, mais de la prospective d'investissement du SMTC. Elle est inscrite dans les rencontres citoyennes de la mobilité et fait aussi partie du schéma directeur puisque, dans le projet du SMTC, elle est prévue à un horizon après la construction de ces deux lignes. Le choix des lignes B et C est celui qui apporte la meilleure structure dans un schéma à 3 lignes en attendant la mise en place de la 4ème. Le choix politique n'est pas seulement de construire deux lignes supplémentaires mais un nouveau réseau. La présentation de modifications de lignes par Alexia PELISSIER démontre le choix d'ajouter des kilomètres. La moitié de l'offre supplémentaire ira sur les autres lignes et non seulement sur les lignes délaissées. Pour que ces lignes bénéficient également de confort, de vitesse, il y a des aménagements spécifiques qui permettront de leur donner de la performance dès le début de l'année 2026.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur le projet, Lempdes a une école d'ingénieur et un grand lycée professionnel ainsi qu'une route bien large et droite, c'est sans doute intéressant et facile de mettre une ligne D ? Nous serons demain soir dans la même configuration avec un zoom sur la ville de Lempdes. Souhaitez-vous dire un mot ? Cela peut être une question à traiter demain.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Par rapport à la ligne D, je serai intéressée de savoir : si nous la faisons passer par là, quels seraient les points d'intérêts que vous souhaiteriez voir desservir pour une telle ligne ? Cela serait intéressant de revenir sur ce point demain, afin de voir les origines destinations, dans le cas où nous devrions créer cette ligne. La ligne D n'est pas dans la même temporalité et ne fait pas partie de ce projet Inspire. Elle sera en marche mais non dans ce projet.

Eric ANDRÉ, Animateur

La question est intégrée dans le bilan et le compte-rendu que nous ferons de cette réunion.

Pour la question des lieux de projet-équipements, des mesures conservatoires ont-elles été prévues pour faire évoluer le projet dans le quartier St-Jean ultérieurement ? Nous y avons répondu. Les annonces de la Région sur une étude pour la création d'une halte ferroviaire au niveau du lycée de



Chamalières ont-elles abouti ? Si oui, dans quel sens ? Jean-Yves BECHLER, vous en avez parlé mais vous pourrez répondre afin de savoir si des études ont été menées. L'aménagement des espaces publics identifiés comme lieux de projets (7) vont-ils donner lieu à des concours à l'adresse des architectes-urbanistes ? A partir de quand ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le quartier Saint-Jean, nous avons répondu. Il y a un projet et une belle équipe qui y travaille. Les choses sont bien construites. Je ne peux parler à la place de la région sur la création de la halte ferroviaire au niveau du lycée de Chamalières. J'ai entendu les annonces de la région. Quant à la question des lieux de projet, nous lancerons un concours sur l'aménagement de l'espace Renoux-Ballainvilliers-Vercingétorix et avons déjà lancé un concours pour le dépôt, objet intéressant d'un point de vue de l'architecture en plus de l'objet technique. Pour les autres lieux de projet, le choix est de les réaliser dans la temporalité du projet. Les éléments seront traités de cette façon. La qualité urbaine et le principe de faire des aménagements qualitatifs en recourant à des architectes capables de projeter des aménagements fonctionnels de qualité et qui ont, par leur culture, le sens de la synthèse et du projet, ont toute leur place dans la construction de ce projet.

Eric ANDRÉ, animateur

Sur le report modal, vous parlez de projets ambitieux. Diminuer de 12 % la voiture paraît à première vue bien insuffisant par rapport aux enjeux actuels...Cela est davantage une remarque. Est-il possible de savoir où passeront les voitures que vous excluez d'un certain nombre d'axes s'il vous plaît ? Par exemple en descendant de Durtol (av. Bergougnan interdite et avenue de Royat interdite) ? Nous avons évoqué la question de Bergougnan mais non celle de Royat.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Pour l'avenue de Royat, les usagers devront utiliser d'autres itinéraires en amont de la rue de Royat afin de relier en voiture leur point d'arrivée. L'objectif est d'augmenter l'utilisation des transports en commun, de sorte que les usagers soient incités à monter dans les bus qui auront des vitesses appréciables en direction de Clermont-Ferrand.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

A propos de la remarque de Monsieur GOUGIS et sur le fait que nous ne pouvons diminuer que de 12%, entre aujourd'hui et 2030, il y aura une augmentation de la population entre ces deux dates et la diminution doit tenir compte de cette augmentation de la population. Le plan de déplacements urbains et le plan de circulation et de stationnement sont le projet Inspire avec la restructuration du réseau, la question du stationnement, l'accompagnement de nouvelles mobilités et le changement de culture. Tout cela concourt à diminuer la part modale de la voiture et à augmenter celle du transport en commun, du piéton et des cyclistes. 10% est ambitieux et réaliste. Nous ne serons peut-être pas là en 2030 mais il faut des objectifs ambitieux qui seront réalisés. Nous verrons que nous aurons diminué la part modale de la voiture et augmenté celle des autres modes.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Derrière les propos de Cyril CINEUX, nous pouvons donner des chiffres. Aujourd'hui, un habitant se déplace quatre fois par jour. Le nombre total de déplacements dont nous parlons chaque jour représente 1 200 000 déplacements. Lorsque nous parlons de réduction de 12% de la part modale,



c'est-à-dire qu'elle passe de 62 à 50, et cela est plus que 12% de réduction de la part de la voiture, nous parlons de 140 000 déplacements en voiture qui ne se font pas. Cela représente 170 000 voitures de moins dans la journée et nous parlons de volumes considérables de réduction d'usage de la voiture. Ce sont des changements d'habitudes pour nous tous. Dans notre pratique, plus d'un cinquième de notre déplacement ne se fera plus en voiture demain. L'ambition est importante. Le deuxième élément porte sur la part modale de la voiture à 50% demain. Cela montre que l'ensemble de solutions permet de traiter les besoins de déplacements quotidiens de nous tous. Nous ne supprimerons pas la voiture mais nous lui redonnerons une nouvelle place. Certains trajets se feront toujours en voiture comme ceux qui ne se font pas aux horaires non couverts par les transports en commun, ceux qui sont sur des origines destinations non traitées correctement avec les lignes de demain. Le niveau d'ambition est très élevé et si nous le comparons aux trajectoires des autres métropoles, nous vous proposons une accélération spectaculaire des modifications des déplacements sur une durée de 10 ans. Des métropoles ont fait ce trajet en 20 ans et avaient commencé avant nous. Le volume d'investissements proposé est important et il y a une conjonction de ce travail sur la partie transports en commun, sur la voiture avec la circulation et le stationnement qui est un levier puissant de modification des pratiques ainsi qu'un grand travail sur le vélo et le piéton.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur le report modal, il y a d'autres questions. Le PDU indique que ce sont les politiques de stationnement qui sont les plus efficaces pour gagner des parts de marché sur les voitures. Quid des politiques de stationnement en accompagnement du projet ? La deuxième question est une remarque. Vous ne répondez pas à ma question : c'est à dire où allez-vous envoyer les voitures qui ne pourront ni descendre de Durtol (Pontgibaud, Orcines, Vulcania etc..) ni prendre l'avenue de Royat en descendant de Ceyrat, Boisséjour, Royat et Chamalières ? Qu'allez-vous dire aux riverains des rues annexes qui vont voir le flux qui sera déporté ? Pourquoi vous évertuez-vous à créer des pistes cyclables qui ne sont pas empruntées ? Clermont n'est ni Grenoble, ni Lyon et son infrastructure avec des grosses pentes ne permet pas de pratiquer le vélo dans les mêmes conditions. Une autre question est posée. Plus il y a d'aménagements pour les routes plus il y a de voitures et de bouchons. Faire des routes en plus ne sert strictement à rien. Prévoyez-vous des projets qui connectent le hors métropole à la métropole ? Les ruralités à la métropole ? L'extension du réseau au-delà de Pont-du-Château, par exemple ? Pensez-vous aux effets coupants (contre-productifs) de vos installations pour les chemins piétons possibles ? Pensez-vous créer des zones exclusivement piétonnes, conviviales et gratuites en ville (voire non bétonner) ? Prévoyez-vous d'augmenter le nombre de stations C vélos et l'étendue de ce réseau ? Mon grand-père me raconte souvent le temps où il pouvait faire Pont-du-Château > Thiers en vélo. Les effets contre-productifs de la voiture ont, depuis, fait leurs preuves.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Dans ces questions, il est intéressant de replacer le sujet dans la question vaste de la mobilité à l'échelle de la métropole et du département. En dehors de ce projet, nous avons un travail de dialogue au SMTC avec la ruralité et les autres villes qui nous environnent. Au-delà des aspects des parkings relais évoqués dans la présentation, nous avons ce travail qui est long et une ambition portée par le SMTC. Pour les éléments liés aux coupures, l'ambition dans le choix d'aménagements urbains, si nous nous intéressons aux piétons et vélos, n'est pas seulement dans le sens de la route qui sera emprunté par les bus mais aussi perpendiculairement. Nous avons le même sujet important en matière d'environnement et de la place de la nature. Les infrastructures créées linéaires ont des grands effets de coupure et nous le prenons en compte dans la façon d'aborder l'aménagement afin de proposer une vraie qualité d'aménagement du point de vue de la biodiversité.



Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

J'ai deux réponses rapides à faire sur les deux questions précédentes. Je réponds oui à la question des zones exclusivement piétonnes que j'espère conviviales. Elles seront gratuites. Dans la volonté d'accompagner le projet Inspire, nous passerons, avant l'été, en ville à 30. Je réponds également oui à la question de l'augmentation des stations Cvélos et à celle de l'étendue de ce réseau.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur la concertation. Comment coconstruire un projet lorsque les objectifs stratégiques sont déjà établis ? Pourra-t-on avoir accès à l'enregistrement de la présentation et être prévenu par courrier électronique ? Je peux répondre oui car il y aura un compte-rendu retranscrit de cette réunion. Pourrait-on avoir accès par internet de façon permanente aux diverses diapositives qui ont été présentées ce soir ? A priori, elles sont publiques et il n'y a pas de raison que vous ne puissiez pas y accéder.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

Ce projet a commencé lors des rencontres citoyennes de la mobilité et ces axes avaient été discutés dans l'ancien plan de déplacement urbain. Cela a été réaffirmé au moment des rencontres citoyennes de la mobilité, qui étaient une concertation à l'échelle de la métropole avec des partenaires et beaucoup d'habitants de la métropole, dont l'objectif est d'avoir la ligne B et la ligne C en haut niveau de service. A l'époque, nous ne savions si cela serait des tramways ou des bus. Nous avons commencé à coconstruire et continué avec le DPU. Aujourd'hui, nous ne sommes plus dans l'ensemble de la co-construction du projet mais il y a encore des variantes et des éléments qui peuvent évoluer dans le projet, comme la rue de l'Oradou. La concertation se poursuit et il y aura une enquête publique pour donner des avis et des propositions mais ce projet a démarré en 2015 sur la co-construction. Plus cela avance et plus des choix sont faits. Le projet a été débattu par les élus métropolitains, voté au conseil métropolitain et nous sommes dans un processus où il y a de plus en plus d'objectifs stratégiques qui sont validés. La concertation sert à donner l'information, à prendre des avis et propositions, des critiques et tout cela fera évoluer le projet.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur la concertation, cela est très intéressant mais j'ai raté le début, l'enregistrement sera-t-il disponible, s'il vous plaît ? Un compte-rendu sera disponible ainsi que des « replays ». A partir de quand une implication sur le PLU, s'il y en a une ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Ce projet est bien concerté avec la question du plan local d'urbanisme intercommunal.

Adrienne SIMON-KRZAKALA, Clermont Métropole

Il devrait y avoir une concertation sur le PADD, qui la première phase du PLU, au deuxième semestre de cette année. Nous commencerons la concertation cette année et la poursuivrons jusqu'à fin 2023. Il y aura une consultation du public sur le sujet du plan local d'urbanisme intercommunal puisque nous sommes tenus de faire un plan intercommunal à l'échelle de la métropole.



Eric ANDRÉ, Animateur

Sur la question de l'environnement, y a-t-il un objectif chiffré permettant de mesurer et de valider la réussite du projet en termes d'amélioration de la qualité de l'air ? Beau projet et beaucoup de choses intéressantes. Quand vous dites énergie « décarbonée », vous pensez aussi « nucléaire » ? Vous parlez d'énergie décarbonée et d'un centre de production. Peut-on en savoir plus ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

En matière d'environnement, il est très important de se donner des objectifs chiffrés. Le premier élément est qu'il y en a, dans le schéma de transition écologique de la métropole, le ST2E écologique et énergétique. Il y a des objectifs sur la qualité de l'air et le secteur du transport et le projet Inspire y contribue. Il y a des performances qui nous sont assignées. Pour la phase de conception du projet, sa phase de réalisation et d'exploitation, nous avons mis en place des indicateurs environnementaux et l'instrumentation qui va avec afin de garantir la performance environnementale. Le projet est un projet de développement durable sous toutes ces composantes, y compris sociale, très importante dans ce projet. Sur la partie de l'énergie, nous parlons d'un centre de production d'électricité. Le sujet est de produire de l'électricité quel que soit le vecteur utilisé dans nos véhicules zéro émission, qu'il s'agisse d'électricité ou d'hydrogène. Il faut toujours produire l'hydrogène par électrolyse de l'eau, ce qui nécessite de l'électricité. Sur ces questions d'énergie, nous entendons produire de l'énergie décarbonée au travers d'une centrale photovoltaïque et nous utiliserons en pratique la surface du dépôt. Ce qui est prévu aujourd'hui est la production de 3 000 mégawatts-crête. Nous parlons d'énergie décarbonée parce que nous ne voulons pas prendre de position aujourd'hui sur autre chose que le sujet qui répond à l'objectif de qualité de l'air d'une part et de remédiation aux changements climatiques d'autre part. Le mot est général et inclut plusieurs formes d'énergie. Dans ce projet, l'important est de contribuer à la qualité de l'air et à la transition énergétique de la métropole. En plus de la production photovoltaïque, il y a un système de stockage de batteries de 2 mégawatts/heure qui permet au niveau de ce centre de production de s'assurer, qu'avec notre capacité de production, nous sommes capables de fournir de l'électricité à hauteur de 50% des besoins au long de la journée. L'effort est significatif et cela est beaucoup plus ambitieux de proposer ce type de production avec le stockage que d'acheter de l'électricité verte pour couvrir globalement les besoins. Nous aurons des développements techniques afin d'en dire davantage.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une réunion aura lieu le 9 mars sur le secteur Clermont-Ferrand où nous aborderons un certain nombre de questions que nous ne pourrions pas traiter ce soir. Nous avons prévu de donner la parole à certaines personnes.

Monsieur LAPOUGE, Participant

Je vous remercie pour ces questions intéressantes. Sur la commune de Cournon d'Auvergne, il y a plus de 50% de pistes cyclables et nombreux sont ceux qui ne les utilisent pas. Est-il possible de faire quelque chose afin de les inciter à les utiliser et à ne pas rouler sur la route ? Nous dépensons de l'argent pour faire ces pistes, autant que cela serve. Quant au futur projet, sur le réseau actuel, j'ai remarqué qu'il y a beaucoup d'allers-retours sur la ligne 31, la 25 et la 33. Le matin, des voyageurs sont pris et le bus revient à vide. L'après-midi, c'est l'inverse. Est-ce que cela continuera ainsi ? Les terminus au dépôt sur les lignes 22, 23, 24 et 28 ne servent à rien. Je comprends que les chauffeurs aient envie de boire un café mais un terminus au dépôt est strictement inintéressant. Il vaut mieux prolonger la ligne sur d'autres quartiers. Pourquoi ne pas mettre sur les terminus actuels des distributeurs de boissons pouvant servir aux chauffeurs ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur les éléments liés au réseau, nous avons fait des choix de terminus avec deux types de réflexion. A chaque fois que cela est possible, il faut simplifier la vie de nos usagers et offrir des trajets sans correspondance car cela est plus confortable. D'un autre côté, s'il n'y a pas de correspondance dans certains cas, nous ajoutons des kilomètres dans lesquels nous ne remplissons pas nos bus et cela est dommage. A choisir, il vaut mieux concentrer nos moyens là où cela est utile. Dans la construction du réseau, nous essayons de brasser tout cela et c'est ce qui amène certaines lignes en correspondance sur les lignes fortes et d'autres en trace directe.

Monsieur LAPOUGE, Participant

Je comprends votre réponse. Sur les lignes dites moins fortes, vous faites des retours hors ligne. Vous ne prenez pas de voyageur et je ne le comprends pas.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

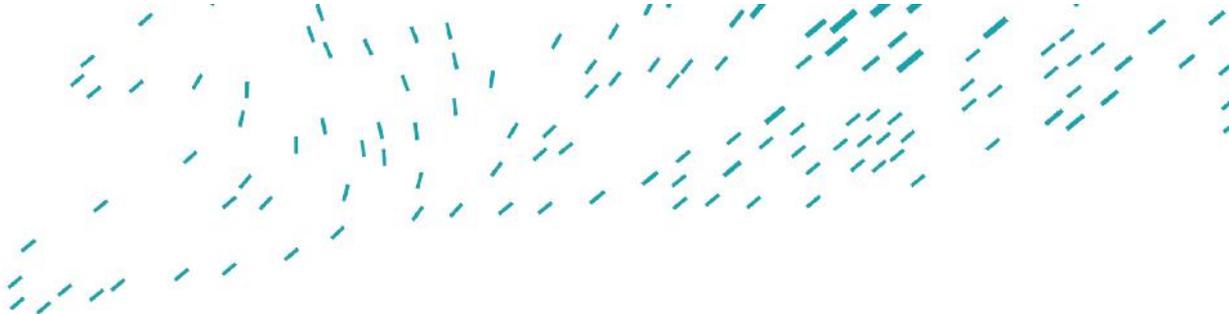
Cela est exactement ce que nous avons fait à l'époque de la ligne A et nous avons installé un certain nombre de correspondances. Lorsque nous parlons du lycée Lafayette qui est le dépôt, il est surtout un lieu d'intermodalité que nous renforcerons dans le futur réseau. Nous ne choisissons pas les lieux de dépôt parce que cela est pratique pour les chauffeurs. Ce n'est pas vrai. Le choix des lieux de correspondance est fait parce qu'ils ont du sens du point de vue du réseau lui-même. Pour la partie des trajets à vide, il faut avoir en tête que sur les lignes dont vous parlez, qui sont des lignes péri-urbaines et c'est le cas de la ligne 31 et de la desserte sur la ligne 25, ce sont des lignes qui naturellement sont chargées dans un sens et non dans l'autre. L'exemple de la ligne 20 qui va à Ladou est intéressant. Les gens y vont le matin et rentrent le soir. Un retour sur la ligne de Ladou ne transportera personne. Nous tenons compte de cela lorsque nous construisons nos offres et cela est le travail de l'exploitant afin d'être le plus efficace possible. Dans un grand nombre de cas, nos courses fonctionnent dans les deux sens mais, dans un petit nombre de cas, elles fonctionnent dans un seul sens qui est performant avec simplement un retour au dépôt parce que cela va plus vite et correspond à la construction générale d'un horaire de service. Il s'agit d'un travail d'optimisation fin dans lequel l'exploitant apporte beaucoup de compétences techniques.

Eric ANDRÉ, Animateur

Madame NYFA souhaite prendre la parole.

Madame NYFA, Participante

J'ai suivi toute la réunion et vous en remercie. Je n'ai pas de réponse à mes questions. Comment allez-vous faire, pour qu'en moins de 10 ans, les gens réussissent à laisser leur voiture ? Où allez-vous faire passer les voitures que vous allez bloquer, que ce soit en descendant de Durtol, de Vulcania, de Pont Gibot, de l'avenue de ROYAT en descendant de Boisséjour... ? Où vont passer ces voitures si ce n'est dans les rues adjacentes ? Et qu'allez-vous dire à tous ces riverains des rues adjacentes qui verront un flot de voitures non prévues car cela ne s'arrêtera pas en 10 ans, quoi que vous en pensiez ? Et pour les riverains du boulevard Berthelot jusqu'au boulevard Fleury, qu'allez-vous leur dire lorsque nous ne pourrons plus aller devant chez eux ou se garer ? Je souligne que pour toutes les petites lignes, comme la ligne 13 qui a un parcours sinueux et non pratique, lorsque nous la prenons du début jusqu'à la fin, cela relève du pèlerinage. Pour aller de Chamalières jusqu'à la chambre du commerce



la Pardieu, c'est-à-dire l'école de commerce qui est de l'autre côté, cela fait plus de 40 minutes. Cela est infaisable et il faut la voiture. Enfin, que direz-vous aux gens qui n'habitent pas la métropole et qui ne pourront jamais venir jusqu'en ville avec leur voiture et qui ne voudront pas la laisser pour aller dans les centres médicaux et culturels de la ville. Et comment vont faire les usagers en transit ? Je suis chauffeur de cars, où mettez-vous tous les cars de tourisme ? Cela veut dire que plus aucun touriste ne vient au centre de la ville. Cela est compliqué pour ceux qui viennent de la métropole et qui veulent se déplacer entre communes, pour les personnes à mobilité réduite qui ne peuvent prendre le bus et les personnes avec des enfants en bas âge. De plus, les femmes ont de plus en plus peur de prendre les transports en commun en raison des incivilités, a fortiori le soir.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je laisse la parole à Cyril CINEUX car ce sont des questions de nature politique.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

Nous avons eu les mêmes interrogations lorsque nous avons fait le tram il y a 15 ans. Des commerçants s'inquiétaient parce que le tram allait passer devant chez eux et qu'ils pensaient que personne ne viendrait. Cela a été la même chose lorsqu'il y a eu les rues piétonnes. Il y aura plus de contraintes sur la voiture mais 50% de part modale de la voiture laisse encore beaucoup de place celle-ci. L'objectif est de diminuer cette part modale et de faire en sorte que, globalement, les habitants de la métropole qui auront la possibilité de prendre les transports en commun, de marcher, de prendre le vélo, le fassent plus parce qu'il y a des habitants hors métropole qui auront plus de difficulté à faire cela et seront obligés de venir en voiture. Il y aura toujours des gens qui ne pourront pas venir en voiture et il faut penser à eux. Les cars de tourisme pourront venir à Clermont-Ferrand et nous étudions comment installer une place sur la butte afin que les cars de tourisme puissent venir. Nous essayons de prendre en compte tous les aspects de l'ensemble des mobilités. L'objectif est de réduire la part modale de la voiture et non de faire la chasse à la voiture. Cela est la condition du développement de la ville, pour que nos villes soient moins polluées et embouteillées, et il faut faire en sorte qu'il y ait des alternatives à la voiture. Vous dites « lorsque j'avais des enfants en bas âge, je n'aurais pas pris les transports en commun » mais il y a quelques années, il était objecté que Clermont n'était pas fait pour le vélo, que nous ne pouvions pas se déplacer à vélo avec des enfants. Regardez autour de vous. Depuis l'abonnement gratuit à ces vélos, nous sommes passés de 2 000 à 15 000 abonnés en moins d'un an. Le vélo se développe partout, comme le vélo cargo pour faire ses courses. Il y a de plus en plus de vélos avec les enfants derrière. Les choses se modifient et il y a une appétence progressive et une prise de conscience importante. Les changements sont culturels et, aujourd'hui, une partie de la jeunesse qui a manifesté pour défendre le climat a bien compris que le transport en commun était un transport vertueux. Il faut changer sa vision du transport. L'objectif n'est pas dire qu'il faut passer aux transports en commun à 100% mais aussi de se dire « les trajets que je peux faire autrement qu'en voiture, je les fais ». Je suis un automobiliste et un cycliste. Lorsque je n'ai pas forcément besoin de mon véhicule, je prends mon vélo ou je marche. L'idée est de faire en sorte que nous ayons conscience que nos façons de nous déplacer conditionnent la vie dans la ville et le fait que ce soit agréable ou désagréable.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question de la part de Galaxy Tab S4.

Participant



A propos du tram, beaucoup de gens aiment bien le prendre parce qu'ils voient les rails au sol. De façon intuitive, ils savent que le tram passe par là. Je me demandais s'il ne pouvait pas y avoir un dispositif au sol qui permettrait d'identifier au loin les lignes de bus.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Vous avez raison et cela permet aussi de repérer la direction dans laquelle le bus va passer. Cela est un sujet de préoccupation.

Participant

Ce serait bien, au-delà de mettre des arbres, parce que nous pourrions penser qu'il s'agit d'une voie cyclable moderne.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a un vrai travail à faire pour rendre explicite le fait que nous savons où passe le bus.

Participant

Nous parlons beaucoup de BHNS. Pour la plupart des gens, cela n'est pas très compréhensible. Certaines villes comme Nantes ont fait le choix de parler de Bus Way et Bayonne utilise le terme de Trambus. Je me demandais si, en termes de communication, le projet de la ville était d'utiliser un terme qui soit plus explicite ou vendeur que celui de BHNS. Dans d'autres pays, cela s'appelle « Bus Rapid Transit » et cela rend bien compte de ce que c'est, c'est-à-dire un bus qui permet d'aller vite, ce que ne dit pas le bus à haut niveau de service.

Eric ANDRÉ, Animateur

Le 23 mars, il y aura une balade sur le haut niveau de service et ce sera l'occasion de réitérer vos suggestions qui seront les bienvenues. Le calendrier sera sur tous les supports de communication. Tout sera versé dans le bilan et analysé par les services concernés et les élus. Un choix sera fait. Il vous sera restitué et expliqué. Pour ceux qui nous suivront, il y a la réunion publique de Lempdes demain soir et nous nous retrouverons le 23 février à Royat à 18 h 30. Je vous remercie d'avoir participé à cette réunion plus longue que prévue. Cyril CINEUX, souhaitez-vous dire un mot ?

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand, vice-président du SMTC-AC

Nous avons répondu à beaucoup de questions. Il faut regarder le projet dans sa globalité, son insertion dans la métropole et l'enjeu pour les 15 ans à venir. La concertation continue. Il y a le site internet et vous pouvez aller dans les municipalités et répondre avec les cartes T. Il a beaucoup de façons de contribuer à ce débat. Je remercie tous les participants d'être venus.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci à tous. Nous étions près de 170 participants ce soir, ce qui est un record. Merci et bravo à tous.



(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
LEMPDES**

4 février 2021



PARTICIPANTS

- **HENRI GISSELBRECHT, MAIRE DE LEMPDES**
- **FRANÇOIS RAGE, PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 19H30 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 19H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – HENRI GISSELBRECHT, MAIRE DE LEMPDES
- 19H45 : JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTAC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTAC-AC
- 20H15 : QUESTIONS-REponses
- 21H30 : MOTS DE CONCLUSION – HENRI GISSELBRECHT, MAIRE DE LEMPDES



QUESTIONS-REponses

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie pour cette présentation dense. Madame Sandrine GOI prend la parole.

Sandrine GOI, Participante

Je souhaite savoir si, avec le système actuel, il est possible que les lignes existantes puissent avoir un système express et qu'il n'y ait pas d'arrêt entre Lempdes centre et Clermont centre, afin de rendre la ligne plus attractive et de réduire sensiblement le délai de trajet. Actuellement, il y a des lignes Transdôme et la plupart des personnes descendent à Lempdes. Il est impossible pour les Lempdais de monter dans ces bus puisqu'il y a déjà une ligne de bus dédiée. Le système est direct jusqu'aux salins, cela met 20 minutes pour aller de Lempdes à Clermont. Le fait d'ouvrir cette possibilité aux Lempdais ou d'autres personnes sur le chemin permettrait de rentabiliser davantage la ligne parce qu'il y aurait plus d'abonnements et cela rendrait les bus plus attractifs.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a trois grands sujets. La première question est celle du réseau actuel. Ce n'est pas à strictement parler l'objet de la concertation du jour mais il est important de vous entendre sur ces sujets. Cela permettra à Alexia PELISSIER de prendre en compte ces remarques afin de construire le réseau de demain. Cela est l'occasion de répondre sur ces sujets. Comment cela fonctionne entre le syndicat mixte et la région puisque la région qui exploite aujourd'hui les lignes dites Transdôme. Nous nous parlons régulièrement afin de mieux coordonner nos offres. Je peux dire que sur certaines communes de notre ressort territorial, nous avons déjà réussi des mutualisations avec la Région. Cela est le cas avec Mur-Sur-Allier et Pérignat-sur-Allier. Cela est aussi vrai dans l'Ouest. Nous arrivons progressivement à construire ce type de complémentarité. Le deuxième élément fort à partir du début de l'année prochaine est la mise en place d'une nouvelle billettique qui permettra d'être inter-opérable. Cela permettra aux usagers avec une carte « Hourra » de voyager sur la Région et le réseau Transdôme ou avec une carte du SMTC de pouvoir prendre différentes lignes. Ce sont les premiers éléments de travail entre la région et nous. La deuxième question posée est celle des lignes express. Alexia PELISSIER complètera cette réponse. Nous essayons de faire le meilleur compromis de service afin de permettre aux passagers qui montent pour une destination d'aller le plus vite à la leur et c'est aussi, en passant, d'emmener d'autres personnes qui souhaitent prendre le bus pour leur trajet. Dans la commune de Lempdes, cela est manifeste et il y a entre le centre-ville de Lempdes et celui de Clermont un pôle important qui est celui de Marmilhat où il y a à la fois une école d'ingénieur, un lycée agricole et des entreprises du secteur agro-



alimentaire. Nous prenons en compte les demandes qui ne sont pas toujours compatibles avec la mise en place des lignes express. Ce peut être une frustration pour les gens qui voient passer le bus qui ne s'arrête pas à l'arrêt. Il faut un compromis autour de ces deux grandes questions. Alexia PELISSIER, pouvez-vous indiquer comment fonctionne la création d'un réseau au quotidien ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Le fait d'avoir une liaison directe Lempdes/ Clermont est une demande récurrente et importante mais les arrêts Marmilhat ou au Brézet qui sont sur les lignes 35 et 36 actuelles sont des arrêts fréquentés. Il faut un compromis entre le fait de savoir comment desservir ces arrêts et comment faire une ligne plus directe et plus rapide dans le centre. C'est l'intérêt de ce travail qui se fera à long terme avec une livraison en 2026. Nous étudions toutes les possibilités et dans un court terme, elles ne seront pas forcément amenées à évoluer comme elles seront en 2026. Cette portion de la ligne 35 est très fréquentée suite à notre enquête origine destinations.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Michel.

Michel, Participant

Cela concerne les liaisons entre Lempdes et Cournon d'une part et entre Lempdes et Aulnat d'autre part. Pour Lempdes Cournon, cela n'est pas très fréquenté parce qu'il n'existe rien de pratique. Je pense aux jeunes de 18-25 ans qui ne sont pas scolarisés ou en emploi et qui ont besoin de reprendre un bus pour Cournon mission locale qui est à Cournon. Il n'y a pas de moyen d'y aller et il faut prendre un bus pour Clermont et reprendre un bus pour Cournon. A Cournon, il y a un panel de spécialistes de santé et les gens de l'Est clermontois ne peuvent pas y aller faute de liaison disponible. Cela est un problème que les Lempdais et plus largement les gens de la banlieue Est connaissent depuis longtemps. Il faudrait leur répondre.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je précise que cette question revient régulièrement. Comment fait-on de Lempdes à Cournon ? Il y a déjà eu une première esquisse de réponse avec cette future ligne 37.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je laisserai Alexia PEISSIER répondre car cela comprend ce qu'elle souhaite comprendre, c'est-à-dire comprendre pour quel type de motifs et pour quelles raisons nous voulons aller d'un point à un autre. Sur la partie Lempdes Aulnat, il est certain que le réseau de demain comme celui d'aujourd'hui ne répondra pas à toutes les demandes de déplacement à l'intérieur du périmètre métropolitain. Dans notre planification, il y a 88% des déplacements qui ne se feront pas en transports en commun. Une part significative d'entre eux se fera aussi à vélo et en



marche à pied mais il restera une majorité de déplacements en voiture. La mise en place de lignes de transport est d'abord un effet de regroupement et il faut beaucoup de personnes qui ont envie d'aller au même moment d'un endroit à un autre pour que cela ait du sens. Notre analyse est fondée sur une enquête ménages refaite tous les 10 ans. Cette enquête nous dit que le potentiel de déplacement entre Lempdes et Aulnat est en moyenne moins important que par exemple entre Lempdes et Cournon, raison pour laquelle nous installerons une nouvelle ligne dans ce réseau, et encore moins qu'entre Lempdes et Clermont. Cela est la raison pour resituer le fait que nous ne cherchons pas à répondre à l'ensemble des demandes de déplacement de chacun des habitants. Nous proposons une solution collective pour un grand nombre de trajets que nous pouvons mutualiser. Je laisse Alexia PELISSIER compléter sur la liaison Lempdes/Cournon.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

A propos de la liaison Lempdes/Aulnat, nous nous appuyons, en plus de l'enquête destinations origine de 2016 sur les bus, sur notre enquête déplacements grand territoire tous modes confondus. Avec ces enquêtes, nous nous rendons compte que les flux d'échanges qui se font entre les communes se font principalement au sud de la commune, beaucoup plus sur Cournon que sur Aulnat. Cela est la raison pour laquelle pour le futur réseau, afin de répondre aux flux de déplacements Lempdes/Cournon, il y a intérêt à la création de cette boucle avec la ligne 37 qui permettra la liaison Lempdes/Cournon avec des rabattements sur la ligne C pour répondre à cette demande et à l'objectif de priorité de points d'intérêt. Le futur réseau est là pour répondre aux différents flux de notre territoire.

Éric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question de Monsieur Didier FROMONT.

Didier FROMONT, Participant

Pourquoi n'avons-nous pas priorisé la desserte de Lempdes plutôt que celle d'Aulnat ? Aulnat a déjà une halte SNCF. L'idée d'une fourche afin que la ligne se sépare en deux serait bien. L'essentiel des emplois est plutôt au Sud de la zone aéroportuaire et peu au Nord.

Éric ANDRÉ, Animateur

Lors de la réception et des cartes T, nous avons constaté que le « Y » est un sujet. Est-il possible d'avoir une branche pour Lempdes ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La partie politique complètera les éléments que je donnerai. Ce type de ligne en Y présente des inconvénients comme la diminution de la fréquence des bus sur chacune de deux branches du Y. Une partie des gains est liée au fait qu'il y a des bus régulièrement qui permettent de ne pas avoir à réfléchir au moment où il faut descendre et qui est perdu par ce format en Y. Nous connaissons tous dans ce

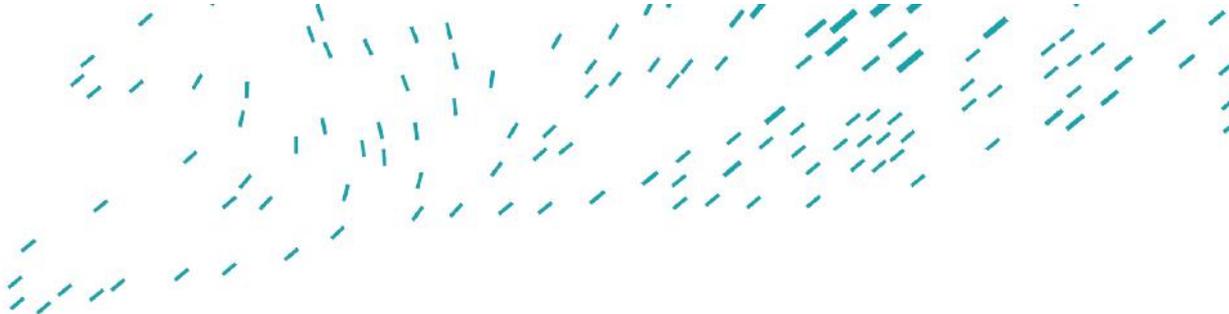


réseau des propositions de ce type mais il y a des inconvénients. Pour la seconde partie de votre question, qui est plus fondamentale et qui mérite d'être complétée d'un point de vue politique. Une fois que nous avons décidé de construire des lignes qui irriguent en profondeur la métropole et traversent l'autoroute, ce qui est la grande nouveauté de la proposition faite avec une partie Est qui se développe beaucoup en termes d'urbanisme, il faut choisir de quel côté de l'aéroport nous passons. Les deux options étaient sur la table. Les ingrédients du choix sont notre connaissance des usages actuels et futurs qui est contestable et ce sont les bases de cette concertation réglementaire. Dans notre connaissance à Aulnat et à Lempdes, il y a des habitants regroupés dans des quartiers denses plus pauvres et dans lesquels il y a des usagers des transports en commun. Le premier élément est lié à l'urbanisme. Avec la desserte de la ligne 9 qui sera forte également et des niveaux de fréquence élevés, nous irons chercher au Sud à Lempdes et avec la ligne 36 à Pont-du-Château et ses 20 000 habitants présents sur ces deux communes. L'autre ingrédient est la desserte de l'aéroport derrière laquelle il y a un choix. La ligne B passe également à l'aéroport et à la gare de Clermont. Ces éléments font choisir de passer ou de proposer de passer d'un côté ou de l'autre en sachant que nous avons repéré qu'il y a un déficit d'offres signalé par les maires sur ces deux communes que les lignes 9 et 36 vont combler.

François RAGE, président du SMTC-AC

Il s'agit d'une question étudiée par l'ensemble des élus. Pourquoi basculer de ce côté ? Il y a deux raisons essentielles. La présentation est celle des mobilités internes, à l'intérieur de notre métropole. Je suis également vice-président de la métropole en charge des mobilités durables et je m'intéresse à nos difficultés de mobilité à l'externe et à nos relations avec Paris via le train ou l'aéroport. Depuis longtemps, nous avons fait un procès au tram justifié ou pas parce qu'il s'agit du seul tram de France à ne pas passer par la gare SNCF. Avec ces lignes B et C, nous avons relevé le défi de relier l'ensemble des lieux intermodaux que sont la gare routière, la gare SNCF et l'aéroport avec une fréquence élevée. Cela nous permet, lorsque nous rencontrons le ministre des Transports, d'avoir des éléments de négociation pour lui expliquer que si nous faisons l'effort de relier ces lieux intermodaux, l'Etat doit faire l'effort d'assurer une meilleure desserte ferroviaire et soutenir l'aéroport. Lorsque vous rencontrez des entreprises comme Michelin, les grands comptes, nous savons que l'aéroport est essentiel au maintien de leur siège social sur le territoire. Nous ne prenons pas tous l'avion mais le fait que l'aéroport existe est important en termes de facteur d'attractivité. L'aéroport perdurera si nous sommes capables de mettre dans la balance avec l'Etat que la métropole fait le nécessaire pour qu'il soit desservi correctement par une ligne de bus. Le premier élément est de la politique stratégique. Le deuxième élément, en plus des trois ambitions dont je parlais, ambition de transports, de transition urbaine et de transition écologique, nous avons une ambition que je qualifie de sociale, c'est-à-dire relier les quartiers étudiés dans le cadre des demandes de subventions que nous pouvons faire. Des éléments sociaux et des éléments de géopolitique stratégiques qui font que ce qui est proposé est un passage par l'aéroport jusqu'à Aulnat sans oublier Lempdes et Pont-du-Château avec une ligne forte, même si elle n'est pas en BHNS.

Éric ANDRÉ, Animateur



Souhaitez-vous dire un mot, Monsieur le Maire ?

Henri GISSELBRECHT, maire de Lempdes

Stratégiquement, il a été choisi Aulnat pour relier l'aéroport et la gare. Politiquement, dans ce projet, il a été ajouté que le réseau Est serait également inclus avec le renforcement de ces lignes et des projets de lignes supplémentaires pour Lempdes et qui relieraient Clermont-Ferrand à Lempdes et le Sud de l'aéroport. Dans la balance, d'un côté il y avait cette ligne aéroport, gare SNCF et de l'autre côté le renforcement des lignes 35 et 36 avec l'apparition de nouvelles lignes qui reliaient Lempdes à Cournon. Cela était une question d'équilibre politique. J'ajoute également la restructuration de l'espace économique de la zone du Brézet par cette ligne.

Éric ANDRÉ, Animateur

J'annoncerai les prises de parole successives parce que vous êtes nombreux à demander la parole. Je commence par Catherine ANGLADE, puis Mathieu, puis Paul ROUSSEL, Didier et de Monsieur LAPOUGE. Je remercie Monsieur RAGE qui, dans son intervention, a répondu à une des questions de VIDAL sur le fait de savoir s'il y avait une politique inclusive et sociale dans ce projet.

Catherine ANGLADE, Participant

J'habite à Mur-sur-Allier où nous avons la T2C depuis 3 ans et lorsque nous l'avons appris, nous étions ravis. Nous avons vite déchanté car l'offre proposée n'a pas été modifiée parce qu'elle s'est seulement substituée à ce que nous avons déjà. Des lignes qui allaient jusqu'au collège de Lempdes et deux autres lignes qui allaient à Clermont. La T2C a pris le relais et il n'y a pas eu d'offre supplémentaire. Dans votre projet, vous parlez d'un tracé Mur-Sur-Allier/Lempdes. L'offre proposée va-t-elle être plus importante ? Le trafic est important le matin car beaucoup de gens prennent leur voiture pour aller au travail. Je pense que les gens pourraient prendre le bus et non leur voiture si l'offre était suffisamment importante pour nous permettre de faire les trajets jusqu'à Lempdes et jusqu'à Clermont.

Éric ANDRÉ, Animateur

J'imagine que vous parlez également de la fréquence des bus. Au-delà de la fréquence, je glisse un mot pour les personnes qui répondront. Il y a des questions sur l'amplitude et le service du dimanche sur un certain nombre de lignes.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je m'inscris en faux par rapport à ce que vous dites parce que nous avons participé à la construction de l'offre supplémentaire sur la commune de Mur-Sur-Allier. Au moment de l'intégration des deux communes, il y a plus d'offre qui a été proposée et une navette a été ajoutée avec peu d'horaires. La proposition faite dans le nouveau réseau est bien de renforcer la desserte de ces communes et de proposer



davantage des destinations et de fréquence pour permettre aux habitants plus de solutions de déplacements en transport en commun.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, STMC-AC

Par rapport à la restructuration du réseau, nous sommes sur une amélioration de l'offre et nous prenons bien en compte ces demandes. La ligne 37 sera améliorée afin d'avoir les correspondances avec la ligne 9 et de permettre les bonnes correspondances sur le plan des horaires pour prendre le bus de la ligne 9 sur Lempdes.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Par rapport à la question du dimanche, je rappelle et confirme l'engagement pris par écrit auprès de Monsieur le Maire de Lempdes de mettre en place une desserte le dimanche avant l'année 2025 en particulier pour permettre la desserte de l'Allier. La voie verte de l'Allier est un élément du plan du développement touristique de la métropole.

Éric ANDRÉ, Animateur

Mathieu dit qu'il cherche à utiliser les transports de plus en plus mais le souci est la durée des trajets. Lempdes/La Pardieu dure une heure versus 10 minutes en voiture. Lempdes/Cournon dure plus d'une heure. J'ai d'autres exemples. Comment voulez-vous ne pas privilégier la voiture pour aller à Clermont ? Serait-il possible de faire évoluer cette situation avant 2025 ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous ne pouvons pas couvrir tous les déplacements. Ceux cités sont trop longs pour que l'option bus soit crédible pour un grand nombre d'habitants. Le constat est que, même avec offres longues, il y a des usagers des bus. Avec le réseau proposé, il y aura plus de destinations accessibles notamment pour les deux communes de Lempdes et Pont-du-Château. Toutefois, certaines continueront à ne pas être correctement couvertes car nous ne pouvons pas offrir toutes les solutions de transport pour toutes les origines et toutes les destinations.

Paul ROUSSEL, Participant

Sur le plan de l'environnement, je souhaite savoir quelle est l'origine de l'hydrogène utilisé pour les transports en commun ? Par ailleurs, pas beaucoup de personnes utilisent les transports. Nous sommes allés en Tchéquie il y a 20 ans et il y avait énormément de transport en commun avec des coûts très bas. Il y a des villes où les transports sont gratuits. Un coût très bas ne serait-il pas motivant et n'augmenterait-il pas la fréquentation des transports en commun et le passage des bus ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pour l'hydrogène, je n'ai pas été clair. Aujourd'hui, le choix d'énergie utilisé sur les deux lignes de bus à haut niveau de service n'est pas définitif et nous savons que ce sera des bus à zéro émission. Il y a une technologie électrique et une technologie hydrogène. Dans le cas posé, si nous avons de l'hydrogène qui est une question encore ouverte, alors d'où viendra-t-il ? Notre ambition est que ce soit de l'hydrogène décarbonée. A défaut, cela n'a pas de sens d'un point de vue environnemental et cela implique qu'il y ait une production de transformation pour produire un hydrogène que nous consommerions dans nos bus. Cela se fait par hydrolyse de l'eau et nous utilisons de l'électricité pour produire. C'est la raison pour laquelle lorsque j'ai parlé du dépôt, dans les cas, le besoin de production d'énergie pour couvrir la consommation des bus est intégré et nous mettons en place un système de production photovoltaïque sur le dépôt. Sur l'élément technique par rapport au lien entre fréquentation et prix du transport, nous avons une tarification solidaire et nous sommes capables de dire comment réagit la fréquentation à des propositions tarifaires basses. Le constat est que cela fonctionne bien. Nous avons aujourd'hui un grand nombre d'abonnés solidaires dont des abonnés non présents avant cette tarification sur notre réseau et qui, grâce à elle, utilisent autant les transports en commun que le reste de la population. La mesure est forte avec une origine politique. Il y a des débats sur la gratuité. Je peux dire avec certitude que le transport en commun est moins cher que l'usage de la voiture individuelle. Le choix de report de la voiture individuelle vers les transports en commun n'est qu'assez peu motivé par des questions de coûts de transport sauf pour certaines catégories de population. Il y a un enjeu au travers du renforcement de l'offre pour donner une alternative crédible sous l'angle de la fréquence et de l'amplitude afin de favoriser le, report modal de la voiture vers le transport. Pour la partie politique, je laisse la parole au président, François RAGE.

François RAGE, président du SMTC-AC

Je rappelle que lorsqu'un usager paie un abonnement ou un ticket, il s'acquitte environ de 15% du coût du transport. Les voyages sont les moins chers en Europe. Cela est possible car il existe en France un versement transport et les entreprises de plus de 11 salariés paient une cotisation proportionnelle à leur masse salariale et cela permet de diminuer le coût payé par l'utilisateur. Il s'agit d'un système de répartition assez équitable entre le monde de l'entreprise, l'utilisateur et le citoyen imposable qui paie via la métropole qui verse une contribution. La part est équilibrée. Soucieux d'avoir un transport accessible pour tous, une tarification a été mise en place il y a 5 ans pour laquelle le tarif le moins cher est un tarif à 4,20 € mensuel. Cette tarification a été construite avec les travailleurs sociaux et il est important qu'il puisse y avoir une participation de l'usager à son mode de transport. Cela permet une identification. Nous sommes sur une proposition tarifaire plutôt bien observée par l'ensemble des réseaux en France et qui permet à chacun de pouvoir prendre le transport. Il n'y a pas de handicap financier à prendre le transport et le développement se fera plus par la qualité de l'offre et la fréquence. Sur la question de la gratuité, le débat traverse beaucoup de réseaux en ce moment et surtout lors des dernières élections municipales. Il y a eu des engagements de plusieurs listes sur l'expérimentation de la gratuité. Le cas de



Dunkerque montre que la gratuité, parce qu'elle rend le service plus simple, permet une augmentation importante de la fréquentation qui nécessite plus de bus et donc plus de dépenses et moins de recettes. Il faut donc réfléchir aux conséquences sur la qualité de l'offre. Si les bus sont gratuits mais qu'il n'y a plus de capacité d'investir, la qualité se détériore. La métropole a mené une étude sur la possibilité de gratuité sur notre réseau qui a montré que, le réseau tel qu'il est structuré aujourd'hui, ne supporterait pas techniquement une gratuité complète tous les jours parce qu'il y aurait trop de monde dans le réseau. Il a été décidé de restructurer le réseau et de faire des expérimentations le week-end et cela veut dire que des gens ne paieront plus le week-end et qu'il faudra rajouter des bus. Des expérimentations seront menées en évaluant qui est dans les bus le week-end, qui le sera ensuite. Cette expérimentation, si elle est décidée par les élus de la métropole, nous permettra de mesurer les avantages et les inconvénients d'une gratuité qui pourrait s'étendre. Le débat est porté de manière importante par certains partis politiques. D'autres sont plutôt opposés. Les débats sont intéressants et la question se pose.

Éric ANDRÉ, Animateur

Monsieur le Maire souhaite parler.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Monsieur BECHLER a parlé de l'engagement du SMTC de mettre des bus le dimanche dès 2025. Je confirme que j'ai bien reçu cette lettre et cet engagement. Dès que la voie verte le long de l'Allier sera en place. Il a été précisé que ces bus pourront embarquer des vélos. Concernant le prix, ce qui est fondamental pour le développement du transport en commun afin qu'il soit de plus en plus fréquenté, est non pas le prix mais l'efficacité du réseau. Si nous voulons que les gens fréquentent les bus, il est fondamental d'augmenter le réseau. Quant à la position sur la gratuité de transports qui commencera le week-end, tant que nous n'aurons pas de bus à Lempdes, la gratuité des transports ne pourra pas être envisagée parce les Lempdais ne pourront pas en bénéficier puisqu'ils n'auront pas de bus. Je reprends ma casquette de vice-président en charge de l'économie pour dire que l'essentiel du budget de fonctionnement du SMTC est réalisé par des entreprises par le biais du versement transport. Actuellement au SMTC, ce versement est au maximum de ce qui est permis par la loi. Pour résumer, je dirai que la mise en place de la gratuité au niveau communal est prématurée tant que nous n'aurons pas un réseau plus efficace et des bus le dimanche.

Didier CHABOT, Participant

Je suis Lempdais depuis deux ans. La question a été posée par Mathieu sur la connexion avec d'autres sites que le centre de Clermont. J'ai bien noté que la future ligne 9 sera plus efficace et rapide pour le centre-ville de Clermont mais sur la Pardieu, peut-on avoir des interconnexions plus efficaces avec bus à haut de niveau de service sur les sites périphériques ? Par ailleurs, pour les lignes B et C, la seule interconnexion est Jauldes et cela veut dire avoir la structure pour les piétons qui passent d'une ligne à l'autre. Actuellement, la ligne B avait deux interconnexions et cela est pareil pour la ligne C. Je parle des interconnexions avec le tramway.



Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, STMC-AC

Pour les interconnexions, tout l'intérêt est de faire la ligne 37 en boucle. Nous avons bien conscience que la fréquentation ne permet pas d'avoir toutes les connexions possibles avec la ligne C mais c'est ce que nous recherchons pour demain. Cela permettra d'avoir cette connexion Lempdes/Cournon d'Auvergne et un rabattement sur la ligne de BHNS C. Il y aura des connexions possibles dans le centre. Pour la Pardieu, la connexion Lempdes/Cournon se rattache directement à la ligne la plus proche à haut niveau de service qui est la ligne C.

Monsieur LAPOUGE, Participant

Je reviens sur le sujet de la ligne 37. Il y a un axe qui existe entre Lempdes et Cournon et la ligne dite Pôle Emploi qui fait deux allers-retours le matin et le soir sur la ligne 34. Je ne vois pas pourquoi créer une ligne circulaire puisque nous savons ce qu'il se passe sur la ligne circulaire sur Cournon. Cela ne sert à rien puisqu'il y a déjà une jonction entre Lempdes et Cournon. Il vaudrait mieux à titre définitif la jonction qui existe déjà.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, STMC-AC

Il faut savoir que la boucle n'est pas uniquement là pour la liaison Lempdes/Cournon mais aussi pour les communes situées à l'est, à savoir Mur-Sur-Allier et Pérignat-Sur-Allier, comme je l'ai présenté afin d'avoir plusieurs origines destination. Nous avons bien les liaisons Mur-Sur-Allier/Lempdes et Mur-Sur-Allier/Pérignat/Cournon ou Cournon/Lempdes. L'intérêt est de desservir tout un secteur et pas uniquement Lempdes/Cournon afin que plusieurs habitants puissent profiter de cette ligne circulaire, ce qui n'est pas possible aujourd'hui avec la liaison Lempdes/Cournon sur la 34.

Éric ANDRÉ, Animateur

Denis souhaite prendre la parole.

Denis, Participant

Je suis surpris de la desserte d'Aulnat par rapport à Lempdes parce que j'ai l'impression que d'un côté, nous desservons un aéroport où il y a 1 000 passagers par jours et qui concerne davantage une clientèle d'affaires, d'autant qu'Aulnat est desservi par une halte ferroviaire qui pourrait être plus exploitée. De l'autre côté, à Lempdes, il y a le pôle étudiant et lycéen de Marmilhat avec plus de 1 000 étudiants et dans le centre, la desserte est très juste. Nous pourrions desservir cette ligne droite avec les entreprises qui y sont présentes. Cela me semble plus stratégique sur la desserte d'Aulnat.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



La question a déjà été abordée. En sortie de concertation après le 31 mars et avant le dépôt du dossier d'enquête publique, cela fera partie des réponses argumentées de façon écrite et transparente. Il y a une question de mobilité interne avec l'axe social et à travers le choix de la ligne B à Aulnat parce que nous desservons les ensembles dans lesquels il y a une population plus pauvre que la moyenne de notre métropole. Cela est l'argument social. Il y a aussi l'argument lié à la mobilité externe. C'est une façon de montrer la volonté de la métropole de conserver cette liaison extérieure tant par la gare SNCF que par l'aéroport et de les conforter dans le dialogue avec les politiques au niveau national à un moment où ces liaisons sont menacées. Néanmoins, le bassin est important sur Lempdes et Pont-du-Château avec 20 000 habitants avec le centre de Marmilhat. Au travers des deux lignes 39 et 36, nous souhaitons apporter plus de confort, de vitesse et de fréquence afin de permettre à ces deux villes d'avoir une desserte de meilleure qualité.

Éric ANDRÉ, Animateur

Sur le site Projet, nous allons commencer à mettre des réponses à des questions récurrentes. Cela vous permettra d'avoir des premiers éléments de réponse. Il y a deux dernières demandes de parole.

Jean-Louis, Participant

Pourquoi passez-vous la ligne 35 en ligne 9 ? Vous avez parlé de la végétalisation de la ligne B et C. Y-a-t-il une ébauche des zones qui seront végétalisées ? Il y a des endroits où il y a des bâtiments et il ne sera pas possible de mettre des arbres partout. Au niveau de la limite Lempdes/Pont-du-Château, est-il prévu de faire un parking relais à Champ Lamet qui permettrait de collecter tous les véhicules qui viennent de la partie Est et sur lequel il pourrait y avoir un service express qui prend l'autoroute pour aller directement dans Clermont ? En principe, les gens qui arrivent vont travailler à Lempdes ou à Clermont. Un engagement est pris pour le transport du dimanche. Qu'est-il prévu pour les déplacements du samedi soir sur Clermont ?

Éric ANDRÉ, Animateur

Par rapport à la dernière question, j'ajoute que Monsieur le Maire a posé la même concernant les horaires qui sont à l'étude notamment en semaine avec des bus plus tard le soir.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le numéro des lignes, je ne suis pas sûr qu'elle s'appellera 9 en 2026. Les numéros permettent de se repérer mais les choix d'attribution des numéros ne sont pas faits pour la construction du futur réseau. Il ne faut pas trop s'attarder sur les questions de noms d'arrêts car elles ne sont pas traitées. Sur la question de la végétalisation, l'ambition au travers de ce projet est de renforcer la place de la nature en ville. Cela se traduit par l'installation le long des tracés, chaque fois que cela est possible dans la largeur d'une trame arbustive, parce que la question des arbres est importante pour des raisons d'îlots de chaleur urbains et d'autres



espèces en accompagnement. Cela est pour la partie « plantations ». Il y a des ambitions de conservation et s'il y a déjà des arbres le long de ces tracés, aussi souvent que cela est possible, c'est-à-dire presque tout le temps, nous conservons ces arbres existants. Dans les éléments de conservation, il y a également celle de la flore et de la faune qui sont présentes le long de ces deux tracés. Nous avons fait un diagnostic faune/flore dit "quatre saisons", qui est extensif sur l'ensemble de ces deux tracés, et qui a permis de redécouvrir des plantes rares, voire disparues que nous retrouvons sur des zones de friche ou de talus en bordure de nos deux tracés. Nous savons qu'elles y sont et nous prenons le soin de les conserver. Cela concerne la partie biodiversité qui est un élément important dans ce projet. Pour ce qui concerne l'amplitude et la fréquence des lignes de demain, dans les 20% d'offre supplémentaire sur l'ensemble du réseau nous mettrons la moitié des kilomètres sur les autres lignes que les lignes B et C. Il y a un équilibre entre les deux lignes structurantes et le reste des lignes de la métropole. Au travers des ateliers et des remontées de la population, nous construirons progressivement l'offre proposée à partir de 2026. S'engager aujourd'hui en vous disant « je suis absolument certain que sur la ligne 9, il y aura telle amplitude horaire » serait un mensonge car nous n'en sommes pas à ce niveau de détails. Nous allons l'affiner. Aujourd'hui, nous n'avons que le grand équilibre qui est de mettre la moitié de l'offre supplémentaire sur les autres lignes que les lignes B et C. Cela veut dire offrir un certain type de services. Les choix sont le domicile/travail, le domicile/études, l'accès aux centres de soins et du domicile/loisirs et du domicile/commerces tourné vers l'exploitation du week-end.

Pauline BAYARD, Clermont Métropole

Pour les parkings relais, vous avez une cartographie avec des sites à l'étude. Nous sommes en phase d'étude d'opportunités sur la question et nous avons encore tout à construire et cela sera fait d'ici 2026. Je prends note de la zone Champ Lamet que j'ai regardée sur Google Map. La limite Pont-du-Château est intégrée dans mes sites potentiels pour le réseau restructuré.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à François.

François, Participant

Mes questions concernent Lempdes et je suis très heureux d'apprendre que l'offre sera renforcée. Concernant la combinaison des mobilités car nous avons une gare à Pont-du-Château non loin de Lempdes et, à ma connaissance, nous n'avons pas de desserte de bus qui nous permet d'aller de Lempdes à cette petite gare, sachant que le matin et le soir il y a beaucoup de trains qui se rendent en centre-ville. Je souhaite savoir si cette piste peut être à l'étude tout en sachant qu'à la gare, il faut des vélos à assistance électrique ou de la mobilité renforcée pour accéder au tram. Pour les transports plus rapides, même si je ne prends pas les transports en commun alors que mon épouse les prend pour aller à Clermont, je constate que beaucoup de gens travaillent à Clermont et qu'il y a beaucoup de voitures sur la route matin et soir. Après échanges avec des gens de ma tranche d'âge, ils ne prennent pas le bus parce qu'ils trouvent cela trop long entre Lempdes et Clermont. N'y-a-t-il pas une solution simple d'avoir un bus direct tous les X bus



matin et soir ? Pendant les petites vacances scolaires, la fréquence des bus est très réduite et cela est un point à renforcer car les gens continuent à travailler. Je vous remercie pour les informations apportées et sur le fait que l'offre sera renforcée.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une dernière prise de parole est prévue.

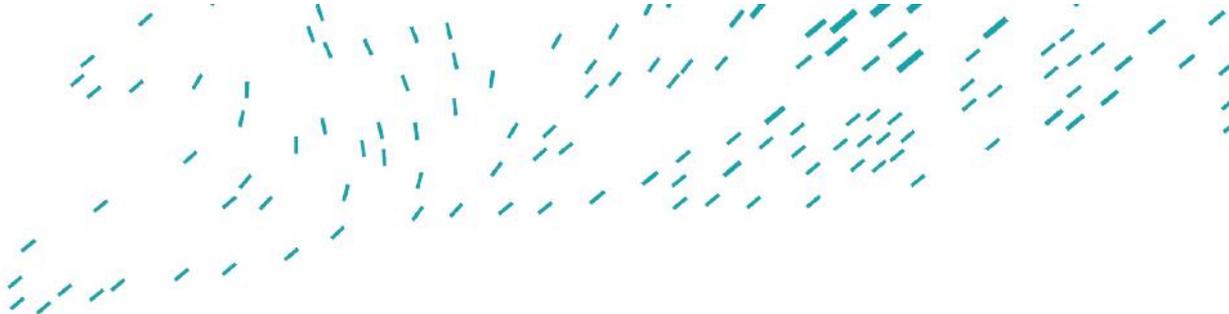
Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur les questions de Lempdes, nous sommes de la même tranche d'âge et, à ce titre, je me sens solidaire. Nous avons répondu plus tôt dans la soirée sur le fait que nous irions plus vite entre Lempdes et Clermont-Ferrand. Nous avons essayé de répondre sur le fait que l'une des difficultés avec les lignes expresses déjà essayées sur notre réseau est qu'elle ne concerne qu'une partie des gens, ceux qui sont au départ de la ligne expresse. Il y a un compromis autour de cela qui nous amène à proposer des lignes telles que nous vous les avons proposées. Le troisième élément est d'augmenter la part modale des transports en commun, réduire la part modale de la voiture individuelle. L'objectif n'est pas forcément que les trajets faits 5 jours sur 5 en voiture soient tous faits en transport en commun demain. Dans nos vies, nous pouvons avoir des conversions partielles, comme un jour par semaine et cela est l'un des axes sur lesquels nous misons dans la construction du futur réseau. Sur la question du Pont-du-Château, nous ne pouvons pas desservir toutes les destinations en partant de Pont-du-Château mais il y a un choix qui est une ligne structurante, rapide de Pont-du-Château à Clermont qui passe par l'autoroute et une deuxième ligne Nord/Sud. Nous fabriquons un mini réseau parce que notre analyse du fonctionnement de la commune de Pont-du-Château montre qu'elle est un pôle de services où il y a beaucoup de déplacements internes dans la journée. Les enquêtes ménages/déplacements permettent de le repérer. Cela représente même un peu plus que sur la commune de Lempdes. Cette forme de réseau permet de répondre à cette demande de déplacements internes à la commune de Pont-du-Château. Dans la distribution de kilomètres, il y a plusieurs choix avec l'un fait à Lempdes et l'autre à Pont-du-Château et dans la forme, ce n'est pas le même. Cela mérite d'être questionné et les contributions ont ici beaucoup de sens. Toute l'ambition du travail mené par Alexia PELISSIER et les équipes T2C qui nous assistent est de comprendre quelles sont les bonnes origines, les bonnes destinations et les vrais besoins de mobilité qui sont les plus importants.

Sébastien GIRON, entreprise Grand tourisme GIRON

Le réseau part dans le bon sens avec la boucle de la ligne 37 et les lignes de Lempdes et de Pont-du-Château. Je fais une remarque au sujet des lignes 9 et 36, il ne semble pas voir sur la carte une connexion entre Lempdes et Pont-du-Château. Par rapport à l'environnement, la transition écologique est un sujet fort au SMTC. Je propose de les accompagner car nous avons un label CO2 et cela signifie que nous sommes la seule entreprise d'Auvergne à l'avoir en transport de voyageurs. Je vous félicite de cette orientation du réseau.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Dans la proposition du réseau Silhouette, nous avons entendu les demandes de Lempdes et de Pont-du-Château qui sont d'abord une connexion directe et rapide au centre de la métropole. Tel que présenté aujourd'hui, le réseau n'offre pas de connexion entre les deux communes. Cela est une différence fondamentale et un choix qui est à conduire par rapport au réseau livré demain. Cela renvoie au fait de bien choisir parce que construire un réseau, c'est d'abord choisir des origines, des destinations et l'offre qui va avec. Monsieur GIRON a bien vu la différence entre la desserte actuelle et celle de demain qui est orientée par les demandes des communes de privilégier d'abord une desserte rapide au cœur de la métropole.

Éric ANDRÉ, Animateur

Monsieur LAPOUGE a posé une question. Quel sera le futur plan du réseau pour les services scolaires ? Nous venons d'en parler. Souhaitez-vous rajouter ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a deux réseaux, un réseau « classique » et un réseau scolaire même si tout le monde peut monter dans ces bus.

Alexia PELISSIER, chargée d'études connaissance du territoire, STMC-AC

Le réseau scolaire traité dans le cadre de ce projet arrivera dans un second temps mais il sera livré en même temps que le projet dans sa globalité en 2026.

Éric ANDRÉ, Animateur

La réunion se termine. Monsieur RAGE, souhaitez-vous conclure ?

François RAGE, président du SMTC-AC

Le projet est complexe et coûteux et n'a de sens que s'il correspond bien aux besoins et aux désirs des habitants de la métropole. Ce temps de concertation est important et j'invite les gens à être eux-mêmes vecteurs auprès de leurs voisins, de leur famille à faire des propositions sur le site internet, à répondre et à aller dans les mairies. Nous devons être certains que ce que nous proposons correspond aux besoins des gens. J'espère que nous avons réussi à rendre cette présentation vivante et à vous donner l'envie d'aller plus loin et de continuer à nous apporter vos idées. Je compte sur vous pour nous accompagner dans ce projet qui est celui du mandat de la métropole.

Henri GISSELBRECHT, Maire de Lempdes

Les débats ont été de qualité et je remercie les intervenants. La volonté de chacun est de construire un réseau au service de tous pour demain. Les Lempdais se mobilisent pour leurs transports et leur mobilité. J'espère qu'il en sera tenu compte dans l'élaboration de ce réseau en 2026. Je vous remercie.



Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Il y a un mois complet de concertations, balades et ateliers. La concertation sur le réseau sera longue et durera jusqu'en 2025. Chacune des quatre versions de ce réseau sera cadencée par un temps de concertation. Merci à tous.

Fin des débats.



un nouveau souffle pour nos mobilités



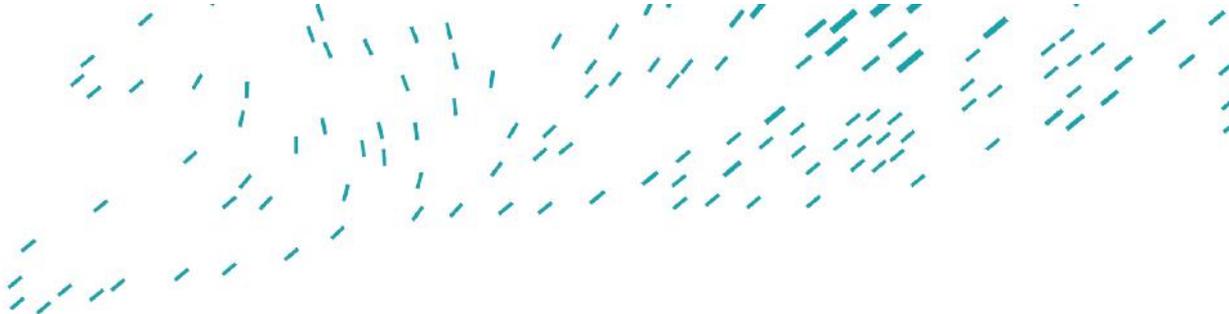
RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
ROYAT

23 février 2021



PARTICIPANTS

- **MARCEL ALEDO, MAIRE DE ROYAT**
- **JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 18H30 : LANCEMENT DE LA REUNION

- 18H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – MARCEL ALEDO, MAIRE DE ROYAT ET JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC

- 18H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTC-AC

- 19H15 : QUESTIONS-REponses

- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – MARCEL ALEDO ET JEROME AUSLENDER



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Monsieur SCHEIBLING.

Monsieur Marc SCHEIBLING, participant

L'avis des royadères sur ce projet est important puisque la ligne B concerne les deux communes. J'ai une réaction par rapport aux ordres de priorités qui ont été donnés. Il y a d'abord les piétons, les vélos, le transport en commun, le végétal, etc. Cet ordre de priorités doit-il être le même que nous soyons en centre-ville de Clermont-Ferrand ou en périphérie sachant qu'il définit les décisions prises sur ce projet ? Je m'interroge sur cet ordre de priorité inamovible entre toutes les parties de l'agglomération.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Cet ordre de priorité est-il inamovible ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question est au centre de la concertation et votre avis nous intéresse parce notre projet est construit avec un ordre de priorité qui le structure profondément. Dans la réalité, cet ordre de priorités global est contextualisé en fonction des usages qui sont différents lorsque nous sommes dans la plaine de Sarliève ou en plein cœur urbain. Aujourd'hui, nous ne répondons pas de la même façon en fonction des éléments de contextes locaux.

Eric ANDRÉ, Animateur

Cela est une des questions posées dans le dossier de concertation. Etes-vous d'accord avec cet ordre de priorités présenté ? N'hésitez pas à dire oui ou non et éventuellement à proposer votre propre ordre de priorités. Monsieur Luc MINGUET souhaite prendre la parole.

Monsieur Luc MINGUET, participant



Je suis habitant de Royat. Tout le monde est d'accord pour changer les bus thermiques et passer à des véhicules hydrogènes ou électriques mais il faut déconnecter cette décision de celle de site propre. Je félicite la SMTC pour la régularité et la bonne performance du bus B. Mon fils le prend deux fois par jour, il regarde l'heure sur son portable et il est rapidement en centre-ville de Clermont. J'utilise le bus quatre fois par jour pour aller à Royat et le bus n'est que très rarement ralenti par les voitures. Dépenser beaucoup d'argent – nous parlons de 40 millions - pour gagner deux minutes nous apparaît être une folie. Il vaudrait mieux laisser les bus tels qu'ils sont et les passer en hydrogène ou en électrique sur un site partagé. Cette solution est proposée par un certain nombre de personnes. Nous avons compris la croisade anti-voiture qui est à la mode. Je possède deux voitures électriques et je suis fier de ne pas émettre un seul gramme de CO2 sur l'ensemble de la ville de Clermont. Il est probable que dans les agglomérations dans 5 à 10 ans, 70% des véhicules seront probablement des véhicules électriques. C'est avec beaucoup de peine que dans le centre de Clermont-Ferrand, je constate qu'il n'y a pas de bornes de recharge pour voiture électrique. Ma proposition est de mettre l'argent dans l'avenue de Royat afin qu'elle soit un site propre et dans l'installation de bornes électriques. Nous avons également compris la partie vélos. Je propose à l'équipe de monter à vélo sur les hauts de Royat ou de Chamalières de façon quotidienne. Je vous assure que, même avec un vélo électrique, nous n'y parvenons que difficilement compte tenu des pentes.

La voiture est indispensable pour aller à notre domicile. Je ne parle pas des coûts de stationnement, des flux de circulation qui engendreront une pollution pour les véhicules thermiques puisqu'il y aura des embouteillages dus à la suppression de l'avenue de Royat. La solution est sans doute de garder l'avenue de Royat telle qu'elle est dans les deux sens avec les véhicules et les bus. Les voitures particulières ne gênent pas les bus et les économies réalisées permettront de promouvoir l'installation de bornes de recharge électrique en centre-ville. Cela permettra aux habitants de Royat et de Chamalières de recharger leurs véhicules hybrides ou électriques parce que 70% de ces véhicules seront ainsi dans les années à venir.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie pour votre contribution. Une remarque porte sur le montant de 40 millions évoqué. Sur cette question financière, Jean-Yves BECHLER, pouvez-vous apporter des précisions ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vous remercie pour cette intervention. Il y a beaucoup de points. J'apporterai des réponses techniques et nos élus interviendront sur des éléments politiques. Sur la question de coûts, j'ai entendu la notion de 40 millions et ce montant ne correspond pas au projet dont nous parlons. Ce montant de 40 millions d'€ correspond à ce qu'aurait été l'aménagement de cette même avenue en tramway. Ce projet a été arrêté afin de proposer un autre projet de mobilité métropolitain. Les deux lignes de BHNS font 27 kilomètres pour un coût de 240 à 280 millions d'€. Le projet précédent coûtait la même somme pour moins de kilomètres. Les 40 millions d'€ viennent de l'application d'un ratio de 25 millions d'€ au kilomètre qui était dans une étude conduite par SISTRA à notre demande afin de chiffrer un tramway. Ce ne sont pas les montants de l'aménagement de l'avenue de Royat



dans le projet dont nous parlons. Si je vous donne un ordre de grandeur général, l'aménagement d'un kilomètre en BHNS est autour de 8,5 millions d'€ par kilomètre. Le deuxième élément est la question de la place de la voiture. Le projet Inspire ne vise pas à remplacer la voiture individuelle sur l'espace métropolitain. Cela a été dit par Jérôme AUSLENDER. Notre objectif est de réduire la place de la voiture dans l'espace métropolitain en la faisant passer de 61% à 50% en 2030. L'essentiel des trajets de demain reste des trajets en véhicule individuel pour plusieurs raisons et notamment parce que le réseau d'un transport en commun ne permet pas de répondre à l'ensemble des origines destinations des habitants d'une métropole. Le vélo à lui seul ne répondra pas à l'ensemble des besoins de déplacements des habitants. Il y a une place importante laissée à la voiture dans le projet de mobilité à l'échelle de la métropole pour 2030. Je vous remercie de nous féliciter pour les éléments de régularité sur la ligne B. Nous disposons de remontées grâce à un système d'aide à l'exploitation. A plusieurs heures de la journée, le trajet en bus dure plus longtemps, parce qu'il y a du trafic et des carrefours, que le trajet aux heures creuses. Cela se traduit dans les guides horaires. Les temps de parcours entre l'hyper pointe du matin et les périodes creuses ne sont pas les mêmes. Cela fait partie intégrante de ce qui améliore le passage en sites réservés et la construction d'une offre de bus à haut niveau de service. Plus de vitesse et plus de régularité avec moins d'aléas rendent les choses plus performantes et moins coûteuses en exploitation. Cela est un élément essentiel. Dans le transport en commun, ce qui coûte de l'argent est d'abord l'exploitation et le fait que nous ayons un chauffeur qui nous véhicule. Dans le cas de la voiture individuelle, le chauffeur c'est vous. Sur les éléments d'opportunité, nous vous écoutons. Avec votre contre-proposition, vous nous dites que l'opportunité politique pour vous n'est pas celle de mettre de l'argent sur du transport en commun mais sur la voiture individuelle et les bornes de recharge électrique. Il est important que Jérôme AUSLENDER puisse exprimer des choses car ce sont des questions de nature politique qui échappent au projet construit sur une ambition politique particulière. La vision n'est pas la même que celle que vous défendez. Cela est l'objet des concertations et du temps d'enquête publique que de mesurer où est l'intérêt général porté par différentes parties prenantes de façon différente suivant les communes. Sur la question de grands embouteillages, les flux ne sont pas de grands flux en véhicules par heure et notre analyse actuelle des impacts sur la circulation automobile ne sont pas la génération « d'embouteillages monstres » ni dans les rues, ni dans les carrefours. Les études préliminaires ne donnent pas ce résultat mais cela ne veut pas dire que ce sont les mêmes tracés qui sont proposés aux automobilistes pour aller d'un point A à un point B. La transparence est importante. Nous avons des visios en grandes mailles des volumes de voitures mais nous n'avons pas le détail fines mailles trajet par trajet, c'est-à-dire individu par individu comme le trajet que vous faites tous les matins. Sur ce point, je ne suis pas capable de vous répondre sur la quantité de minutes supplémentaires auxquelles vous serez confronté. En revanche, je peux dire qu'il ne s'agit ni de 10 minutes, 20 minutes ou d'une demi-heure. L'ordre de grandeur est de quelques secondes à 2 minutes. A défaut, nous raterions l'objectif même de la construction d'un panier de mobilités qui est d'offrir une place raisonnable ainsi qu'une fluidité à chaque mode qui est l'équilibre recherché en maintenant 50% de part modale à la voiture en 2030. L'objectif n'est pas de vous convaincre mais de vous écouter.

Monsieur MINGUET, participant



Je suis la ligne B tous les matins et le bus ne s'arrête pas à cause des voitures. Combien de temps gagnerez-vous entre la Banque de France et Royat si vous transformez l'avenue de Royat en site propre ? Je fais le pari que vous ne gagnerez pas plus de deux minutes. Dépenser tant d'argent, pour gagner deux minutes sur quelque chose qui fonctionne avec tous les problèmes que cela génèrera, est très contestable.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Aujourd'hui, sur la ligne B, l'heure de pointe est très tôt et je vous garantis qu'il y a plus de temps de parcours le matin à l'heure de pointe que lorsque nous sommes en heures creuses. Le deuxième élément est ma connaissance de la vitesse commerciale de la ligne B. Cette vitesse est inférieure à celle qu'elle sera demain avec notre proposition. Le gain de temps de parcours dépend du point de départ et du point d'arrivée. Si nous faisons 300 mètres, nous ne gagnerons jamais 10 minutes sur 300 mètres. La question est bien, en fonction des origines et des destinations, de savoir combien de temps nous gagnons. Notre analyse est, avec ce site réservé, de gagner sur la portion dont vous parlez de 1,8 kilomètres, deux minutes de parcours et de la régularité d'au moins deux minutes de parcours. Cela veut dire plus que la moitié d'un intervalle entre deux bus. Je comprends que vous puissiez trouver cela trop cher mais cela est une question d'opportunité. Ce qui est important est que la performance, les minutes gagnées tout compris aient un coût qui corresponde au prix gagné sur l'exploitation. La vitesse commerciale est un déterminant essentiel du coût d'exploitation mais également, et cela est l'objet d'une étude socio-économique, du temps global perdu par les uns et gagné par les autres. Cela s'appelle la valeur du temps. Ce montant est calculé dans une étude socio-économique et le résultat global du projet proposé aujourd'hui est pour tout le monde, les gagnants et les perdants, un gain de temps de parcours pour la totalité des habitants quel que soit le mode choisi à l'issue de ce projet. Ce gain de temps de parcours est un élément clé de la pertinence socio-économique du projet. Cela ne dit rien des choix d'opportunité politique, c'est-à-dire de la manière dont nous concevons nous-mêmes la ville et dans lesquels vous avez amené des éléments qui sont ceux d'une politique publique possible.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Je souhaite rassurer Monsieur MINGUET sur le fait de penser qu'Inspire serait un projet de croisade anti-voiture. Cela n'est pas l'objet du projet. Jean-Yves BECHLER a rappelé les chiffres car notre objectif est de passer sur 10 ans de 61% de l'utilisation de la voiture dans l'espace public à 50%. Nous réduisons d'un peu plus de 10% la part d'utilisation de la voiture qui restera le mode de mobilité majoritaire sur la métropole. Nous sommes loin de l'élimination totale de la voiture. Si nous sommes conséquents et que nous considérons que nous devons faire monter en puissance l'offre de service public, l'espace public n'étant pas extensible indéfiniment, il faut repenser le partage. Le partage de cet espace public des mobilités a été historiquement quasi exclusivement organisé autour de l'usage de la voiture. Nous constatons aujourd'hui l'émergence de nouveaux usages. De plus en plus de citoyens veulent se déplacer sous d'autres modes plus doux et ont des exigences environnementales qui sont des obligations d'une nécessité absolue si nous voulons remplir les objectifs qui sont les nôtres en termes de réduction de gaz à effet de serre tels que pris à la Conférence de Paris sur le climat. J'y suis très



attaché. Il est évident qu'un projet de cette ampleur aura un impact fort sur l'émission des gaz à effet de serre dans notre métropole. Par rapport aux questions de coûts, il faut considérer ce projet dans sa globalité et notre objectif est de faire une métropole à 30 minutes et de permettre aux habitants de la métropole d'être à moins de 30 minutes du cœur urbain de cette métropole. Il y aura des gains de temps que vous pouvez considérer comme restreints concernant Royat mais qui sont réels et ces gains de temps seront retrouvés tout au long du tracé de ces deux lignes à Chamalières, Clermont, Cournon et Aulnat. L'addition de ces gains de temps permettra d'avoir ces deux lignes de bus à haut niveau de service cadencé. Cela veut dire qu'aux heures de pointe, il y aura des bus toutes les 6 minutes et cette assurance de régularité permettra de modifier les usages. Aujourd'hui, lorsque nous avons des incertitudes sur les horaires trop espacés des dessertes et le temps pour remettre les bus, cela n'incite pas à prendre les transports en commun. Nous l'avons clairement vu avec la ligne A du tramway. A partir du moment où il y avait cette certitude qu'en prenant le tramway à une heure fixe, nous arrivions 15 ou 25 minutes plus tard sur le lieu de travail, cela incitait fortement les usagers à laisser la voiture et à utiliser ces tramways. Nous aurons les mêmes résultats avec le BHNS. Les études l'ont montré de manière forte. En termes d'attractivité du territoire pour Royat, il y aura une ligne à haut niveau de service qui sera directement reliée à la gare ou à l'aéroport. Pour les habitants de la ville, cela est appréciable lorsque nous rentrons de voyage. En termes de développement économique pour la commune, au moment où il vient d'être signé la DSP avec ValVital, je pense que la perspective pour des futurs curistes d'avoir une desserte directe de la gare SNCF et de l'aéroport est un atout important pour notre territoire. Ce sont des investissements très forts que nous avons concentrés sur ces deux lignes. Nous nous sommes engagés dans des politiques qui visent à favoriser des modes décarbonés de transport. Nous travaillons à une réflexion qui permet la mise en place de bornes électriques. Les premières bornes hydrogènes ont été mises en place dans le cadre d'un partenariat avec la région pour élaborer un parcours décarboné sur la grande région Auvergne-Rhône-Alpes afin de permettre à des véhicules hydrogènes d'avoir des stations qui pourront se recharger. Ce projet s'inscrit dans une dynamique plus large et globale et les questions relatives à la réduction des gaz à effet de serre ne sont pas éludées par le projet Inspire.

Jean-Pierre LUNOT, 1er adjoint en charge de la culture, du thermalisme, du thermoludisme et du tourisme

Est-il possible de laisser la parole aux habitants ? Vous faites un monologue et cela est exagéré de votre part.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous demanderons des réponses plus courtes. La remarque était conséquente et il y avait beaucoup de sujets qui ont été abordés. Je laisse la parole Marie-Anne MARCHIS, Conseil départemental du canton de Royat Chamalières.

Marie-Anne MARCHIS, Conseil départemental du canton de Royat Chamalières

Vous parlez d'objectif environnemental et de qualité de l'air et de baisser la part de voiture de 61 à 50%. Je ne sais pas si vous avez fait le calcul de circulation dans



les rues adjacentes qui récupéreront la circulation manquante de l'avenue de Royat. La qualité de l'air n'y sera pas bonne. Nous avons calculé 2 500 véhicules jour et 8 500 entre l'avenue de Royat et la place de l'arrêt du carrefour Europe qui repartiront dans des rues, comme l'avenue de la gare qui a déjà 4 800 voitures jour. Vous diminuez de 10% mais cela veut dire qu'il restera encore des voitures. Je m'interroge sur la qualité de l'air et l'aspect environnemental. Par rapport au coût du projet, avez-vous pris en compte qu'avec la crise du Covid, les conditions de travail changent et le télétravail continuera sur au moins deux jours. Ce sont des pendulaires qui utilisent les transports matin et soir et qui ne les prendront plus. Enfin, des entreprises vivront encore des moments compliqués et vous n'aurez plus le versement transport. Avez-vous pris cela en compte dans le financement de ce projet ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le premier objectif environnemental et qualité de l'air, nous réalisons un bilan carbone qui est en cours. La réduction de la circulation vise la qualité de l'air. Passer de 61 à 50% est une réduction extrêmement significative si nous le comparons à ce qui a été fait dans d'autres métropoles. La question des coûts et la manière dont la crise Covid affecte le financement du projet est une question à laquelle nous réfléchissons. Le projet est soutenable mais nous avons des éléments d'incertitude sur la manière dont chacun reprendra ou non les transports en commun dans les années qui viennent. Aujourd'hui, la part que représentent les titres de transport dans le financement du SMTC est d'environ de 15%. Sur la question de la santé économique de nos entreprises sur notre zone suite au Covid puisque le versement mobilité pèse 70% du total du budget du SMTC, nous avons simulé dans nos hypothèses de financement une reprise progressive d'activités qui nous amène à reprendre les pentes de croissance à partir de 2022, après deux années très difficiles 2020 et 2021. Ce sont les hypothèses socio-économiques mises dans le système. La Banque européenne d'investissement nous a accordé un prêt de 90 millions d'euros en fin d'année. Elle a jugé nos hypothèses robustes pour nous permettre d'obtenir ce financement.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous abordons des questions écrites. La première question porte sur le service. Pourquoi ne pas mettre dès maintenant une offre de service de 20 heures par jour ? L'amplitude horaire élargie de ces nouvelles lignes sera-t-elle reportée sur les lignes de connexion comme la ligne 5 ? En résumé, les habitants de Royat pourront-ils utiliser le bus pour rentrer tard le soir ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Pour la restructuration du réseau de la ligne 5, par rapport aux étapes présentées, nous sommes sur un réseau silhouette. Pour l'offre sur ces lignes, cela sera revu et pris en compte par rapport aux correspondances de la ligne B. Ce sont des remarques que nous attendons de votre part lors de la concertation. Il est trop tôt pour parler d'offres sur la ligne 5 et cela arrivera dans un second temps.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Nous ne mettons pas 20 heures par jour parce que la performance du réseau actuelle ne permet pas de le faire avec les recettes dont nous disposons. L'intérêt d'un tel projet est de rendre plus attractif les bus et d'avoir 50% de clients en plus en ayant mis 20% d'offre en plus. Si nous mettons plus d'offre de service dans les conditions actuelles de performance, nous savons qu'il n'y aura pas assez de clients supplémentaires pour financer cette offre supplémentaire.

Eric ANDRÉ, Animateur

Après les échecs des deux précédents modes de transports testés à Clermont (Leo2000 et Translohr), pourquoi vouloir tester encore un nouveau mode de transport à Clermont ? Qui promet du zéro émission de CO2 pour les bus électriques et hydrogène ? La production d'électricité n'est pas neutre en CO2, les batteries sont une source importante de pollution (coté électrique). Pour la production d'hydrogène, elle produit plus de CO2 que la consommation directe de gasoil par un bus. Un moyen moins innovant comme le tram ou le trolleybus remplirait mieux cette fonction de véhicule "propre"

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Le Translohr n'est pas un échec et cela est une remarque. Il fonctionne très bien et emporte 28 millions de clients chaque année. Sur le zéro émission à la sortie du véhicule, cela est exact car cela contribue à la question de la qualité de l'air mais un bilan environnemental doit être fait qui est une analyse en cycle de vie. Cela fait partie des questions que nous posons aux constructeurs qui répondent à l'appel d'offres sur le matériel roulant et il y a un coût carbone à la production lorsque nous faisons des bus électriques ou des bus CO2. Par rapport au tram, le choix de ne pas l'avoir fait est une question de coût. Avec le même montant, nous faisons plus de kilomètres et cela est un choix politique très fort en mettant deux lignes de BHNS de 27 kilomètres plutôt qu'un tram qui aurait fait moins de 10 kilomètres avec la même somme d'argent.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pourquoi ne pas se servir du principe Crit'Air afin de limiter les voitures "sales" et à termes, les interdire ? Cela réduirait les voitures. Nous serions dans le cadre d'une ZFE. Quand vous dites « conservation des alignements d'arbres » que faut-il comprendre : les arbres actuels de l'avenue de Royat sont-ils conservés ou bien les arbres actuels seront-ils remplacés par de nouveaux arbres replantés ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la deuxième question, conserver c'est conserver. Ce sont les mêmes arbres. Il n'y en aura pas d'autres à la place des arbres actuels.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Sur la ZFE, en ce qui concerne les voitures de particuliers, il n'est pas prévu de mettre en place des dispositifs qui viendraient interdire l'utilisation d'un certain nombre de véhicules. Des législations nationales sont prises et sont suivies. Elles



peuvent être handicapantes pour les personnes qui ont des faibles revenus. Il est important que cela reste du domaine national pour qu'il y ait des mesures d'accompagnement social afin de permettre cette transition douce de véhicules polluants vers des véhicules moins polluants.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pourquoi ne pas garder un site banalisé sur l'avenue de Royat ? Au-delà des objectifs environnementaux quels sont les gains sur ce tronçon ? Monsieur AUSLENDER a répondu. Je propose de redonner la parole aux personnes intéressés.

Madame JOLLIET, participante

Nous habitons Royat depuis 10 ans. Lorsque nous sommes arrivés, nous avons entendu parler d'une sorte de coulée verte qui amènerait la résurgence de la rivière certaine et que nous aurions un paysage sur des critères esthétiques supérieurs à ceux d'aujourd'hui.

Maintenant, il nous est proposé de les remplacer par des bus sur la place Allard. Nous sommes opposés à cette réduction du stationnement envisagée si l'hypothèse du parking de la place Allard est retenue. Dans ce cas, comment les riverains vont faire pour se garer car ils sont nombreux à Royat ? Il y a eu la réfection de nombreux bâtiments depuis 10 ans, la réhabilitation de l'hôtel Métropole, ce qui représente beaucoup de logements qui donnent sur la place Allard ainsi que l'ancien hôtel Athéna qui vient d'être rénové. Les locataires ont des voitures. Le projet d'agrandissement de Royatonic qui espère générer davantage de fréquentation de son établissement. Quid des stationnements des clients ? Il n'y a pas de stationnements en sous-sol sur les constructions de l'avenue Royat, du boulevard Vaquez et de l'avenue Auguste Rouzaud. Ces avenues donnent toutes sur la place Allard. Ce n'est pas possible car ce sont des constructions qui sont sur des rochers et n'auront pas de stationnement en sous-sol. Il y a très peu de parkings possibles. Où allons-nous nous garer ? Nous avons besoin de nos véhicules. Nous utilisons la ligne B et il vrai que le service est très bien fait. Lorsque nous nous rendons sur la vallée de Royat ou sur Orcines, nous devons prendre notre véhicule. La suppression des parkings Allard posera des problèmes pour ces trois raisons exposées.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Monsieur AUSLENDER vous répondra. J'ai mis par écrit une autre remarque sur le stationnement. Tous les points de vue se confrontent.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Sur la question des places de stationnement, nous avons entendu des montants qui étaient faux. Il est important de retenir que sur l'avenue de Royat, il y a 180 places de stationnement et Jean-Yves BECHLER a rappelé le process mis en place qui aboutira in fine à la suppression d'une vingtaine de places de stationnement.



Il n'est pas question de supprimer les 180 places de stationnement qui jalonnent l'avenue de Royat. Le deuxième élément qui concerne la place Allard est la proposition faite à ce stade d'un terminus de cette ligne B place Allard. Nous écoutons vos remarques qui sont utiles et les craintes que vous avez par rapport à cela. Il peut y avoir d'autres options par rapport à cela et des options sont à l'étude. Il y a également la question de la restitution de places de stationnement qui pourrait se faire sur le parking Saint-Victor un peu plus bas. Nous construirons ce projet pour faire en sorte qu'il n'y ait pas nuisances insupportables pour les habitants de la ville.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question sur le prix et le financement de ce projet. Au final le coût de ce projet sera pris dans les poches de qui ? Et pour quel gain exactement ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a des éléments d'investissement et des éléments de fonctionnement. L'investissement est d'un montant de 240 à 280 millions d'€ mis dans ce projet. Ils seront financés pour partie par de l'emprunt couvert année après année par des remboursements. Notre analyse économique est que nous passerons de 32 millions de voyages par an à 48 millions grâce à la restructuration du réseau et à 20% d'offre supplémentaire mise en un million de kilomètres sur les lignes B et C et un million de kilomètres sur le reste du réseau. Cela est un élément qui apportera des recettes supplémentaires liées à la tarification. Une partie du coût est prise en charge par la métropole qui est un de nos financeurs à hauteur de 15%, une partie est prise en charge par les entreprises et nous avons augmenté le taux du versement mobilité qui est passé de 1,8 à 2%. Cela génère une ressource de revenus supplémentaires qui permet de financer le déploiement de ce projet inscrit dans les équilibres habituels de transport en commun dans lequel il y a une part significative portée par les entreprises, une part portée par les collectivités et une part portée par les usagers. Pour le SMTC, l'équilibre actuel est de 70%, 15% et 15% sur les éléments de gain.

Eric ANDRÉ, Animateur

Où comptez-vous mettre les bornes de recharge pour les bus à Royat ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La recharge se fait en terminus et il y a deux terminus possibles. Suivant l'emplacement des terminus, la recharge des bus se fera sur l'un ou l'autre des deux emplacements. Sous le contrôle de Pauline BAYARD, il faut prendre 4 places sur la place Allard si nous y posons un terminus. Cela est en lien avec la réponse de Jérôme AUSLENDER sur la restitution évidente des places sur un autre parking si nous étions amenés à les prendre dans le cadre de l'hypothèse d'un terminus place Allard.

Eric ANDRÉ, Animateur



Quels sont les bénéfices concrets attendus et mesurables pour les Royadères ? Quelle sera, concrètement, l'attractivité supplémentaire pour Royat, avec un accès et des stationnements plus compliqués ? Quels sont les montants d'investissement pour l'aménagement Clermont-Royat ? Quelles seront les voies dimensionnées pour les flux voitures, évitant de nouvelles zones d'embouteillages ? Quel est le bilan de la mise en place de voies vélo sur les boulevards de Clermont ? Quel est le flux de vélos attendu pour la montée du carrefour de l'Europe à la place Allard de Royat ? Une partie des questions a déjà eu une réponse. Sur la question des flux de vélos, y-a-t-il des études menées afin de savoir ce que cela peut représenter ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je n'en sais rien. Les modèles de trafic ne sont pas bons pour décrire une quantité de vélos attendue.

Frédéric THYS, participant

Sur la dimension attractivité, j'ai compris qu'une des voies de voiture était condamnée à la descente pour avoir une voie de vélos en montée. J'entends le choix politique et je peux le partager mais les arbitrages se font par rapport à des données précises. Imaginez qu'il y ait un arbitrage au détriment de la voiture dans le sens de la descente pour mettre en place de voies vélos sur lesquelles il n'y a aucune visibilité sur le trafic à venir. Sur quelles bases de données le ferez-vous ? Quand y-aura-t-il des données pour étayer le choix fait sur les boulevards Jean Jaurès et Aristide Briand ? Vous parlez d'attractivité pour faire venir les gens à Royat. Je n'arrive pas à voir l'attractivité supplémentaire pour les gens qui habitent Royat par rapport à ce que vous proposez et à la qualité de vie actuelle. Quels sont les bénéfices que nous pouvons en attendre par rapport aux coûts ? Sur un 1,8 kilomètres, nous sommes à 15 ou 16 millions et cela représente de l'argent.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pauline BAYARD a peut-être les chiffres sur la fréquentation de l'expérimentation sur les boulevards clermontois. Dans le choix d'aménagement de l'avenue de Royat, dans l'ordre de priorités, les éléments importants sont les arbres tels qu'ils existent et le souhait de conserver les arbres fait partie des éléments qui ont fabriqué la proposition faite. Ce n'est pas la voie vélos qui empêche d'avoir trois voies de circulation car il y a la question des arbres au milieu. Lorsque nous voulons les garder, cela pose des contraintes supplémentaires dans le système. L'arbitrage est d'abord lié à la question des arbres avant d'être lié à la question de la voie vélos. Pauline Bayard, avez-vous les chiffres de fréquentation sur les boulevards de Clermont ?

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Je n'ai pas les chiffres.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Cela est la limite de nos modélisations. Nos modèles actuels de trafic ne savent pas bien prendre en charge le vélo car lors de la construction de ces modèles mathématiques, la place du vélo était faible. L'ingénierie progresse dans le domaine notamment par des acquisitions externes d'entreprises qui viennent d'Europe du Nord.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Nous sommes dans une période compliquée parce que nous sommes dans une période de transition. Nous serons confrontés à une demande croissante de pistes cyclables parce qu'il y a de plus en plus d'utilisateurs et la crise Covid a vu l'explosion de ventes de vélos et d'utilisation du vélo. Cette demande croissante suscite une offre à laquelle il faut répondre et cette offre se construit de manière progressive sur des parcours sécurisés et linéaires. Cela renforcera aussi la pratique du vélo. Nous sommes dans un cercle vertueux.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Monsieur Claude CHARLEUX et de Nicolas BONNET.

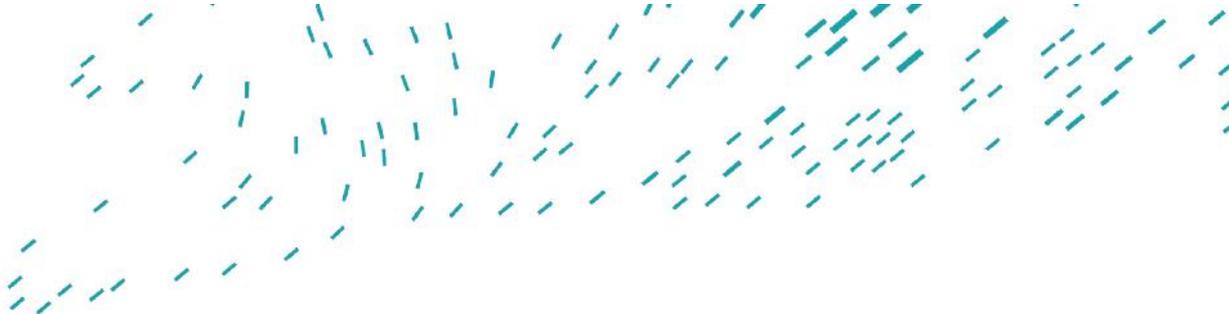
M. Claude CHARLEUX, participant

J'habite Chamalières près de Royat. Je vais souvent à Royat à pied car j'apprécie les randonnées possibles. Je suis sensible au fait d'avoir le terminus place Allard car je trouve intéressant dans ce projet l'amélioration de la circulation piétonne entre le casino, les thermes et le parc thermal. Au niveau de la place Allard, il y a une rupture et des poubelles sont sur les trottoirs qui sont étroits. Pour la circulation piétonne, il y a une discontinuité. Je trouve intéressant si le terminus se fait place Allard d'en profiter pour créer cette continuité piétonne sur toute la longueur depuis le casino jusqu'à la place Allard. J'ai une question concernant la transformation du parking Saint-Victor en parking relais. Cela me semble mieux que de le faire sur la place de l'Europe qui est trop en agglomération. Je vous remercie de votre attention.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Sur la question de l'ouest du terminus de la ligne B, nous sommes à la recherche de fonciers pour proposer des parkings relais indispensables à ce projet. Vous citez le parking Saint-Victor qui est en effet un site étudié plus activement que les autres. Nous n'avons pas beaucoup de sites à étudier à Royat puisque nous sommes dans un secteur foncier urbain dense et contraint. Nous étudions cela en lien avec la ville de Royat. Le parking Saint-Victor est l'hypothèse du parking relais du terminus de la ligne B de Royat. Il y a un atelier dans le cadre de la concertation réglementaire prévu le 22 mars sur la thématique P+R. Nous sommes preneurs de vos propositions et de vos remarques sur les parkings relais en général et à Royat en particulier. Le parking Saint-Victor est en cours d'étude pour être un parking relais. Avec son dimensionnement actuel, l'idée est de regarder si nous pouvons proposer une offre de stationnement en plus de ce qui existe aujourd'hui.

Nicolas BONNET, Adjoint au maire de Clermont en charge des mobilités actives



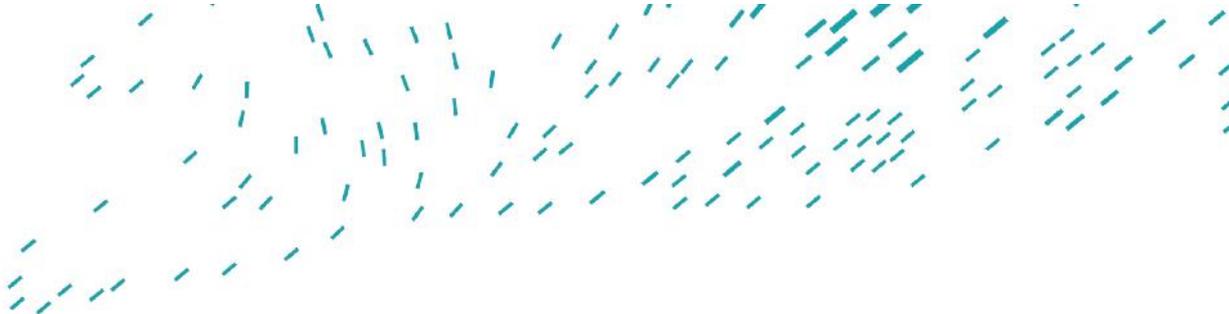
Je souhaite réagir par rapport aux remarques de Monsieur THYS. Je crois qu'il faut aller au-delà des chiffres parce qu'aujourd'hui nous affichons une ambition de développement fort du vélo. Cela passe par le fait de mailler le territoire en pistes cyclables. Pour l'instant, la piste temporaire qui a été faite pendant la période Covid n'est qu'une petite partie du maillage que nous ferons. Le maillage est le schéma type métropolitain qui sera complété par les aménagements le long des lignes B et C qui regroupent une part du schéma type métropolitain mais qui viennent aussi le compléter. Une fois ce maillage mis en œuvre, nous verrons la place du vélo se déployer pleinement. Nous n'avons pas encore un réseau cohérent et le trafic ne nous permet pas de dire que nous avons réussi ou pas. Aujourd'hui, nous ne pouvons pas nous dire que sur le boulevard Côtes Blatin il n'y a pas assez de vélos pour laisser tomber les pistes cyclables sur la métropole. Nous continuerons le schéma cyclable métropolitain d'ici 2028 y compris sur les lignes B et C car l'ambition est de développer les voies cyclables. J'ai entendu qu'à Royat, il y aurait peu de trafic mais nous avons l'ambition de développer le vélo électrique qui permet de se déplacer à Royat exactement comme pour aller à Cébazat ou à Aulnat dans la plaine. La différence n'est pas ressentie lorsque nous sommes à vélo à assistance électrique. Le SMTC propose une offre de location longue durée de vélos électriques que nous étofferons en nombre de vélos ou en qualité de services. Nous misons sur le trafic vélos et il ne faut pas négliger la ligne B jusqu'au terminus place Allard.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je propose de laisser la parole à Marcel ALEDO car un certain nombre de remarques concernent la ville de Royat. Nous avons entendu parler de cheminements piétons et d'attractivité.

Marcel ALEDO, Maire de Royat

Sur le plan de l'attractivité, Royat est l'auberge espagnole et nous venons y chercher ce que nous voulons y trouver. Ensuite, Nous avons des structures très intéressantes. Pour répondre à la dame qui parlait de la coulée verte, je veux la rassurer. La coulée verte est toujours d'actualité. Pour l'agrandissement de Royat Tonic, les gens savent que nous allons passer en délégation de service public à partir du mois d'avril et que l'agrandissement n'est pas remis en cause. Il est un mini problème car il est de 15 mètres à partir des murs du Royat Tonic et nous prenons très peu sur le parc. Est-ce que le délégataire le fera ? Pour le moment, l'agrandissement est suspendu. Depuis quelques années, nous avons planté 300 arbres dans Royat. Cela veut dire que nous sommes des écolos car nous sommes pour la forêt. Le royardère lambda trie ses ordures ménagères et nous faisons en sorte que tout se passe bien. Je veux revenir sur un point. Nous parlons de projet qui est en discussion. Une personne parlait du Saint-Victor mais il faut l'agrandir car nous en avons besoin pour les curistes, les touristes et les gens de Royat. Le Saint-Victor a une capacité limitée à prendre des voitures et nous ne pouvons pas faire de Saint-Victor un parking relai. Les parkings relais seront à l'extérieur de Royat et nous ne referons pas ce que nous avons fait à Saint-Jacques car cela est une erreur. J'étais pour et je me suis rendu compte qu'il ne fallait pas le faire. Cela doit se faire à l'extérieur de la ville. Il ne faut pas faire venir les gens dans le centre mais les attendre à l'extérieur du centre. Le stationnement de la place Allard est en discussion. J'ai besoin de la Place Allard et nous avons des craintes car il y a



Royatonic et les thermes. La place sert de parking pour tous les visiteurs, la patientèle des thermes et les clients des commerces.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Nous avons entendu vos remarques sur le fait qu'il s'agisse d'un projet. Nous sommes d'accord car cela est présenté ainsi dans tous les documents. Il s'agit d'un projet soumis à concertation et nous attendons vos avis sur ce projet. Madame DE BEJARRY souhaite prendre la parole.

Mme DE BEJARRY, participante

Des personnes disent que Saint-Victor serait le parking pour résoudre des problèmes mais lorsque nous connaissons Royat, nous savons que cela n'est pas vrai. Le maire l'a dit. Le matin, Saint-Victor est saturé l'été et parfois l'après-midi lorsqu'il y a des événements sur la commune. Le parking entre l'ancien Métropole et le Flore est totalement saturé l'été comme le parking situé derrière le casino et celui de la gare. Nous manquons de parkings sur Royat pour accueillir nos touristes et nos curistes. Enlever des places de parking devient compliqué ou il faut prévoir autre chose. Il faut se poser la question si nous voulons que Royat continue d'être une station touristique et thermale. De gros investissements sont prévus pour les thermes et il ne faut pas casser une dynamique qui relèvera sans doute cette station. Il faut réfléchir à ce que nous faisons et ne pas abîmer la place Allard parce que cette place est celle des curistes. Si les cars stationnent là, Royat n'est plus une station touristique et une station thermale. Il y a une vraie recherche à faire et il faut se poser les bonnes questions. A défaut, la dynamique d'investissement risque d'être cassée.

Eric ANDRÉ, Animateur

La question est posée par France Nature Environnement 63. Pourriez-vous nous en dire davantage sur le dépôt. Quelle est sa superficie ? Sur quelle Commune est-il installé ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La superficie est d'environ de 7 hectares sur la commune de Cournon, à la pointe de Cournon. Nous le voyons sur la localisation des deux tracés.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une question porte sur la performance du réseau. Quels temps de trajets prévoyez-vous de Royat au CHU en partant de l'arrêt précité de la ligne 5 avec changement place Allard et changement à la station Jauldes ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Aujourd'hui, en prenant la ligne 5 à l'arrêt Barreiras pour se rendre en correspondance à Jauldes puis à la ligne B place Allard et enfin la ligne A pour aller au CHU, le temps moyen sur un jour ouvrable de base est de 33 minutes. La volonté



est d'améliorer ces temps de parcours mais nous ne pouvons pas répondre à 100% des origines destinations des gens mais nous prenons en compte les principaux points d'intérêt. La volonté est de faire mieux de manière générale selon la priorisation citée précédemment.

Eric ANDRÉ, Animateur

Comment se fera l'interconnexion avec la ligne 5 qui dessert l'arrêt Barreiras dont vous avez rappelé qu'il était l'arrêt le plus fréquenté de Royat ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Je ne suis pas sûre de comprendre la question.

Eric ANDRÉ, Animateur

Monsieur JOUFFRET peut poser la question lui-même.

Philippe JOUFFRET, participant

Je fais le constat que pour arriver à la place Allard depuis la place de Jauldes, cela fonctionne bien. Le sujet porte sur tout ce qu'il se passe après depuis la place Allard pour desservir le reste de la ville et notamment la ligne 5. Si nous améliorons la desserte de la place Allard, est-ce que des choses sont prévues sur la jonction avec la ligne 5 ? Y-aura-t-il une amélioration de la fréquence, une connexion plus facile à un point d'arrêt ? Est-ce que cette réflexion est menée ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Il me semble que nous y avons répondu au début. Je rappelai les étapes de construction de ce futur réseau et nous sommes bien sur le réseau silhouette. Dans les futures étapes de construction de ce réseau, il y aura l'étape de la construction de l'offre et de son amélioration. La ligne 5 sera étudiée en fonction de la nouvelle offre de la ligne B afin de permettre de meilleures connexions.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pourquoi annoncer une desserte de Royat, alors que le terminus place Allard se situe sur la commune de Chamalières ? Aucun passager n'est transporté sur la commune de Royat par la ligne B.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

C'est ce qu'Alexia PELISSIER a indiqué. Au travers de ce projet, et c'est pour cela qu'elle a parlé des futures lignes 5 et 26 qui auront une offre qui sera révisée, l'ambition est d'amener le service de transport en commun avec d'autres lignes. La ligne B avec son terminus est un point d'interconnexion qui offre de la vitesse et de la régularité à partir de ce point.



Eric ANDRÉ, Animateur

France Nature Environnement pose une question sur la rue de l'Oradou. Concrètement, est ce que les véhicules (non riverains) auront accès aux différents commerces de la rue de l'Oradou en arrivant du rond-point de la pardieu ? Je vous remercie par avance de vos précisions. Pour les véhicules qui traversent la ville de Royat venant de l'avenue des thermes pour se rendre à Ceyrat où Beaumont (clinique la Châtaigneraie) que prévoyez-vous ? Que conseillez-vous ? C'est une question qui préoccupe des habitants de la grande couronne.

Eric ANDRÉ, Animateur

Sur le sujet de la rue de l'Oradou, un atelier y sera dédié le 27 février. Vous pouvez vous y inscrire. Les formulaires d'inscription sont mis en ligne sur le site internet du projet. N'hésitez pas y participer.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur cette question, il est prévu des circulations qui ne permettent pas de traverser l'intégralité de la rue de l'Oradou en transit d'un point à un autre mais qui permettent de traverser chaque zone de la rue de l'Oradou par un sens ou par un autre y compris des véhicules non riverains Dans le projet d'aujourd'hui, ils ont accès aux différents commerces de la rue de l'Oradou par du sens unique. C'est la différence avec la situation actuelle.

Eric ANDRÉ, Animateur

Certaines questions peuvent faire l'objet de recherches complémentaires et être précisées. Nous pourrions transmettre des éléments de réponses à France Nature Environnement ou les mettre en ligne. Certaines questions détaillées ou plus précises peuvent ne pas trouver de réponses immédiatement.

Sarah BLANC-BASTIDE, chargée de projet Aménagements urbains

Nous n'avons pas étudié toutes les origines destinations de tous les déplacements. Dans le diaporama sont montrés les principaux itinéraires qui seront utilisés par ceux qui n'utiliseront plus l'avenue de Royat. Pour aller de la ville de Royat à Ceyrat-Beaumont, les personnes utiliseront l'un de ces itinéraires pour se rendre à leur destination.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous pouvons continuer sur les questions écrites. Comment sont calculés les impacts d'embouteillages, quels sont les résultats de ces calculs aux heures de pointe ? Nous avons vu l'accroissement des embouteillages du boulevard côté Blatin dus à la voie dédiée aux vélos pour apparemment quelques vélos par jour alors que cela marchait plutôt bien. Pouvons-nous nous attendre aux mêmes embouteillages avenue de Royat afin de « prioriser » les vélos ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



L'effet n'est pas celui de la priorité vélos mais le choix de maintenir les arbres sur l'avenue de Royat. La première question est technique. Comment calculons-nous les impacts d'embouteillage ? Nous les simulons avec des modèles mathématiques qui prennent en compte les largeurs de voies, le volume de véhicules actuellement en circulation et un certain nombre de règles assises sur des constats réguliers dans différentes métropoles y compris la nôtre. Cela permet de relier une quantité de véhicules heures à partir de largeurs de voies et d'éléments de dimensionnement des chaussées. Tout cela est de la modélisation avec les avantages de la modélisation assise sur des retours d'expériences et des inconvénients. Ce n'est pas parfaitement juste à la virgule près. Traditionnellement, et c'est ce que font nos modèles, nous avons un travail sur l'heure de pointe du matin, un travail sur l'heure de pointe du soir et un travail sur les heures creuses. Il y a trois volets de modélisation différents qui tiennent compte de ces différents moments de la journée et de ces différents usages des voiries tels qu'ils sont aujourd'hui et tels qu'ils seront demain. Notre modèle multimodal est conçu sous Visum. Cela renvoie à une littérature scientifique sur la manière de construire ces différents modèles.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il y a une autre question sur la rue de l'Oradou. Pouvez-vous nous parler de la ligne C et plus précisément de la rue de l'Oradou ? Il y aura un atelier à ce sujet et nous vous invitons à y participer car le focus sera dédié à la rue de l'Oradou. Je laisse la parole à Claude CHARLEUX.

Claude CHARLEUX, participant

Je souhaite apporter mon point de vue sur la globalité du projet. Je viens de Rennes où j'ai vécu une trentaine d'année et j'ai vécu ce processus que nous allons vivre à Clermont. Au début, il y a eu beaucoup de discussions au sujet de parkings et des voies de circulation supprimés et progressivement les habitudes ont changé. Les gens se disaient qu'il était plus difficile de stationner et ils ont pris le bus. Naturellement, il y a eu un report progressif des usages vers les transports en commun et le vélo. Sans vouloir vexer les auvergnats et les habitants de la métropole, il n'est jamais trop tard pour bien faire. Je considérais la métropole très en retard sur les pistes cyclables et les transports en commun même s'il y a eu un grand progrès avec le tramway. Globalement, je considère que ce projet va dans le bon sens.

Eric ANDRÉ, Animateur

Monsieur JOUFFRET souhaite prendre la parole.

Monsieur JOUFFRET, participant

Afin de bien comprendre ce qu'il se passera ensuite, je souhaite que vous nous précisiez qui seront les décideurs. Il y a plusieurs acteurs comme le SMTC, les Communautés, les maires des communes concernées. Toutes ces parties prenantes prendront la décision finale. Pouvons-nous savoir comment cela se passera ? Qui prendra la décision après la phase de concertation ?



Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Jean-Yves BECHLER, pouvez-vous rappeler les prochaines étapes qui suivront la concertation afin d'éclairer la demande de Monsieur JOUFFRET ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Oui. Il faut également rappeler les éléments de gouvernance actuelle. Il y a une co-maîtrise SMTC/ Clermont-Métropole et un Conseil exécutif qui comprend les membres du bureau de la Métropole et ceux du bureau du SMTC. Ils sont rassemblés et forment un organe exécutif commun pour porter ce projet. Au 31 mars, après la concertation, nous ferons un bilan. A partir de ce bilan, nous reprendrons des études techniques pour fournir un dossier présenté à l'enquête publique. Il y a un moment important de passage devant les instances exécutives dans le format décrit aujourd'hui qui est celui inscrit dans une convention de co-maîtrise d'ouvrage qui a été délibérée au SMTC et à Clermont Métropole pour fixer ces règles de gouvernance. Dans le conseil exécutif, il y a l'intégralité des communes qui sont représentées. Cela est fondamental et c'est le principe même de la gouvernance métropolitaine actuelle.

Eric ANDRÉ, Animateur

En conclusion, je laisse la parole à Jérôme AUSLENDER puis à Marcel ALEDO.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Je souhaite vous remercier pour votre présence et votre implication. Nous étions près de 70 lors de cette réunion. Cette participation massive dans des conditions particulières à distance dénote de la grande implication des citoyens des différentes villes directement concernées par ce projet Inspire. Nos échanges ont été enregistrés, les réponses sont consignées et seront instruites. Elles seront prises en considération pour la suite de l'élaboration de ce projet après la phase de concertation. Je m'excuse si nos réponses ont paru trop longues à certains mais il apparaît important de répondre précisément aux demandes. Ce projet est riche et complexe et beaucoup de variables doivent être prises en considération. Je remercie Eric ANDRÉ pour son animation qui a permis la fluidité des débats ainsi que Jean-Yves BECHLER, Alexia PELISSIER, Pauline BAYARD, Sarah BLANC-BASTIDE qui ont répondu à vos questions. Je remercie également les équipes du SMTC très impliquées au quotidien dans ce projet. Nous sommes attachés à ce que ce projet se fasse dans la concertation. Il y a des échanges réguliers entre le SMTC, la Métropole, les différentes communes de la métropole. Nous avons entendu avec attention les craintes soulevées par les uns et les autres notamment sur les questions de stationnement. Nous les intégrerons au mieux afin d'avoir un projet qui permette un partage harmonieux de cet espace public entre tous les usages pour permettre à chacun de l'utiliser dans des conditions optimales. Nous remercions Marcel ALEDO pour l'accueil qu'il nous a réservé. L'agenda des prochaines réunions est affiché et vous êtes tous les bienvenus pour y participer puisque vous êtes habitants de Royat et de la métropole. A ce titre, vous êtes directement concernés par d'autres questions qui se posent sur votre territoire de la métropole.



Marcel ALEDO, Maire de Royat

Le débat a été riche et a éclairé le sens des lignes B et C. Beaucoup de travail reste à faire et des choses sont à revoir. Des clauses nous interdisent de dire oui ou non et il est essentiel de continuer à échanger et à s'enrichir de ce savoir. A Royat, nous serons les derniers de la ligne mais nous voulons bien être les premiers. Il faut des accès faciles pour notre activité puisque nous sommes entourés de belles structures qui prennent de plus en plus de pertinence dans la culture, le sport et les associations. Il faut continuer à travailler dans ce sens. Quant à la ligne B, nous allons nous remettre à travailler dans le respect dû aux personnes et au projet pour que chacun y trouve son compte. Je remercie tous les gens présents et le staff. Je suis le maire de Royat et je suivrai ce que décideront les gens de Royat. Je vous remercie.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Beaucoup de rendez-vous sont prévus sur tous les sujets. Nous étions 73 au point culminant. Nous nous retrouvons le 26 février à Chamalières.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
DURTOL**

2 mars 2021



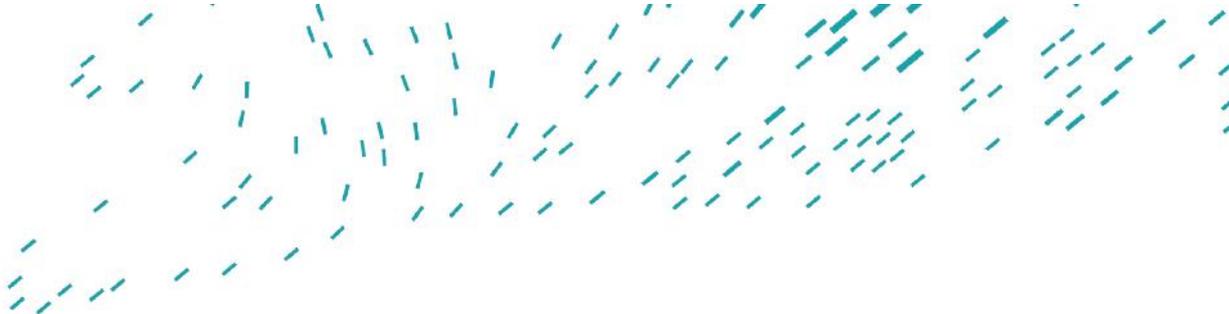
PARTICIPANTS

- **FRANÇOIS CARMIER, MAIRE DE DURTOL**
- **CYRIL CINEUX, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 18H30 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – FRANÇOIS CARMIER, MAIRE DE DURTOL ET CYRIL CINEUX, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC
- 18H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTC-AC
- 19H15 : QUESTIONS-REponses
- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – FRANÇOIS CARMIER, MAIRE DE DURTOL



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Comment faire un site propre dans le bourg de Durtol alors que les bus ont parfois du mal à circuler ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous avons effectivement des passages plus étroits, et faire circuler un bus en site propre dans le bourg de Durtol n'est pas facile. C'est la raison pour laquelle cette partie apparaît en variante.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

La circulation des bus dans des voies étroites est une question qui nécessite des études particulières. Dans ce cas, la circulation des bus nécessite des voies à double sens pour avoir des arrêts qui soient au même endroit. Si un bus circule dans un sens sur une voie et remonte sur une voie éloignée dans l'autre sens, la lisibilité de la ligne ne sera pas suffisante pour les usagers. Il faut qu'ils puissent monter et descendre au même endroit et que les bus circulent sur la même voie pour monter et pour descendre. Dans les voies étroites, cela pose des contraintes de croisements, et l'une des possibilités est de mettre une voie en sens unique, avec une voie bus dans un sens et une voie pour le reste de la circulation et les bus dans l'autre sens, cela limite les croisements.

Eric ANDRÉ, Animateur

Si Chamalières persiste à refuser la voie en site propre, quelle est l'avenir de ce projet sur ce secteur ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

A ce stade, il n'y a pas de réponse spécifique, nous n'en sommes pas au stade de l'enquête publique, nous en sommes au stade de la concertation, nous écoutons tout le monde jusqu'au 31 mars.

Eric ANDRÉ, Animateur

Dans les zones réservées quid des riverains ? Par exemple Galaxie pour le boulevard Berthelot.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je ne suis pas sûr d'avoir compris la question. La personne qui l'a posée peut-elle la préciser ?

LLX, participant

Comment rentrer dans le garage de la résidence Galaxie sachant qu'il y a 800 voitures ? Comment cela se passe-t-il dans les zones réservées pour les riverains ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Vous pourrez rentrer chez vous, nous n'allons pas fabriquer un projet qui empêche les gens de rentrer chez eux.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

Boulevard Berthelot la circulation des véhicules est maintenue dans les deux sens. La circulation des usagers n'est pas modifiée, vous pourrez donc rentrer dans votre garage comme actuellement.

LLX, participant

Nous pensions que c'était interdit aux voitures puisque c'était une zone réservée.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

Boulevard Berthelot, non. Il y a un site propre pour les bus, mais la largeur de la chaussée permet de maintenir des voies de circulation pour les voitures.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La carte que nous vous présentons est trompeuse. Quand il est indiqué « site réservé », il n'est question que des bus, et vous ne voyez pas s'il y a ou non maintien de la circulation automobile à cet endroit.

Gilles VESCOVI, Adjoint Communication et Finances de Durtol

Je reviens sur la question sur le centre de Durtol. Pour nous, il n'est pas envisageable d'avoir le centre de Durtol en sens unique. Nous avons entendu dans les études préliminaires que la variante du stade de Durtol pouvait atteindre une fréquence un peu moindre, de l'ordre d'une sur deux. De fait, si nous avons une fréquence de ce type, les bus qui arrivent et les bus qui s'en vont ne vont pas se croiser dans le centre du bourg.

Eric ANDRÉ, Animateur

Quel trajet prendra ce nouveau bus dans Durtol ? Celui du 10 ou celui du 32 ?



François CARMIER, Maire de Durtol

Le futur BHNS s'il vient jusqu'au stade de Durtol empruntera le tracé actuel de la ligne 10. Comme l'a souligné Gilles VESCOVI, il circulera dans les deux sens, il n'y aura pas de sens unique dans le centre du bourg.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une grande amplitude, mais quelle sera la fréquence en fin de soirée après 19 heures ? Quelle sera la durée de trajet entre Durtol et la place de Jaude ? C'est essentiel si nous voulons que les Durtolois empruntent les transports en commun car aujourd'hui c'est très long. Dix-huit minutes entre Durtol et la place de Jaude aujourd'hui, je suis sceptique, combien demain ? Si les bus sont en fréquence de un sur deux cela perd un peu, beaucoup d'intérêt.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

Pour ce qui est du futur réseau, tout ce qui concerne la construction de l'offre va arriver dans un second temps, quand nous serons plus avancés sur les versions du réseau. Par rapport au trajet entre Durtol et Place de Jaude, 18 minutes c'est une moyenne sur une journée entière sur un jour ouvrable de base. Pendant les heures creuses cela peut être 15 minutes, pendant les heures pleines cela peut monter jusqu'à 23 minutes. Actuellement, nous sommes sur ce temps de parcours, et le temps de demain nous pourrions le donner lorsque nous aurons approfondi les études, mais la volonté est bien sur une amélioration de ces temps de parcours.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur les éléments de fréquence, c'est 6 minutes à l'heure de pointe. L'idée c'est d'être sur quelque chose d'analogue à ce que nous connaissons aujourd'hui sur la ligne de tramway. Effectivement, le soir cela descend, et en toute fin de soirée encore plus, il n'y aura pas un bus toutes les 6 minutes à minuit. Aujourd'hui, nous n'en sommes pas au stade de la construction définitive de l'offre avec les grilles horaires correspondantes, la mise en place des services. Il faut imaginer une décroissance progressive de la fréquence après l'heure de pointe du soir tout en permettant à ces bus de rester attractifs, notamment sur la première partie de soirée pour des gens qui ont envie de rentrer au-delà des heures de travail.

Eric ANDRÉ, Animateur

Avec ce projet, pour les rues bénéficiant actuellement de places de parking, ces places seront-elles supprimées (avenue Raymond Bergougnan par exemple) ?

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

Pour les stationnements sur l'avenue Bergougnan, le projet tel qu'il est permet de maintenir la quasi-totalité des places de stationnement. La largeur de la chaussée permet de maintenir deux voies de circulation et des places de stationnement, ainsi qu'une piste cyclable en sens montant. Trois, quatre places sont supprimées dans les études actuelles qui ne sont pas très précises.



RB, participant

J'habite Durtol, je travaille à Montferrand, quand je prends les transports en commun je mets 50 minutes pour faire le trajet. Aujourd'hui, je prends soit ma voiture et le plus souvent possible mon vélo. Je souhaiterais connaître le temps pour aller de Durtol à Montferrand avec le futur projet de transports en commun en site propre. Par ailleurs, il y a des secteurs dans Durtol où le bus aujourd'hui circule très mal et le secteur des Quatre routes où il y a beaucoup de circulation. Comment se fera demain le circuit du bus et comment se feront les priorités du bus au carrefour des Quatre routes ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Un projet comme celui qui est présenté ce soir ne permet pas de répondre à tous les besoins de déplacement origine destination de tous les habitants de la métropole. Demain, en 2030, les déplacements en voiture représenteront encore 50 % du total des déplacements, alors qu'aujourd'hui ils représentent 61 % du total.

RB, participant

Quand je vais à mon travail à vélo, j'ai à peu près 6 kilomètres de trajet, et j'ai 200 ou 300 mètres en voie cyclable.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Le transport en commun c'est essayer de répondre prioritairement aux trajets les plus fréquents, et c'est pour cela qu'Alexia PELISSIER dans sa présentation a signalé les motifs et donc les origines destinations les plus fréquentes. Je ne sais pas si Alexia PELISSIER a calculé le temps de parcours.

RB, participant

Je peux vous donner trois chiffres, aujourd'hui en transports en commun c'est 50 minutes, à vélo 20 minutes, en voiture 15 minutes.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire au SMTC-AC

Pour le temps de parcours de demain, je ne peux pas le calculer dans la mesure où nous n'avons pas l'offre et nous ne savons pas si la variante ira jusqu'à Durtol et s'il faut assurer une correspondance entre la ligne 10 et la ligne C. Pour ce qui est de l'objectif de 30 minutes, nous sommes de centre urbain à centre urbain. Bien évidemment, nous ne pouvons pas répondre à toutes les origines destinations, mais nous pouvons répondre aux principaux points d'intérêt et aux principaux motifs de déplacement des différentes lignes actuelles.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Ma question sur les temps de parcours concernait Durtol-Jaude.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire au SMTC-AC

Sur ce point, je peux vous répondre que sur un temps de parcours moyen sur une journée entière nous sommes sur 18 minutes, mais pour demain je ne peux pas vous répondre pour la bonne et simple raison que la construction de l'offre va arriver dans un second temps, quand nous aurons affiné le tracé qui va remonter des différentes concertations.

RB, participant

Ce n'est pas pour être désagréable, mais 18 minutes aux heures de pointe ce n'est pas le cas.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire au SMTC-AC

Ce n'est pas aux heures de pointe, c'est un temps moyen.

RB, participant

Le problème c'est que la majorité des Durtolois prennent le bus pour aller au travail aux heures de pointe.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Ce que permet le projet c'est d'offrir de la vitesse, mais aussi de la régularité. L'objectif avec les sites réservés c'est d'enlever ces phénomènes de congestion qui aujourd'hui font qu'il y a des écarts importants entre l'heure de pointe et l'heure creuse. Le système de priorité aux carrefours c'est pour que le bus ne s'arrête pas aux feux rouges, pour qu'il trouve toujours devant lui, comme le tramway, un feu vert, sauf exceptions limitées dans la journée. Sur le point précis de Durtol où aujourd'hui l'insertion n'est pas facile, il est nécessaire de faire des études approfondies pour regarder comment nous garantissons de la vitesse en faisant passer le cas échéant des bus de 18 mètres qui ont besoin de largeur pour rouler vite. Le dernier élément ce sont les pistes cyclables. Dans notre projet il y a 90 % d'aménagement linéaire, mais cela vient en complément d'une politique métropolitaine très forte de déploiement du schéma cyclable, dont notre projet ne constitue qu'une petite partie. Il y a donc bien une ambition de favoriser, sécuriser les trajets en vélo dans la période de ce mandat pour tous les cyclistes.

Eric ANDRÉ, Animateur

Si nous supprimons les stationnements sur les voies de passage du bus, ne risquons-nous pas d'avoir des voitures sur le trottoir tel que nous le voyons beaucoup trop en ce moment, et alors quid des piétons ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



C'est toujours un sujet, une fois que nous avons mis les aménagements, il faut les faire vivre, et faire vivre des aménagements c'est se mettre en capacité de sanctionner des mauvais comportements. Un investissement n'a de sens réel que quand il fonctionne et quand nous sommes capables de faire respecter un certain nombre de règles, et ces règles sont celles qui permettent à chacun de trouver sa bonne place. Tout cela doit s'accompagner et c'est l'objet non seulement de la concertation, mais aussi de la phase de lancement. Après le lancement du projet au 1^{er} janvier 2026, il y aura une phase d'accompagnement pour garantir que les règles sont bien respectées.

Eric ANDRÉ, Animateur

Il y a beaucoup trop de voiture ventouses sur les rues en entrée de ville, ne pensez-vous pas que cela va s'accroître en supprimant une voie de voitures avenue Bergougnan ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Même chose. Aujourd'hui, sur la plate-forme de tramways nous avons des sujets de cette nature, ce n'est pas facile.

Eric ANDRÉ, Animateur

Si la circulation automobile est interdite dans le sens descendant de la rue Bergougnan par quels itinéraires voyez-vous le report des circulations automobiles en direction du centre-ville de Clermont-Ferrand vers Chamalières rue Claussat, et vers la rue de Nohanent pour rejoindre le boulevard Lavoisier ? Est-ce jouable ?

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

Pour les reports de circulation, il y aura des reports modaux. Le but est d'augmenter le nombre d'utilisateurs dans les transports en commun, d'avoir une ligne de bus efficace et performante pour inciter les utilisateurs à prendre le bus plutôt que de prendre leur voiture, d'avoir des reports de circulation sur les autres voies, nous avons déjà des reports des utilisateurs sur les bus, et sur une part moindre sur les vélos puisque des aménagements cyclables sont prévus. Évidemment, il y a la pente, nous sommes dans un site contraint et tout le monde ne peut pas avoir un vélo électrique, nous sommes donc conscients qu'il y aura moins de reports, mais les aménagements cyclables visent à augmenter cette pratique. Ensuite, nous avons des reports de la circulation qui se feront sur d'autres itinéraires, notamment la rue Claussat vers Chamalières et la rue de Nohanent pour rejoindre le boulevard Lavoisier en fonction de la destination des utilisateurs, cela dépend s'ils vont vers le sud ou vers le nord et vers l'est du centre-ville.

Eric ANDRÉ, Animateur



Comment sera géré le trafic routier de l'avenue du Puy-de-Dôme entrant dans Clermont via l'avenue Bergougnan puisque celle-ci ne sera plus circulable dans le sens descendant ? La déviation de ce trafic important semble assez problématique.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

C'est la même question que la précédente, c'est le trafic qui circule sur l'avenue du Puy-de-Dôme et qui ne pourra plus prendre l'avenue Bergougnan, en effet il y aura des reports modaux et des reports de circulation.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Au niveau des études préliminaires nous avons regardé comment évoluent les trafics de façon globale, et notre analyse c'est que les reports de circulation engendrés par la mise en place du nouveau réseau, de même que la circulation aux carrefours sur l'ensemble du projet, fonctionnent. Il y a bien du report de trafic, mais globalement nous sommes en capacité d'accueillir les flux correspondants. D'autre part, dans un bus de 18 mètres nous pouvons faire monter 120 ou 160 personnes, et concernant les flux habituels de trafic sur les routes, nous sommes sur quelques centaines de véhicules par heure. Mettre en place des bus sur des axes de circulation de cette nature c'est donner plus de capacité de transport, c'est ce que nous avons constaté sur le tramway. Aujourd'hui, la voie de tramway c'est la voie de circulation la plus fréquentée de toute la métropole clermontoise, elle est beaucoup plus fréquentée qu'une deux voies en volume total de personnes transportées. Il faut s'imaginer dans ce futur réseau et avec ces nouveaux schémas de circulation, par le report nous sommes en capacité de transporter pas mal de personnes avec les lignes fortes, dont le transport en commun

Nicole, participante

Je souhaiterais avoir des renseignements sur la capacité d'accueil du parking-relais de Durtol. Pour inciter l'usage des transports en commun il faudrait que les voitures restent en dehors de la ville de Clermont. Quelles mesures seront prises pour inciter les gens à laisser leur véhicule au parking-relais ? Je pense que la gratuité des transports serait une mesure incitative.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

En matière de parking-relais nous regardons les potentiels d'usagers d'un parking-relais et pour ce faire nous travaillons sur des modélisations. Nous regardons en fonction du futur réseau et des futurs usagers quel serait le nombre potentiel d'usagers qui pourraient emprunter un parking-relais. Pour répondre précisément à votre question, nous sommes sur une jauge de 100 places de stationnement pour le parking-relais de Durtol, quelle que soit l'implantation. Sur Durtol, il y a deux options en matière de parking-relais qui sont corrélées avec les variantes de tracés soumises à la concertation. Si nous nous arrêtons au secteur Rivaly, donc à la limite Durtol-Clermont-Ferrand, il va falloir que nous trouvions des possibilités de construire un parking-relais à cet endroit, au terminus de la ligne C. Et si la variante du stade de Durtol est retenue, nous construirons nos parkings-relais au stade de



Durtol. Les conditions de réussite d'un parking-relais c'est de connecter les lignes fortes du réseau de transport, et la réussite du parking-relais est évidemment corrélée à la question du terminus sur Durtol. Pour la question de la gratuité et sur l'incitation, nous sommes en train de réfléchir à la gratuité totale des parkings-relais pour les usagers. Actuellement, c'est intégré à l'abonnement des transports en commun, cela pourrait être élargi à n'importe quel usager des transports en commun.

François CARMIER, Maire de Durtol

Pour nous l'enjeu stratégique c'est que le parking-relais soit situé sur le stade de Durtol et bien évidemment nous mettrons le foncier à disposition. Cela va impacter la réflexion sur le futur de cette zone, c'est pour cela que nous tenons à ce que le parking-relais soit implanté au niveau du stade à Durtol.

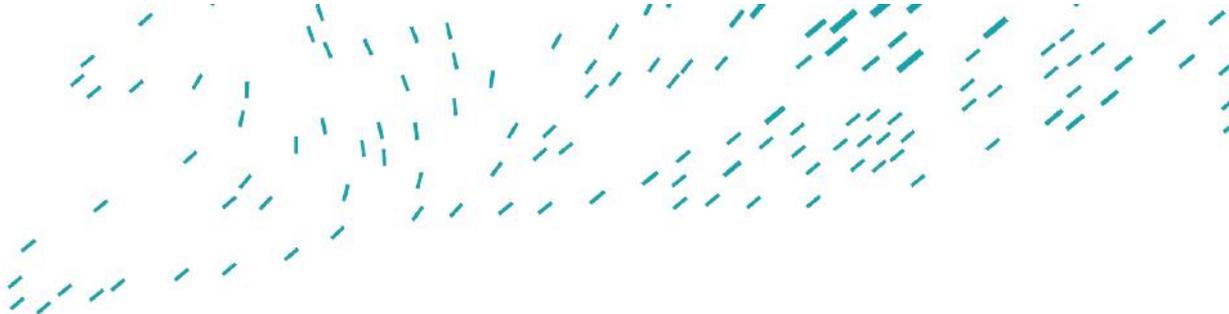
Cyril CINEUX, vice-président du SMTC-AC

Je partage l'idée que la gratuité des transports pourrait aider à laisser la voiture et à prendre les transports en commun. Au niveau de la métropole, nous avons fait une étude pour savoir si la gratuité des transports était pertinente et si elle pourrait produire des effets. Cette étude a montré que nous n'avons pas un réseau suffisamment charpenté, structuré, pour accueillir la hausse de fréquentation et qu'il fallait d'abord renforcer notre réseau. Cela fait donc partie du projet InspiRe et de la restructuration du réseau qui verra le jour en 2025. En revanche, nous pouvons dès maintenant expérimenter la gratuité des transports le week-end, nous allons le faire normalement au mois de septembre, pour voir si cela permet de laisser sa voiture et d'emprunter les transports en commun. Nous sommes en pleine réflexion sur ce sujet.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Quand nous parlons de trafic entrant sur l'avenue du Puy-de-Dôme, avant le croisement de la route de Durtol en descendant d'Orcines, nous sommes sur un flux de 600 véhicules heure et sur l'entrée par Durtol nous sommes entre 300 et 400 véhicules heure à l'heure de pointe du matin. Si nous convertissons 10 % des gens qui sont aujourd'hui en voiture à cette heure de pointe du matin, cela représente 30 à 40 personnes, donc de 30 à 40 voitures. C'est pour vous montrer à quel point la voiture prend de la place dans l'espace public. Ces 30 à 40 voitures vont prendre beaucoup de place sur un parking en termes de surface, mais dans un bus les 30 à 40 personnes ne vont pas prendre beaucoup de place, elles ne vont pas le remplir en entier. Il est important d'avoir cette vision, nous avons fabriqué des villes qui aujourd'hui ne sont pas du tout performantes sous l'angle de l'utilisation de l'espace public, et c'est ce à quoi veut répondre ce projet. Pour le dimensionnement des parkings-relais, si nous parlons de 50 places par exemple, cela peut paraître peu, mais en fait cela correspond à des gros volumes si nous regardons la réalité des trafics sur l'avenue du Puy-de-Dôme et la route de Durtol.

Eric ANDRÉ, Animateur



Une question sur la desserte. Si je comprends bien nous risquons de perdre toute desserte du centre-ville de Durtol si le parking-relais est avant le bourg, près de l'arrêt du 10. Quel est le gain pour la commune et ses habitants ? Le collège de secteur de Durtol est le Collège Roger Quilliot, mais il n'y a pas de ligne prévue entre Durtol et la Glacière.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous n'avons pas prévu de faire perdre toute desserte du centre-ville, je pense que nous n'avons pas été assez précis dans ce que nous avons dit. Aujourd'hui, pour la ligne C, la variante passe bien par le centre-ville. Pour ce qui est du réseau silhouette nous n'en sommes pas à la construction fine de la rue par laquelle il passe, mais le principe est bien d'offrir des solutions de déplacement aux habitants de Durtol, dont ceux du centre-ville. Je crains que la personne qui pose la question n'ait pas compris ce que nous avons expliqué, mais cela est peut-être de notre faute.

Martine, participante

J'ai compris qu'il y avait deux parkings-relais, un qui était probable ou possible vers le stade de Durtol, et un autre du côté Rivaly ou en dessous. Si nous nous arrêtons à Rivaly, tout le centre de Durtol perd ce qu'il a actuellement. Or, nous avons déjà perdu un bus, nous en perdrons donc deux en 20 ans. Une navette est-elle prévue entre les deux parkings-relais ? Comment vont faire les gens qui descendent sur le centre de Durtol pour prendre le bus régulièrement ? Si ce n'est aller en voiture vers l'autre parking-relais, ce qui oblige à prendre la voiture et à la laisser toute la journée, cela ne semble pas logique.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Aujourd'hui nous en sommes à regarder où il est le plus judicieux de mettre des parkings-relais. Vous l'avez compris, ce n'est pas décidé. Ensuite, le bus ne part pas d'un parking-relais pour desservir le centre-ville, le bus passe par un certain nombre d'arrêts et la plupart des personnes qui monteront dans le bus demain monteront aux différents arrêts desservis par le bus. Pour les habitants du centre-ville de Durtol, la logique c'est de monter dans un bus, que ce soit celui de la ligne C parce qu'il y aura eu la variante, ou un autre bus parce qu'il y aura une desserte de bus demain. Dans tous les cas, l'idée est de monter dans le bus à l'intérieur de la ville de Durtol. Les parkings-relais sont plutôt destinés aux personnes qui viennent de l'extérieur dont le volume est de 500 à 600 à l'heure de pointe du matin. Si nous proposons des variantes à la concertation c'est parce que ce n'est pas décidé. Aujourd'hui, nous ne savons pas vous dire si oui ou non la variante de Durtol a été retenue, nous n'en sommes pas là, nous sommes en phase d'écoute entre le 11 janvier et le 31 mars.

Martine, participante

J'ai compris que ce n'était pas certain. Le problème c'est que lorsque l'on vieillit et qu'il faut aller loin pour prendre un bus, on ne prend pas le bus, on prend la voiture,



et j'espérais ne plus prendre ma voiture pour aller dans le centre-ville de Clermont.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Mais ce ne sera pas plus loin.

Martine, participante

La fréquence sera-t-elle la même que le nouveau bus ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Notre objectif aujourd'hui c'est d'augmenter l'offre sur les lignes B et C et sur le reste du réseau. Augmenter l'offre c'est plus de services. Je ne peux pas vous dire de combien, mais je peux vous dire que notre objectif n'est pas de faire régresser l'offre, c'est bien de la faire augmenter que nous soyons dans le cas de la variante avec le bus à haut de niveau de service dans Durtol, ou que nous soyons dans l'autre cas sans la variante. Auquel cas, il y aura évidemment une ligne qui sera au moins d'aussi bonne qualité que celle que vous connaissez aujourd'hui.

Martine, participante

Actuellement, le bus à Durtol en dehors des heures de pointe n'est pas très fréquent. Quand vous avez des bus toutes les 20 ou 25 minutes, si vous en ratez un, vous attendez 20 ou 25 minutes et cela n'incite pas à prendre le bus. Si c'est la même offre cela ne vaut pas le coup.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous sommes d'accord avec vous, nous pensons qu'il faut mettre plus d'offre si nous voulons qu'il y ait plus de personnes dans les bus. Notre proposition c'est de mettre 20 % d'offre en plus au total pour qu'il y ait 50 % en plus de personnes dans les bus. Notre objectif est de comprendre les déplacements de chacun des habitants de la métropole pour que le réseau de demain colle au maximum aux trajets les plus fréquents. C'est le travail d'Alexia PELISSIER de déterminer si celui entre Durtol et la Glacière est le plus fréquent à partir de ce que nous connaissons du besoin, des demandes. Chaque fois qu'il y aura de la place pour mettre une offre de transport en commun, nous la mettrons en place, et dans un certain nombre des cas, probablement la moitié des cas, il restera la voiture ou le vélo qui est un excellent moyen d'aller d'un point à un autre rapidement, c'est une très bonne alternative à la voiture et nous la soutenons.

Eric ANDRÉ, animateur

Les arrêts actuels du 10 rue de la Paix seront-ils toujours desservis avec la future ligne C ? En complément de la silhouette des lignes B et C je n'identifie pas de proposition circulaire type Berthelot/Cote Blatin/Lavoisier. Le bus pourrait-il faire une boucle à Durtol, avenue de Clermont/avenue de la Paix ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Les boucles ne sont pas l'idéal dans les transports en commun. On est obligés de passer d'un côté et cela rallonge le temps de trajet pour aller au point où l'on veut aller, et ce n'est pas très lisible. Ce n'est pas la proposition que nous faisons en standard, la proposition que nous faisons en standard c'est d'avoir les bus dans les deux sens passant par la même route. Sur la question des arrêts, nous n'en sommes pas à ce stade dans le projet. Ce que nous pouvons dire avec certitude, c'est que la distance pour rejoindre son arrêt de bus demain ne sera pas très différente de la distance que nous avons aujourd'hui, mais je ne peux pas dire avec précision s'il sera situé au même endroit.

Gilles VESCOVI, Adjoint Communication et Finances de Durtol

Un certain nombre de questions m'amènent à une réflexion plus générale. Ce qu'il faut avoir en tête c'est qu'aujourd'hui nous étudions la ligne C avec différentes options, avec une phase de concertation, avec des études techniques, c'est le premier étage de la fusée. Une fois que nous aurons décidé cette structure principale de la ligne C il y aura une étude sur comment compléter cette ligne C. Si par malheur le terminus n'était pas au stade de Durtol comme nous le souhaitons tous, il y aura une amélioration de l'offre actuelle dans Durtol pour atteindre facilement ce terminus. Il est difficile de répondre à certaines questions parce que cela dépend de la décision qui sera prise sur la ligne C, et de tous les éléments qui permettront de compléter l'offre sur Durtol pour atteindre cette ligne C. C'est ce que j'avais compris des échanges préalables et cela explique pourquoi certaines questions ne peuvent pas trouver réponse ce soir.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Vous l'avez très bien dit.

Eric ANDRÉ, Animateur

Le coût présenté concerne-t-il le terminus de Durtol ou celui de Tamaris ? Où se situe le dépôt ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le coût, les études préliminaires, dont je vous ai donné la fourchette de coût de 140 m€, 280 M€, ont été établies avec le terminus qui est situé sans la variante. C'est la réalité du chiffrage du coût actuel. Au stade des études préliminaires, cela ne nous empêche pas de penser que nous puissions faire le projet avec des coûts similaires dans une autre configuration parce que nous allons faire telle variante à cet endroit. Ne vous inquiétez pas, si nous venons vous voir pour discuter de variantes c'est parce qu'il est possible de faire les variantes avec le budget que nous avons. Par ailleurs, le dépôt est situé pointe de Cournon, juste avant de franchir la voie ferrée sur la droite en venant de Clermont-Ferrand.

Eric ANDRÉ, Animateur



Une remarque. Si le terminus est à l'entrée de Durtol, la fréquentation du bus risque d'être nettement plus faible que si le bus dessert le bourg avec un terminus au stade, tout comme la suppression de l'un des deux bus il y a quelques années a déjà enlevé de l'intérêt à l'usage des transports en commun, ce serait vraiment dommage. Est-il envisagé que le BHNS puisse autoriser le vélo à bord ? Le vélo est envisageable dans le sens descendant, c'est un peu plus compliqué pour remonter.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

A l'heure de pointe, dans le tramway aujourd'hui, très honnêtement monter avec un vélo ce n'est pas facile, et dans les bus aux heures de pointe, haut niveau de service ou pas, cela restera bien compliqué. La question est de savoir comment nous permettons aujourd'hui et demain de monter dans un certain nombre de cas avec un vélo à bord. Cela peut être sur des heures creuses, cela peut être le samedi et le dimanche quand il y a plus de place, cela peut être avec des dessertes touristiques. C'est quelque chose que nous allons mettre en place pour rejoindre la rivière Allier, cela fait partie des sujets qui sont ouverts aujourd'hui et que nous allons mettre en place progressivement. Je ne peux pas vous dire que dans un bus à haut niveau de service vous êtes sûr de monter avec votre vélo à l'heure de pointe, parce que ce ne serait pas vrai. Il y a des compromis à faire entre l'usage principal du transport en commun et de temps en temps quand il y a de la place de pouvoir autoriser ce genre de pratique. Nous pourrions les mettre à l'arrière, le passager met le vélo sur le porte-bagages arrière, cela existe dans un certain nombre de cas, mais là aussi, quand nous sommes à l'heure de pointe et qu'il faut aller vite ce n'est pas très pratique parce qu'il faut quand même quelques secondes, parfois quelques minutes pour mettre le vélo sur les racks à l'arrière. Tous ces éléments doivent être mélangés pour trouver la meilleure formule pour les cyclistes.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous avons fait un atelier vélo la semaine dernière auquel beaucoup de personnes ont participé, cela a été un succès, il y a eu des échanges sur ces questions. Vous pouvez retrouver le compte-rendu de cet atelier sur le site internet, tout est versé au bilan de la concertation.

Quand on est cycliste la remontée sur Durtol est complexe, soit on gêne les voitures, soit-on doit prendre des rues moins passantes mais très raides, même en étant sportif c'est quasi impossible à tenir tous les jours, donc on prend sa voiture. Quel est l'aménagement prévu des voies d'accès par Trémonteix ? L'avenue Bergougnan est-elle assez large pour deux lignes de bus plus une piste cyclable ?

Sarah BLANC BASTIDE, responsable du pôle aménagement du projet InspiRe

En ce qui concerne la remontée sur Durtol par les cyclistes et l'aménagement des voies d'accès par Trémonteix, le projet InspiRe prévoit des aménagements cyclables le long de son itinéraire. Sur Bergougnan et l'avenue du Puy-de-Dôme nous sommes sur des pistes cyclables dans le sens montant. Dans ce cas, nous ne gênons pas les voitures, nous ne sommes pas en conflit avec les voitures, nous avons vraiment des aménagements séparés qui permettent d'assurer la sécurité des cyclistes. Pour l'accès par Trémonteix, le schéma directeur cyclable prévoit



dans sa programmation un aménagement, un itinéraire par Trémonteix complémentaire de celui du projet InspiRe. Pour répondre à l'autre question, la largeur de l'avenue Bergougnan est en effet assez large pour deux voies de circulation, et une piste cyclable en sens montant. Dans le sens descendant il est prévu que les vélos soient dans la voie bus puisqu'en sens descendant ils ont une vitesse suffisante pour circuler avec les bus. La piste cyclable n'est pas bidirectionnelle dans ce cas, elle ne fait qu'un mètre cinquante en sens montant.

Eric ANDRÉ, Animateur

Y aura-t-il un point location de vélos électriques sur Durtol ? Une aide à l'achat d'un vélo électrique est-elle envisagée par Durtol et la région ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Côté SMTC, nous ne pouvons prendre que la moitié de la question, nous sommes un peu hors projet InspiRe. Nous venons de signer un nouveau marché avec le service C.vélo.

A l'intérieur de ce marché il est prévu des locations de vélo à assistance électrique sur l'ensemble des communes, y compris sur la commune de Durtol. Nous venons de délibérer au dernier comité syndical du SMTC pour étendre cette expérimentation sur l'ensemble des communes. La situation que vous connaissez aujourd'hui où vous louiez votre vélo à assistance électrique seulement en centre ville de Clermont est terminée, dans le nouveau contrat il y aura au moins huit points de desserte, en plus de l'expérimentation qui se poursuit sur l'ensemble des communes où le vélo vient aux habitants de manière régulière pour que chacun puisse louer un vélo électrique.

Gilles VESCOVI, Adjoint Communication et Finances de Durtol

Nous n'avons pas envisagé d'aide à l'achat pour la commune de Durtol pour l'instant, mais nous sommes candidat, suite à l'expérimentation du SMTC, pour avoir en proposition de location pour les Durtolois deux vélos électriques. La généralisation devrait démarrer en septembre 2021, la dotation est d'un vélo pour 1 000 habitants. Nous ferons une communication sur ce point.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je pense que Jean-Yves BECHLER a déjà répondu sur le fait de combiner les trajets successifs vélos et bus avec les vélos personnels et non T2C.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Je pense que la question sur l'intermodalité entre les vélos et le bus porte sur le fait de prendre son vélo personnel et de rejoindre le réseau de transports en commun. La métropole regarde également, comme elle regarde la stratégie en matière de parkings-relais voiture vers bus, cette stratégie d'interconnexion entre les aménagements cyclables existants et à venir et le transport en commun.



Eric ANDRÉ, Animateur

Quelques remarques. Pour information, il n'y a pas de soute dans les bus. Par Trémonteix une voie royale pour les cyclistes existe, mais elle a été condamnée aujourd'hui, y compris pour les piétons, c'est dommage. Sur les pistes cyclables dans les rues très passantes en voiture en montée le cycliste a intérêt à porter un masque antipollution. La circulation en provenance de la route de la Faille s'intensifie inexorablement, si le bourg de Durtol est submergé par ces flux automobiles c'est l'envasement de Clermont qui risque de se faire vers les Quatre routes, il serait judicieux de comprendre ce qui pourrait faire basculer ces habitants périurbains vers du transport collectif, or, on ne les a pas interrogés (Chanat, Volvic), et de faire le changement modal avant Durtol vers le stade et non après le bourg, la station de carburant.

Michel, participant

Le flux qui vient du nord de la métropole, parce que la métropole ne s'arrête pas à Durtol, ni même à Nohanent, est important. Il y a de plus en plus de fréquentation venant de la route de la Faille jusqu'à Volvic, parfois même au-delà. Cette vague qui arrive tous les matins submerge le bourg, cela pose problème au bourg lui-même et cela vient engloutir un peu plus l'agglomération. Il faut trouver le moyen d'arrêter, et trouver la motivation qui pourrait faire que ces gens-là changent de mode de transport, parce qu'il s'agit de leur demander de faire l'effort de changer, mais comme ils n'ont pas été interrogés c'est un peu compliqué. Dans la démarche SMTC il n'y a pas de questionnement des habitants de Sayat, voire de Nohanent, encore moins de Volvic ou de Riom Limagne et Volcans, alors que beaucoup viennent de la route de la Faille.

Eric ANDRÉ, Animateur

Dans le cadre de la concertation nous avons diffusé, via La Montagne, dans toute l'édition Puy-de-Dôme, cela représente 60 000 personnes, le dépliant avec les cartes T pour que les gens qui n'habitent pas la métropole puissent participer à la concertation et nous avons eu des réponses.

Michel, participant

C'est un peu un alibi, excusez-moi, les concerner c'est les rencontrer. Dans l'immédiat, l'attente de ces personnes c'est que ce ne soit pas plus compliqué, qu'ils aient du stationnement dans le centre-ville de Clermont. Leur attente est simple. Les éléments d'aménagement des rives de l'agglomération ils ne les prennent pas en compte, de fait ils ne sont pas complices de la réflexion que nous pouvons avoir à Durtol ou à Clermont sur le changement modal, ce n'est pas leur problème, pour eux c'est la voiture, point.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

En complément, nous faisons une enquête tous les dix ans sur un territoire très élargi, c'est ce que nous appelons une « enquête ménages déplacements ». Nous avons des contacts téléphoniques avec beaucoup de personnes que nous



interrogeons sur leurs pratiques de déplacement. La prochaine aura lieu en septembre 2022 avant l'ouverture du prochain réseau. Nous dialoguons également avec les communautés de communes voisines de la nôtre, cela a été vrai avec Riom Limagne et Volcans qui a décidé de prendre la compétence il y a de cela quelques années, c'est vrai également avec Mond'Arverne. Nous avons des canaux de communication ouverts avec les communautés de communes voisines, mais dans le cadre de la concertation nous sommes dans le schéma qu'Eric ANDRE a rappelé.

Eric ANDRÉ, Animateur

Est-ce que la tarification sera incitative pour les enfants et les familles ? Aujourd'hui au-delà de deux personnes la voiture coûte moins cher pour aller en centre-ville, en se garant au parking de Jaude par exemple. En région parisienne c'est demi-tarif entre 4 et 12 ans, et à Bordeaux le tarif est dégressif selon le nombre d'enfants.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Quand on dit que la voiture coûte moins cher c'est déjà un objet de débat en soi. Quand vous regardez le coût complet de la voiture au kilomètre c'est en fait assez élevé, et je doute que l'aller-retour Durtol-Clermont en voiture pour deux personnes soit moins cher que l'aller-retour en bus. Deuxième élément, nous avons aujourd'hui une tarification incitative et solidaire, c'est un choix politique très fort qui a été fait en 2015, qui s'applique. C'est une tarification qui permet aux personnes dont les revenus sont moins élevés que la moyenne de bénéficier d'un tarif beaucoup plus attractif et en particulier pour la toute dernière tranche où l'abonnement est à moins de 4 €. Par ailleurs, il y avait la question sur la gratuité sur laquelle Cyril CINEUX a apporté des éléments de réponse.

Eric ANDRÉ, Animateur

Pauline n'a pas entendu la réponse à la question qu'elle a posée sur la liaison absente avec la Glacière.

François CARMIER, Maire de Durtol

A l'heure actuelle, la seule liaison qui existe entre Durtol et le Collège Roger Quillot c'est le bus scolaire qui dessert toute la zone scolaire de ce collège. Si on veut prendre les lignes classiques, il faut changer pour récupérer la ligne qui a un terminus à Trémonteix. En revanche, une piste cyclable est prévue entre Durtol et Trémonteix. Ce sont les réponses que je peux apporter quant à ce questionnement. D'autre part, il n'y a pas non plus de liaison piétonnière sécurisée entre Durtol et le Collège Roger Quillot, et c'est une question que je souhaiterais faire avancer.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire au SMTC-AC

La réflexion que nous avons du réseau silhouette porte sur le réseau urbain régulier, mais dans un second temps il y aura une réflexion sur le réseau de type



scolaire. Le réseau en direction des scolaires sera également questionné dans le cadre de la restructuration du réseau.

Eric ANDRÉ, Animateur

Avez-vous prévu de remplacer progressivement les bus actuels par des bus à hydrogène ou électriques ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Absolument, il est bien prévu de remplacer progressivement les bus actuels par des bus roulant au bio GNV ou des bus électriques ou à hydrogène. Aujourd'hui, nous avons 180 bus, 60 bus roulent au GNV, 120 au diesel. Nous allons sortir du diesel, nous n'achetons plus de diesel sur le réseau du SMTC, et demain notre objectif est d'avoir 120 bus au bio GNV et le reste de la flotte, une centaine de bus, entre l'hydrogène et l'électrique, et dans la centaine de bus il y a les 4 bus à haut niveau de service qui permettent de rouler sur les lignes B et C.

Monsieur CORNET, participant

Je suis usager de la T2C pour aller au travail entre Durtol et les Cézeaux depuis 12 ans, je suis enseignant-chercheur, et ce soir je souhaite donner un éclairage de scientifique. Je suis spécialiste de l'énergie, je collabore avec des collègues de Paris qui sont climatologues et qui fournissent le GIEC en modèles de climat. J'ai donc une assez bonne idée de ce qui risque de nous arriver dans les vingt ou trente prochaines années. Cela pour dire que le projet InspiRe est un projet nécessaire, indispensable et majeur pour la métropole, mais qui a pris un peu de retard par rapport à d'autres métropoles en termes de transport en commun. C'est un très bon projet pour ce que j'en connais, et je félicite tous les acteurs de la métropole, du SMTC, car c'est un projet de grande qualité, et ce qui nous est présenté ce soir est un travail considérable. En revanche, je ne le trouve pas assez ambitieux en termes d'éradication de la voiture dans la métropole. Nous n'atteindrons jamais les objectifs français ou européens sur les réductions d'émission de CO2. Je pense que ce projet devrait être suivi d'un projet InspiRe 2 pour essayer de réduire l'usage de la voiture au moins à 30 %. Pour conclure sur Durtol, il faut donner à ce projet le maximum d'ambition pour monter ensuite en puissance, et il faut absolument mettre le terminus au stade avec un parking-relais et faire une connexion très importante sur Nohanent, Sayat.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci pour cette contribution. Nous passons à la conclusion.

Cyril CINEUX, vice-président du SMTC-AC

Je remercie Monsieur CORNET, je reprends ses mots, c'est un projet nécessaire, indispensable et majeur. C'est à peu près la conclusion que je souhaitais faire, pour



un élu c'est très agréable que la conclusion vienne des citoyens. Je remercie toutes les personnes présentes.

François CARMIER, Maire de Durtol

Comme l'a souligné Monsieur CORNET, c'est un travail considérable qui a été fait par le SMTC et toutes les équipes qui y ont participé, mais ce projet n'a de sens que si le terminus arrive jusqu'au stade de Durtol. Je remercie l'ensemble des participants et tous les acteurs qui ont contribué à ce que cette réunion soit très positive.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
COURNON

4 mars 2021



PARTICIPANTS

- **FRANÇOIS RAGE, MAIRE DE COURNON ET
PRESIDENT DU SMT-C-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU
SMT-C-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES
CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMT-C-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE
METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE
DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMT-C**



DÉROULÉ

- **18H30 : LANCEMENT DE LA REUNION**
- **18H35 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – FRANÇOIS RAGE, MAIRE DE COURNON ET PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **18H45 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTC-AC**
- **19H15 : QUESTIONS-REPNSES**
- **20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – FRANÇOIS RAGE, MAIRE DE COURNON ET PRESIDENT DU SMTC-AC**



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous passons aux questions, je donne la parole à Jean-Louis.

Jean-Louis, participant

Je suis membre du conseil citoyen du Lac, et je ne comprends pas que le bus C puisse s'éloigner du quartier du Lac, alors que c'est un projet qui s'adresse aux plus démunis et aux personnes des quartiers prioritaires. L'arrêt Joffre n'existe pas actuellement, soit il remplace l'arrêt Gergovie, dans ce cas l'itinéraire de la ligne C s'éloigne encore plus du quartier du Lac, soit il est sur l'avenue Joffre, et cela entraîne un éloignement supplémentaire. La personne que j'ai rencontrée dans le bus d'exposition m'a parlé de navettes, ce qui veut tout dire. L'itinéraire de la ligne C nouvelle version longe la voie ferrée et quand nous posons des questions sur la voie ferrée nous avons l'impression que c'est un domaine qui ne concerne pas les transports. Je rappelle que le train va trois fois plus vite que le bus, cela aurait donc coûté moins cher de permettre aux gens de monter dans le train, surtout que la gare n'est pas loin du quartier du Lac.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci, deux questions, la desserte du quartier du Lac et une seconde sur les relations entre le bus et le train.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Le bus C nouvelle formule est bien sur l'avenue de la Libération et non sur l'avenue du Midi. Sur la localisation précise de l'arrêt, cela fait partie des enjeux de desservir au plus près possible ce quartier, qui est un quartier extrêmement important de Cournon, mais vous avez raison, c'est un peu différent de la situation que vous connaissez aujourd'hui. Ce qui est important, en tout cas c'est le choix qui a été fait avec ce tracé, c'est de vous mettre plus près et de Clermont-Ferrand et de Cournon en termes de temps de trajet puisque nous avons inversé le sens. Il y a toujours un compromis à trouver entre le tracé lui-même qui permet de prendre le maximum de monde et un tracé qui tourne le moins possible pour donner le plus de vitesse possible et le meilleur temps de trajet possible.



Pour ce qui concerne la question de l'intermodalité avec le train, c'est une question récurrente dans les réunions publiques, et c'est une question importante. Nous n'avons pas la main sur les horaires de train, ni sur la fréquence des trains qui sont sur les lignes. En revanche, nous travaillons à des questions de correspondances et d'intermodalités, c'est ce que nous voulons favoriser. Notre objectif c'est que les gens prennent le meilleur mode, celui qui leur convient le mieux, et dans un certain nombre de cas c'est le train car le train est rapide. Par ailleurs, vous allez avoir des bus sur toute l'amplitude de la journée, de 5 heures du matin à 1 heure du matin, ce sont des choses que nous ne savons pas faire aujourd'hui en train parce que c'est plus cher d'exploiter du train que d'exploiter des bus. Ce que nous vous proposons au travers de ces itinéraires c'est le meilleur mode avec des correspondances entre modes, donc le meilleur mode au meilleur endroit.

Eric ANDRÉ, Animateur

Le projet ne va-t-il pas dévitaliser les villes périphériques au profit de Clermont ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a des éléments techniques et des éléments politiques. Techniquement, quand nous construisons les projets d'infrastructures c'est toujours cette question qui se pose. A qui cela profite et pour quels types de flux ? Les réponses à cette question dépendent des situations. Dans le cas de la ville de Cournon, qui est un pôle commercial important, un pôle de vie, c'est vrai également à Pont du Château, il y a peu de chance de dévitaliser la ville au travers de cette infrastructure. C'est plutôt l'inverse, ce sont des opportunités nouvelles de flux en direction de la ville de Cournon d'Auvergne. C'est ce que montre l'examen des villes analogues en France.

François RAGE, maire de Cournon d'Auvergne et Président du SMTC-AC

Les éléments des différents dossiers étudiés montrent qu'il n'y a pas dévitalisation des villes périphériques, avec un cas particulier pour Cournon. Cournon n'ayant pas de centre-ville, de centre fédérateur, il y a nécessité de mener en parallèle le projet de la place Gardet-République pour échapper à ce risque, aussi faible soit-il. Il faut mettre tous les atouts de notre côté et qu'en parallèle de ce projet nous menions le projet d'un centre-ville pour donner un afflux supplémentaire et fédérateur sur ce lieu.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je donne la parole à Monsieur LAPOUGE.

Monsieur LAPOUGE, participant

Sur les cinq lignes que nous avons sur la commune nous allons en perdre deux, ce qui va pénaliser des quartiers et le centre bourg. Ce projet va finir d'enterrer le transport sur Cournon d'Auvergne. Je me bats depuis des années pour



modifier la ligne 34 qui est une ligne circulaire qui ne fonctionne pas, et malheureusement vous allez recréer une ligne circulaire qui va pénaliser encore plus d'habitants. J'ai donc une grande inquiétude pour 2026.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Actuellement, sur Cournon, nous avons bien cinq lignes, mais l'important n'est pas le nombre de lignes, mais les endroits que vont desservir ces lignes. Pour le moment, nous sommes bien sur un réseau silhouette, c'est une esquisse, et c'est ce qui va remonter des concertations qui va permettre de modifier et d'affiner les tracés. Pour ce qui est de la ligne 37, elle est là pour permettre plusieurs origines destinations. C'est-à-dire des liaisons pour les personnes de Cournon-Lempdes, mais aussi pour les communes périphériques, Mur-sur-Allier-Lempdes, qui ont des connexions, ou Pérignat-Mur-sur-Allier-Cournon, c'est pour permettre différentes origines destinations sur une même ligne et pour optimiser ce transport. Pour ce qui est du réseau, pour le moment il n'y a rien de défini, nous entendons les craintes, et nous sommes sur une récolte d'avis qui va permettre de construire ce futur réseau pour permettre une desserte entière de la commune.

Eric ANDRÉ, Animateur

De quelle manière pourra-t-on par la suite être desservis par d'autres lignes, par exemple sur le bas de Cournon ? La ligne 22 qui dessert actuellement le boulevard Pasteur semble supprimée au profit d'une future ligne 37 qui desservirait Mur-sur-Allier, Pérignat, en passant sur le pont de Cournon régulièrement embouteillé et en mauvais état. En l'état actuel de la situation il sera difficile de maintenir la régularité des bus, compte tenu que le projet de contournement a été abandonné et que d'autres solutions auraient été proposées pour cette ligne.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Pour ce qui est des études d'aménagement, cela va arriver dans un second temps pour la version V3. Pour favoriser et optimiser ces lignes de transport en commun, des études vont être faites sur la circulation et donc la mise en place d'éventuels aménagements pour favoriser cette circulation.

Eric ANDRÉ, Animateur

Thibaud qui a posé cette question souhaite la compléter.

Thibaud LANORD, participant

Je suis président de la nouvelle association « Jeunes Cournonnais » qui est présente sur Cournon, nous essayons de représenter notre commune. Nous avons constaté que la ligne C passera sur le haut de Cournon, avec l'avenue de la Libération et d'autres arrêts. Au niveau du bas de Cournon que va-t-il se passer ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Le principe est d'amener des moyens supplémentaires sur l'ensemble du réseau de bus. Pour nous ce qui est important, par exemple sur l'avenue Georges Clémenceau ou sur l'avenue des Dômes, c'est de mesurer les besoins de déplacement origine destination, pourquoi on vient prendre le bus aujourd'hui, en venant d'où, pour aller où, afin de proposer dans la construction progressive du réseau, les bonnes lignes de bus avec les bonnes correspondances pour que ce soit possible et confortable.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

L'idée est d'avoir, pour ce qui est de la restructuration du réseau hors la ligne C, un maillage complémentaire qui permettra plusieurs connexions à cette ligne C si jamais elle ne va pas directement dans le centre-ville.

Eric ANDRÉ, Animateur

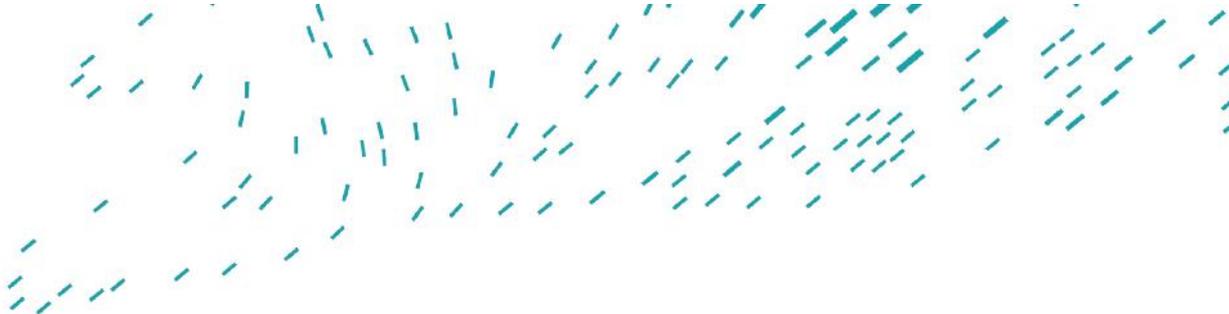
Je donne la parole à Monsieur BESSAC.

Monsieur BESSAC, participant

La première question concerne la zone à trafic limité qui n'apparaît sur aucune des diapositives représentant le réseau. Si elle est prévue, je souhaiterais savoir où elle serait et pourquoi elle n'apparaît pas. Il était précisé dans le projet que le réseau devait desservir les centres hospitaliers, en l'occurrence les deux nouvelles lignes ne desservent pas le CHU et cela impose de prendre le tramway. Cette intermodalité est-elle pertinente notamment pour les personnes âgées susceptibles de prendre les transports en commun ? La troisième question porte sur la fréquentation, vous avez annoncé une hausse attendue de 50 % de la fréquentation. Je souhaiterais savoir sur quoi cette estimation est basée puisque cela concerne 70 000 habitants, donc 24 % pour la métropole ? Ces études ont-elles été mises à jour avec le contexte Covid actuel ? La dernière question porte sur le budget financement. Ce projet enterre définitivement la gratuité des transports puisqu'une diapositive montrait comment prendre un billet, et vu le coût de ce projet, je pense que les deux projets ne sont pas compatibles.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous réfléchissons à la mise en place sur le secteur central d'une zone à trafic limité. Une zone à trafic limité ce sont des conditions d'accès à la zone réservée à un certain nombre de personnes, des riverains, des commerçants, ce que nous appelons des « ayants-droits ». C'est à la ville de Clermont-Ferrand de définir la liste des personnes qui seront autorisées à rentrer dans ce tronçon central sur cette zone à trafic limité. Il y a un exemple de zone à trafic limité à Nantes, et il y en a beaucoup en Italie. Cela pour être transparent sur la ZTL envisagée au centre de Clermont-Ferrand. Concernant la desserte des pôles de santé, l'objectif est de



desservir les différents centres de santé, mais, comme tout réseau, nous ne pouvons pas passer partout en venant de partout et dans un certain nombre de cas il faut des correspondances. Nous essayons de tracer des lignes les plus droites possibles, mais elles ne peuvent pas systématiquement passer par tous les lieux, mais la ligne B dessert bien le CHU en passant le long de la voie ferrée. D'autre part, comment estimons-nous une fréquentation de 50 % supplémentaires ? Pour cela il y a des études de modélisation de trafic, elles sont fondées sur des modèles mathématiques qui permettent de simuler en fonction de ce que nous connaissons des besoins de déplacement, combien de trafic va se faire par l'automobile, le bus, les piétons, les cyclistes. Ces modèles dans lesquels nous insérons ces deux nouvelles lignes permettent de dire, avec ce que nous produisons sur ces deux lignes et sur le reste du réseau, que nous allons pouvoir atteindre les 48 millions de voyages qui sont la promesse qui est derrière le 50 % de fréquentation en plus. Cela n'intègre pas les effets Covid tout simplement parce que les modèles mathématiques qui sont utilisés ont été construits avant que cette crise sanitaire n'existe. Concernant le budget financement, aujourd'hui il y a bien une prospective financière qui permet de réaliser ce projet, et il y a bien une question de gratuité, et sur cette partie de liaison entre les deux je laisse le Président dire un mot.

Monsieur BESSAC, participant

Le problème de la modélisation c'est que cela ne prend pas en compte le contexte, les chiffres actuels de fréquentation pourraient être introduits pour repenser la modélisation. Si cette hausse de 50 % de la fréquentation n'est pas tenue cela peut remettre en question, en tout cas interroger, la pertinence du projet global.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Aujourd'hui, la fréquentation est moindre dans les bus, mais je ne sais pas dire à quelle vitesse la fréquentation dans les bus va remonter demain. Je ne sais pas le dire parce que nous n'avons jamais vécu de crise sanitaire de cette ampleur. Je suis d'accord avec vous, il y a forcément un effet, mais de combien ? C'est difficile à dire. Nous faisons des tests de sensibilité, cela veut dire que nous faisons varier des paramètres pour regarder ce qui se passe s'il y a moins de fréquentation que prévue, ou si le coût d'exploitation est plus élevé que prévu. Sur nos tests de sensibilité qui sont faits dans l'étude socioéconomique, nous passons en financement dans chacun des cas qui est étudié, et dans les cas étudiés il y a bien une fréquentation plus petite que celle dont je viens de vous parler. Il n'en demeure pas moins que notre objectif et notre espoir est de faire 50 % de plus.

François RAGE, maire de Cournon d'Auvergne et Président du SMTC-AC

Je précise qu'il y a beaucoup de littérature sur les conséquences de la crise sanitaire sur le transport public, elle dit que nous devrions revenir au niveau précédent pour le nombre de passagers, mais la question est de savoir dans combien de temps. Nous ferons revenir les gens dans les transports si ce transport est de qualité, rapide, sécurisé. C'est pour cela que pendant cette crise il faut continuer à investir pour avoir un facteur d'attractivité supplémentaire pour faire revenir les gens dans le bus. Sur la question de la gratuité, une étude a montré il y a trois ans que notre réseau aujourd'hui serait incapable d'assumer une



gratuité complète, pas pour des questions financières, mais parce qu'il y aurait un tel afflux d'usagers qu'il ne pourrait pas le supporter. Ce qui avait été décidé par l'ensemble des élus métropolitains, et avant de se poser la question de la gratuité complète, puisqu'il y a eu un accord et un engagement de campagne sur la gratuité les week-ends, est qu'il faut que notre réseau soit restructuré pour supporter cette augmentation d'usagers. Ce n'est qu'à cette condition que nous pourrions nous poser la question. Ce n'est pas antinomique, et ce sont aussi des questions économiques qui seront posées aux élus qui seront là à ce moment-là.

Monsieur BESSAC, participant

Est-ce que le fait de partir dans ce projet ce n'est pas implicitement enterrer pour des questions de densification du réseau et des questions économiques la gratuité des transports publics ?

François RAGE, maire de Cournon d'Auvergne et Président du SMTC-AC

Au sein des élus métropolitains il y a des porteurs des questions de gratuité qui sont associés à ce projet et s'il y avait un sous-entendu de ne pas aller vers la gratuité, ils ne porteraient pas ce projet. Je comprends que l'on puisse se poser ces questions, mais sincèrement elles ne sont pas liées aujourd'hui.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une remarque : « Je comprends l'intérêt des lignes rapides et de mieux desservir la zone du Zénith, mais cela est dommageable pour les scolaires et les jeunes de moins bien servir l'intérieur de Cournon, avenue de Clermont, avenue de la République, Gardet, quartier du Lac, il faudrait au moins avoir une ligne qui tourne sur l'intra Cournon et avoir des correspondances avec les lignes rapides ».

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

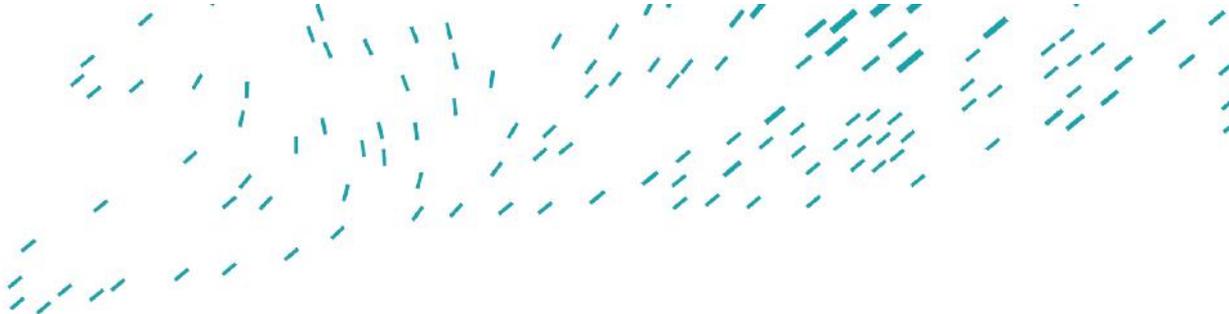
Le réseau est là pour être en complément autour de la ligne C pour permettre des correspondances, même jusqu'au Lycée Lafayette. Pour ce qui est du réseau scolaire, il va être restructuré et réfléchi, mais dans un second temps. Il y aura bien un réseau dédié à ce public.

Eric ANDRÉ, Animateur

Une question : « J'habite juste à côté de la gare SNCF de Cournon d'Auvergne, proche du pont de l'entrée de Cournon depuis l'autoroute, il y a déjà énormément de circulation sur ce pont et surtout du bruit pour les riverains. Avez-vous pensé à des murs antibruit car cela va devenir ingérable » ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

A ce stade, nous n'avons pas prévu de murs antibruit. Pour ce qui concerne nos bus, ceux que nous allons ajouter en circulation sur le pont, ou les vélos,



puisque'il y aura une piste cyclable en accompagnement, les bus sont à propulsion électrique, donc ils font des bruits de roulement mais pas des bruits de moteur, et il y en aura un toutes les six minutes. Cette question du bruit nous ne l'avons pas prise en compte dans les projets d'aménagement, mais nous la notons.

Eric ANDRÉ, Animateur

Madame MELBO souhaite compléter sa question.

Madame MELBO, participante

Nous allons entendre les bruits de roulement puisqu'avec les dilations à chaque fois qu'un véhicule passe nous l'entendons. Je pense que vous allez doubler ce pont d'accès à Cournon, puisqu'il y a des travaux de forage qui ont été faits à côté de chez moi et qui sont faits de l'autre côté du pont. Les entreprises de forage qui ont foré à une certaine profondeur ont tout rejeté sur notre chemin, donc chez des particuliers sans demander l'autorisation des propriétaires. Résultat, nous avons un chemin d'accès qui est encore plus défoncé qu'avant. Nous craignons donc que les futurs travaux se passent ainsi et que l'on nous défonce encore notre chemin. Ce n'est pas une situation claire de votre côté.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Merci de cette remarque, c'est justement tout ce que nous ne voulons pas faire, il y a quelque chose qui ne va pas, si nous sommes bien à l'origine de cela nous allons nous en occuper. Le projet prévoit bien une largeur supplémentaire sur le pont de Cournon pour faire passer bus et vélos, il y a plusieurs options techniques, nous n'en sommes pas au stade de l'option technique définitive, c'est pour cela que vous voyez des sondages. Ce que vous signalez ne me convient pas, l'objectif est de faire des travaux correctement et proprement, dans le respect de l'environnement, mais aussi des habitants.

Eric ANDRÉ, Animateur

Entre les deux variantes de la ligne C un choix se dessine-t-il pour le passage au niveau du Zénith ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous sommes là pour entendre toutes les remarques sur ce sujet entre le 11 janvier et le 31 mars, c'est pour cela que nous avons mis ces différentes variantes à la concertation. Maintenant, nous avons aussi travaillé, et il y a des éléments qui vont faire pencher la balance dans un sens et dans l'autre. Nous allons re-brasser tout cela sur la base de vos retours, sur la base des études, pour proposer une variante définitive, il est donc trop tôt pour répondre.

Eric ANDRÉ, Animateur



Une question posée par l'ENPA. Les remarques faites par les intervenants lors de la concertation seront-elles réellement prises en compte ? Aurons-nous le détail de celles qui seront retenues ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vais répondre sous votre contrôle Eric car c'est vous qui nous accompagnez pour garantir que nous prenons bien en charge l'intégralité des remontées. Aujourd'hui, nous avons plusieurs sources de remontées d'informations, celles des réunions publiques, mais aussi les cartes T qui permettent aux gens de répondre, et tout ce qui est inscrit dans les registres, et c'est classé par thèmes, nous ne laissons aucune question sans thématique. Tout le travail de bilan de la concertation va consister à s'assurer que nous avons bien collecté et retranscrit l'ensemble des contributions des uns et des autres. Ensuite, nous allons les travailler, puis cela va donner lieu à un projet que nous allons amener à l'enquête publique. Ce projet ne va pas répondre positivement à tout le monde, votre question montre que vous l'avez compris, mais notre engagement est d'être en capacité d'expliquer pourquoi en fonction des remontées des uns et des autres nous avons choisi cette option dans le dossier qui sera soumis à enquête publique, plutôt qu'une autre. Sur un certain nombre de sujets nous aurons des propositions contradictoires, c'est aussi le jeu de l'expression démocratique de chacun, mais nous nous assurerons qu'aucune question n'aura été laissée sans réponse.

Eric ANDRÉ, Animateur

Aujourd'hui, plus de 1 000 contributions ont été adressées dans le cadre de la concertation, il reste quasiment un mois. Tout est tracé, noté, car si la commission d'enquête à venir souhaite avoir accès à ces documents il faut que nous soyons en capacité de les lui fournir. Tout est donc conservé, organisé, trié, de façon à remettre au SMTC et aux services de la métropole un document qui contient l'intégralité des interventions, ensuite à eux de les traiter et aux élus de décider. Nous sommes ravis qu'il y ait autant de participation à cette concertation. Je donne la parole à Monsieur LANORD pour une question.

Thibaud LANORD, participant

Pour les stations C.vélo qui ne sont pas présentes pour l'instant sur Cournon, mais qui sont présentes sur Clermont, y aura-t-il une généralisation, où est-ce que d'autres moyens de transport peuvent être envisagés comme les trottinettes électriques ?

Eric ANDRÉ, Animateur

Vous aviez une autre question : comment vont être délimitées les voies réservées pour les bus et les voies cyclables, notamment en termes de sécurité pour les cyclistes ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Il faut rappeler que les infrastructures ne sont rien sans les services. La question est de savoir comment nous nous assurons, au-delà des infrastructures, que la pratique cycliste continue de se développer sur la métropole, Cournon d'Auvergne en particulier. Pour cela, il y a une partie du service qui est amenée par le SMTC au travers de son service C.vélo qui comprend deux branches, la branche vélos en libre-service, et la branche vélos à assistance électrique en location longue durée. Nous investissons aujourd'hui beaucoup sur cette deuxième branche car nous considérons que c'est un moyen de se déplacer sur de plus longues distances, et cela correspond bien à l'envie de déployer le vélo sur l'ensemble de la métropole. Le SMTC achète aujourd'hui des vélos à assistance électrique supplémentaires chaque année, il y a un plan de croissance du vélo à assistance électrique, et au niveau du service ce que nous déployons également c'est une façon d'amener ces vélos à chacun des habitants dans chaque commune. Nous avons fait une première expérimentation dans plusieurs communes, cette expérience va être généralisée à partir de la rentrée de cette année, et dans le cadre de notre nouveau marché de vélos nous allons aussi avoir des lieux permanents, au moins 8 dans d'autres communes de la métropole, pour que ce service puisse se déployer. Sur la partie des aménagements cyclables, notre objectif est de donner du confort, de la vitesse pour ceux qui vont pratiquer le vélo, avec des aménagements cyclables différents suivant les endroits où l'on est, exactement comme pour les bus, le long des deux itinéraires, en prenant en compte les éléments de sécurité, de confort, et de continuité qui sont les ingrédients qui permettent de faire du vélo à grande échelle sur la métropole. Tout cela est lié à un déploiement des pistes cyclables à l'échelle métropolitaine, à un schéma cyclable qui lui-même est accéléré.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je reprends les questions écrites. Il me semble qu'il y a peu de parkings-relais et on sait qu'ils sont rapidement saturés.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je rappelle que nous sommes dans une étude d'opportunité pour implanter de nouveaux parkings-relais le long des deux lignes, et éventuellement sur d'autres lignes de bus situées sur la métropole. L'étude d'opportunité c'est repérer du foncier, des terrains disponibles, et mesurer les besoins en parkings-relais. Un certain nombre d'emplacements sont à l'étude, cela ne veut pas dire que nous les ferons tous, et cela ne donne pas le dimensionnement de chacun de ces parcs, c'est-à-dire le nombre de places que nous trouverons dans chacun de ces parkings, mais il y en aura plus que ce que vous connaissez aujourd'hui dans l'avenir.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je donne la parole à l'association ENPA.

Association ENPA, participante

Est-ce qu'il y aura la possibilité d'emporter son vélo dans les bus à haut niveau de service comme cela existe dans les pays nordiques ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a deux réponses, cela va dépendre de l'heure. Aujourd'hui, dans les tramways à l'heure de pointe c'est difficile de rentrer à vélo parce qu'il n'y a pas assez de place, cela ne serait pas raisonnable. Dans les bus à haut niveau de service demain à l'heure de pointe il y aura aussi du monde, nous ne pouvons donc pas vous garantir que l'on pourra monter avec les vélos à toute heure du jour et de la nuit dans les bus à haut niveau de service, ce ne serait pas vrai. En revanche, il y a des questions spécifiques sur les destinations, et cela va être vrai sur le reste du réseau, particulièrement pour desservir la rivière Allier, où l'on met les vélos à l'arrière du bus. Cela ne va pas fonctionner tout le temps parce qu'il faut aussi aller vite, et le temps de monter les vélos à l'arrière du bus, de les sécuriser, peut prendre du temps. La réponse va dépendre des heures, peut-être des jours, mais notre objectif c'est de permettre dans un certain nombre de cas une meilleure intermodalité avec son propre vélo à l'intérieur. Pour le quotidien, notamment pour aller au travail, nous allons mettre aux arrêts des stationnements vélos qui vont permettre de poser son vélo avant de prendre le bus, de terminer son trajet en bus et de retrouver son vélo le soir. Nous prenons en charge ces éléments complémentaires de stationnement car c'est une question importante qui nous est demandée à beaucoup d'endroits et que nous entendons.

Eric ANDRÉ, Animateur

Quid de l'inclusion des usagers invalides ? Pour l'instant, ce n'est pas très handicap friendly. Je rappelle qu'un atelier va se tenir sur le haut niveau de service le 28 mars à 18 heures où nous traiterons de ces questions.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Notre ambition est d'avoir la possibilité pour tous de se déplacer dans nos lignes de bus. Je prends votre remarque en compte et à cœur, nous avons déployé au fur et à mesure des années une mise en accessibilité de nos lignes, nous essayons de travailler cela avec les associations en charge du handicap pour faire le mieux possible. L'ensemble de nos bus est aujourd'hui accessible, mais pas encore toutes nos lignes, nous y travaillons, nous avons investi année après année, nous avons aussi réalisé un schéma d'accessibilité comme cela se pratique dans toutes les métropoles. Nous avons essayé de trouver des solutions innovantes au travers du dispositif Over Move que nous avons déployé ces dernières années. C'est une question très importante pour nous et cet atelier permettra de vous entendre sur le haut niveau de service comme nous le faisons pour l'ensemble des usagers.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous essaierons de le faire de manière physique car il est compliqué de représenter les futures stations, les accès, etc., de manière virtuelle.

Autre question : Pourquoi on m'a parlé de navettes dans le bus d'information InspiRe pour desservir le quartier du Lac ? Je ne sais pas qui vous a parlé de navettes dans le bus d'information.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je ne sais pas non plus, on a pu se tromper, cela peut arriver. Ce qui est sûr c'est que nous avons bien en tête de repérer tous les usages et d'apporter la meilleure solution. Dans un certain nombre de cas la bonne solution peut être une navette, cela existe, nous l'avons en desserte dans plusieurs villes, c'est l'une des modalités possibles, mais je ne vous dit que cela sera celle-ci. Nous entendons le besoin de déplacement sur un quartier qui est très important, qui aujourd'hui a beaucoup d'habitants, et auquel il faut proposer la bonne solution de desserte.

Eric ANDRÉ, Animateur

C'est peut-être un exemple qui a été pris pour illustrer ce qui peut se faire.

Pourquoi la traversée de la voie ferrée se fait-elle en antagoniste alors qu'il y a de la place pour faire du bidirectionnel ?

Intervenante, participante

Sur le pont SNCF l'objectif n'est pas qu'un projet de mobilité, c'est aussi un projet d'aménagement urbain, d'avoir une insertion paysagère la meilleure possible et d'insérer tous les usages. Sur le pont SNCF il y a le transport en commun, mais il y a également une piste cyclable bidirectionnelle à insérer, une voie verte à ce niveau, et de la végétation avec un maintien de la végétation actuellement en place. C'est pour cela que nous optimisons au mieux l'utilisation de la largeur disponible. A ce niveau, un site unidirectionnel est suffisant puisque l'objectif est de favoriser la circulation des bus à l'approche du carrefour. Nous favorisons la circulation des bus à l'approche du carrefour giratoire qui est situé à la fin de ce point et dans l'autre sens ils sont dans la circulation et s'insèrent dans une voie qui leur est dédiée à l'approche de l'autre carrefour qui est situé dans l'autre sens.

Eric ANDRÉ, Animateur

Quels critères ont présidé à la modification actuelle de la ligne C qui emprunte l'avenue des Dômes, privant cet axe d'une liaison directe avec Clermont-Ferrand ?

Une remarque : Les bus intra Cournon servent aussi aux Cournonnais pour se rendre au marché, faire leurs courses, aller à un rendez-vous, etc., c'est donc important d'avoir ces lignes aussi pour les plus âgés qui pourront se passer de leur voiture.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous pensons bien sûr à la desserte interne de Cournon, c'est une ville de 20 000 habitants, elle mérite en soi un réseau interne dédié, et c'est bien ce que nous



proposons. Cela se voit au niveau du réseau silhouette qui n'est pas la figure définitive, l'idée est bien d'avoir un réseau de desserte interne de Cournon. J'ai essayé de le dire tout à l'heure sur le choix de faire passer la ligne C sur son nouvel itinéraire, nous avons privilégié la liaison entre la place Gardet et Dômes et le quartier du Lac, même si concrètement nous sommes un peu plus loin du quartier du Lac en passant par l'avenue de la Libération et en allant jusqu'à Joffre et Foch. Cet axe nous a semblé le plus cohérent par rapport à cet objectif de vitesse et de capacité de fréquentation, c'est à partir de simulations de différents tracés que nous sommes arrivés à ce projet qui vous est présenté ce soir.

Eric ANDRÉ, Animateur

Un service C.vélo serait le bienvenu à la gare SNCF. C'est un sujet, nous l'avons évoqué tout à l'heure. Monsieur BUCHE souhaite prendre la parole.

Monsieur BUCHE, participant

Je me fais le relais de remarques qui m'ont été faites par les habitants de Pérignat qui sont vivement intéressés par la mise en place de cette ligne C et qui s'interrogent sur la possible liaison qu'il pourrait y avoir entre le terminus place Gardet de cette ligne C et les territoires qui sont adhérents au SMTC, mais pas dans la métropole. Nous avons parlé avec le Président et le Directeur de l'éventualité de créer des navettes qui permettraient au flux de voitures qui arrivent de l'est du territoire de prendre le bus et de laisser la voiture, réglant ainsi partiellement les questions d'embouteillage et de sur-fréquentation de l'entrée dans Cournon. Je souhaite savoir si c'est un sujet qui est à part ou s'il sera traité et si nous devons envoyer une contribution pour attirer l'attention du comité syndical sur cette problématique.

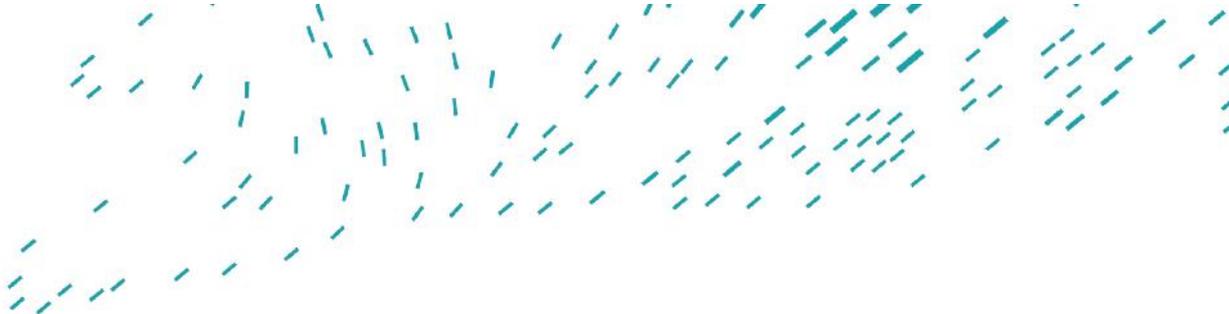
Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Une partie de la réponse se situe autour des origines destinations que nous avons repérées sur Pérignat et sur Mur-sur-Allier avec des besoins de correspondance place Gardet côté Pérignat et pour Mur-sur-Allier une demande de liaison des deux côtés, de Cournon et de Lempdes. Ce qui n'est pas dans le réseau silhouette aujourd'hui c'est la fréquence, nous n'en sommes pas à ce stade de finesse dans les études préliminaires, mais la question est bien intégrée à notre réflexion, nous l'avons bien en tête.

Eric ANDRÉ, Animateur

N'hésitez pas à contribuer dans le cadre de la concertation et à nous faire part de l'avis de la commune de Pérignat et de ses habitants.

Une question de l'association ENPA : Comment sera géré le trafic des bus aux abords de la grande halle lors des deux grands événements annuels qui sont la foire et le Sommet de l'élevage qui génèrent une forte circulation ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

C'est une très bonne question. La proposition qui vous est faite ce soir avec le site banalisé en standard sur la rue de Sarliève, ne permet pas d'y répondre, puisque lors des événements il y aura du monde et il y aura du monde aussi à cet endroit. Il y a deux façons différentes de prendre cela en compte, soit en proposant un autre aménagement à cet endroit, c'est une question possible et ouverte, soit d'avoir des conditions de circulation différentes sur ce même tracé pendant les grands événements. Une étude de circulation a été faite sur cette zone, notamment pour la construction de la deuxième grande halle, et la manière d'y répondre finement va venir un peu plus tard, mais nous avons bien en tête qu'il se passe quelque chose de particulier à ce moment-là, avec des problèmes de stationnements sauvages, c'est un beau sujet.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci. Je vous propose de conclure.

François RAGE, maire de Cournon d'Auvergne et Président du SMTC-AC

Je remercie les habitants et citoyens qui sont restés jusqu'au bout de cette présentation. C'est un projet qui est capital pour notre métropole, quand je parle de métropole j'inclus également Pérignat et Mur-sur-Allier puisque c'est le périmètre du SMTC. C'est un projet qui va donner corps à notre métropole et qui va créer un sentiment d'appartenance et un haut niveau de réflexion. C'est un projet qui est capital pour notre ville et qui doit, en même temps que la restructuration de la Place Gardet, nous permettre de relier l'ensemble de nos quartiers et de redessiner notre ville et de lui donner un corps qu'elle n'a pas aujourd'hui. Ces projets, avec leurs complexités, les coûts afférents, ne peuvent se développer que si l'ensemble des habitants y est associé, si chacun peut donner son avis, si chacun peut être entendu. Ensuite, l'intérêt général primera, mais nous sommes obligés d'avoir une concertation importante pour ne pas nous tromper. Je compte sur l'ensemble des intervenants, sur Eric ANDRE et son équipe, pour que nous soyons optimums sur ces questions. Les élus de Cournon seront toujours à l'écoute pour faire avancer dans le bon sens ce projet. Cela va nous occuper pendant toute la durée du mandat, et nous saurons vous interpellé, vous écouter. C'est le début d'une grande aventure, et cette aventure va nous permettre de placer notre ville et notre métropole au plus proche de ce que les citoyens attendent pour les années à venir.

Eric ANDRÉ, Animateur

Merci d'avoir participé à cette réunion.

(Fin des débats).



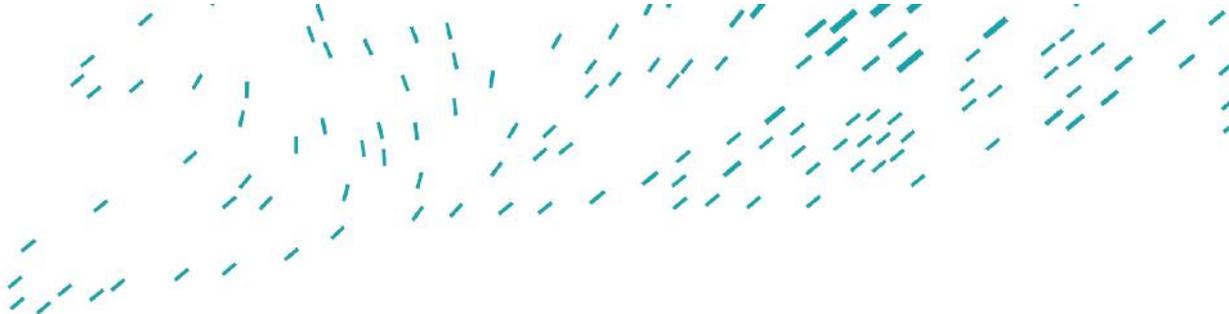


un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
SECTEUR SUD

8 mars 2021



PARTICIPANTS

- **JEAN PAUL CUZIN, MAIRE DE BEAUMONT**
- **FRANÇOIS RAGE, PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **SARAH BLANC-BASTIDE, RESPONSABLE AMENAGEMENT DU PROJET INSPIRE**



DÉROULÉ

- 19H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 19H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – JEAN PAUL CUZIN, MAIRE DE BEAUMONT, ET FRANÇOIS RAGE, PRÉSIDENT DU SMTC-AC
- 19H15 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC
- 19H45 : QUESTIONS-REponses
- 21H15 : MOTS DE CONCLUSION – JEAN PAUL CUZIN, MAIRE DE BEAUMONT



QUESTIONS-REponses

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci beaucoup. Je vous propose de passer à un premier temps d'échanges.

Guillaume DOUPEUX

Je suis un cycliste et habitant la rue Alexandre Varenne à Beaumont, j'ai deux questions. Premièrement, les bandes cyclables, c'est sympathique, mais quand on est à vélo et à côté de la circulation, ce n'est pas forcément toujours évident. Quand nous avons son fils derrière, cela peut être dangereux. C'est la possibilité d'avoir le maximum de pistes cyclables plutôt que des bandes cyclables. Deuxièmement, la rue Alexandre Varenne concentre un flot de voitures qui viennent de Ceyrat ou de Saint-Genès et Romagnat. Concrètement, serait-il possible de faire quelque chose pour avoir moins de voitures et un accès plus rapide vers le A ou vers d'autres lignes plus rapides que le bus normal.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Plusieurs éléments de réponses. D'abord, je partage votre point de vue et c'est pour cela que, chaque fois qu'on le peut, la bande cyclable n'est pas le schéma que l'on retient. Toutefois, nous avons eu un atelier vélos, il y a de cela quelques jours. Nous avons entendu aussi les cyclistes occasionnels, fréquents, les associations de cyclistes, et nous avons pu partager avec eux les différents types d'aménagements à proposer. Dans un certain nombre de cas, nous avons reçu des choses convergentes avec ce qu'on imaginait, et dans d'autres, des propositions complémentaires d'insertion sur la manière de gérer les priorités. Je ne veux pas vous dire de bêtises, parce que c'est très important d'être aussi clair et aussi précis que possible dans ces réunions. Je ne peux pas répondre avec une précision parfaite et intégrale sur le volume de bandes cyclables dans les 90 % d'aménagements linéaires dont je vous ai parlé, d'autant qu'à un certain nombre d'endroits, nous allons reprendre ces aménagements en fonction de ce que nous avons entendu dans l'atelier vélos. Dans le retour de concertations et dans ce que nous amènerons ensuite à l'enquête publique, nous vous redonnerons une réponse extrêmement précise.

Pour ce qui concerne la question du réseau et de l'amélioration des fréquences et de la vitesse pour les futures lignes 8, futures lignes 12, cela fait partie des choses que l'on écoute, et pour lesquelles nous avons grand besoin de bien comprendre les origines et les destinations qui sont les plus fréquentes pour qu'on puisse mettre la meilleure offre possible.

Sur la rue Alexandre Varennes, il existe un schéma directeur cyclable à l'échelle de la métropole. L'ensemble des propositions visant à le réaliser, mais éventuellement aussi à le compléter, cela fait partie, plus globalement, de la manière dont la Métropole accompagne le déploiement des infrastructures cyclables sur l'ensemble de son périmètre.



Éric ANDRÉ, Animateur

Madame MOUTON disait : à Pérignat, nous avons un espace similaire pour les piétons et les cyclistes. En descente, les cyclistes vont aussi vite que les voitures. Je trouve cela très dangereux, mais heureusement qu'ils utilisent, le plus souvent, la route.

Merci de cette contribution, monsieur MOUTON, d'ailleurs qui avait une autre question : comment est réalisée la communication pour les concertations ? Il me semble qu'aujourd'hui nous ne sommes pas nombreux si j'ai bien écouté en début de réunion. Là, nous sommes à 60 participants. Nous sommes sur les standards hauts des réunions publiques, puisqu'en grande partie, nous sommes en règle générale autour d'une cinquantaine de participants, sauf à Chamalières et à Clermont-Ferrand, où nous étions à 150 et quasiment 170. Il est vrai que le distanciel n'est pas forcément le plus simple pour réussir à s'intéresser ou à rentrer dans la technicité du projet. Mais, vous êtes quand même très nombreux à participer à cette concertation. Un peu plus de 1 000 contributions aujourd'hui sont arrivées depuis son lancement, donc cela montre quand même un intérêt. Vous commencez à bien connaître le projet. Quasiment plus personne ne nous dit qu'il ne connaît pas le projet InspiRe, lorsqu'il participe à ces réunions.

Madame MOUTON, participante

Concernant les pistes cyclables, c'était juste une remarque. Il est vrai que c'est agréable, ces grandes largeurs, mais les cyclistes, la plupart ont tendance à bien descendre sur la voie routière. Il y a aussi tout ce qui est trottinettes électriques ou autres, qui ne font pas de bruit et on peut vite se retrouver face à des accidents. Je ne sais pas si vous allez privilégier d'avoir vraiment les deux en même temps ou plutôt d'avoir un trottoir pour les vélos et un trottoir pour les piétons, pour vraiment séparer complètement tous les modes de transports.

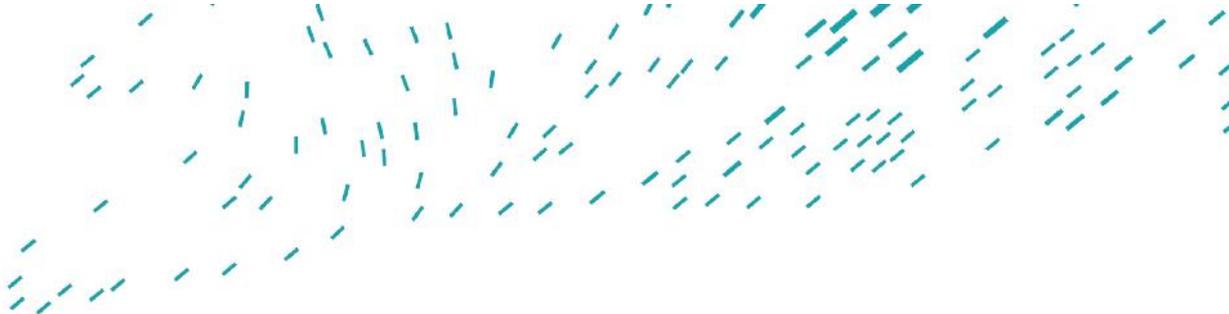
Après, pour le réseau, je suis Clermontoise depuis 37 ans, j'ai beaucoup utilisé... j'étais Aubiénoise, adolescente, et maintenant, je suis à Pérignat. J'avais toujours privilégié le bus, sauf depuis que je suis adulte et à Pérignat, parce que j'ai l'impression que c'est toujours concentré, que les tracés sont pensés pour aller de centre-ville au centre-ville de Clermont. Je trouve cela un peu dommage, parce qu'en plus, nous avons beaucoup de zones de travail comme la Pardieu ou comme vers le Zénith. On ne peut pas circuler comme cela, de ville en ville sans passer par le centre-ville. Cela rallonge énormément le temps de trajet par rapport à la voiture. C'est dommage, mais on ne peut pas prendre le bus.

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci. C'est vrai que c'est une question qui est revenue, y compris dans les cartes T, dans les autres réunions publiques, c'est cette ligne circulaire, et certains regrettaient d'ailleurs que la clinique de la Châtaigneraie ne soit pas comprise finalement dans la desserte grand sud.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur la première question, nous partageons le diagnostic qu'il n'est pas si facile de faire coexister vélos et piétons sur l'espace public, surtout quand cela commence à aller vite. Nous, de notre côté, nous installons plutôt des voies vertes, ou avec la coexistence, quand il y a peu de piétons finalement. C'est ce que nous avons pu voir sur les propositions d'aménagements cyclables. Chaque fois que nous le pouvons, nous sommes plutôt sur le



format de la piste cyclable, où effectivement le vélo se retrouve tout seul. Parfois, nous mettons le vélo en mélange avec les bus ou les voitures. Mais il est vrai que faire coexister les différents modes dans l'espace public, c'est bien une question à la fois de compromis, de relations et de respect entre les différents usagers de la voirie.

La deuxième question porte sur le réseau. Je m'aperçois que ce que je vous ai raconté au démarrage ne correspond pas à la réalité du réseau de 2026. Dans ce réseau, on propose de nouveaux nœuds de correspondance. C'est vrai par exemple, autour de la rénovation de la place Gardet, avec un mini réseau centré sur Cournon. C'est vrai aussi sur Chamalières. Nous le voyons aussi dans le sud avec des lignes qui viennent converger côté place Allard. La création de la ligne 27, qui est une ligne sud qui passe à Romagnat, au champ sud et qui vient retourner vers le lycée Lafayette. Des choses un peu nouvelles, de ce point de vue-là, viennent sortir du schéma traditionnel d'un réseau en étoile. Cela est rendu possible parce que nous mettons plus d'offres pour avoir aussi plus de fréquentations.

Je laisserai compléter cela par Céline. Bien sûr demain, nous ne sommes pas capables de proposer un tracé point à point compétitif pour les trajets en transport en commun. D'ailleurs, la part modale, c'est 12 % en bus et il y aura encore 50 % de tracés en voiture. Pour pouvoir proposer une offre de bus, il faut que suffisamment de gens puissent être simultanément dans le bus, à la même heure, pour le même type de trajets.

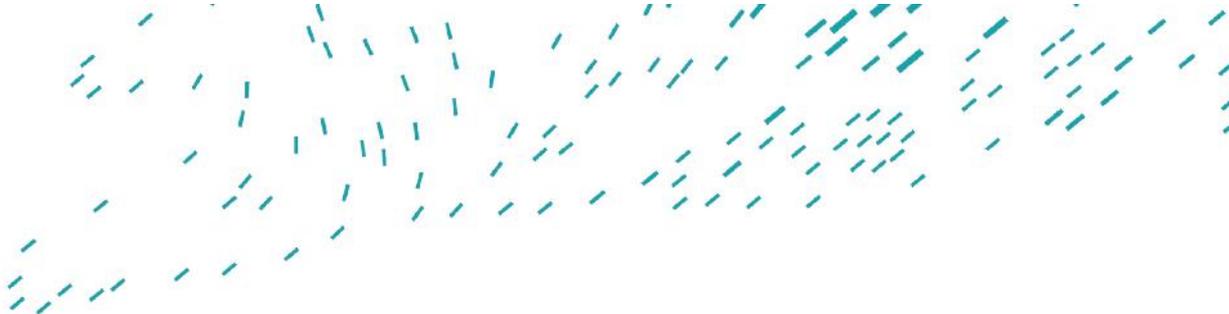
Peut-être Céline, peux-tu compléter un peu sur la manière dont on repère ces origines des destinations et qui nous permet de proposer des lignes un peu différentes sur ce nouveau réseau ?

Céline HÉKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Le travail qui est réalisé en ce moment et qui va se poursuivre s'appuie sur deux types d'enquêtes. Il y a ce que nous avons appelé des enquêtes origine-destination, qui sont réalisées en lien avec les transports en commun et qui consistent à interviewer les gens quand ils sont dans les bus, à comprendre où ils sont montés dans le bus et où ils vont descendre. Ces enquêtes nous donnent vraiment une connaissance des différentes haltes que vont faire les usagers du bus sur leurs déplacements, mais également une pondération des lieux d'intérêts, qui sont des lieux liés à des arrêts de bus. En complément de ces enquêtes, nous avons aussi des enquêtes qui s'appellent les EDGT – Enquête déplacement grand territoire – qui sont réalisées tous les 10 ans. Ces enquêtes correspondent finalement à un recensement des gens sur leur mobilité. Il ne s'agit pas de leur demander où ils vont, mais de regarder, pour des ménages, des foyers représentatifs sur l'ensemble des communes, voire des quartiers, avec un échantillonnage précis et méthodologique qui nous provient du Cerema. L'idée est de regarder quels sont les déplacements et les modes de déplacements des personnes de ce ménage. Ensuite, ces données nous servent à regarder secteur par secteur – les secteurs pouvant être une commune, un groupement de communes, un quartier ou un îlot dans une commune – quels sont les lieux de déplacements et les intensités de ces déplacements. C'est cela qui nous permet ensuite de construire les lignes.

Le réseau Silhouette qui vous est proposé s'appuie bien sur ces deux types d'enquêtes. Effectivement, nous essayons, par ce biais, de réaliser des tracés directs – comme avec les lignes 4 et 8 – soit des lignes transverses comme la ligne 27 qui a été décrite tout à l'heure.

Madame MOUTON, participante



La réponse est complète. Mais, cette enquête, menée tous les dix ans, a-t-elle été faite récemment ou une nouvelle est-elle sur le point de l'être ? En dix ans, Pérignat a pas mal augmenté. Le centre Zénith a beaucoup évolué par rapport à la Pardieu.

Céline HÉKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

La dernière enquête date de 2012. La prochaine sera réalisée en 2022, mais néanmoins, on se rend compte qu'il y a une certaine robustesse et une certaine « continuité » des résultats. On ne peut pas dire qu'au bout de deux ans, l'enquête soit obsolète. Ce n'est pas du tout le cas, même si les villes changent, même si les habitants changent. Ces enquêtes ont une certaine robustesse qui nous permet de projeter le futur réseau. Quoi qu'il en soit, nous sommes dans une complétude de ces enquêtes, avec des réflexions complémentaires qui ont lieu déjà aujourd'hui.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pour compléter, nous aurons les résultats avant le réseau 2026. C'est aussi pour cela que nous venons vous voir et que nous réalisons une concertation un peu continue, pour entendre ces différents changements. Par exemple, ce que disait Céline sur le lotissement de la Beaumière, est quelque chose de nouveau, donc nous mettons en place quelque chose de nouveau.

Éric ANDRÉ, Animateur

Avant de continuer les questions, je vous propose de passer la parole à monsieur le maire pour la présentation de la contribution de la ville de Beaumont.

Jean-Paul CUZIN, Maire de Beaumont

Merci. Effectivement, nous l'avons évoqué un petit peu tout à l'heure et je remercie les personnes qui ont posé des questions, comme d'ailleurs l'ensemble des élus beaumontois, avec lesquels nous partageons la finalité, même si nous pouvons parfois, sur des chemins empruntés, être un petit peu en divergence. Je crois que sur la cible finale, nous sommes convergents. Vous évoquiez tout à l'heure la connexion au centre hospitalier, le CHU Gabriel Montpied est pour partie sur la commune de Beaumont, pour partie sur la commune de Clermont, toute la partie qui vient du sud transite par Beaumont. C'est aussi un élément, comme cette nécessité d'avoir des parcs-relais, parce qu'il n'y a une utilisation des transports en commun que si les habitants peuvent laisser leurs véhicules sur un parc-relais. C'est ce qui a conduit la réflexion.

Pour essayer de se situer dans l'espace, vous avez ici le cœur de ville avec, en son centre, la mairie d'où j'interviens ce soir. Vous avez un peu plus bas, le rond-point du Pourliat. Ce rond-point du Pourliat aurait offert une situation idéale pour faire un parc-relais. Malheureusement, il est utilisé par des activités artisanales, industrielles et commerciales et il accueille le plus gros bassin d'orage métropolitain. Nous nous sommes donc projetés un petit peu plus loin au rond-point de la déchetterie de Romagnat. Ce rond-point permet un accès à une zone que vous voyez hachurée ici, en forme de triangle sur la diapositive qui est à l'écran, et qui offre une emprise foncière importante sur laquelle la commune a, pour partie, la maîtrise foncière. Cette zone avait été projetée il y a un certain nombre d'années comme une possibilité d'extension urbaine par de la construction. Elle ne l'est plus aujourd'hui par



rapport à des données écologiques qu'il nous faut prendre en compte, mais cela peut être compatible avec la mise en place d'un parc-relais, qui offrirait une très bonne accessibilité et qui pourrait répondre à une partie des personnes venant de Pérignat et Salève, de Romagnat dans sa quasi-totalité. Pour tous ceux qui viennent de l'ouest, une partie de la circulation de Ceyrat, dont nous voudrions écarter une partie du flux qui passe actuellement par l'avenue du Mont-Dore et l'avenue de Maréchal Leclerc pour descendre sur Clermont via Vallières, et puis au-delà aussi sur Saint-Genès-Champanelle. Ce projet que je vais vous présenter rapidement, je l'ai présenté à mes collègues, les maires des communes que je viens de citer, qui le voient plutôt d'un bon œil, avec aussi une possibilité de raccordement à des contributions spécifiques qui pourraient intervenir. Je pense notamment à Ceyrat. Saint-Genès-Champanelle a une configuration particulière, parce que la descente sur Clermont se fait par plusieurs voies. Mais, c'est tout à fait compatible avec des schémas qui peuvent exister sur la commune.

Au-delà de la création de ce parc-relais, l'idée serait de rejoindre la route d'Aubière actuelle, qui ne rejoint pas directement le rond-point du Pourliat, mais qui rejoint au niveau de l'angle du cimetière de Beaumont vers la station de lavage, en passant devant la partie où il y a Picard, où il y a le terminal de cuisson. Là, nous pouvons avoir une desserte très rapide en bus, qui rejoint après sur une emprise foncière qui a été faite il y a de cela maintenant sans doute largement une cinquantaine d'années pour les premières hypothèses, qui était pour la liaison sud-ouest – cette fameuse Luso, Pénétrante, Sud, peu importe les appellations – qui devait permettre de drainer un flux de véhicules pour les amener sur le centre métropolitain. Bien sûr, aujourd'hui, cela n'a plus aucun sens, mais cela offre la possibilité de laisser cette emprise foncière sur laquelle il peut être facile de créer sur cette zone, sur la première partie qui longe l'Alpa jusqu'à la place de la Croix neuve, une zone de cohabitation transports en commun et véhicules légers et, à partir de la place de la Croix neuve et qui tangentera le parking du CHU sur sa partie ouest, de rejoindre la place Henri Dunant, en site « mode doux », avec voie pour bus et voie pour piétons et cyclables. Ce serait tout à fait en complémentarité avec les travaux que nous sommes en train d'engager sur la rue de l'Hôtel de ville, où nous voulons aussi réduire la part de la présence des véhicules personnels, pour permettre, à partir de ce que j'appelle de mes vœux, une station C.vélo devant l'Hôtel de ville, pour pouvoir se raccorder à cette partie. Cela pourrait entre autres être une réponse à la préoccupation fort légitime que monsieur DOUPEUX évoquait tout à l'heure, sur la difficulté à se déplacer sur la rue Alexandre Varenne. Malheureusement, nous ne pourrions pas avoir une vision haussmannienne et retravailler cette rue. Elle restera dans la configuration où elle est, parce qu'il y a des constructions de chaque côté, mais nous pourrions, un peu plus à l'est, faire une voie dédiée aux bus et aux modes doux de déplacement, qui offrirait une sécurité et une facilité de se rapprocher de la ligne A.

Voilà, très rapidement, ce que serait la partie « mode doux » à créer le long du parking de l'Hôtel de ville, c'est-à-dire derrière les constructions, qui sont aujourd'hui sur cette rue Alexandre Varenne, à l'arrière de la partie à droite en descendant la rue Alexandre Varenne.

Vous avez la représentation un petit peu finalisée de cet ensemble avec, d'une part, le parking-relais, un cheminement que l'on pourrait faire sous la RD 86 qui permettrait, puisque là, il y a la zone de Romagnat où il y a du monde, à des gens de laisser leur véhicule, de traverser sur la chaussée en toute sécurité pour rejoindre la zone artisanale de l'autre côté, d'aller dans les transports en commun. Cela offrirait aussi une facilité pour le CHU qui, aujourd'hui, a un parking en saturation, avec un transport en commun cadencé qui passerait depuis le parc-relais pour rejoindre le CHU. Cela peut être une opportunité.

Voilà cette contribution. Encore une fois, c'est la contribution de l'équipe municipale de Beaumont qui profite d'opportunités. Vous avez ici présenté le parking que l'on pourrait faire, quelque chose aussi de très végétalisé, puisque c'est aussi une volonté de verdir, d'organiser



l'espace public. Cet ensemble-là est une réflexion issue aujourd'hui de la Ville de Beaumont, que nous souhaitons complémentaire que celle des collègues des autres villes peuvent faire, et qui pourrait s'intégrer dans le projet global qui nous a été présenté tout à l'heure.

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci, monsieur le maire. Il y aura peut-être des réactions sur cette contribution. Je vous propose de repasser aux questions.

Question sur le réseau, monsieur PMZ, la future ligne 27 semble avoir deux branches à Romagnat, une vers Gergovia et une vers Opme, est-ce ce qui est prévu ? La future ligne 8 sera-t-elle en forme de boucle de Vallières à Beaumont, en passant par la gare ? Pourrait-on la découper en deux lignes qui pourraient être prolongées pour des meilleures connexions nord-sud, Vallières-gare-Ikéo d'une part, et Beaumont-Carvin-CCI d'autre part, par exemple.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Une partie de la réponse sera aussi apportée par Céline. Les éléments et la contribution d'ailleurs de la ville de Beaumont, amènent à imaginer aussi les choses différemment sur l'ensemble des lignes du réseau Silhouette de demain.

La ligne 27, telle qu'elle est présentée, c'est le trait vert. Nous ne sommes pas encore à la rue. C'est un peu tôt pour pouvoir vous dire précisément où elle va passer. Pour l'instant, elle n'a pas d'antenne. Elle est d'une seule traite. Le petit trait que vous voyez tout en bas fait partie des artefacts de la présentation du réseau Silhouette, simplement pour noter les lieux d'intérêts du système.

Ensuite, sur la ligne 8, ce qui est en jeu, c'est aussi la desserte de la clinique de la Châtaigneraie. Il existe aujourd'hui en pratique deux options, avec la ligne 8 telle qu'on la connaît aujourd'hui et au-dessous au sud la ligne 4. La réflexion se fait sur ce sujet depuis plusieurs années. Cela fait encore partie des sujets ouverts de discussion.

Pour répondre précisément à votre question, il n'est pas impossible que la ligne 8 elle-même soit amenée à évoluer par rapport au réseau Silhouette qui est ici, en fonction de ce que nous retrouverons dans la concertation, au fur et à mesure des remontées des uns et des autres.

Céline HÉKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Les tracés ne sont pas encore complètement précis. Nous rajouterons une précision en lien avec les points d'intérêts définis et les différentes concertations incluses dans la concertation continue que j'ai décrite tout à l'heure. Après, il y a aussi toute la question de la fréquence des lignes et de l'intérêt de faire passer plus souvent telle ligne à tels endroits. Au-delà du tracé que vous signalez, c'est aussi préciser qu'en fonction des objets et des points d'intérêts d'une ligne, nous allons pondérer la ligne avec un plus ou moins grand nombre de passages.

Éric ANDRÉ, Animateur

Comment les habitants de Romagnat pourront-ils rejoindre ce nouveau P+R en mode doux, parking-relais, traversée de la deux fois deux voies par les cyclistes et les piétons au niveau de la déchetterie ?



Jean-Paul CUZIN, Maire de Beaumont

Encore une fois, le projet est aujourd'hui beaumontois. J'espère que demain, il sera SMTC métropolitain, mais il demandera de toute façon à être retravaillé.

Pour les personnes de Romagnat, le rond-point de la déchetterie permet un accès direct de Romagnat depuis la descente de l'ancien lycée, la traversée de la petite zone artisanale de Romagnat. Nous avons un flux de personnes important. En mode doux, nous prévoyons cette traversée sous la RD 2089, qui permettrait de rejoindre le parking pour prendre des transports en commun ralliant la ligne A sur le CHU pour les piétons et les cyclistes. Effectivement, nous avons pleinement conscience que la traversée de la 2089 n'est pas du tout adaptée et serait dangereuse pour des vélos.

François ULRICH, participant

Je suis élu à Beaumont, un membre du groupe UNI.E.S pour Beaumont, et par ailleurs, membre de l'association l'Atelier de gauche du canton de Beaumont. C'est dire que nous nous sommes penchés sur la question.

Pour ce qui est de la présentation qu'a faite monsieur le maire, je n'ai pas grand-chose à redire. C'est un projet que nous portons et que nous soutenons depuis longtemps. Juste à ce sujet quand même, nous regrettons beaucoup qu'il n'ait pas été anticipé au niveau rond-point du Pourliat, quand le centre de tri de la Poste a été vendu. C'est un petit peu dommage d'avoir laissé passer l'occasion, parce que c'était plus naturel de faire un parking-relais à cet endroit-là que d'aller le faire au niveau du parking du rond-point de la déchetterie.

Les choses étant ce qu'elles sont, je n'évoque pas ce regret juste pour regretter, mais pour dire l'urgence. Cette fois-ci, il ne faudrait pas rater l'occasion, parce que sinon on n'y arrivera plus jamais.

Une autre remarque, sur le dépliant 4 pages du projet InspiRe, le premier enjeu signalé est : « et si on réduisait la voiture en centre-ville » au singulier, c'est-à-dire que visiblement, il s'agit du centre-ville de Clermont-Ferrand. Comme vous le rappeliez, la métropole comporte 21 communes et il y a des centres-villes, dont celui de Beaumont, qui sont largement saturés. Il ne faut pas rater l'occasion de ce projet InspiRe pour décongestionner le centre-ville de Beaumont. Cela n'est agréable ni pour les automobilistes, ni pour les piétons, les cyclistes, et tous les habitants de Beaumont.

Le projet qu'a présenté monsieur CLUZIN nous paraît très intéressant et nous espérons bien qu'il sera repris par les maires du sud, de Romagnat, de Ceyrat, et que le SMTC et la métropole en tiendront compte. Depuis qu'on parle de l'avenue sud, il serait peut-être temps de s'y mettre, avant que ne revienne le problème du remplacement du Tram, puisque ce sera sans doute l'autre grand projet du SMTC. Je vous remercie.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Quand nous avons écrit « au centre-ville », nous aurions dû écrire « en centre-ville ». Dans plusieurs communes de la métropole, c'est bien cela qui est en jeu. C'était vrai dans les lieux d'intensification ou les lieux de projets, par exemple sur les deux nœuds de Chamalières et de Cournon-d'Auvergne.

Éric ANDRÉ, Animateur



Nous corrigerons sur les prochains documents de communication.

J'apprécie ce projet beaumontois, le parking du CHU étant déjà saturé, n'avez-vous pas peur que les personnes souhaitant se garer au CHU se garent dans les rues alentour ?

Jean-Paul CUZIN, Maire de Beaumont

Notre objectif est justement de leur offrir des conditions à la fois de stationnement et des possibilités de rallier le CHU qui les dissuadent de cela. Encore une fois, nous n'avons pas d'éléments de coercition. Quand je parlais tout à l'heure de limiter, c'est qu'effectivement, nous n'allons pas pouvoir mettre un octroi à l'entrée de Beaumont, donc il faut créer des conditions. Je pense que c'est l'un des enjeux majeurs de ce projet, créer des conditions pour qu'il y ait une substitution par rapport aux véhicules personnels aujourd'hui, éviter des voitures avec une seule personne à l'intérieur. Également, permettre de développer les modes doux de déplacement sur la commune de Beaumont, qui a sans doute un relief un peu accidenté et très déficitaire par rapport à l'ensemble de la métropole et à certaines communes, qui ont peut-être engagé cette réflexion plus tôt, ou qui sont dans des conditions aussi topographiques qui ne sont pas les nôtres.

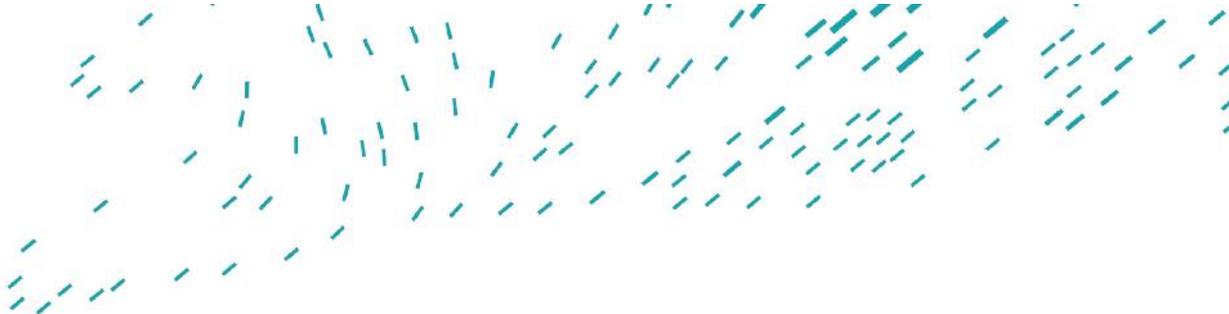
Robin, participant

Je suis un habitant de Beaumont. J'habite rue de la gare, donc pas très loin du futur projet de pénétrante. Ma crainte est que ce projet laisse passer les voitures aussi. J'aimerais savoir si le choix a déjà été fait. Ma crainte est qu'un automobiliste qui vient du sud de l'agglomération ait tendance à rester dans sa voiture et à délaissé le parking relais. J'ai peur que ce schéma se répète aussi au sud de l'agglomération.

Jean-Paul CUZIN, Maire de Beaumont

Je n'ai sans doute pas été suffisamment explicite tout à l'heure. Nous ne souhaitons pas faire une pénétrante. Ce que nous projetons, c'est à partir de la place de la Croix neuve, utiliser l'emprise foncière existante pour faire un passage, un TCSP, site propre pour les transports en commun, et également une voie modes doux, déplacements piétons et vélos, végétaliser tout cet ensemble pour apporter des arbres. Nous avons une emprise foncière de 36 mètres de large. C'est plus que nécessaire pour permettre de réaliser voies bus, vélos, piétons. Profitons-en pour faire entrer de la nature dans la ville. Je sais que la ville de Clermont est en train également de réfléchir à la possibilité d'utiliser une emprise de cette ancienne luso, qui longe la voie ferrée, qui va en direction de Chamalières, donc imaginez la possibilité que vous auriez pour partir, prendre un vélo devant la mairie de Beaumont, utiliser ce que l'on va faire, donc la rue de l'Hôtel de Ville où nous aurons une voie vélos, l'esplanade du 8 mai, rejoindre la place de la Croix neuve, rejoindre le devant du CHU, et la prolonger par la voie vélos qui longerait la voie ferrée, qui peut nous amener jusqu'à un autre équipement communautaire, qui est le bassin nautique des Roches à Chamalières. Voyez toute cette interconnexion.

C'est vraiment l'enjeu que nous avons, de définir la ville, et la ville au sens large, c'est-à-dire notre métropole demain, sur ces axes-là. Je pense que nous sommes tous en phase. Je me félicite de la qualité des questions et des remarques que vous faites, parce que cela nous conforte tout à fait dans cette réflexion que nous avons faite, sans doute un peu vite, en quelques semaines, à peine quelques mois, pour la proposer au SMTC. Maintenant, c'est à nous d'en permettre l'intégration dans ce projet pour que ce périmètre, ce quart de couronne



sud-ouest métropolitain, profite pleinement de cette évolution de notre agglomération dans les années qui viennent.

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci, monsieur le Maire.

Pas mal de questions continuent à être posées. Qu'en est-il de la desserte de la clinique de la Châtaigneraie ? Ne faudrait-il pas utiliser le projet que vous présentez pour la desservir ? Au niveau des nouveaux quartiers, quelle desserte est prévue pour la ZAC du Prade de Romagnat ? Mon quartier de Beaumont n'est pas desservi, 100 maisons avec Auchan, botanique, funérarium, est-il prévu de passer au rond-point du funérarium ? Le projet beaumontois ne devrait-il pas permettre de rejoindre la Châtaigneraie en bus ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Peut-être que Pauline aussi peut dire un mot sur la localisation des parkings-relais et sur la manière dont nous essayons aussi de changer notre point de vue par rapport aux parkings-relais existants, ceux que nous avons construits à l'époque du tramway.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Sur la question des parkings-relais, nous réfléchissons à l'échelle des lignes B et C, mais aussi à l'échelle du réseau restructuré, et nous réinterrogeons en effet les parkings-relais existants. Les conditions de réussite des parkings-relais sont les suivantes : être ni trop près, ni trop loin du centre-ville de la ville principale, de la ville centre, se situer en amont de la congestion. La question de la tarification est importante aussi, parce que dès qu'il y a tarification, il y a ce qu'on appelle la fuite au péage. On perd des usagers dès que le parking-relais n'est pas complètement gratuit pour l'utilisateur.

Il y avait tout à l'heure la question du P+R d'Henri Dunant, au niveau du CHU Montpied. Celui-là est aussi réinterrogé dans le cadre de cette étude stratégique sur les parkings-relais de manière générale. Je ne connais pas encore le devenir du parking-relais Henri Dunant, qui finalement fonctionne. N'est-il pas assez lisible, visible et il est aussi très proche du centre-ville de Clermont déjà ? Est-ce qu'il correspond aux conditions de réussite ? À continuer d'étudier.

Par rapport au parking-relais hors ligne B et C, l'étude de restructuration du réseau en est à une phase d'études prémilitaires, un réseau silhouette. Or, la question des parkings-relais nécessite un réseau stabilisé, parce qu'il convient de croiser les axes structurants d'accès à la métropole avec ce réseau restructuré. Il faut donc que ce soit très précis. Si un parking-relais n'est pas relié directement à une station de bus, il ne sera pas efficient. C'est en cours.

Je vous invite à participer à l'atelier spécifique sur les parkings-relais du 22 mars, parce que cette étude stratégique est en cours, et que nous avons besoin d'un retour des usagers potentiels de ces parkings-relais pour trouver le bon emplacement. Un retour d'expérience nous dit aussi qu'il ne sert à rien d'aller multiplier les parkings-relais à l'échelle d'une métropole. Il faut qu'il y en ait peu, qu'ils soient bien placés pour qu'il y ait vraiment la meilleure visibilité possible pour l'utilisateur.

Où sont situés les P+R dans le secteur sud ? Je ne peux pas vous le dire aujourd'hui. Je vous invite à participer à l'atelier dédié.



Éric ANDRÉ, Animateur

Il y a déjà une contribution de la ville de Beaumont pour en positionner un.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je veux bien revenir sur la petite question réseau, qui était juste avant. On était à côté du botanique.

Éric ANDRÉ, Animateur

Mon quartier de Beaumont n'est pas desservi avec Auchan, botanique, funérarium, est-ce prévu de passer au rond-point du funérarium ? La personne habite rue Copernic.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Très bien, coincé entre la 4 voies et l'Artière. Je profite de votre question, cela fait partie des quartiers que nous savons très mal desservis, en transports en commun. Ils ne sont pas très accessibles. Aujourd'hui, ils sont un peu à l'écart. C'est ce que vous constatez d'ailleurs tous les jours. On manque un peu de densité pour proposer réellement une offre qualitative. Même si c'est décevant d'une certaine façon, pour un certain nombre d'habitants de la métropole, malheureusement, il n'y aura pas non plus de solution idéale le 1^{er} janvier 2026 et, pour un certain nombre d'entre vous, la voiture restera, encore un moment, un élément important de vos déplacements. Mais grâce aux parkings-relais, à d'autres façons de faire, comme l'usage du vélo pour rejoindre un certain nombre d'équipements, grâce aussi à des stationnements à proximité des arrêts de bus, il y aura d'autres façons de pouvoir se déplacer. Malgré tout, dans un certain nombre de cas – et c'est sûrement le cas chez vous – ce n'est pas très simple de faire venir demain des lignes de transport en commun dédiées. Je voulais en profiter pour le dire, parce que c'est important aussi qu'on puisse partager ces éléments-là ce soir.

Hélène VEILHAN, participante

Hélène VEILHAN, je suis également élue au conseil municipal de Beaumont, dans le groupe UNI.E.S pour Beaumont. Je voulais compléter les questions qui ont été posées et la présentation du projet de la mairie de Beaumont en essayant d'avoir des informations plus en avant sur les questions de financement. Ce projet, qui est présenté et qui est tout à fait intéressant, n'a pas été financé au départ dans le projet de restructuration du réseau. Dans ce projet global InspiRe, que restera-t-il justement pour des propositions qui vont émaner de la concertation qui a lieu en ce moment d'un point de vue financier ? Quelles seront les marges de manœuvre pour pouvoir amender le projet ? Notre crainte, c'est que tous ces aménagements urbains supplémentaires ne puissent pas être financés à la hauteur de ce qu'on voudrait.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La mise en place de nouvelles lignes correspond à un million de kilomètres, et cela fait bien partie intégrante du projet. Quand j'ai dit 240 à 280 millions d'euros, je parlais là des investissements, mais après, il y a évidemment le fonctionnement qui va avec l'offre supplémentaire. Si le réseau restructuré intègre la composante du projet dont monsieur le maire nous a parlé ce soir, alors il y aura déjà cette réponse en offre qui fait bien partie du



panier du SMTC. Ensuite, plus globalement pour les aménagements urbains complémentaires de ce qu'on fabrique avec les lignes et puis peut-être demain les autres lignes que les lignes B et C, je renvoie un peu le sujet au président François RAGE, s'il veut en dire un mot.

François RAGE, président du SMTC-AC

Oui, merci Jean-Yves. Le renvoyer à François RAGE, c'est le renvoyer à l'ensemble des maires de la métropole, puisque le président de la métropole, Olivier BIANCHI, s'est engagé à ce que, pour cet été, peut-être même au mois de juin ou tout début septembre, un plan pluriannuel d'investissement, c'est-à-dire un recueil de l'ensemble des investissements qui seront faits dans les années à venir, puisse être validé et présenté. À l'intérieur de ce plan pluriannuel d'investissement, on trouvera bien évidemment le projet tel qu'il vous est présenté aujourd'hui, et puis on pourra trouver, si les maires le décident ensemble, des projets annexes qui peuvent être autour de parkings-relais, d'aménagements de places, etc. C'est un vrai débat, une vraie négociation qui vont avoir lieu entre l'ensemble des maires.

Aujourd'hui, nous sommes sur une temporalité un tout petit peu différente quand même entre ce qui vous est présenté là, qui est au niveau d'une concertation, donc qui a été réfléchi et travaillée très minutieusement pendant deux ans, dans des entreprises, etc., et la proposition très intéressante de Beaumont, enfin de Jean-Paul CUZIN, via son maire, qui est plus aujourd'hui sur une esquisse, et qui nécessite qu'elle soit retravaillée. Ce décalage peut aussi permettre que ce projet réintègre le projet définitif au fur et à mesure que le plan pluriannuel d'investissement se mettra en œuvre.

Aujourd'hui, des aménagements peuvent rentrer dans le cadre des 240, 280 millions d'euros. Ce sont des choix qui sont faits et des propositions qui peuvent être faites par les citoyens. Il y a des aménagements plus lourds, comme celui qui est proposé ce soir et qui est vraiment, d'un point de vue métropolitain, très intéressant, et qui peuvent re-renter dans le projet par un autre biais. Ce sera une négociation entre tous les maires et je compte sur la bienveillance de chacun pour qu'on puisse s'entendre et définir un vrai projet métropolitain. C'est cela aujourd'hui qui doit nous guider, avoir des projets qui font sens dans cette métropole.

Aurel, participant

J'habite à Beaumont. Je suis à 5 minutes à pied de la mairie, donc de l'arrêt de bus qui est juste à côté de la mairie. Je travaille à côté de la gare. Aujourd'hui, je ne prends pas du tout le bus, ou très rarement, pour aller à mon travail, simplement parce qu'il faut que je compte 40 minutes en bus, alors qu'en voiture, je mets 15 minutes maximum. Je voudrais savoir s'il y aura des améliorations sur la desserte pour réduire ce temps afin d'inciter un maximum de personnes à prendre le bus, à ne plus prendre leur voiture.

Céline HÉKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Nous avons vu tout à l'heure qu'il y avait une volonté incertaine de réduire les temps d'accès, donc ce que vous décrivez. Au final, il y a le temps de trajet, plus les 5 minutes, qui comptent et finalement, qui rendent moins concurrentiels les transports en commun que la voiture. Par ailleurs, une réflexion va être menée et a débuté sur les aménagements et les solutions qui nous permettent de faire gagner de la vitesse en favorisant les bus, plutôt que la voiture dans des lieux qui peuvent être des lieux d'intersection, comme les feux, ou des lieux d'insertion. C'est effectivement une réflexion globale qui est menée pour permettre de gagner du temps et de rendre de plus en plus concurrentiel le bus par rapport à la voiture particulière.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pour prolonger cette réponse, si je regarde le guide horaire, qui est notre bible en matière de transport en commun, par exemple le matin, à mairie de Beaumont, vous avez un bus à 6h41 qui vous amène à 7h à la gare SNCF. On ne met que 19 minutes. Mais bien sûr, quand on prend le bus à 8h04 à la mairie de Beaumont, il est à la gare SNCF à 8h32. Donc là, il met 28 minutes. Cela dit très exactement ce que vient de dire Céline. Cette absence de régularité est due bien sûr au trafic automobile et donc à l'absence d'aménagements. Cela fait partie des éléments qui sont connexes au projet. Il y a quand même des écarts extrêmement significatifs sur la ligne 4 entre un moment où il n'y a pas de circulation et un moment où il y en a. Je pense que vos 40 minutes, c'est effectivement ces 28 minutes avec le temps d'aller, les 5 minutes, et le temps d'attente à l'arrêt de bus.

Éric ANDRÉ, Animateur

Tout à l'heure, on évoquait les enquêtes origine-destination, il y a une question de PMZ qui demande quel est l'intérêt de demander à des gens qui sont dans le bus si le trajet des lignes de bus les intéresse. Les enquêtes origine-destination auraient plus d'intérêt sur des automobilistes.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Absolument, dit comme cela. Ce n'est évidemment pas la question qu'on pose dans les enquêtes origine-destination. Nous demandons aux gens qui sont dans le bus, d'où ils viennent et où ils vont. Nous le mesurons à l'entrée et à la sortie du bus. Nous avons les enquêteurs dans le bus et des petits modèles qui permettent de constater les gens qui font effectivement des correspondances, y compris des correspondances assez longues pour aller d'un point à un autre. En fonction du temps qu'ils ont mis, nous sommes capables de redresser cela pour savoir combien de gens nous aurions dans le bus si le trajet était direct et donc nettement plus court. Il y a toute une réingénierie derrière cela, mais effectivement, tel que nous l'avons présenté tout à l'heure, cela pouvait donner l'impression que nous étions dans ce que vous dites.

PERIGNAL, participante

Je suis utilisatrice notamment du Tram avec mes enfants. Sur le plan que vous nous avez montré, j'ai l'impression que pour les Pérignatois, il nous reste toujours la ligne 13, que j'utilise en direction de Margeride. Margeride est très utilisée, mais sur les heures de pointe, les véhicules sont totalement engorgés, ainsi que le parking-relais. Par ailleurs, je regrette un petit peu l'absence de connexion en direction du Zénith. Cette zone est en pleine expansion. Nous sommes voisins proches et je ne vois pas de connexion en direction de cette zone d'activités.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Effectivement, notre carte ne propose pas de connexion directe entre Pérignat-lès-Sarliève et cette zone du Zénith. Vous avez parfaitement raison. Nous identifions bien sûr votre question. Pour nous, cela veut dire que dans la concertation continue, nous allons aussi essayer de repérer combien de personnes de Pérignat pourraient être intéressées par une



desserte du Zénith. Notre analyse d'aujourd'hui, c'est qu'il n'y en a finalement pas tant que cela. C'est pour cela que nous l'avons proposé différemment, mais cela fait partie de tout ce travail de concertation que de mesurer un peu plus précisément ces éventuels flux.

Un réseau ne permet pas de desservir toutes les demandes de point à point. Il y aura bien encore demain 50 % de trajets en voiture. Je comprends que cela soit un peu décevant pour des personnes qui voudraient aller encore plus vite et vers encore plus de transport en commun et encore plus de modes doux.

François RAGE, président du SMTC-AC

Je remercie les gens qui étaient aujourd'hui devant leur écran, et je remercie surtout les élus, notamment de Beaumont, d'avoir été force de proposition. Comme tout projet complexe, comme tout projet coûteux, ce projet n'a de sens que s'il correspond à des besoins, à l'expertise de terrain, des futurs usagers et des élus. Là, on est vraiment dans cette dynamique. Vraiment, je remercie les participants et les élus, d'avoir été en capacité de nous présenter une alternative qui n'était pas intégrée et qu'aujourd'hui, nous avons maintenant en tête.

À l'issue de cette concertation, parce que les choses vont encore bouger, on mesure aujourd'hui ce qui se passe à Chamalières, Royat, etc. Il y a encore plein d'éléments qui peuvent bouger. Nous pourrions nous saisir tous ensemble de ces propositions et voir comment nous continuons à travailler ensemble. L'essentiel était vraiment de disposer d'un projet de mobilité, urbain, écologique en faveur de l'ensemble des habitants de la métropole. Je crois que c'est ce que chacun s'attache à faire, et vraiment, je félicite tout le monde pour ces prises de position et ces réactions.

Je remercie les élus de ce territoire sud de nous avoir accueillis et d'avoir fait la communication de ce projet. Merci beaucoup et bonne soirée à tous.

Jean-Paul CUZIN, Maire de Beaumont

Merci aux équipes du SMTC d'avoir, dans un contexte très difficile, su organiser ce type de rencontre dont on voit tout l'intérêt qu'elle a pu susciter, avec les nombreuses questions, réactions, interrogations. C'est vraiment pour nous une satisfaction. C'est aussi, pour moi et mon équipe, une réelle satisfaction, de voir que ce projet puisse être fédérateur. C'est la vie politique et démocratique. Nous avons des oppositions, nous avons des divergences de points de vue sur un certain nombre de domaines. Cela fait partie de la vie quotidienne. C'est vraiment pour nous une vraie satisfaction de voir qu'il peut y avoir sur des sujets de cette importance et je ne doute pas qu'avec ma collègue conseillère métropolitaine, Hélène VEILHAN, nous puissions, lorsque ce sujet viendra, porter l'intérêt qui s'est manifesté ce soir sur ce projet qui dépasse, encore une fois, je le dis, le strict intérêt des Beaumontois. Je remercie tous celles et ceux qui ont posé des questions, qui ont aussi trouvé un intérêt à cette proposition. Je ne doute pas qu'ensemble, nous puissions nous mettre en marche unie pour aboutir à cette mise en œuvre et à cette intégration dans le projet de la métropole et du SMTC.

Merci beaucoup et très bonne soirée à toutes et à tous.

Éric ANDRÉ, Animateur



Merci de nous avoir suivis. Nous vous avons mis la suite du calendrier, pour tous ceux qui veulent continuer à suivre nos travaux et ces échanges.

Demain soir, nous serons à Clermont-Ferrand pour une nouvelle réunion publique. Les réunions se poursuivent jusqu'au 24 mars, et puis le 31 mars, jusqu'à la fin de la concertation.

Bonne soirée et à bientôt.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
CLERMONT

9 mars 2021



PARTICIPANTS

- **CYRIL CINEUX**, ADJOINT AU MAIRE DE CLERMONT-FERRAND EN CHARGE DE LA MOBILITE DURABLE, LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT, L'ENTRETIEN ET LE PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC, VICE PRESIDENT DU SMTC-AC

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

- **ALEXIA PELLISSIER**, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC

- **ERIC ANDRE**, ANIMATEUR

- **PAULINE BAYARD**, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

- **CELINE HEKIMIAN**, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC

- **GRAZIELLA BRUNETTI**, VILLE DE CLERMONT-FERRAND



DÉROULÉ

- 19H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 19H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – CYRIL CINEUX, ADJOINT AU MAIRE DE CLERMONT-FERRAND, VICE-PRESIDENT DU SMTAC-AC
- 19H10 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTAC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTAC-AC
- 19H40 : QUESTIONS-REponses
- 21H00 : MOTS DE CONCLUSION – CYRIL CINEUX, ADJOINT AU MAIRE DE CLERMONT-FERRAND, VICE-PRESIDENT DU SMTAC-AC



QUESTIONS-REponses

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci beaucoup pour cette présentation. Nous allons passer aux questions-réponses, prises de parole diverses, propositions, avis, remarques, critiques.

Il y avait une question sur combien sommes-nous. Au compteur, nous sommes 105. Nous étions 109 tout à l'heure. Quelques départs, mais nous sommes plus d'une centaine de participants.

La première question est de monsieur CHAMPMARTIN. La première : Pourquoi le choix de l'énergie électrique et non de l'hydrogène ? » Et la seconde : Pouvez-vous nous en dire plus sur les aménagements envisagés pour la rue Audollent ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

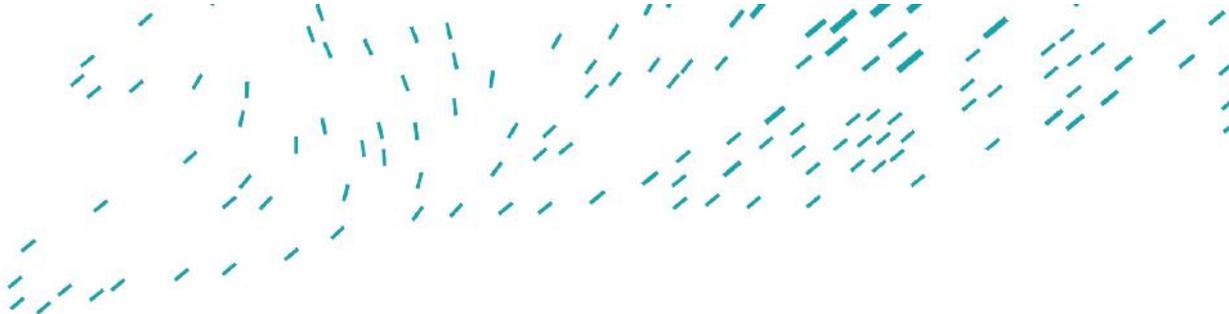
C'est un peu compliqué, mais je commencerais par là. Électrique ou hydrogène, c'est presque la même chose : dans un cas comme dans l'autre, le bus est réellement à propulsion électrique. Dans un cas, l'électricité est fournie par des batteries, et dans l'autre, elle est fournie via une pile à combustible qui consomme de l'hydrogène et renvoie de l'énergie électrique. Derrière, dans tous les cas, c'est un moteur électrique. En ce sens, le choix qui est fait, sur les 40 bus qui équiperont les deux lignes B et C, c'est d'avoir un bus zéro émission. Cela veut dire simplement qu'il n'y a pas d'émission de gaz à effet de serre au bout du bus. Évidemment, pour fabriquer les batteries, et le cas échéant, fabriquer l'hydrogène, il y a évidemment un certain nombre d'émissions.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

La rue Audollent est perpendiculaire à l'avenue Carnot, donc perpendiculaire à l'axe du BHNS. Elle n'est pas directement concernée par le projet, mais bien sûr, l'objectif est de traiter les raccordements du projet de BHNS avec les autres rues. Là, il me semble que la deuxième partie dont vous parlez, c'est vraiment la partie la plus éloignée de la rue Audollent qui ne sera, bien entendu, pas traitée dans le cadre du projet, mais qui peut faire l'objet d'autres études d'aménagement.

Éric ANDRÉ, Animateur

Comment peut-on parler d'amélioration du cadre de vie, Clermont-Ferrand, le bon équilibre entre urbanisme et nature, en bétonnant à tout va, en construisant sur des espaces verts existants, comme par exemple, sur le terrain des Franc Rosier ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je ne vais parler que du projet de construction des deux lignes de bus à haut niveau de service. Bien sûr, il y a d'autres projets d'urbanisme sur la ville de Clermont-Ferrand qui ont eux-mêmes leur logique propre. Dans le projet que nous vous proposons, la question de la nature est prise en compte de plusieurs façons. La première, c'est en plantant des arbres supplémentaires. Non seulement, nous n'en supprimons pas, mais en plus, nous en ajoutons, de sorte à offrir un peu plus de continuité végétale, et un peu plus aussi de respiration et d'îlots de verdure chaque fois que c'est possible. Mais, c'est aussi le respect de la faune et de la flore. Nous avons réalisé une enquête quatre saisons. Cela fait partie de nos engagements de développement durable aussi, de respecter et de prendre en compte les habitats que nous avons trouvés en faisant ce diagnostic pour pouvoir le respecter quand on va construire. Cela sera non seulement important d'avoir des engagements de développement durable pendant la phase de chantier, avec des éléments de recyclage et des éléments de lutte contre l'imperméabilisation des sols par exemple, mais aussi et surtout en phase de fonctionnement. Par exemple, nous traitons des questions de consommation d'eau et nous traiterons aussi de la bonne façon d'entretenir les nouveaux éléments de nature que nous aurons installés le long des deux lignes de BHNS.

Bien sûr, il y a d'autres projets urbains sur la ville de Clermont-Ferrand. Mais, je ne connais pas le projet du terrain des Franc Rosier.

Luce JENOUVRIER, participante

En ce qui concerne la ligne 8, sur son parcours en bas de l'avenue Carnot, il me semble que le crochet qu'elle réalise à la gare actuellement est supprimé. Je sais que c'est quelque chose pour laquelle je me suis battue à d'autres périodes. Je trouve qu'il est dommage que cette ligne 8, qui en particulier passe devant le CHU, et en particulier à Saint-Jacques, pour les étudiants, il est dommage qu'elle n'aille pas jusqu'à la gare.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Nous n'avons pas là un tracé à la rue, et justement quand les lignes se superposent, on ne voit pas forcément toutes les couleurs de ligne. À ce stade, ce n'est pas forcément supprimé jusqu'à la gare. Concernant la ligne 8, pour les personnes qui viennent plutôt du Sud de cette ligne, leur destination, en plus du CHU Gabriel Montpied, notamment de Beaumont, c'est également la gare SNCF. Nous réfléchissons bien sur des constructions des lignes par rapport à ces origines et destinations. Nous prenons en compte cette remarque, qui nous permettra de poursuivre et de construire pour arriver à un réseau V2.

Philippe K, participant

Bonsoir. Philippe K, habitant rue Clovis-Hugues. Nous avons découvert ce projet il y a peu, via un flyer dans notre boîte aux lettres la semaine dernière. Je dis bien la semaine dernière. Est-ce normal ?

Ensuite, la population est-elle au courant que les places de parking vont être supprimées sur l'intégralité de la rue de L'Oradou ?

Éric ANDRÉ, Animateur



Depuis le 4 janvier, un plan de communication s'est déployé. Vous avez vu des affiches. Vous avez vu une communication sur les bus. Vous avez vu un site internet. La presse a beaucoup relayé le lancement de la concertation. Des flyers ont été distribués dans les boîtes aux lettres. Cela va continuer. Il y a quand même un dispositif assez important de communication pour une opération de ce type, et c'était le souhait du SMTC et de la métropole. Nous regrettons que vous ne l'ayez découvert que si tardivement, mais beaucoup d'outils de communication ont été mis à disposition des habitants de Clermont-Ferrand, de la métropole, et de ceux qui sont dans les communes du ressort du SMTC.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Dans ce type de projet, naturellement, il y a le premier moment, celui où on entre en contact avec vous. Dans le cas dont on parle, c'est ce soir. Nous sommes au temps de la concertation réglementaire. C'est bien au contact des habitants que nous essayons d'aller.

Ce premier temps d'exposition du projet se fait suivant le processus qu'a décrit Éric, et qui se fait ce soir. Nous avons déjà un atelier rue de L'Oradou. Un deuxième est prévu. Nous reverrons cela aussi dans les éléments de calendrier. Nous avons pu rencontrer des habitants, des commerçants. Nous avons entendu à la fois des inquiétudes, mais parfois aussi des éléments positifs, de personnes qui habitent le long de la rue de L'Oradou. Tout cela est à mettre en mélange, et c'est ce que nous retenons aujourd'hui.

Bien sûr, nous affichons clairement ce que vous dites, c'est-à-dire que nous proposons bien, dans le projet actuel, celui qui vous est proposé à concertation, de supprimer des places de stationnement sur la rue de L'Oradou. Au premier atelier que nous avons fait par ailleurs, c'est moins cette question qui est revenue que la question de la circulation. Nous avons passé beaucoup de temps sur la question de la circulation, un peu moins sur le stationnement. Mais voilà, ce soir, vous nous adressez plutôt une question sur le stationnement, et donc c'est intéressant pour nous aussi.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand en charge de la mobilité durable, la circulation et le stationnement, l'entretien et le partage de l'espace public, vice-président du SMTC-AC

Je suis toujours perplexe quand on me dit « J'ai découvert cela dans La Montagne, dans un flyer, sur Facebook, dans les bus ». L'objectif, c'est justement que l'on fasse découvrir le projet par tous les canaux de communication possibles, donc cela passe par tout cela. Vous pouvez aller en mairie, dans certains espaces publics qui restent ouverts. Vous pouvez vous renseigner évidemment sur le site, découvrir dans le journal, dans le magazine de la métropole ou de Clermont. Nous avons multiplié les canaux pour qu'effectivement, les gens soient informés. Nous avons un site internet. Vous avez l'ensemble des éléments de réflexion. J'ai insisté au début sur l'idée que nous sommes dans la concertation. La concertation, cela veut dire que vous pouvez émettre des avis, des critiques, des propositions, des réflexions. Nous n'avons pas forcément les réponses immédiatement, puisque nous recueillons d'abord votre avis, vos critiques, vos réflexions, vos propositions, et qu'elles seront ensuite travaillées, étudiées. Un document de synthèse reprendra tout cela, et permettra de modifier ou pas certains éléments. On ne peut pas en même temps demander qu'il y ait de la concertation et en même temps demander qu'on ait des réponses immédiates. Sinon, cela veut dire qu'il n'y a pas de concertation. L'idée, c'est que chacun s'exprime, puisse émettre critiques, avis, propositions, et qu'on les prenne, qu'on les étudie, et qu'on regarde ce qui est modifiable, ce qu'on peut faire, ce qu'on peut améliorer.



Cécile LAPORTE, participante

Je suis élue à la ville de Clermont. J'ai rencontré des commerçants de la rue de L'Oradou la semaine dernière, qui ont été catastrophés, puisqu'ils l'ont appris inopinément. Ils auraient aimé être concertés ou prévenus en porte à porte, qu'on vienne les voir. Leur inquiétude est vraiment louable, parce qu'ils vont passer à une rue qui va être totalement désertée par les véhicules. Il y a des commerçants qui vont voir leur activité complètement s'effondrer. Je voulais savoir si vous aviez pensé à cela. Je les cite, mais ce ne sont pas eux qui m'ont demandé de les citer, c'est mon propre avis, mais un carrossier, un magasin de Hairland, vous avez une boulangerie, un fleuriste. Comment vont-ils pouvoir survivre sans qu'il y ait de passages de véhicule ? Ce sont quand même des commerces de passages. On n'est pas dans une zone piétonne d'hypercentre. N'y a-t-il pas d'alternative pour une rue derrière, parce qu'il y a quand même 25 000 véhicules qui passent jour ? Ce chiffre, je le tiens d'un commerçant qui avait fait faire une étude pour s'implanter. Elles vont passer où ? Il y en aura certes moins. J'ai conscience, c'est très bien qu'il y ait moins de véhicules, mais il y en aura quand même. Les gens, ils vont passer où ? Ils vont se déporter sur les rues Édouard Michelin, sur la Pradelle. Comment va-t-on gérer cela ? Le fait de couper la trémie, en face de Leclerc, moi, je n'ose même pas imaginer, parce qu'on a quand même un hyper, un centre commercial et un hypermarché. Les gens n'iront pas en bus, il ne faut pas rêver.

Éric ANDRÉ, Animateur

Un atelier commerçants s'est tenu hier matin. Nous avons fait un premier atelier, une première balade avec les riverains de la rue de L'Oradou. Il y en aura une autre. Dans le cadre de la concertation, les commerçants sont largement pris en compte, entendus et, en tout cas, écoutés.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a plusieurs questions sur lesquelles on peut amener des éléments de réponse. La première est : est-ce qu'on prend en compte les questions économiques globalement à l'échelle de la métropole quand on construit un projet de cette nature ? La réponse est oui. Il y a évidemment une étude socioéconomique qui est réalisée et qui est un élément obligatoire pour qu'un projet puisse être déclaré d'utilité publique. Un projet qui, globalement, ferait perdre de la valeur au territoire métropolitain, ne serait naturellement pas conduit. Notre étude socioéconomique dit que globalement il y a évidemment plus de valeurs après qu'avant, quand on fait l'analyse socioéconomique. Quand c'est global, cela ne veut pas dire que chacun gagne de l'argent dans le système. Il y a des gagnants, il y a des perdants. Ce que vous dites à propos du commerce, et que nous avons aussi traité dans cet atelier commerçants, nous continuerons de le traiter avec la Chambre de commerce, mais cela est vrai aussi dans un certain nombre de cas avec la Chambre des métiers, ce sont bien ces situations différentes, parce que tous les commerces ne sont pas les mêmes. Globalement, quand on réalise des aménagements de cette nature, cela a plutôt tendance à améliorer l'attractivité commerciale. C'est ce que nous constatons, parce qu'il y a aussi de la place pour les piétons. Les piétons, ce sont de bons consommateurs aussi. Peut-être qu'il y aura des modifications de commerces.

Ensuite, il y a les éléments chiffrés dont vous parlez. C'est important aussi de le dire. Vous annoncez 25 000 véhicules par jour. Nous avons procédé aux comptages et pour nous, ce qui dimensionne le plus les choses, c'est l'heure de pointe du matin et l'heure de pointe du



soir. Par exemple, à l'entrée de la rue de L'Oradou, quand on vient de Gustave Flaubert, à l'heure de pointe du matin, 800 véhicules par heure vont rentrer. Cela a l'air d'être des chiffres énormes, mais pour donner un ordre de grandeur, avec cinq bus qui vont faire 160 places, c'est ce que l'on va être capable d'emmener. C'est pour dire aussi qu'aujourd'hui, la voiture, on est très habitué à avoir de gros flux de voitures qui viennent comprimer nos villes. Mais en réalité, le transport en commun ouvre de la place, parce que ce qui donne une impression de congestion, avec finalement assez peu de véhicules de transports en commun, on transporte le même nombre de personnes. Par exemple, le tramway aujourd'hui, c'est l'avenue de Clermont-Ferrand qui transporte le plus de monde chaque jour en volume. Tout cela pour dire que les 25 000 véhicules par jour, il faut aussi les regarder dans cet ensemble. Les comptages, c'est plutôt 800 par heure, à l'heure de pointe du matin, à l'entrée de Gustave Flaubert.

Bien sûr, nous faisons des études de report de circulation. Nous en avons parlé dans les ateliers. Nous pouvons en parler encore ce soir. Les voitures pourront encore circuler demain. Ce sera effectivement le cas, en tout cas c'est ce que nous montrent nos premières analyses globales de circulation, de report de trafic. Nous n'allons pas créer des embouteillages monstres dans la métropole.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une remarque de monsieur Daniel PETIT : « Concernant la rue de L'Oradou, pouvez-vous donner des infos plus précises sur l'accessibilité des riverains ? Sauf erreur d'appréciation des documents, les détours sont très importants, entre autres pour les habitations situées vers la rue Doussinet ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La façon la plus simple de répondre, c'est de vous proposer de participer au deuxième atelier de la rue de L'Oradou. C'est ce travail que nous avons conduit lors du premier atelier. Justement, des commerçants de la rue de L'Oradou se sont exprimés. D'autres d'Hairland également. D'autres situés en bas, près du carrefour Gustave Flaubert. Le plus simple, c'est qu'on s'en parle directement lors d'un atelier pour que l'on puisse vous expliquer par où nous voyons les choses, mais aussi où vous voyez les choses. Cela nous intéresse.

Daniel PETIT, participant

J'ai participé à l'atelier précédent. Je fais partie de ceux qui restent très interrogatifs pour le moment, de l'accessibilité et des détours qui seront nécessaires pour accéder à la partie de la rue de L'Oradou située entre, en gros, Pablo Neruda et rue Duprat. Les détours nous semblent, avec de nombreux riverains et les commerçants, vraiment impressionnants. Au lieu de faire 600 mètres pour aller rejoindre rue Gustave Flaubert ou en revenir, le trajet sera multiplié par 4 ou 5. Ce sont des choses qui demandent à être vraiment travaillées et regardées dans le détail.

François TAZZIOLI, participant

Je suis habitant avenue Raymond Bergougnan. Vous mettiez en avant la fréquence avec un bus toutes les 6 minutes en heure de pointe, mais quelle sera la fréquence en dehors ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il faut imaginer que vous aurez une fréquence analogue à celle que vous avez en tramway. Dans la journée, vous allez être globalement à 6 minutes. Le soir, cela descend lentement, exactement comme pour le tramway. Par contre, cela va descendre jusqu'à 1 heure du matin. À ce stade, nous n'avons pas constitué l'intégralité de la grille horaire. Cependant, vous pouvez imaginer le même type d'horaire que ce que vous avez aujourd'hui avec le tramway, donc le même type d'offre. Sur l'amplitude de la journée classique, vous allez quand même être autour de ces 6 minutes, peut-être 6 à 8 minutes dans le creux du matin ou de l'après-midi. Après, très tôt le matin ou très tard le soir, cela monte doucement et cela redescend doucement, comme sur le tramway.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une question de Xavier : « Quel plaisir de voir que l'aéroport sera desservi, indispensable pour fortifier la métropole et son attractivité. La fréquence et l'amplitude seront les mêmes que pour les autres lignes ? » Oui, parce que c'est la ligne B.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Un terminus partiel est proposé au Brézet. Il est possible qu'il n'y ait pas strictement 6 minutes à l'heure de pointe au-delà du Brézet, en allant vers Aulnat. La question est extrêmement pertinente et parfaitement précise.

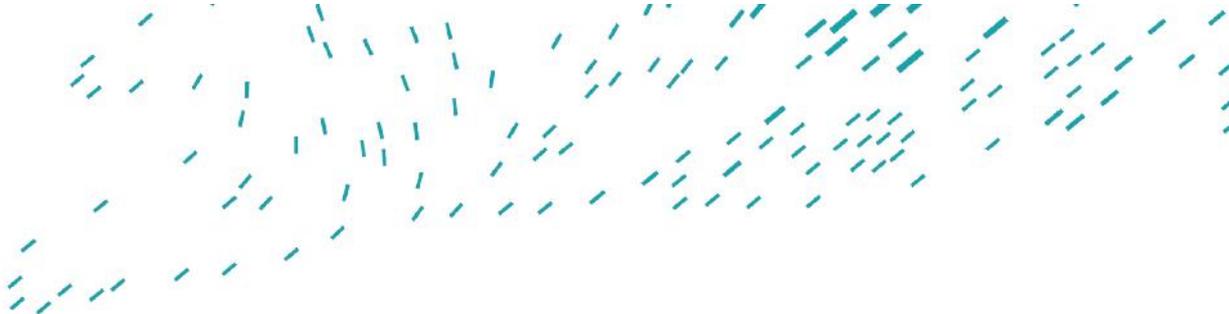
Éric ANDRÉ, Animateur

Une question sur l'avenue Raymond Bergougnan : « Si je prends la longueur de l'avenue Raymond Bergougnan, à une vitesse de 30 kilomètres/heure, cela correspond à 2 minutes, donc au plus fort du trafic, l'avenue sera inutilisée durant quelques minutes fort dommageables pour les véhicules légers qui entrent dans Clermont-Ferrand, si unidirectionnel dans le sens descente ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

C'est exactement ce que j'essayais de dire tout à l'heure à propos des comptages sur la rue de L'Oradou. Dans les 4 minutes dont on parle, donc les 240 secondes dont on parle, on va peut-être faire passer 80 voitures ou 90 voitures. Un seul bus suffit pour emmener le même nombre de personnes. C'est cela le fondement même du transport en commun. Ce que l'on vous propose, c'est de mettre les gens ensemble dans un même véhicule, parce que cela augmente la quantité de personnes qu'on est capable de transporter sur un tracé. C'est pour cela que le transport en commun réduit la congestion dans les centres-villes, parce qu'on met les gens ensemble. C'est ce que je disais aussi sur le tramway. Le tramway, c'est l'artère de Clermont-Ferrand, avec une seule voie dans chaque sens, qui transporte le plus de monde, bien plus que les deux fois deux voies qu'on a partout sur le reste de la métropole. C'est vraiment important à comprendre. Cela donne l'impression que c'est vide d'une certaine façon, de temps en temps, mais en réalité, cela transporte beaucoup plus de monde que si on mettait les voitures en mélange avec le bus.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe



Avenue Raymond Bergougnan, nous avons un site propre dans le sens descendant, donc vers Clermont-Ferrand, puisqu'il a été choisi justement de favoriser la circulation des bus en entrant dans Clermont. Beaucoup de personnes, à l'heure de pointe du matin, quand elles vont travailler, ont plutôt tendance à rentrer dans Clermont-Ferrand. C'est pour cela que ce sens-là est priorisé pour mettre un site propre. Ensuite, sur l'avenue Bergougnan, nous avons quand même conservé la quasi-totalité du stationnement. Au stade des études préliminaires, seules 3 places sont supprimées. Nous arrivons à maintenir des places de stationnement des deux côtés de l'avenue, en bas de l'avenue Bergougnan, puisque la largeur de la voie permet d'avoir deux sens de circulation, une piste cyclable en montant et deux rangées de stationnements de part et d'autre de la rue.

Bernard, participant

Je suis content d'entendre qu'il y aura le même nombre pratiquement de place de parkings. Par contre, je ne suis pas tout à fait en phase avec ce qui a été dit au niveau des flux inverses qui vont être supprimés. Il y aura toujours de la circulation. Nous l'avons vécu à une époque où il y avait des travaux dans le bas de l'avenue Bergougnan pour pouvoir installer des transformateurs haute tension. Il y a eu énormément d'embouteillages au carrefour des 4 Routes. Toutes les ruelles du quartier ont été irriguées par les flux des voitures. Il est clair que nous n'aurons pas le même flot de voitures, mais il y aura quand même tout le flot des voitures inverses qui va venir irriguer des petites ruelles qui ne sont pas du tout prévues pour cet effet-là et qui sont accidentogènes, en pente, manque de visibilité, et bien sûr, des voitures garées le long de ces ruelles. Je pense qu'en prenant la décision de mettre l'avenue avec un seul sens de circulation pour les voitures, on prend des risques de sécurité qui, à mon avis, ne sont pas acceptables.

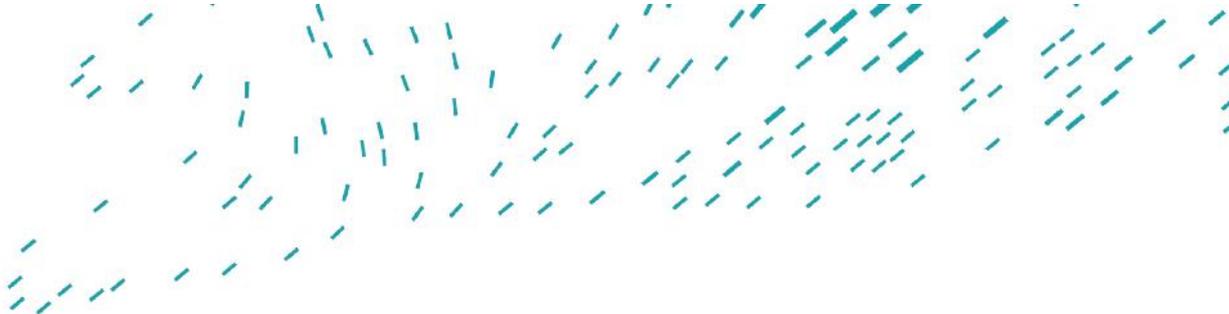
Deuxièmement, j'entends qu'on veut augmenter le nombre d'arbres dans les avenues qui vont être modifiées. Je vois mal comment on va pouvoir garder les arbres alors qu'on veut mettre des pistes cyclables supplémentaires. C'est pour cela qu'on a fait une proposition de basculer la piste cyclable sur la rue des Gravouses pour conserver les arbres.

François TAZZIOLI, participant

Je pense que l'avenue Bergougnan, ce soir, va revenir comme la rue de L'Oradou. J'avais deux questions. Le fait de rendre ces voies unidirectionnelles va favoriser fortement les petits commerçants qui existent, au détriment de centres commerciaux tels que Darty. Un petit commerçant, Electronik Service, est avenue Raymond Bergougnan. Ce serait dommage, avec les projets qu'il a, de pénaliser sa clientèle. Ensuite, quelle est la justification d'avoir choisi l'option descendante de l'avenue Bergougnan ? En site propre, on va plus vite à la descente qu'à la montée, même si on respecte la limitation de vitesse qui est de 30 à 50 kilomètres/heure, qui serait proposée par la municipalité.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a deux éléments. D'abord, comment et pourquoi choisit-on le sens ? Cela se fait selon l'ordre de priorités que nous avons décliné tout à l'heure : d'abord donner du confort aux cyclistes et aux piétons, et ensuite, favoriser le transport en commun. Le transport en commun, sa vitesse, c'est aussi, et beaucoup, sa régularité, parce que c'est ce qui va le rendre performant. Quand on part depuis le terminus sur la ligne C, si je démarre par un site propre, je suis au début de la ligne, et donc, je n'accumule pas ni de retard ni d'aléas, donc je ne pénalise aucun des usagers qui attendent que le bus arrive derrière. C'est pour cela



que l'on privilégie dans le démarrage de la ligne le fait que le bus soit en site réservé. Dans l'autre sens, quand il remonte pour aller à son terminus, s'il est confronté à de l'aléa, au fait qu'il y ait un peu trop d'embouteillages à ce moment-là, trop de voitures, etc., il va prendre du retard, mais il va pénaliser moins d'usagers, parce qu'il y en a moins à prendre dans les derniers arrêts. Il va arriver au niveau du terminus. D'habitude, quand il arrive au terminus, il y a ce qu'on appelle un temps de régulation avant de pouvoir repartir. On peut mieux amortir les éventuels écarts de temps de trajet qui vont se passer dans cette dernière partie. C'est la même raison qui nous a poussés à mettre le sens unidirectionnel dans l'avenue de Royat en descendant.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une autre remarque, toujours sur Bergougnan : « Toujours pour les habitants, si l'on descend l'avenue Puy-de-Dôme, certains n'auront qu'à parcourir 50 mètres pour arriver chez eux, l'interdiction d'emprunter l'avenue dans le sens de la descente engendrera un surplus de parcours au minimum de 500 mètres. Où est le gain en CO₂ ? ».

Xavier, participant

Pour l'aéroport, vous avez dit que le terminus serait potentiellement au Brézet. Par conséquent, est-ce que les horaires seront organisés de manière intelligente avec les horaires des avions, Air France par exemple ? Parce qu'aujourd'hui, j'ai l'impression que ce n'est pas du tout le cas. Ce n'est pas qu'une impression. Quand je le fais, ce n'est pas tout à fait coordonné entre les horaires des avions et l'horaire où le bus se dirige vers l'aéroport.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je n'ai pas été assez précis. Un terminus partiel, cela veut dire pas tous les bus... peut-être que tous les bus n'iront pas, mais cela veut dire que beaucoup de bus iront. Ils n'iront pas qu'à l'aéroport. Ils vont d'abord à Aulnat, parce que là, il y a beaucoup d'habitants. Nous l'avons vu tout à l'heure, il y a le quartier aussi les Chapelles, le Breuil à desservir. L'objectif est bien d'avoir un bus très régulièrement sur cette partie-là, et pas seulement à cause de l'aéroport, parce que des avions, aujourd'hui, il n'y en a pas toutes les 6 minutes. L'objectif, c'est bien d'avoir une vraie fréquence sur cette ligne jusqu'à Aulnat, y compris avec ce petit terminus partiel que l'on voit sur la petite diapositive. C'est juste une précision pour dire que peut-être, un bus sur deux ou deux bus sur trois, nous verrons cela dans le détail. C'est quand même une vraie fréquence pour aller jusqu'à Aulnat.

Je voudrais juste revenir sur la question précédente qui est la question du bilan carbone de notre opération, parce que c'est une question très importante. Sur un trajet donné, le bout de l'arrivée ou le bout du départ, si je suis le riverain, ou le bout d'arrivée si je vais chez un commerçant, il va être effectivement parfois plus long que qu'il ne l'est aujourd'hui. C'est ce que vous dites, 500 mètres sur l'avenue Bergougnan. D'abord, ces 500 mètres, ils sont dans un trajet complet qui peut-être fait plus de 2, 3 kilomètres. Sinon, c'est un peu dommage. Il vient rajouter cette longueur-là. Mais en même temps qu'on fait cela, on va supprimer aussi du trafic automobile, puisque la part modale de la voiture va passer de 60 % à 50 %. Quand on met tout cela dans un grand modèle mathématique qui compte les origines et les destinations des uns et des autres, on voit qu'on gagne bien sûr de l'efficacité, et notamment de l'efficacité carbone. C'est vraiment important de le dire. Pour chacun des tracés, le dernier bout peut être plus long pour un certain nombre de tracés pour une voiture, mais globalement, on gagne.



Cécile LAPORTE, participante

Il n'y a toujours pas de parking-relais arrêtés pour les entrées et les sorties, et notamment pour celui de l'avenue Bergougnan. Il y en aurait un effectivement sur Durtol qui n'est pas arrêté, qui serait vers le stade. Mais qu'allons-nous faire des véhicules qui descendent plutôt d'Orcines, Olby, Nébouzat, dont le flux est énorme ? Ces personnes ne vont pas descendre dans Clermont à leur travail en bus. Comment on va les gérer, parce que là, même le dimanche, cela bouchonne ? C'est ce qui m'inquiète pour l'avenue Bergougnan.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Sur les parkings-relais, les implantations ne sont toujours pas arrêtées et j'ai envie de dire, heureusement, parce que plusieurs variantes sont soumises à la concertation, et notamment sur Durtol. Des variantes sont tracées pour Durtol. La réflexion sur les parkings-relais prend en compte cette concertation, et notamment ces variantes de tracés. Sur l'ouest de la ligne C, les sites aujourd'hui envisagés avenue du Puy-de-Dôme et, si la variante qui va jusqu'à Durtol était retenue à l'issue de la concertation, on a aussi un site au niveau du stade de Durtol qui est envisagé.

J'en profite pour répondre à la question au-dessus, sur la diapositive, « quel coût de stationnement est prévu pour les parkings ? ». L'idée est bien de travailler à l'homogénéisation des tarifs de stationnement sur les parkings-relais, puisqu'aujourd'hui, sur la métropole, on a des parkings-relais qui sont payants pour les usagers des transports en commun qui ne sont pas abonnés mensuels et des parkings de proximité, comme Margeride, Pardieu, qui sont eux gratuits. L'idée est de réfléchir ensemble, avec le SMTC, à une homogénéisation de ces forfaits de stationnement pour les parkings-relais, en particulier celui de l'aéroport. Les sites qui sont identifiés dans la cartographie relative aux parkings relais sont bien des sites potentiels d'étude des parkings relais. L'idée n'est pas d'aller construire dix parkings relais.

Enfin, sur la question du coût, oui, le volet parking-relais est bien intégré dans le projet InspiRe et surtout est bien proposé dans la programmation pluriannuelle d'investissement de la métropole.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Oui, surtout en venant d'Olby ou de Nébouzat, parce que c'est aussi les 4 Routes, mais ce ne sont pas les mêmes. C'est un autre lieu-dit les 4 Routes. Je le dis, parce que je crois que c'est important. Il y a aujourd'hui, dans notre ambition, aussi celle de reporter des flux très en amont de la métropole. Quand vous venez de là-bas, suivant le lieu où vous allez dans la métropole, vous avez aujourd'hui les deux options, soit l'ancienne RN89, soit la D942. Si vous prenez la D942, vous allez vous retrouver sur l'avenue Raymond Bergougnan. Bien sûr, si vous prenez la RN89, on va se retrouver en bas de Beaumont. Hier soir, en réunion de concertation, nous nous sommes aussi posé la question d'un parking-relais pour intercepter les flux qui sont sur cette ancienne route nationale 89. Une partie de ces flux qui viennent de l'extérieur de la métropole vont bouger. C'est ce que montrent nos simulations. Ils vont trouver de nouvelles routes pour entrer sur la métropole en fonction de leur destination. Si vous mettez 1 ou 2 minutes de pénalité sur une des routes, peut-être que l'autre route devient soudain plus rapide, et que c'est peut-être celle-ci que vous allez prendre. C'est ce que je voulais dire à propos d'Olby et Nébouzat, qui est finalement situé très en amont de la métropole, avec ce choix qu'on fait au niveau des 4 Routes entre la D942 et l'ex-RN89.



Michaël CHAILLAUD, participant

Par rapport à la zone à trafic limité, j'aurais plusieurs questions. Qu'en sera-t-il du parking Vercingétorix, qui est utilisé éventuellement par des consommateurs et des commerçants ? Ensuite une deuxième question, au niveau de la mise en place de la zone également à trafic limité, il y a eu un effet sur les tarifications du stationnement à Grenoble. Il y a eu une augmentation de la tarification stationnement, ainsi que la tarification amende. Est-ce que ce sera le cas également sur Clermont-Ferrand, enfin sur le secteur central ? Enfin, est-ce que l'on sait combien il y aura de places de stationnement qui seront supprimées ?

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

La ZTL est une zone où le trafic est limité aux bus et aux riverains. Cette ZTL part de la rue Blatin jusqu'à l'avenue Carnot. En effet, se pose la question de l'interruption ou de la continuité de cette zone entre la place de Jaude et la place Renoux. Si cette zone est continue de Blatin à Carnot, l'accès au parking Vercingétorix devrait être réservé aux abonnés, et donc dans ce cas-là, ne serait plus ouvert aux horaires. Cette décision dépend à la fois de la Ville de Clermont qui a une gestion de l'ensemble, qui a la police de la circulation et du stationnement, mais aussi et surtout de la métropole qui a la compétence parking. Ce point est en cours d'étude et la concertation est l'occasion d'avoir des observations sur ce fait. On a pas mal de parkings dans le secteur. Merci d'avoir affiché la carte. La ZTL, c'est le trait vert que vous voyez sur le plan, qui part du début de la rue Blatin jusqu'à la fin de l'avenue Carnot. S'est posée la question de l'interruption ou de la continuité de cette zone à l'est de la place de Jaude où est situé le parking Vercingétorix. Son accès est au niveau de la place de Jaude. Si on ne permet plus aux usagers horaires d'atteindre ce parking et de l'utiliser, il faut qu'il y ait des alternatives. On a des alternatives autour du parking Vercingétorix. On a Jaude 1, Jaude 2 à proximité. On a le parking Saint-Pierre, le parking la Poterne, et un peu plus haut, on a le parking Michel de l'Hospital, Blaise Pascal. En effet, cela a un impact important sur le fonctionnement qui doit être pris en compte.

Ensuite, à propos des places supprimées, sur la ZTL, de la rue Blatin à l'avenue Carnot, l'ensemble des places de stationnement sur l'axe sont supprimées. Sur la rue Blatin déjà, nous avons 111 places de stationnement, ce qui est important. Suite à la suppression de ces places, il faut éventuellement trouver des compensations. Ces places sont utilisées par les riverains et aussi par des usagers le jour. Pour les usagers, les pendulaires, l'objectif est plutôt justement qu'il y ait un report modal sur les bus. Dans ce cas-là, il y a moins besoin de places de stationnement. Pour les riverains, il y a eu une étude pour voir le nombre de places nécessaires. L'étude a été faite à 7 heures du matin. La demande, c'est 51 places sur 111 supprimées. L'objectif est d'arriver à ce que ces 51 personnes puissent retrouver des possibilités de se stationner. Dans ce cas-là, il y a soit de la place sur les rues perpendiculaires à proximité, soit justement les parkings qui sont situés à proximité, notamment si le parking Vercingétorix est réservé aux abonnés. Il y aura plus de places pour les abonnés, et donc pour les riverains.

Sur le plateau, nous avons déjà moins de places de stationnement supprimées. Le plateau, c'est entre la place de Jaude et le Cours Sablon. Là, on a 20 places supprimées, avec une demande de la part des riverains d'utilisation de 13 places. Il manque des places de stationnement, 13 places. La possibilité, comme tout à l'heure, c'est soit de se garer sur les rues perpendiculaires, soit d'utiliser le parking Blaise Pascal où il y a des places réservées aux abonnés, qui est situé à proximité de cet axe. Pour finir, on a l'avenue Carnot où on a 13 places de stationnement de supprimées et où la demande est de 9 places pour les



riverains à 7 heures du matin. De la même façon, nous avons le parking Blaise Pascal qui est situé en haut de l'avenue Carnot ou bien de la place sur les rues perpendiculaires. Voilà pour le bilan stationnement.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand en charge de la mobilité durable, la circulation et le stationnement, l'entretien et le partage de l'espace public, vice-président du SMTC-AC

Pour répondre à la question sur la corrélation entre la mise en place d'une zone à trafic limité et la hausse des tarifs du stationnement ou de l'amende – qui s'appelle aujourd'hui le forfait post-stationnement – il n'y a pas de corrélation, c'est-à-dire qu'il n'y a pas un effet automatique qui ferait qu'on augmenterait les tarifs. Tout cela fait partie d'une politique globale et d'une réflexion globale à l'échelle de la ville et de la métropole sur la question du stationnement, qui est un outil au service de la mobilité. Quand on a fait les 20 minutes gratuites ou quand on a mis un certain nombre d'arrêts-minute dans la ville, c'était bien pour permettre aux automobilistes de venir, notamment dans les zones où les commerces étaient importants. Le stationnement est un outil au service de la mobilité. La tarification du stationnement, c'est aussi un outil au service de la rotation des véhicules. Tout cela sera réfléchi de manière globale, mais il n'y a pas de corrélation entre la ZTL, ni d'ailleurs le projet InspiRe, et la question de l'augmentation des tarifs de stationnement. Je ne vous dis pas qu'il n'y en aura pas. Je ne vous dis pas qu'il y en aura. Je vous dis que cela fera partie d'une réflexion globale, mais qu'il n'y a pas de corrélation avec la ZTL.

Éric ANDRÉ, Animateur

Pendant qu'on est en train de parler de ZTL, il y a deux autres questions. D'abord, monsieur PORTILLEAU demande si les places « handicapés » sont également supprimées, et monsieur CHARLEUX voudrait savoir comment va se passer la circulation des vélos dans la ZTL.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

Les places « handicapés », en effet, je ne l'ai pas évoqué tout à l'heure, mais les places « handicapés », cela fait partie des stationnements spécifiques, comme les places de livraison, les arrêts-minute, les transports de fonds, qui sont des fonctionnalités spéciales, qui feront l'objet d'une étude précise dans le cadre des études à venir. Par contre, toutes ces places ont bien été recensées, avec l'objectif de restituer ces fonctionnalités. Ce sera bien en compte dans le cadre déjà des études d'avant-projet qui vont être lancées cet été.

Monsieur CHARLEUX, participant

J'habite Chamalières. Je vais fréquemment à Clermont ou dans la métropole à vélo. Jusqu'à présent, je me plaignais beaucoup du fait qu'il n'y avait pas de traversée Ouest-Est, Ouest-Ouest du centre-ville. J'espère qu'avec la ZTL, nous aurons cette possibilité de traverser le centre-ville pour se rendre par exemple juste au-delà du centre-ville, des destinations comme cela. J'apprécie particulièrement qu'on fasse plutôt contourner le flux automobile, lui faire contourner le centre-ville, et qu'on privilégie les déplacements doux comme les piétons et les vélos et qu'on les laisse traverser le centre-ville qui est quand même plus court. Merci de vos réponses et de vos précisions.



Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

L'objectif est bien de permettre aux cyclistes de pouvoir traverser le centre-ville d'est en ouest, donc de Blatin à Carnot, et en sens inverse aussi, avec la nécessité de prendre en compte le partage des espaces disponibles entre les piétons, les vélos et les bus. Cela nécessite justement d'affiner les études, puisqu'on a des endroits qui sont un peu plus contraints. Au niveau de la rue Blatin quand on arrive sur la place de Jaude, on a des espaces un peu plus resserrés. Il faut arriver à laisser la place pour les piétons, les vélos et les bus de façon à assurer la sécurité et l'efficacité de tous ces déplacements. Il faut faire avec toutes ces contraintes.

Éric ANDRÉ, Animateur

Augustin : Peu de relations avec le TER. On est sur l'intermodalité. Il y a des questions sur le ferroviaire, TER, Chamalières, Royat, Gerzat. « Pourquoi dans le cadre de la restructuration du réseau, est-il prévu une voie dédiée sur l'A75 pour le covoiturage, les véhicules propres, etc. ? ». Une question qui revient souvent, « est-ce qu'on pourra mettre son vélo dans le BHNS ? ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vais répondre aux deux questions l'une après l'autre. D'abord, le travail avec les trains express régionaux. Sur le parcours des deux lignes de BHNS, on passe à côté de la halte ferroviaire à Aulnat. On passe à côté de la gare de Cournon. On va passer aussi bien sûr à la gare centrale de Clermont-Ferrand. La fréquence des trains est beaucoup plus faible que la fréquence des bus. Pour des trajets courtes distances, par exemple sur le tracé aujourd'hui entre Gerzat et Clermont-Ferrand, finalement, le bus, bien qu'il soit beaucoup plus long pour aller de la gare de Gerzat à la gare SNCF, il est quand même emprunté, alors même qu'il y a des trains, mais beaucoup moins fréquents entre ces deux emplacements. Notre travail, avec la Région qui organise les trains régionaux, c'est bien de favoriser des déplacements intermodaux, tout en ayant en tête que ceux qui fonctionnent le plus sont des trajets qui viennent en train d'en moyenne plus de 20 kilomètres.

Ensuite, je pense que c'est une suggestion de mettre en place des voies dédiées sur l'A75 pour le covoiturage. Nous la notons, nous la transmettons à qui de droit, parce que pour le coup, la SMTC n'est pas responsable ou en charge de ce type de décision. Nous en parlerons aussi aux services de l'État que nous rencontrons fréquemment dans le cadre de ce projet.

Pour ce qui est des vélos dans le bus, il y a deux types de réponses. La première, c'est, avec le bus à haut de niveau de service, on va être comme avec le tram. À l'heure de pointe du matin, honnêtement, le vélo, sauf s'il est pliable, cela va être difficile de monter avec dans le bus. Il y a deux choses que cela ne dit pas. D'abord, en dehors de ces heures de pointe, comme dans d'autres villes, et on définira les conditions de façon précise, il n'y a pas de raison que ce ne soit pas possible. Sur certains itinéraires et notamment sur des itinéraires, j'allais dire touristiques, où il y a aussi d'autres lignes de bus, ce sont des choses que l'on peut envisager. Je le redis à l'heure de pointe, alors déjà, c'est difficile de rentrer, mais en plus, si on perd du temps pour installer le vélo, par exemple, à l'arrière du bus, évidemment, c'est compliqué. Cela fait perdre du temps à tout le monde.

Cette question se traite aussi différemment, d'abord parce qu'on peut garer son vélo et ensuite prendre le bus. Nous aurons des arceaux de stationnement aux stations principales,



pour que cela soit possible. Mais cela peut être d'autres types de service qu'on amène. Par exemple, on peut amener des vélos pliables. C'est évidemment plus facile du coup à transporter. On a aussi d'autres possibilités de location de vélos, de stationnement de vélos, le vélo en libre-service sur une partie de la métropole. Tous ces éléments-là, ce sont aussi des façons d'utiliser le vélo en correspondance avec le bus, sans forcément utiliser que son vélo individuel.

Éric ANDRÉ, Animateur

Prévoyez-vous de développer une application spécifique pour avoir des informations horaires par exemple et la possibilité d'acheter ses titres de transport directement sur son Smartphone ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Oui, absolument. D'abord, on a déjà des titres par SMS, depuis le mois de septembre. Avec son Smartphone, il est possible d'acheter des tickets SMS et de rentrer dans le bus, mais depuis bien plus longtemps que cela, il est possible d'acheter avec son Smartphone, par QR Code, et donc avec une application, l'application MyBus, qu'on a déployée sur Clermont-Ferrand. Enfin, l'information voyageurs, il y a déjà de l'information disponible sur Smartphone. On a aussi une application spécifique, l'application T2C. Il y a d'autres applications qui utilisent nos données, puisqu'on met nos données à disposition d'autres applications pour le faire. Enfin, nous allons déployer un nouveau système billettique et d'informations voyageurs, la billettique, en fin de cette année ou en début d'année prochaine, et puis les premiers éléments d'informations voyageurs complémentaires, peut-être autour de 2023, donc avant même la livraison du projet en 2026. Ces éléments d'applications numériques, c'est évidemment fondamental pour améliorer la relation de l'utilisateur au transport en commun. Nous prenons cela en charge.

Éric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question sur l'indemnisation pendant la durée des travaux.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Là aussi, nous en reparlerons avec la chambre des commerces, avec peut-être aussi la chambre des métiers. Nous avons un dispositif que nous avons appliqué très régulièrement à Clermont-Ferrand, mais aussi quand nous avons refait les travaux d'infrastructures sur la ligne de tramway. Cette question de l'indemnisation des commerçants en phase de travaux est évidemment prise en compte, même avec une certaine pratique et une certaine routine pour nos travaux d'infrastructures dans notre métropole.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une remarque : « Dommage qu'il n'y ait pas de connexion avec la gare Pardieu ». Une question : « Pouvez-vous nous expliquer pourquoi les travaux ont déjà commencé avenue de Royat, marquages au sol, prises de niveau, alors que vous le savez, les habitants de Royat et Chamalières sont unanimement opposés ? Cette concertation ne serait-elle qu'un écran de fumée, une comédie, ce qui serait légalement attaquant ».



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Une très bonne question. Pour pouvoir faire des études, il faut faire un certain nombre de relevés. Par exemple, il faut faire des relevés géométriques. C'est ce qu'on appelle des études topo. Il faut faire éventuellement des études de sol. Tous ces éléments préliminaires, nous les faisons bien sûr dans le respect de la réglementation en vigueur pour nous permettre de construire les études à partir desquelles nous avons fabriqué le projet que nous vous amenons ce soir. Votre question renvoie au fait que pour venir devant vous, nous avons déjà travaillé, pendant près de 2 ans. Il y aura d'autres études complémentaires pour arriver ensuite en phase avant-projet, projet, etc. Exactement comme dans tous les scénarios de constructions de projet, il y a effectivement des relevés qui sont nécessaires pour pouvoir simplement proposer des études et des projets à la concertation.

Éric ANDRÉ, Animateur

Des questions peut-être sur le réseau : « Compléter le réseau en étoile par une ligne circulaire, grand boulevard avenue de l'Italie par exemple, qui ne contraindrait pas les usagers à emprunter le centre-ville, gagnant ainsi du temps. » Donc une ligne en rocade, cette question a déjà été posée à plusieurs reprises. « Fréquence des lignes de bus ordinaire améliorée et le week-end. »

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire au SMTC-AC

Pour ce qui est d'une ligne circulaire, il faut tout d'abord que cela corresponde à une origine et une destination. Il s'avère que, notamment sur Clermont, quelles que soient les lignes, les principaux motifs sont les déplacements travail et déplacements études. Ces destinations principales restent globalement le centre. Le problème des lignes circulaires, c'est que cela ne répond pas forcément à toutes ces origines destinations, mais cela reste étudié. Dans tous les cas, pour une construction de ligne, il faut que cela réponde à ces divers points, et cette desserte de points d'intérêts. L'autre question, c'était pour la fréquence le week-end. Pour ce qui est de la construction de l'offre, cela va arriver dans un second temps, quand on aura un réseau stabilisé, donc plutôt sur 2024 ou 2025, mais nous sommes bien sur une volonté d'amélioration de l'offre également le week-end.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Les motifs de déplacement du week-end ne sont pas non plus les mêmes que ceux de la semaine. Nous allons fabriquer le réseau de semaine, le réseau de samedi, le réseau de dimanche en tenant compte justement de ces motifs de déplacement différents.

Éric ANDRÉ, Animateur

Dans l'hyper centre-ville, dans quelles rues précisément va se reporter le flux des rues dissuadées par les bus en site propre ? Je souhaite savoir sur quelles rues vont être déportés les véhicules qui éviteront la ZTL. La rue Lagarlaye et Eugène Gilbert sont déjà surchargées, sans oublier le rond-point de la Banque de France. Par ailleurs, aucune végétation dans ces rues ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Il y a deux niveaux de réponse. Au stade où nous en sommes, des études préliminaires, nous avons regardé les reports globaux en matière de reports de trafic. Cela veut dire que nous sommes capables de dire, sur x véhicules par heure qui empruntent cette rue, qu'ils vont se répartir grosso modo comme ceci, comme ceci et comme ceci sur les rues adjacentes, parallèles, etc. Cette réponse globale, elle ne donne pas la réponse trajet par trajet, des gens qui habitent ici ou qui ont ce motif, etc. C'est un deuxième temps de réponse où on reprend cette fois-ci rue par rue, pour aller d'un point à un autre. Ce travail très fin, celui qu'on a évoqué tout à l'heure sur la rue du Rassat, par exemple, puisque c'était une des questions qui est ouverte le long de la rue de L'Oradou. Ce sont des questions très fines que l'on traite dans un deuxième temps. Cela fait partie aussi d'une étude globale de circulation et de stationnement qui est conduite à l'échelle de la métropole.

Nos analyses de reports de trafic se font à trois grandes échelles. Il y a la très grande échelle. C'est celle dont on a parlé tout à l'heure sur les 4 Routes. Là, cela peut-être très en amont de Clermont où on va se retrouver finalement avec des gens qui vont choisir une autre grande voie d'accès pour arriver sur la métropole. Ensuite, il y a l'échelle de la commune ou du quartier, pour des gens qui vont aller d'une commune à une autre, et qui vont trouver, là encore plutôt par des axes principaux, du report. C'est ce qu'on voit quand on regarde les reports de trafic. Les principaux axes de la métropole, là où il y a encore de la place disponible, viennent récupérer du flux. Globalement, notre métropole est peu embouteillée, comme vous le savez tous quand vous vous promenez dans d'autres métropoles au niveau français. Il y a vraiment de la place pour ces reports. C'est ce que nous avons constaté aussi dans les études de carrefours qui permettent de regarder si oui ou non, demain, les carrefours continueront à fonctionner. La réponse est plutôt globalement oui. Enfin, le troisième niveau est le niveau de détail. Là, on vient sur ce que je disais tout à l'heure qui est plutôt de dire pour un trajet petite distance, une arrivée fine ou un départ fin, là, cela sera le deuxième temps de réponse des études fines de circulation, y compris avec la concertation telle qu'on l'a ouverte.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

C'est déjà une réponse précise. En effet, jusqu'à maintenant, nous avons utilisé un modèle pour étudier l'impact de la mise en place de la ZTL, et donc la suppression du trafic de transit sur l'axe entre Blatin et Carnot, sur les autres voies de circulation. On voit qu'il y a une répartition des trafics évidemment, mais qu'il n'y a pas de saturation en effet entre les reports de modo sur les autres modes, comme notamment les transports en commun, et les reports sur les autres voies. On n'a pas de saturation qui apparaisse, mais bien une répartition des flux. Après, il y a une réflexion globale sur le centre-ville de Clermont pour étudier les adaptations du plan de circulation, pour faire en sorte que ce projet fonctionne au mieux et que la circulation puisse se répartir de façon uniforme sur le centre-ville. Il y a des réflexions en cours en effet. Le plan de circulation actuel pourra évoluer dans le cadre de ce projet.

Privat JUILLARD, participante

Une hiérarchisation des différents types de ligne est-elle prévue sur le réseau ? Avez-vous envisagé cette hiérarchisation avec des niveaux de services par exemple appropriés, des niveaux de services ciblés ? Un peu lié à cela, c'est ma deuxième question, un cadencement est-il envisagé, c'est-à-dire un passage toujours aux mêmes horaires à, par exemple, 15, 30, 45 et heure pile de chaque heure, notamment pour les lignes qui passent toutes les 20, 30 minutes, où il est important d'avoir une répétition de l'horaire pour ne pas avoir besoin de rouvrir le guide horaire à chaque fois qu'on veut prendre le bus.



Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Aujourd'hui, nous sommes déjà quand même sur une structuration du réseau de bus. Typiquement, hors B et C, les lignes 3 et 4 sont identifiées comme des lignes fortes. On est sur des services journaliers d'environ 160 courses. Aujourd'hui, nous avons déjà cette hiérarchisation. La hiérarchisation future va être prise en compte par rapport à cette structuration actuelle et par rapport aux différentes données que nous avons en termes de fréquentation, de ces origines destinations. Cela va arriver dans un second temps, quand on aura déjà la structure au niveau de la rue.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

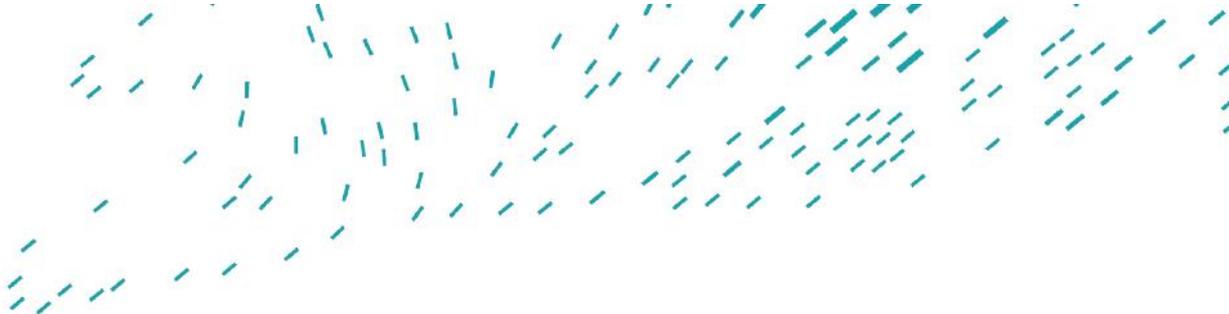
La raison pour laquelle aujourd'hui on ne cadence pas un certain nombre de nos lignes, c'est parce qu'il est plus cher de cadencer. Pourquoi ? Parce qu'il y a plus de temps d'attente pour gérer, parce que la longueur de la ligne fait qu'il y a une certaine durée. Suivant les moments de la journée, ce n'est pas la même. Quand on fabrique les services de bus, quand on cadence, on génère plus d'attente. Ce qui coûte cher dans le transport en commun, c'est le fait que c'est un service. Comme c'est un service, il y a quelqu'un qui rend ce service. C'est le conducteur du bus, que l'on rémunère. De ce fait, nous avons un arbitrage à faire entre le cadencement qui est très pratique pour l'usager, mais qui coûte plus cher. Demain, cette même question se posera dans le nouveau réseau. Pour les lignes les plus structurantes, nous serons à la fréquence. Pour les lignes fortes, cette question du cadencement va se poser. Après, il y aura des lignes, malheureusement, où il sera inaccessible en termes de coût de production de proposer ce très beau service qu'est le cadencement. C'est aussi pour vous indiquer cette espèce d'enveloppe financière qui nous tient, et qui nous empêche de proposer parfois le service le plus confortable à l'usager.

Éric ANDRÉ, Animateur

Allez-vous répondre au tract peu honnête diffusé, qui parle par exemple de baisse de valeur immobilière, alors qu'il est évident que les logements le long d'un tram BHNS augmentent et diminuent le long d'un boulevard à fort trafic automobile. Globalement, il n'y a pas de peu honnête, ou de malhonnête dans une concertation. Chacun a son point de vue. C'est important de le souligner. Il n'y a de procès d'intention à personne. C'est vraiment important de le rappeler. Chacun a le droit d'exprimer son point de vue. Maintenant, il y a des questions qui sont posées. Il y a des réponses. Il y a des affirmations parfois, et puis il y a des réponses aussi qui sont faites. Sur les reports de circulation, on l'a notamment déjà un peu évoqué tout à l'heure avec la trémie. Là aussi, ce sont aussi plutôt des remarques. « Plan de circulation, est-ce que le projet de modification du réseau de bus intègre une refonte du plan de circulation ? Est-ce que la mise à double sens des boulevards Jaurès, Claude Blatin et des avenues Italie, Édouard Michelin, Anatole France est intégrée à ce projet, avec d'éventuelles lignes de bus pouvant les emprunter ? ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question qui est ouverte là, c'est d'abord est-ce qu'il y a un travail sur la refonte du plan de circulation. Oui, Sarah BLANC BASTIDE vient de le réexpliquer, à l'échelle de la métropole complète. C'est d'ailleurs un des engagements du Plan de déplacement urbain. Cyril CINEUX l'a dit en introduction. Ce projet ne tombe pas de nulle part. Il est aussi une des briques, une



des composantes du Plan de déplacement urbain. Pour réaliser la réduction de la place de l'automobile – mais pas sa suppression, parce qu'elle occupera encore 50 % des origines destinations demain, des déplacements, là où elle en fait 60 % aujourd'hui – pour réduire ce flux, il y a bien sûr des services supplémentaires. C'est ce qu'on amène sur le bus, sur le vélo avec ce projet. Il y a également la refonte de la place accordée à l'automobile pour que tout cela fonctionne. La circulation et le stationnement sont deux leviers très efficaces pour permettre cette réduction de la place de l'automobile globalement dans la métropole. C'est ce que dit le Plan de déplacement urbain. Des engagements étaient pris dans ce Plan de déplacement urbain, dont la refonte du plan de circulation et de stationnement. Cela se met bien en œuvre en accompagnement des services supplémentaires que l'on apporte au travers de ce projet, parce qu'il faut proposer des alternatives crédibles à l'usage de la voiture individuelle dans la métropole. Ce projet essaye d'apporter ces éléments de crédibilité en termes de service à la population.

Éric ANDRÉ, Animateur

Sur la desserte, « pouvez-vous expliquer ce qui est envisagé en termes de desserte du secteur Saint-Jean par la ligne B ? ». Pendant longtemps, une traversée du quartier via un nouveau passage sous les voies ferrées semble envisagée. Le passage par le pont Saint-Jean, outre le problème d'insertion, occasionnera un détour dommageable pour les usagers du bus venant du Brézet ou d'Aulnat. Il risque de rendre le report sur un éventuel parking relais pour ceux venant de Lempdes et au-delà, et beaucoup moins attractif.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Effectivement, il y avait bien dans les projets initiaux de requalification du quartier Saint-Jean, un percement envisagé sous la voie ferrée. Cela n'a pas été possible pour des raisons de coût et de calendrier, deux éléments. Nous proposons une alternative crédible de transport en commun, de desserte le long du boulevard Saint-Jean, et puis ensuite, un repassage sous la voie ferrée pour aller au CHU. Ce projet, tel qu'il est, propose un élément important pour la requalification du quartier Saint-Jean : en passant le long de la façade, il offre de l'attractivité supplémentaire à ce quartier. Ce n'est pas une solution au rabais, même si, dans un premier temps, nous avons envisagé un percement sous la voie ferrée.

Éric ANDRÉ, Animateur

Une question sur la ZFE : « qu'en est-il de la ZFE ? » : et une sur la signalétique : « Nouvellement arrivé à Clermont-Ferrand, je trouve la circulation actuelle avec différentes de croisement, des modes de mobilité assez difficiles à appréhender lorsqu'on n'est pas habitué. La signalétique de ces futurs changements peut-elle faire l'objet d'une vraie réflexion SVP, car elle doit, selon moi, gagner en efficacité et en clarté ? ».

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Signalétique, c'est bien noté, nous ferons des efforts. J'espère que nous ferons mieux, pour que les nouveaux arrivants, même ceux qui sont là déjà depuis plus longtemps, pour que cela soit plus facile pour eux pour se positionner sur la chaussée, et aussi pour trouver l'information qui leur convient.

Nous n'avons pas parlé ce soir de la partie zone à faible émission. Nous avons parlé de la zone à trafic limité. Cela n'a rien à voir. La zone à trafic limité, c'est une restriction de



circulation permettant d'offrir aux riverains et aux ayants droit, ces ayants droit restant à définir. Cela va être des commerçants, des artisans, la question des places « handicapés » dont on a parlé tout à l'heure, des cars de tourisme aussi qui sont un élément important de la ZTL. Ce qu'on va définir, ce sont ceux qui ont le droit d'utiliser les voies dans cette zone à transit limité. La zone à faible émission, c'est tout à fait différent. C'est un autre sujet, qui n'est pas traité dans le cadre du projet que l'on vous présente à la concertation ce soir. La zone à faible émission est une zone, comme son nom l'indique, où on met des restrictions de circulation sur des catégories de véhicules.

Éric ANDRÉ, Animateur

Ce sont les fameuses petites vignettes qu'on peut voir dans certaines grandes villes, de 1 à 5.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand en charge de la mobilité durable, la circulation et le stationnement, l'entretien et le partage de l'espace public, vice-président du SMTC-AC

Nous pourrions rester quelques heures à discuter de tout cela. L'idée n'est pas de conclure. La concertation se poursuit. Même après la fin de la concertation réglementaire, nous continuerons, nous poursuivrons les discussions. Plusieurs réunions vont avoir lieu, un atelier sur Oradou et un sur Bergougnan. Je vous invite à venir de nouveau échanger. Pour dire un mot sur le fond, il faut se projeter dans l'avenir. Il ne faut pas regarder ce projet avec les lunettes d'aujourd'hui. Il faut essayer, même si ce n'est pas toujours facile, de se projeter dans l'avenir. Quand j'avais fait l'introduction en parlant de la crise climatique, je crois que c'est un des enjeux auxquels on essaye de répondre, à la mesure évidemment de notre territoire. Fondamentalement, il y a cela, il y a l'idée de rendre notre métropole plus agréable, plus harmonieuse, plus facile à vivre. L'idée, c'est qu'il faut aussi regarder ce projet en se projetant à 2026, 2030, et regarder où nous en serons. C'est un phénomène qui se passe partout en France, voire en Europe, sur le besoin de faire reculer l'utilisation de la voiture, d'avoir des modes alternatifs à la voiture, de développer le vélo, le transport en commun. Toutes les inquiétudes qui peuvent être liées à cela, nous allons essayer de les lever au fur et à mesure, sachant que nous ne sommes pas les seuls à le faire. Cela s'est déjà produit. Regardez ce qui s'est passé sur le tram. Cela s'est plutôt bien passé. Aujourd'hui, vous demanderiez aux commerçants de revenir en arrière, ceux qui sont sur la ligne de tram, je ne suis pas sûr qu'ils seraient d'accord ?

Si je peux terminer sur un mot, c'est plutôt cela, essayons de nous projeter en 2026, en imaginant ce que ce projet pourrait produire à l'échelle de notre métropole en positif. Nous avons vu qu'il y avait de l'inquiétude, mais essayons aussi de le regarder en positif.

Éric ANDRÉ, Animateur

Merci beaucoup. Bonne soirée à tous. Merci pour votre participation.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
SECTEUR
NORD**

17 mars 2021



PARTICIPANTS

- **RICHARD BERT, MAIRE DE BLANZAT**
- **CYRIL CINEUX, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**



DÉROULÉ

- 19H00 : LANCEMENT DE LA REUNION

- 19H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – RICHARD BERT, MAIRE DE BLANZAT

- 18H15 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – CYRIL CINEUX, VICE PRESIDENT DU SMTC-AC

JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC

- 19H15 : QUESTIONS-REPONSES

- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – RICHARD BERT, MAIRE DE BLANZAT



QUESTIONS-REponses

Eric ANDRÉ, Animateur

Je propose à Madame Malfreyt de poser ses questions.

Madame Malfreyt, participante

Je suis habitante de Châteaugay et je constate que des grands bus vide circulent dans ma commune, il n'y a pas d'offre pour les étudiants, nous sommes une commune totalement délaissée par les transports, nous passons notre temps en voiture. Le projet est splendide, mais nous sommes frustrés d'en être bannis. Nous souhaiterions savoir si cette ligne 31, qui a démontré son inefficacité puisque personne ne l'emprunte, va être remplacée par une offre plus constante au cours de la journée, en particulier pour les déplacements non pendulaires. Tout le monde ne travaille pas à 8 heures du matin, les étudiants, les personnes âgées qui se déplacent en métropole clermontoise ne prennent pas le bus à 6h30. Qu'en est-il de cette problématique qui est propre à notre commune ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a plusieurs éléments de dialogue sur les questions que vous posez. Premièrement, le niveau d'offre actuel. Châteaugay est aujourd'hui desservi par la ligne 31 et le matin il y a 9 horaires qui sont concentrés entre 6h40 et 9h. Ensuite nous avons le transport à la demande, il faut appeler le service pour réserver le transport pour les autres heures de la journée, entre 9h30 et 16h. Ce modèle de transport à la demande n'existe pas qu'à Châteaugay, à Orcines et à Saint-Genès-Champanelle c'est également le cas. Notre volonté, au travers de la restructuration du réseau, en ajoutant de l'offre partout sur le territoire, c'est de proposer une offre de meilleure qualité sur l'ensemble de la métropole. Toutefois, tous les trajets ne pourront pas se faire en transport en commun demain. Certains continueront à se faire en voiture, mais moins qu'avant, là où il y en avait deux tiers, il n'en aura plus que la moitié, les choses dépendront de là où vous voulez aller. Notre ambition c'est de proposer une ville à 30 minutes, c'est-à-dire la possibilité de rejoindre le cœur urbain dense en 30 minutes et c'est vrai aussi pour Châteaugay.

Madame Malfreyt, participante

Nous l'espérons vivement parce lorsque les jeunes ont des cours à 14 heures, si nous nous connectons sur le site SMTG on nous propose un bus qui part à 16 heures et qui met 1h05 pour arriver en centre-ville. Cela reste un vœu pieu, j'attends de voir si cela va être pris compte, car pour l'instant nous nous sentons



très oubliés, il faut absolument que les choses changent. Je ne parle pas de l'impact écologique des bus immenses qui circulent vides dans des rues minuscules, nous avons l'impression d'un gâchis environnemental quotidien.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Vous parlez du bus de 16h40, cela veut dire que vous n'utilisez pas fréquemment le service de transport à la demande

Madame MALFREYT, participante

Non, parce qu'il manque de flexibilité et de visibilité pour les jeunes, je ne vois pas les étudiants l'emprunter.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vous dis cela parce qu'à Orcines et Saint-Genès-Champanelle il fonctionne bien.

Madame MALFREYT, participante

Il paraît.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le sujet des émissions de gaz à effet de serre, aujourd'hui le premier désastre écologique c'est le fait que les voitures qui circulent dans Clermont-Ferrand, dans Châteaugay, dans Cébazat et dans Blanzat, sont conduites par une personne, dans 95 % des voitures il n'y a qu'une personne à l'intérieur. Cette question du véhicule vide concerne en premier lieu les voitures. Notre objectif est de regrouper les gens pour que dans le même véhicule il y ait plusieurs personnes et que cela divise les émissions de gaz à effet de serre, donc le bilan environnemental du transport. Nous souhaitons améliorer l'offre pour qu'il y ait plus de personnes en même temps sur le même trajet.

Monsieur LAPOUGE, participant

Je suis originaire de Châteaugay, j'y ai habité pendant 32 ans et j'ai vu la ligne 31 évoluer, mais pas dans le bon sens, j'espère que le projet va lui permettre d'évoluer cette fois-ci dans le bon sens. Le transport à la demande à Châteaugay ne fonctionne pas. Pour le projet 2026 la ligne va-t-elle évoluer, être transformée ? Concernant l'axe entre Cébazat et Châteaugay, beaucoup de personnes montent du CHR nord à pied parce qu'il n'y a aucune connexion entre Cébazat et Châteaugay. Je souhaite savoir s'il y aura une desserte de bus pour prolonger la ligne 21, ou s'il y aura une connexion qui permettra de réunir ce quartier.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Une partie des réponses a été donnée. Il y a aujourd'hui des quartiers, des lotissements, des zones pas très denses, sur lesquels nous ne savons pas proposer une bonne offre de transport en commun, simplement parce que c'est loin. Dans un certain nombre de cas il y a de la flexibilité possible avec le transport à la demande, mais j'entends que ce n'est pas une solution parfaite. J'entends ce qui est dit sur le besoin de déplacement entre le CHR nord et l'un des lotissements de Châteaugay, nous notons la question, cela ne veut pas dire que nous y répondrons positivement.

Denis, participant

Je pense que nous pourrions exploiter le réseau ferré qui suit dans une partie du tracé la ligne C. Concernant Clermont, il avait été évoqué il y a quelques années la possibilité d'une connexion avec la voie ferrée. Cela est-il toujours d'actualité ? Une halte ferroviaire à ce niveau permettrait une meilleure connexion entre Riom et les quartiers de Clermont. L'idée est de proposer une alternative à l'usage de la voiture.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La réponse est non, ce n'est plus d'actualité. Le tramway actuel, que nous avons inauguré en 2006, est un tramway sur pneus. Pour fabriquer un kilomètre cela représente à peu près 25 M€ d'investissement et dans le projet il fallait fabriquer une nouvelle gare le long de la voie ferrée, l'investissement était donc d'un point de vue financier significatif. Pour le tramway sur pneus qui va vivre jusqu'en 2036-2040, nous ne prévoyons pas de faire d'extensions complémentaires. En termes d'étoile ferroviaire, je voudrais dire quelque chose d'assez contre-intuitif qui mérite d'être partagé. Il n'y a rien de plus rapide quand on vient de la gare de Gerzat que de prendre le train pour aller au centre de Clermont, c'est une partie de la voie ferrée où il y a pas mal de trains dans la journée, mais on a pas plus de gens qui prennent un bus qui est plus long à l'arrêt à Limagnes, juste à côté de la gare de Gerzat, pour aller à Clermont. Notre analyse c'est que le train est un mode lourd, il n'y en a pas si souvent que cela, même quand il y a déjà une bonne fréquence, si bien que le bus se retrouve plus flexible pour des distances de cette nature. C'est un long débat, il y a des tas de sujets autour de ce point, mais je souhaitais apporter ces éléments à votre réflexion, sans méconnaître le besoin de liaisons Riom-Clermont qui aujourd'hui se font significativement en train.

Cyril, participant

Une question par rapport à ce qui a été présenté sur l'implantation d'un nouveau dépôt côté Cournon. Qu'est-il prévu pour le dépôt actuel ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je ne sais pas répondre précisément à votre question. Il y a effectivement un déménagement prévu pour les bus qui sont actuellement situés sur le dépôt de La Pardieu, c'est un peu tôt pour que je puisse vous dire ce que nous mettrons à la place et quel sera l'avenir de l'ensemble de ces terrains.



Eric ANDRÉ, Animateur

Une précision sur l'emplacement ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La pointe de Cournon c'est le terrain qui se trouve en venant de Clermont-Ferrand avant de franchir la voie ferrée sur la droite, près de la nouvelle rue qui a été créée il n'y a pas longtemps qui vient rejoindre la grande halle.

Etienne, participant

Je vais déménager sur Cébazat dans les mois qui viennent et je travaille à Chamalières. J'ai calculé mon temps de trajet en transport public et actuellement c'est une heure, avec deux changements. Je dois prendre le bus B, le tramway et le bus 21 ou 24. C'est très long pour ce trajet surtout avec un double changement. Cela va-t-il s'améliorer ? La ligne 21 croisera-t-elle la ligne B ? Ce qui ne fera qu'un seul changement. Idéalement, ce serait bien que nous ayons une ligne qui vienne se connecter à Durtol, voire à Royat. J'ajoute que la ligne 21, sachant que l'axe nord-sud de Clermont est très large, aurait pu être étudiée en BHNS pour avoir une vitesse de trajet garantie.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question que vous posez est de savoir s'il est pertinent ou pas de mettre une ligne de bus entre Cébazat et Chamalières. Avec une correspondance cela peut fonctionner, avec deux correspondances c'est trop long et cela décourage les gens, c'est votre cas et c'est logique. La question est de savoir s'il y a assez de personnes qui demandent d'aller de Cébazat à Chamalières ou pas. A propos des sites réservés pour d'autres lignes de bus, notre projet actuel prévoit des aménagements de la ligne B et C, et quelques aménagements complémentaires sur d'autres lignes pour des questions de vitesse commerciale, et il y aura d'autres investissements à venir sur la métropole pour compléter le réseau de bus. Si vous avez suivi le plan de déplacement urbain, les rencontres citoyennes de la mobilité, le projet du SMTC, nous parlons d'un réseau à 4 lignes, il y a donc d'autres investissements à venir pour compléter notre réseau dans les années qui viennent. Je donne la parole à Céline HEKIMIAN sur la manière dont nous collectons les origines-destinations.

Céline HEKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Il existe différentes méthodes dont deux principales pour comprendre ce qui se passe sur notre territoire et pour travailler à la construction des lignes. La première, ce sont les enquêtes origine-destination qui sont faites au travers du réseau de bus et de l'usage qui est réalisé par les différents utilisateurs. Ce sont des comptages qui sont réalisés en entrée et en sortie de bus et qui sont complétés par des questionnaires auprès des usagers pour savoir s'ils ont réalisé une connexion ou pas quand ils font un trajet et à quel endroit ils se rendent. Nous en tirons des statistiques et nous qualifions nos lignes avec un nombre de montées sur une ligne, un nombre de descentes, et pour chacun des arrêts existants. Ainsi, nous



savons où vont les gens d'un endroit à un autre dans le cadre du réseau. Puis, nous complétons par des études plus structurantes qui concernent l'agglomération, même au-delà, puisqu'elles se sont faites la dernière fois à l'échelle du pôle métropolitain, ce sont « les enquêtes déplacements grands territoires ». L'idée est de faire un recensement de l'ensemble des déplacements d'un certain nombre de personnes qui sont prises à l'échelle d'un ménage et que nous interrogeons sur leurs habitudes de déplacement, leur mode de déplacement, le nombre de déplacements qu'ils font, les jours concernés, etc. Cela nous donne une idée des flux entre telle commune et tel lieu, cela nous permet de mieux adapter les différents tracés qui sont proposés et de restituer une ligne qui permettra aux personnes de réaliser les déplacements qu'elles souhaitent réaliser.

Madame PETITALOT, participante

J'habite Châteaugay depuis 1979, et comme nous n'avons jamais eu des transports en commun valables tout le monde s'est équipé de deux, voire trois voitures. J'ai constaté qu'une ligne venait sur la zone de Ladoux qui n'est pas très loin de Pompignat. Serait-il possible de prévoir une extension ? Sachant que Pompignat s'est agrandi et que des constructions sont en train de se faire.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous avons un vrai sujet dans cette zone autour de Ladoux. Aujourd'hui, nous passons à Pompignat avec la ligne 31, il y a effectivement une ligne qui monte à Ladoux, et une nouvelle route va connecter la zone de Ladoux et une autre zone d'activité. Les lotissements ne sont pas très denses, il n'y a pas beaucoup d'habitants par kilomètre carré et ce n'est pas si facile à desservir en transport en commun, et les promoteurs ne viennent pas nous voir avant de faire des lotissements ici ou là. Une partie de notre travail consiste à apporter des solutions aux gens a posteriori, et nous ne pouvons pas le faire partout. Là encore, il y a des choix, des priorités. Dans votre cas, ce que nous avons mis en place jusqu'à présent c'est une petite boucle, puisque la ligne 31 fait une boucle pour passer à Pompignat, mais j'entends que ce n'est pas suffisant et qu'il y a la question de la connexion à Ladoux.

Intervenant, adjoint au maire de Cébazat

Vous nous parlez de restructuration du réseau, mais quand je vois ce que vous nous présentez, mis à part la ligne qui va à Ladoux, je ne vois pas ce qui change, que ce soit à Cébazat, Blanzat et Châteaugay, en termes de services. Je pense qu'il n'y aura pas vraiment d'apports supplémentaires. Vous nous parlez d'une ville à 30 minutes, mais du centre de Cébazat pour aller à la Place de Jaude c'est une heure. Si nous gardons une heure pour rejoindre le centre-ville, les gens ne prendront pas plus les transports en commun. Dans la présentation nous avons l'image d'une ville centre, Clermont-Ferrand, sur laquelle on tend des lignes pour rejoindre les villes de la métropole, et l'on arrive à des aberrations. Par exemple, pour rejoindre Gerzat depuis Cébazat il faut prendre un bus, un tramway et un bus, alors qu'en voiture cela prend cinq minutes.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Nous allons mettre de l'offre en plus, cela va être vrai pour la commune de Cébazat, nous mettons au total 2 millions pour des kilomètres supplémentaires, un million sur les lignes B et C, un million sur les autres lignes. Pour donner un ordre de grandeur, nous sommes aujourd'hui à 8 millions de kilomètres au total sur le réseau. C'est un effort très significatif et chacun va le voir. Maintenant, il y a un certain nombre de trajets sur lesquels nous n'avons pas assez de volume, y compris demain, pour proposer systématiquement toutes les solutions. Il y a ce que vous indiquez, Cébazat-Gerzat, et un autre élu me parle souvent du « Nohanent land » qui n'est pas pratique non plus, et je le reconnais. Notre travail consiste à construire le réseau le plus efficace possible avec le nombre de kilomètres que nous avons en main, il y a donc des choix à faire. Sur les temps de parcours, quand vous prenez la ligne 21 le matin autour de 7 heures, vous êtes au quartier Chambon, de l'autre côté de la métropole, en 30 minutes, c'est la vérité d'aujourd'hui. Cela veut dire que ce rêve de la ville en 30 minutes est possible, y compris en partant de Cébazat il y a des points de la métropole plus bas que le centre-ville de Clermont qui sont accessibles en 30 minutes. Le troisième point c'est que nous partons d'un réseau sur lequel il n'y avait pas d'interconnexion à d'autres points que le point central. Ce que nous vous proposons en 2026 c'est quelque chose de différent, ce réseau silhouette prévoit plus de possibilités d'interconnexion. Ces questions nous préoccupent pour fabriquer quelque chose d'un peu plus maillé, mais comme vous le dites justement, pour l'instant sur Cébazat-Gerzat nous ne l'avons pas identifié, et peut-être que grâce à vous nous allons nous reposer la question.

Marie-Christine BELOUIN, participante

Savez-vous combien d'habitants ou combien de communes seront à 30 ou 35 minutes du centre-ville ? Je pense que l'essentiel de ce projet InspiRe est fait pour les personnes qui sont le long des lignes A et B et qui en sont à 500 mètres. Ce réseau silhouette s'appuie sur le projet général des lignes B et C, et vous avez parlé de deux lignes en plus à Pont du Château, mais en plus de combien ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le réseau silhouette c'est une ligne en plus à Pont-du-Château, mais cela fait deux lignes au total puisqu'il y a les lignes 35 et 36, et nous en proposons une autre. Elle vient notamment desservir là où Pont-du-Château s'est agrandi, il y a une tentative de faire quelque chose. Cela pour la partie Pont-du-Château. En mettant deux millions de kilomètres supplémentaires, nous en mettons la moitié sur les lignes B et C, et l'autre moitié sur le reste du réseau. Ce principe d'équité territoriale est un principe fondateur de ce projet. Dans d'autres métropoles quand nous construisons des lignes de transport fortes nous faisons plutôt l'inverse, c'est-à-dire que nous enlevons des kilomètres. Là nous avons fait le choix d'ajouter des kilomètres, c'est très structurant de proposer plus de mobilité partout sur la métropole et cela nous distingue d'autres projets portés par d'autres métropoles. Ce sont les deux éléments les plus importants par rapport à votre intervention.

Marie-Christine BELOUIN, participante

Vous n'avez pas répondu à ma première question sur la ville à 30 minutes.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Le centre-ville de la métropole ce n'est pas la place de Jaude, le cœur métropolitain c'est l'endroit où il y a des services. La ville en 30 minutes c'est la possibilité de rejoindre des services, si nous allons quelque part c'est pour profiter de la vie, des services, des commerces. Le vrai changement de pensée c'est de se dire que nous allons pouvoir bénéficier des services de santé, d'éducation, des services culturels en 30 minutes et ce n'est pas que la place de Jaude. La ville en 30 minutes ce n'est pas la liaison qu'au centre-ville de Clermont, c'est bien la liaison de tous aux services essentiels. Céline HEKIMIAN peut dire un mot sur les services qui sont pris en compte puisqu'il y a eu une réflexion politique sur le sujet.

Céline HEKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Effectivement, les principaux motifs de déplacements qui sont réalisés sur le territoire, c'est avant tout le domicile-travail, et nous identifions également le domicile-études qui est très important. Les facultés ou les lycées ne sont pas dans un périmètre exigü, il sont au contraire répartis sur l'ensemble du territoire et l'objectif c'est de desservir l'ensemble de ces structures quel que soit l'âge. Une personne a parlé des étudiants, mais nous avons également les lycéens, les collégiens, qui sont acheminés sur leur lieu d'études quel que soit leur âge. Par ailleurs, nous avons la problématique du domicile-loisirs qui est une priorité, domicile-culture, et nous avons tout ce qui est relatif aux commerces. Jean-Yves BECHLER a dit que la ligne 21 du nord au sud va faire rejoindre ces deux extrémités en une trentaine de minutes, et nous nous rendons compte que nous ne sommes pas sur la polarité centre Clermont-Ferrand, mais sur une ligne qui traverse cette centralité et qui va amener vers d'autres services qui n'existent pas nécessairement dans le centre ville. Il y a également la problématique domicile-loisirs mais plus sur le volet zones de loisirs, escapades, et tout ce qui est la périphérie des lieux attractifs pour se détendre dans des moments qui sont plutôt ceux du week-end. Tout cela va être réfléchi également. Construire le réseau c'est construire tel service pour tel type de jour en fonction des besoins qui sont identifiés sur la base de ces différents items.

Caroline MOLLAR, Conseillère municipale à Cébazat

Le projet est intéressant, surtout sur la vision de partager davantage la ville, c'est vrai que la voiture y a toute sa place, et quand on est piéton ou cycliste se trouver bien en ville n'est pas évident. Pour les lignes B et C c'est très positif. Ensuite, pour les communes comme Cébazat qui sont en dehors des lignes A, B, C, ce qui est important c'est d'avoir une offre efficace, y compris le week-end, et bien visible pour rejoindre le tramway notamment en bus mais aussi à vélo. Pourrions-nous imaginer un garage à vélos à Croix-de-Mirat par exemple ? Une petite remarque, je prends de temps en temps le tramway, et je me déplace à vélo également, et je ne mets pas une heure pour aller à Clermont en tramway, je mets entre 30 et 40 minutes. Ce qui est important pour prendre le tramway, c'est de pouvoir y aller en bus, à pied ou à vélo, et il y a aussi l'enjeu des pistes cyclables à Cébazat pour rejoindre le tramway et stationner à vélo.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Pauline BAYARD qui coordonne les politiques métropolitaines peut nous dire un mot de l'articulation avec le schéma cyclable, avec les questions de stationnement des vélos.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Cette question relève de l'intermodalité du vélo vers le transport en commun. Vous parlez de parkings vélos sécurisés, c'est en effet dans les tuyaux de l'analyse. Vous avez évoqué Croix-de-Mirat pour cette intermodalité et nous allons essayer de croiser le schéma directeur cyclable métropolitain et le réseau de transport en commun futur pour trouver les bons endroits où mettre des stationnements vélos sécurisés à cette fin. Je retiens cette proposition.

Caroline MOLLAR, Conseillère municipale à Cébazat

C'est la question de l'intermodalité et de la bonne desserte des bus vers le tramway, c'est une question qui se pose pour beaucoup, parfois l'offre est un peu faible le week-end. Il n'y a pas seulement la question du stationnement pour rejoindre le tramway, mais aussi la question de se remettre à niveau sur les pistes cyclables pour rejoindre le tramway à vélo de manière sécurisée et confortable.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

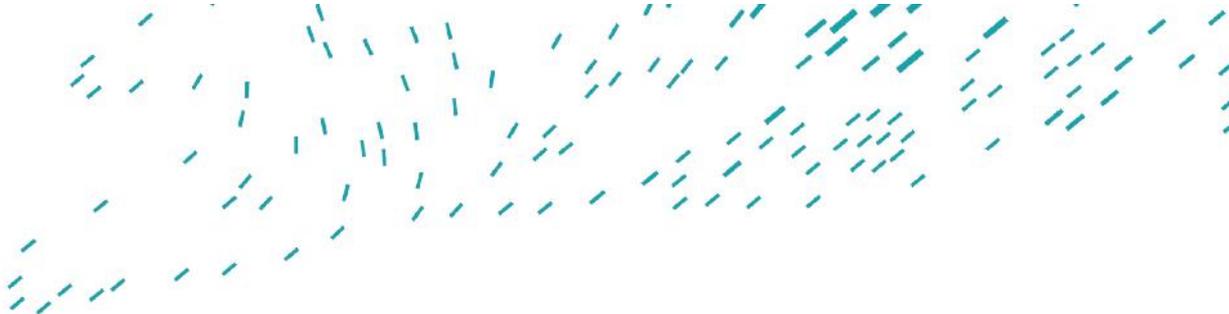
En croisant le schéma directeur cyclable actuel et en cours d'aménagement avec le réseau de transport en commun, nous arriverons à trouver les nœuds intéressants.

Eric ANDRÉ, Animateur

La question de savoir si nous pourrions mettre notre vélo dans le tramway ou dans le bus revient régulièrement.

Céline HEKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Un travail est réalisé dans le cadre du schéma cyclable et de son déploiement, et une réflexion est menée par la CAM sur les différents positionnements des stationnements sécurisés. L'ambition est d'arriver à créer des services pour les vélos, et au-delà de la location des vélos majoritairement à assistance électrique ou des vélos longue durée, un service va être destiné à la location de places sécurisées et au déploiement de nouveaux lieux dans le territoire pour sécuriser les vélos. La mise en œuvre de ce service est encore en discussion parce que se posent des questions sur le lieu où les positionner, sur l'intégration urbaine de ces lieux, des infrastructures sont en cours de développement en dur. Tout cela constitue l'ensemble des services vélos qui sont aujourd'hui en pleine expansion pour répondre aux attentes des usagers qui sont de pouvoir faire de l'intermodalité et de sécuriser dans un lieu un vélo pour ensuite partir sur un autre itinéraire avec un autre moyen de transport. Pour ce qui est du développement de la place du vélo dans les transports type BHNS, nous pouvons faire le parallèle avec ce que nous faisons aujourd'hui sur le tramway. Dans le règlement de l'usage de



notre tramway il n'est pas possible aujourd'hui d'embarquer un vélo aux heures de pointe parce que de fait il y a trop de monde. En revanche, il est possible de le faire dans des périodes plus creuses, et c'est le souhait que nous avons dans le cadre du développement des BHNS. Nous réfléchissons également à d'autres solutions qui permettraient de donner en service des vélos qui pourraient être plus facilement embarqués dans les transports en commun. Ce sont des pistes que nous sommes en train d'ouvrir pour consolider l'offre de service vélos sur le territoire.

Eric ANDRÉ, animateur

Sera-t-il possible de rejoindre la gare depuis le nord de la métropole facilement ? Une remarque d'Etienne concernant la ligne 21 : je crois qu'elle mériterait d'être traitée en BHNS sur l'axe nord-sud qui est très large.

Monsieur PORTILLO, participante

Pourquoi ne pas créer un périphérique sur l'extérieur pour mêler tout cela avant que les promoteurs bâtissent et que les routes deviennent plus étroites ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

C'est plus une question d'urbanisme que de mobilité. Pour faire des transports en commun qui aient du sens d'un point de vue financier il faut qu'il y ait des gens, mais une fois qu'il y a trop de gens, il n'y a plus la place pour faire passer tout le monde. Il faut trouver le bon équilibre entre la planification de long terme, donc installer des réservations foncières, et la réalisation effective, c'est un enjeu des plans locaux d'urbanisme intercommunaux. A plusieurs endroits nous avons fait des réservations foncières, nous en avons parlé sur l'une de nos réunions publiques, et si elles sont faites nous y trouvons un intérêt au moment où nous en avons besoin.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

En effet, jusqu'à aujourd'hui les plans locaux d'urbanisme sont communaux, et il y a une réflexion en cours sur l'élaboration d'un plan local d'urbanisme à l'échelle de la métropole. La logique de l'urbanisation a évolué depuis 20 ans et nous essayons de maîtriser l'étalement urbain, c'est-à-dire de construire la ville sur la ville et de ne pas faire de l'extension dans des endroits qui ne sont pas urbanisés. L'idée est de concentrer autour des pôles générateurs, des villes centres et des villes secondaires à proximité des transports en commun existants. Pensez-vous à un point particulier sur ce périphérique de bus ?

Monsieur PORTILLO, participante

Les villes vont continuer à grandir et les personnes se posent la question d'aller de Gerzat à Cébazat, de Cébazat à Nohanent, et ce périphérique pourrait être une bonne chose pour les bus, pour les vélos, pour tout le monde.



Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Les villes vont continuer à grandir, mais plus sous les formes dans lesquelles elles ont grandi sur les dernières décennies, cela au niveau des logiques environnementales.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous pouvons parler de la desserte nord-est qui vient interférer avec ce sujet.

Pauline BAYARD, Clermont Auvergne Métropole

Il y a un sujet dans les territoires de la métropole sur la desserte nord-est, anciennement contournement ouest de Gerzat. C'est un projet qui date, qui était à l'origine pour la création d'une voirie complète pour contourner par l'ouest la commune de Gerzat. Aujourd'hui, l'étude est relancée, mais plus en termes d'opportunité, nous n'allons plus construire des routes comme nous le faisons avant, l'idée est de réfléchir à la mobilité de manière différente. Cette desserte nord-est de la métropole est en cours d'étude, mais elle n'aboutira pas à la création d'une voirie pour les mêmes raisons que précédemment, la création d'une voirie dédiée à la circulation des voitures n'est plus envisagée aujourd'hui.

Eric ANDRÉ, Animateur

Quelle justification pour le déplacement du terminus de la ligne B à Durtol ? Quant au terminus de Durtol, à quel endroit ? C'est une des questions qui est posée à la concertation.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

C'est une des questions qui est effectivement posée à la concertation. Nous avons un terminus possible de l'autre côté de la commune de Durtol, à proximité du stade, et l'autre terminus possible est situé à proximité de l'intersection de la route de Durtol et de l'avenue du Puy-de-Dôme. Il y a deux emplacements possibles pour installer un terminus. En termes de tracé pour rejoindre le terminus au stade c'est route de Durtol, puis avenue de la Paix, la traversée du centre ville rue Pascal, et on rejoint l'avenue de Pontgibaud au niveau du rond-point et ce serait là.

Madame MALFREYT, participante

Ma question porte sur la définition du centre de Clermont-Ferrand. Comment ne pas penser que les entreprises MICHELIN dont le déploiement a été autorisé dans la zone de Ladoux, et qui occupent une grande partie de l'accès nord à Clermont-Ferrand ne soient pas concernées par le plan de développement que vous présentez ? Ce sont des zones d'activité, et si j'en juge par le développement de la commune de Châteaugay, l'appétence des habitants à venir s'installer ici est inhérent au développement de ce site. Les usines MICHELIN sont-elles le centre de Clermont ? C'est ma question.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a plusieurs sous-questions. Echangeons-nous avec les grandes entreprises, dont l'entreprise MICHELIN ? Oui, nous discutons avec ces entreprises. Il y a un cadre formalisé, c'est le cadre des plans de mobilité, les anciens plans de déplacement d'entreprise. Dans le cas de MICHELIN, nous avons créé récemment une ligne qui va à Ladoux, la ligne 28, nous avons pris en compte une partie de ces questions, et sur la zone de Ladoux nous avons regardé d'où viennent les gens, ceux qui sont salariés de ces entreprises. Vous avez raison, une partie des gens souhaite s'installer à Châteaugay, mais le constat que nous avons fait c'est qu'ils sont extrêmement disséminés aujourd'hui, et c'est une source d'information pour nous. Peut-être que demain une ligne de Ladoux passera ailleurs que là où nous l'avons installée sur notre réseau silhouette parce que nous aurons mieux compris ces demandes et les besoins des salariés. Nous parlons avec les entreprises, où qu'elles soient situées, parce qu'il y a plusieurs établissements MICHELIN dans la zone. Quand la ligne B traverse la zone du Brézet c'est bien parce que cette question du domicile-travail et de la desserte de zone d'activité est importante. C'est ce qui était retraduit dans le pourcentage d'emplois desservis dans le cadre de la création de ces deux lignes. Le fait de traverser l'autoroute avec les deux lignes B et C n'est pas non plus anodin puisque beaucoup d'entreprises se sont installées le long de ce corridor autoroutier, d'abord pour des questions de logistique avant de penser aux questions de localisation de leurs salariés. En étant capable de mieux franchir ce type d'infrastructure cela permet de traverser des zones d'activité, et c'est important.

Eric ANDRÉ, Animateur

Quelle sera l'énergie utilisée par les bus circulant sur les lignes au nord de la métropole ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous avons aujourd'hui 180 bus, un tiers de ces bus sont au gaz naturel et deux tiers roulent au gasoil. La situation de demain, celle que nous avons planifiée et inscrite dans nos investissements, c'est que sur les 220 bus dont nous aurons besoin à l'horizon 2030, il y en aura deux tiers qui seront au bio GNV. Cela veut dire que le méthane, qui est le gaz que l'on consomme dans ces bus, est déjà produit, il est produit sur une station d'épuration, il est produit par de la méthanisation de déchets, et comme il est déjà produit, on le fait passer par le bus et la combustion n'apporte pas de dégagement supplémentaire. Donc deux tiers de bio GNV et un tiers de propulsion électrique ou hydrogène, ce sont deux modes de propulsion également électriques, dans ce cas on charge des batteries et elles sont utilisées dans un moteur électrique, dans un autre cas on a une pile à combustible qui fournit de l'énergie à une moteur électrique. C'est la proportion prévue actuellement pour la transition de notre parc.

Eric ANDRÉ, Animateur

Deux questions sur des navettes qui pourraient être créées. En attendant 2026 et une éventuelle extension de la ligne 10 à Nohanent ne serait-il pas possible de prévoir des navettes afin de relier Durtol à Blanzat via Nohanent pour que



les Nohanentais puissent rejoindre ces communes ? Dans la continuité des questions circuit bus ligne 31 Châteaugay ne serait-il pas possible de faire une navette Châteaugay-Pompignat vers le CHRU nord Louise Michel avec un minibus ?

Céline HEKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Toujours dans la même méthodologie, aujourd'hui les tracés tels qu'ils sont proposés restent à l'état de réseau silhouette, les différentes remarques que vous remontez vont être prises en compte, nous allons étudier des alternatives ou des pistes de réflexion. Sachant que tout ce que nous avons construit aujourd'hui l'a été en fonction de nos études origine-destination telles que nous les avons réalisées et de notre enquête ménage déplacement. Tout cela va être affiné, et nous allons poursuivre le travail pour aboutir à une consolidation de notre réseau de façon à répondre au mieux aux différents besoins des habitants du territoire.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Un petit mot d'économie parce que c'est une question qui revient souvent. Aujourd'hui, quand nous proposons de l'offre de transport en commun cela a un coût et ce coût c'est d'abord le coût du service que nous apportons, et le service principal que nous apportons c'est un chauffeur qui nous transporte. Cette partie représente à peu près 70 % du coût d'exploitation d'un transport en commun, et quel que soit le nombre de places qu'il y a dans le véhicule, le chauffeur coûte le même prix. Nous allons avoir 220 bus au total en 2026, et si nous avons en plus des petites navettes, des moyennes navettes, des grandes navettes, des grands bus, au lieu d'avoir besoin de 200 véhicules, nous allons en avoir 300 ou de 400 et nous allons devoir faire plus d'investissement dans le matériel. C'est donc contre-intuitif, et c'est assez rationnel finalement d'avoir des bus de taille normée, c'est-à-dire des bus de 12 mètres et de 18 mètres. C'est la raison pour laquelle vous voyez circuler sur la métropole des bus qui ont à peu près la même taille.

Eric ANDRÉ, Animateur

Qu'est-il prévu sur l'axe nord-sud, Riom Joël Bonté, boulevard Clémentel, Roger Quilliot, nouveau lycée face au Casino, Aubière ?

Steven RÉGNIÉ, Conseiller municipal de Cébazat

Je suis conseiller municipal à Cébazat. A titre personnel, je suis utilisateur de la ligne 21 pour rejoindre mon lieu de travail au sud de Clermont, et j'en suis satisfait. En revanche, j'ai remarqué qu'il y avait un nouveau lycée en construction, et je m'interroge sur ce qui va être fait pour desservir ce lycée, il ne me semble pas que des choses soient prévues dans le schéma cyclable. Il y avait une remarque d'Etienne qui parlait de mettre cette ligne 21 en site propre à cet endroit. Une piste cyclable sécurisée est-elle prévue ? Est-ce que le passage de deux fois deux voies



pour les voitures à deux fois une voie, plus un bus en site propre, plus une piste cyclable, sont prévus ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Dans le PLU de Clermont-Ferrand cet axe a bien été repéré comme un axe stratégique sur lequel il y avait un travail de requalification à réaliser pour en faire un vrai boulevard urbain, parce que cela fait un moment que nous constatons que la ville se déploie de l'autre côté de cet axe. Nous avons une partie qui est le long du nouveau quartier Saint-Jean en construction, et donc le long du nouveau lycée dont vous parlez. Il y a effectivement une requalification qui va avec le projet de la ligne B et qui va aussi avec le projet de construction de ce nouveau quartier, puisque c'est un quartier complet qui est en train de se monter. Bien sûr, la question se pose sur le reste de cet axe. Pauline HEKIMIAN a peut-être des informations sur le sujet.

Céline HEKIMIAN, directrice du pôle Offre de Mobilité et Territoire SMTC-AC

Je n'ai pas d'informations sur le caractère opérationnel d'un projet de requalification du boulevard en question. Nous reviendrons vers Monsieur le cas échéant. En revanche, j'ai des informations sur le lien avec l'étude de révision du plan de circulation à l'échelle de la métropole qui est en cours et l'élaboration d'une stratégie de stationnement à l'échelle de la métropole. C'est une étude importante, structurante pour la mobilité du territoire, et qui a pour objectif de répondre aux ambitions du plan de déplacement urbain, à savoir la répartition des parts modales en faveur des modes actifs, des piétons, des vélos et des bus, et de rationaliser la place de la voiture. Nous réfléchissons à l'échelle de la métropole à la révision de ce plan de circulation qui va avoir des conséquences à double sens et des mises à deux fois une voie de certains axes structurants comme le boulevard Clémentel. Pour l'instant nous sommes dans une phase d'étude, en 2022 nous serons dans une phase de mise en œuvre d'un plan d'action de cette étude. Cet axe est intégré à la réflexion globale à l'échelle de la métropole et je n'ai pas de réponse sur un projet d'aménagement opérationnel à court terme.

Monsieur LAPOUGE, participant

Concernant le lotissement du champ de la Baume, au tout début les gens du lotissement étaient opposés au fait que la ligne 31 passe dans le Champ de la Baume puisque les arrêts proposés n'étaient pas en sécurité. Ensuite, une pétition a été faite pour la réintégration de cette ligne 31, mais cela n'a jamais abouti. Serait-il possible de voir avec les gens du lotissement si cela est possible ? Ma deuxième question concerne les communes de Sayat et d'Argnat. En ce moment la commune de Sayat et la commune d'Argnat sont desservies temporairement par les lignes 32 et 33, et Sayat et Argnat sont passées sur le régime de Riom communauté. Je souhaite savoir si dans le projet actuel vous continuerez à desservir ces deux communes ou pas. Concernant le retournement aux Vignes, sur le guide horaire il n'est pas indiqué que le car est obligé de tourner par la rue du Clos, de passer devant la gendarmerie pour revenir sur son terminus, sachant que sur la ligne 3 c'est indiqué. Serait-il possible de l'indiquer sur le guide horaire 2021 ?



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

De temps en temps il y a des travaux dans l'agglomération et dans la métropole, et de ce fait les bus passent à d'autres endroits que ceux auxquels ils passent habituellement. Nous entendons la question sur ce lotissement, nous écoutons les demandes de transport, cela nous permettra de mieux dessiner à la rue et non plus seulement sur le réseau silhouette ce que sera le réseau de demain. Sur les questions Sayat-Argnat, il y a deux autorités organisatrices, Riom Limagnes et Volcans et le SMTC. Sayat et Argnat sont du côté de Riom Limagnes et Volcans et il y a une convention de coopération entre Riom et nous, et nous le travaillons avec le conseil régional. Jusque-là nous avons travaillé en très bonne entente, il n'y pas de raison que cela change dans les années à venir, mais cela ne dépend pas que de nous.

Monsieur LAPOUGE, participant

Je comprends. Qu'en est-il des terminus des lignes ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le guide horaire j'entends la demande, mais ce n'est pas si simple de trancher sur ce qui est le plus utile pour les gens, j'ai bien noté la question.

Eric ANDRÉ, Animateur

Avons-nous évalué quelle sera la baisse attendue des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports sur la métropole grâce au report modal espéré de 61 % à 51 % ? Nous pouvons imaginer que ce niveau de report modal ne suffira pas à obtenir une baisse significative, mais une vraie étude d'impact serait intéressante.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vous invite à consulter le plan de déplacement urbain. Dans le plan de déplacement urbain nous avons fait une étude d'impact et le scénario que nous proposons est chiffré en termes de réduction d'émission de gaz à effet de serre, les chiffres sont sur le site internet. Un deuxième document très instructif est le schéma de transition écologique et énergétique de la métropole, dans lequel il y a une évaluation à 2030 et 2050 de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre issues du secteur de la mobilité en fonction des actions que nous menons et qui permettent d'y parvenir. Ce sont deux éléments très généraux sur la question de la mobilité et des émissions, des chiffrages ont été faits. Une troisième partie de la réponse est dans le bilan carbone de notre projet, ce bilan carbone est en cours de réalisation, il sera joint à l'enquête publique, cela fait partie des éléments de base. Comparer la situation de demain à la situation d'aujourd'hui est facile, mais comparer la situation de demain à ce que serait la situation de demain si nous ne faisons pas le projet c'est plus difficile puisque les choses évoluent. Par exemple, le parc automobile évolue à grande vitesse avec les Eurocodes et son



électrification progressive. Il y a aussi la question de savoir quelle référence nous prenons d'un côté et de l'autre.

Eric ANDRÉ, Animateur

C'est une remarque qui revient souvent, certains regrettent que le SMTC et la métropole n'aillent pas plus loin dans la réduction des gaz à effet de serre et donc dans la réduction du parc automobile.

Marie-Christine BELOUIN, participante

Jean-Yves BECHLER a parlé de 220 bus, je souhaiterais savoir avec quel carburant fonctionneront les 40 nouveaux bus à haut niveau de service. Je voudrais également savoir si Sayat est toujours la 22^{ème} commune dans le SMTC de façon à éviter à la métropole l'obligation de prendre la compétence mobilité.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Les bus à haut niveau de service fonctionneront à l'électricité sous deux modalités possibles, dans tous les cas ce seront des moteurs électriques et donc zéro émission à l'échappement visible derrière le bus. Le total c'est 220 bus, dont les 40 bus à haut niveau de service. Par ailleurs, Sayat ne fait plus partie du périmètre du SMTC, il y a aujourd'hui en dehors de la métropole deux communes, toutes deux situées de l'autre côté de l'Allier, qui sont Mur-sur-Allier et Pérignat-sur-Allier. Dans le réseau silhouette il y a une ligne 37 qui permet de faire la liaison entre ces deux communes, vers le nord en direction de Lempdes et vers le sud en direction de Cournon, cela permettra à ces deux communes d'avoir deux entrées différentes possibles dans la métropole suivant les lieux d'usage. Cela faisait partie des questions que nous avons eues à Lempdes et à Cournon.

Monsieur MARTONET, participant

Pourquoi ne pas prolonger la ligne 10 jusqu'à Nohanent ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Aujourd'hui notre chemin préférentiel c'est de prolonger la ligne 10 du côté de Nohanent, mais je sais qu'il existe d'autres demandes, entre autres la demande de liaison Nohanent-Blanzat, il y a toujours des éléments en balance.

Eric ANDRÉ, Animateur

Nous allons passer à la conclusion.

Cyril CINEUX, vice-président du SMTC-AC

C'est un projet dense, nous sommes restés sur l'enjeu du nord de la métropole avec le futur réseau, mais vous pouvez constater que c'est un projet majeur de transformation de la métropole et des mobilités qui va transformer la



métropole, transformer nos villes, transformer notre façon de nous déplacer, et qui vise à améliorer considérablement l'environnement dans lequel nous allons vivre les prochaines années. C'est un projet majeur, c'est pour cela qu'il y a cette concertation, c'est pour cela que nous continuerons à concerter après la concertation réglementaire tout au long du projet jusqu'en 2026 pour que chacun puisse s'appropriier ces enjeux fondamentaux. Merci à toutes et tous d'avoir participé à cette réunion et merci au maire de nous avoir accueillis.

Richard BERT, maire de Blanzat

Nous sommes satisfaits que cette rencontre avec la population puisse se faire sur la question de ce projet InspiRe, cela montre qu'il y a un vrai intérêt, une vraie préoccupation à la question des mobilités, que ce soit sur le vélo, les bus, et tout ce qui a pu être évoqué. Il y a un enjeu fort sur ce projet, dont nous savons qu'il est un projet structurant et important sur notre métropole dans le mandat à venir. Il était important que sur notre secteur nord nous ayons ces échanges pour prendre en compte les préoccupations qui ont été exprimées par les uns et les autres. Je vous remercie de votre participation active et de la pertinence des propos, constats et questionnements de ce soir.

Eric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Nous nous retrouvons à Chamalières vendredi soir.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



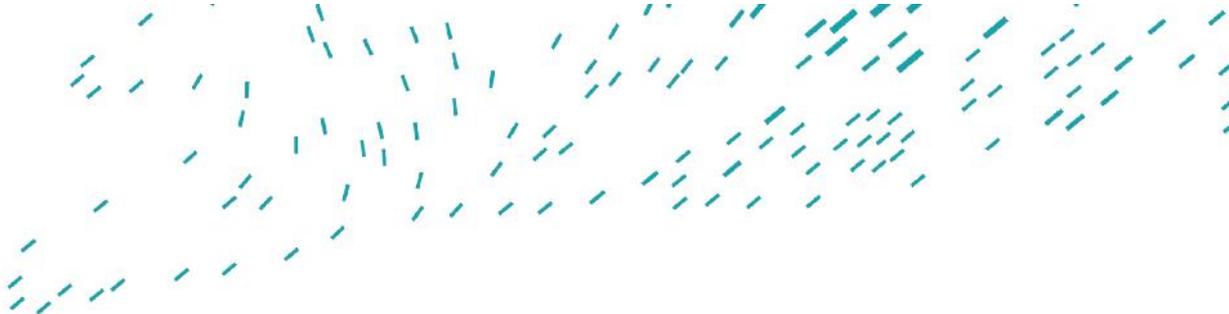
**RÉUNION
PUBLIQUE
INSPIRE
VILLE DE
CHAMALIERES**

19 mars 2021



PARTICIPANTS

- **LOUIS GISCARD D'ESTAING, MAIRE DE CHAMALIERES**
- **FRANÇOIS RAGE, PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **PAULINE BAYARD, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 19H00 : LANCEMENT DE LA REUNION

- 19H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – LOUIS GISCARD D'ESTAING, MAIRE DE CHAMALIERES

- 19H15 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – FRANÇOIS RAGE, PRESIDENT DU SMTC

JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTC-AC

- 19H45 : QUESTIONS-REponses

- 20H30 - 20H45 : MOTS DE CONCLUSION – LOUIS GISCARD D'ESTAING, MAIRE DE CHAMALIERES



QUESTIONS-REPONSES

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie Monsieur le Président. Je laisse la parole à Claude CHARLEUX.

Claude CHARLEUX, participant

Je souhaite souligner l'intérêt écologique du projet sur le plan de la diminution de la pollution liée à la production électrique et sur celui de la diminution du bruit. Il faut souligner également l'économie d'énergie. Le fait de privilégier les mobilités douces par rapport à l'automobile est une source importante d'économie d'énergie. Une voiture transporte un poids mort même lorsqu'elle est électrique et ce poids déplacé à pure perte consomme de l'énergie pour transporter 70 ou 140 kilos. Les innovations technologiques nous aident à améliorer la qualité écologique de notre vie. Cela est le cas des vélos électriques puisqu'au vu du relief de notre métropole, l'apport de l'électricité est très important pour faciliter les déplacements à vélo. Pour l'automobile, cela n'est pas toujours un avantage. Il s'agit davantage d'une remarque.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à monsieur LAPOUGE.

Monsieur LAPOUGE, participant

J'ai trois questions. La première porte sur les deux anciens arrêts de la ligne 5 situés en face de la banque de France et IUFM. Pourquoi ne sont-ils pas démontés depuis l'arrêt de la ligne et allez-vous mettre en service une nouvelle ligne ? Concernant la navette Panoramique des Dômes, y-aura-t-il une prolongation jusqu'à Vulcania comme indiqué sur les arrêts ? Est-ce un accord avec le SMTC ou s'agit-il d'un refus de la part de Vulcania ? Est-il possible de déplacer le terminus à Gaillard et le mettre à Delille Salford en face du lycée Godefroy de Bouillon pour soulager aux heures de pointe ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Il y a eu une modification sur la ligne 5 en concertation avec la mairie de Chamalières pour déplacer l'itinéraire. Nous ne sommes pas au stade où nous pouvons vous dire avec précision dans quelles rues passera le futur réseau silhouette. Cela fait partie du travail en cours avec le processus en plusieurs temps afin d'être prêt le 1^{er} janvier 2026. Concernant Vulcania, vous n'êtes pas bien informé car la navette pour Vulcania fonctionne. Elle est affrétée par le Conseil Régional. Si vous voyez la destination Vulcania sur les arrêts, c'est parce que cela fonctionne.

Monsieur LAPOUGE, participant

Monsieur le Directeur, mon père travaille à Vulcania et aucune navette aux couleurs du SMTC ne part à Vulcania.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Cela est ce que je vous ai indiqué. La navette Vulcania est affrétée par le Conseil Régional avec lequel nous avons un accord. Vous pouvez monter dans cette navette avec un titre de transport car nous avons passé un très bon accord avec la région pour desservir Vulcania et le col des Goules. Cela permet de proposer une balade qui commence au col des Goules et finit au chemin des chèvres. Nous montons au Puy-de-Dôme et nous redescendons à pied ou par le bus. Il s'agit d'une navette touristique qui ne fonctionne pas toute l'année. Sur le déplacement du terminus, ce sont des questions à étudier. Nous nous arrêtons à Gaillard car l'idée est de rabattre les lignes de bus sur des lignes fortes. Sur le trajet Gaillard/Delille, le tramway va objectivement plus vite que la voiture si vous prenez régulièrement la rue correspondante.

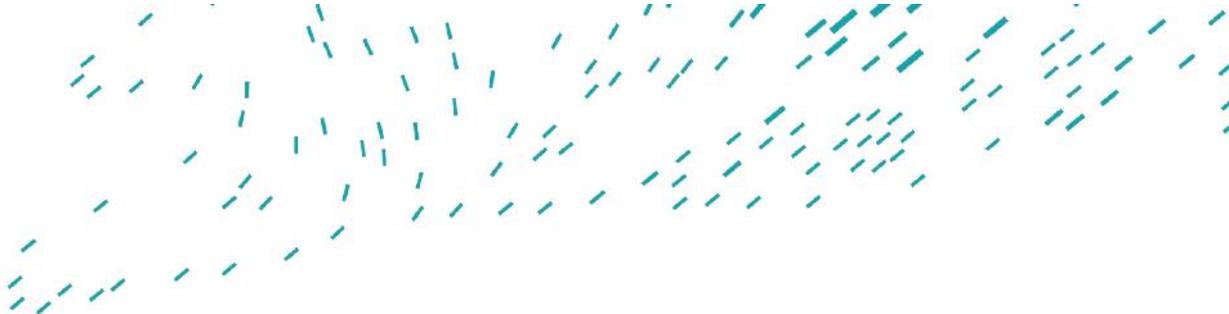
Monsieur LAPOUGE, participant

Je vous souhaite de prendre le tramway entre 15 et 18 heures à la sortie des écoles. Il faut attendre 3 ou 4 tramways avant d'avoir de la place. Dans un avenir proche, il faudrait prolonger cette ligne comme cela était le cas pendant les travaux du tramway pour les lignes 2 et 5. Cela soulagerait le tramway. Quant à Vulcania, où prenons-nous le car à Clermont -Ferrand ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Vous pouvez le prendre à la gare SNCF. Cela est signalé sur le site T2C ainsi que sur celui de Vulcania. Alexia PELISSIER souhaite ajouter un élément.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC



Par rapport au fait de déplacer le terminus de la ligne 5 sur Delille, 35% des personnes qui descendent de la ligne 5 prennent la correspondance avec la ligne A, la destination des autres est Jaude. Il faut que cela puisse répondre à toutes les origines et destinations des différents usagers.

Monsieur LAPOUGE, participant

Je vous parle du sens Gaillard vers Delille.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Les gens qui descendent à Gaillard parce que cela est leur destination. Cela n'est pas forcément la correspondance avec la ligne A même si cela est le cas pour 35% de la fréquentation de cette ligne.

Éric ANDRÉ, animateur

Je laisse la parole à monsieur THUEL.

Stéphane THUEL, participant

De nombreuses choses me choquent dans la manière dont vous gérez ce projet. Le projet demande à être modifié et adapté à la complexité de la commune de Chamalières. Monsieur Giscard D'Estaing a bien résumé les modifications nécessaires. J'ai des interrogations sur la manière dont vous fonctionnez notamment sur la communication. Vous nous avez dit qu'il y aurait un replay disponible rapidement. Le replay de la réunion du 26 février n'est toujours pas en ligne alors que celui du 23 février à Royat a été mis en ligne presque immédiatement. Je souhaite savoir pourquoi les replays de Chamalières ne sont pas disponibles. Lorsque je vous envoie un mail le 4 mars ou un message par Messenger au sujet du replay, je n'ai aucune réponse que ce soit par le site internet ou Facebook. Chamalières ne peut pas être la bouée de sauvetage d'une circulation clermontoise compliquée et d'une pollution mal gérée. Vous avez essayé de nous imposer le tramway au début des années 2000 en rêvant de raser les arbres avenue de Royat pour dédier cette avenue uniquement au tramway. Plus tard, vous avez voulu construire une 2 fois 2 voies avec un tunnel qui passerait sous Chamalières et une régulation de la vitesse à 70 kilomètres/heure pour scinder Chamalières en deux, évacuer les voitures afin de contourner Clermont-Ferrand. Nous avons dû nous battre. Aujourd'hui, vous proposez un projet qui ne présente d'intérêt que pour faire plaisir aux clermontois et certainement au président de la métropole de Clermont-Ferrand. Lors de la dernière réunion avec les chamaliérois, je vous ai signalé que cela posait un problème de sécurité pour les habitants de résidences qui accèdent à leurs appartements par la Place Landouzy. Il est dangereux et compliqué d'accéder à ces résidences. Le flux de circulation supplémentaire imposé rend les choses catastrophiques. Enfin, j'insiste sur l'article de la Montagne dans lequel monsieur Olivier BIANCHI se permet de critiquer la réaction des chamaliérois. Sa réaction est méprisante à notre égard en concluant qu'il se demandait si les habitants de Chamalières continueraient à être



ringards. Avant de s'occuper de ce que font les chamaliérois, monsieur BIANCHI ferait mieux de s'occuper proprement de sa commune.

Éric ANDRÉ, Animateur

Sur la première question qui s'adresse à moi en l'occurrence et à l'agence de communication qui accompagne la concertation du SMTC, nous mettrons en ligne une nouvelle salve de replays dès lundi matin. Vous aurez les replays des différentes réunions. Je laisse la parole à Cyril CINEUX.

Cyril CINEUX, adjoint au maire de Clermont-Ferrand en charge de la mobilité durable, la circulation et le stationnement, l'entretien et le partage de l'espace public, vice-président du SMTC-AC

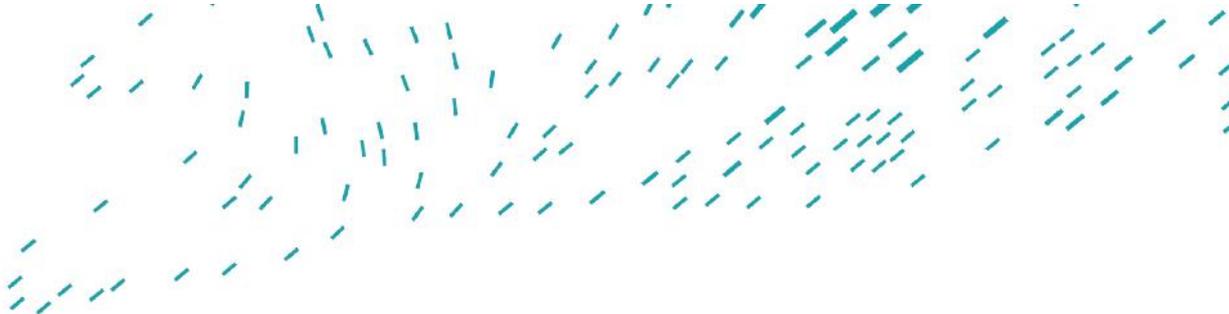
Je souhaite apporter deux éléments de réflexion par rapport à ce que Claude CHARLEUX vient de dire. Il y a eu un projet de contournement sud-ouest qui n'a pas été réalisé et qui visait à faire passer des véhicules plus haut que le boulevard Jean Jaurès. Cela n'a pas été fait et a eu pour effet de faire une troisième voie sur le boulevard Jean Jaurès afin de faire passer le flux de véhicules. Ce sont les riverains clermontois qui ont subi l'augmentation de la circulation automobile sur le boulevard. Le choix avait été d'augmenter la capacité de flux automobile en faisant une troisième voie. Aujourd'hui, cela est l'inverse. Nous ferons moins de place à la voiture, plus de place pour le transport en commun, pour le vélo et la marche. A Clermont, parce que le plan de déplacement urbain le veut, nous réduirons des voiries et des places de stationnement pour la voiture. J'attire votre attention sur le fait qu'il s'agit d'une situation inverse de celle des années 2000. L'avenue de Royat offrira la possibilité de descendre et monter en voiture mais en entrant dans Clermont, il y aura moins de place pour la voiture. Cela est l'objectif du plan de déplacement urbain à 15 ans et nous l'avons voté au SMTC pour les métropolitains. L'idée est de rééquilibrer le partage de l'espace public qui est aujourd'hui très majoritaire pour la voiture. Nous diminuerons la place de la voiture dans une partie de la métropole. J'attire votre attention sur cette réflexion. Il y a une vingtaine d'années, nous avons fait plus de place que Clermont à la voiture parce que nous avons abandonné le projet de contournement Sud-Ouest. Aujourd'hui, l'inverse se produit.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à madame DE GUEFFIER. Nous aborderons ensuite les questions écrites.

Madame DE GUEFFIER, participante

Je souhaite faire une remarque sur votre projet que je trouve formidable. Je reviens de Nantes et ai trouvé cette circulation de vélos très facile. Il y a une impression de pouvoir respirer. Je fais du vélo entre l'avenue Thermale et la gare et je ne m'y sens pas en sécurité. Ce que vous proposez est un progrès. Je regrette le conservatisme et le regard porté uniquement sur Chamalières. Cela se passe à plus grande échelle. J'ai rencontré beaucoup de personnes contre ce projet et je souhaite



savoir comment exprimer mon avis pour exprimer tout le bien que je pense de ce projet en tant que citoyenne.

Éric ANDRÉ, Animateur

Il existe des registres disponibles à la mairie de Chamalières. Le site internet vous permet de mettre votre contribution. Vous pouvez utiliser les cartes T préaffranchies. Il y a plusieurs manières de contribuer à ce débat. Il est possible d'aller à la rencontre de nos équipes lorsqu'elles sont dans les bus ou sur un marché. Nous avons multiplié les canaux de discussions et d'échanges afin que chacun puisse s'exprimer avec ou sans internet. Les permanences téléphoniques vous permettent d'être écoutés par un animateur qui prend en note vos questions. Je laisse la parole à monsieur SCHEIBLING.

Marc SCHEIBLING, participant

Je vous remercie pour ces réunions instructives. Pour construire l'avenir, nous nous basons sur des enquêtes destinations origines qui datent de 5 ans. Le monde change vite et la situation sanitaire nous le montre. Est-il raisonnable de travailler sur de telles données pour bâtir ce projet ? Beaucoup de communes utilisent des petites navettes électriques pour desservir des quartiers excentrés comme Biarritz. Pourquoi ne pas envisager cette solution ? Orcines, commune qui arrive dans la métropole soit par l'avenue de Bergougnan, soit par celle de Royat n'a pas eu l'occasion de participer à ce type de réunion. Je me demande pourquoi ?

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous laisse répondre sur les enquêtes origines destinations.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vous laisserai répondre sur Orcines. Notre dernière enquête origines destinations date de 2016. Il s'agit d'enquêtes réalisées sur le réseau de bus pour savoir d'où partent les gens et où ils descendent et à partir desquelles, nous reconstituons les besoins de déplacements des gens. Le deuxième type d'enquêtes est les enquêtes ménages déplacements grand territoire. La dernière d'entre elles date de 2012. Une nouvelle enquête sera faite en 2022. Il est vrai que les villes changent vite et qu'il y a des événements. La crise du COVID est un élément surprenant et nouveau auquel nous ne savons pas faire face immédiatement en termes de modélisation. Nous pouvons dire que ces enquêtes sont assez robustes dans le temps. Globalement, il est constaté qu'une échelle de 5 à 10 ans reste assez valable pour commencer à projeter des réseaux dans les phases études préliminaires. Cela fait partie des adaptations. Les résultats de l'enquête ménages de 2022 permettront de finaliser l'affinage du réseau mis en place à partir du 1^{er} janvier 2026. Pour la question des navettes, cela fait partie des sujets de préoccupation. Le problème est d'apprécier les demandes des habitants pour se rendre d'un lieu à un autre pour des motifs de loisirs ou de déplacements. La question du véhicule arrive dans un second temps car il faut d'abord assurer le service. Ensuite, nous regardons comment nous pouvons rendre ce service le plus efficacement au meilleur prix. Il y aurait peut-être des navettes mais je suis



incapable de vous le dire. Aujourd'hui, nous sommes concentrés sur la fabrication des tracés, du maillage du réseau afin de bien repérer les besoins des habitants et pouvoir y répondre le mieux possible avec notre réseau restructuré.

Éric ANDRÉ, Animateur

A Orcines, en début de concertation, nous avons proposé à l'ensemble des communes qui souhaitent recevoir une réunion publique de se manifester. Un certain nombre de communes l'ont fait. Plus tard, nous avons une proposition de la ville d'Orcines mais nous avons déjà répondu à Saint-Genès-Champanelle que nous organisons une réunion. Il y en a deux à Chamalières et nous sommes dans un périmètre assez proche. Même si elles sont géographiquement un peu adaptées, tous les habitants de la métropole peuvent participer aux réunions où qu'elles soient. Nous avons décidé avec le maire d'Orcines qu'il nous semblait avoir rempli le cahier des charges. Il y a eu une réunion à Blanzat et des habitants de Cébazat, de Nohanent y ont participé. Nous les avons regroupées par secteurs. Les habitants d'Orcines peuvent se connecter le 24 mars pour la réunion de Saint-Genès-Champanelle. Ils ont les mêmes moyens d'expression et documents que tous les habitants de la métropole. Il y a une question de FNAUT Auvergne qui note que sur la ligne 13 son futur tracé plus direct est un vrai progrès par rapport à la situation actuelle. Quel sera le cadencement de cette ligne ? Avons-nous imaginé de prolonger quelques bus de cette ligne jusqu'à La Baraque ? Nous essaierons de reconnecter la FNAUT.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Par rapport à la ligne 13, nous sommes sur un réseau silhouette pour le moment. IL n'y a pas de tracé à la rue. Pour la construction de l'offre, cela arrivera dans un second temps lorsque le réseau sera finalisé en 2024/2025. A ce jour, nous ne sommes pas en capacité de vous donner le cadencement de cette ligne même si la volonté est d'avoir une amélioration de l'offre. Nous n'avons pas le tracé défini pour répondre à l'idée de continuer les bus jusqu'à la Baraque sur Orcines. Ce secteur se situe sur une zone de long terme qui nécessite des transports adaptés à ce type de territoire.

Éric ANDRÉ, Animateur

Nous reprenons les questions orales. Je laisse la parole à Daniel VAN OOST.

Daniel VAN OOST, participant

Le projet coûtera environ 300 000 € et se réalisera en 2026. Nous aurons à cette période un changement de tramway à effectuer avec un changement complet technologique et des travaux importants sur la voirie. Actuellement, le SMTC est



endetté. Il y a beaucoup de remarques sur le projet présenté sur Chamalières qui est un tronçon de votre projet. Ce dernier ne modifie pas beaucoup de points sur le trajet des bus mais apporte des contraintes pour les automobilistes et les riverains. Pourquoi dépenser autant d'argent pour une partie qui génère beaucoup de remarques ? En lisant la presse, beaucoup sont prêts à trouver des solutions palliatives au projet. En écoutant monsieur BIANCHI qui balaie d'un revers de la main les remarques des gens faites sur ce projet alors que nous sommes en concertation, je me demande qui croire et si nous sommes vraiment en mode de concertation. Monsieur RAGE peut-il nous rassurer un peu sur la prise en compte des remarques faites pour la modification de ce projet afin de répondre à la volonté de l'ensemble des chamaliérois qui ne sont pas contre ce projet mais contre la façon dont vous procédez.

François RAGE, président du SMTC-AC

Je vous remercie pour cette question essentielle. Je m'engage à ce qu'il y ait un bilan de la concertation qui reprendra l'ensemble des remarques, questions et propositions faites. Je ne peux pas m'engager aujourd'hui sur le fait que chaque proposition ou remarque chamaliéroises sera reprise. Il ne faut pas que cela soit une remarque individuelle. Nous avons 2000 remarques et annotations et nous regarderons les grandes tendances qui ressortiront de l'analyse. Au sujet de votre question sur les finances, dans ce projet il y a deux questions de fond. Il y a la question du financement et celle du sens de ce projet dans la situation d'un réseau qui a une moindre fréquentation qu'avant. Sur les financements, le tramway doit aller jusqu'en 2035 et nous espérons qu'il aille plus loin. La BMI s'est engagée à nous prêter de l'argent et pour cela, a procédé à une analyse financière de notre situation qui a montré que le projet est soutenable financièrement par les deux structures que sont la métropole et le SMTC. Cela est un vrai choix politique dans ce projet. Sur la question de la fréquentation des bus, nous sommes à - 35% sur une offre complète parce qu'après 18 h, il y a moins de monde dans les transports. Cela est normal parce qu'il y a le couvre-feu et qu'il y a moins d'étudiants puisqu'ils n'ont pas repris à temps complet. Est-ce le bon moment pour investir lorsque le transport public est interpellé ? Et si demain, il y a toujours le Covid et que les gens ont peur d'être dans un lieu où il y a du monde ? Notre réponse est de dire qu'à un moment, nous reviendrons au niveau de fréquentation précédent. Cela prendra un an ou quatre ans. Nous pensons que, parce que nous aurons aménagé le réseau et que nous l'aurons rendu simple, fréquent et sécuritaire, nous finaliserons cette reprise. Nous accentuerons le retour dans les transports en commun. Il y a un vrai enjeu. Nous sommes acteurs et nous participerons au plan de relance car cet argent permettra à nos entreprises de travailler. Nous serons dans cette dynamique afin d'apporter les bonnes réponses aux gens qui en ont besoin.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Julie DUVERT.

Julie DUVERT, Conseillère municipale de Chamalières

Je souhaite revenir sur ce qu'a dit le président François RAGE. Je pense qu'il faut être responsables et étudier de nouvelles solutions pour favoriser les mobilités douces. Je ne mets pas en cause l'amélioration de certaines lignes de transport



en commun mais je remets en cause le projet tel que présenté aujourd'hui. Il ne répond pas aux enjeux de sobriété énergétique ou d'attractivité territoriale comme le dit monsieur RAGE parce que je ne sais pas par où vont circuler les flux de l'ouest de l'agglomération. La question de monsieur SCHEIBLING au sujet des réunions à Orcines est intéressante. Les orcinois ne pourront plus descendre de chez eux ni par l'avenue Bergougnan ni par l'avenue de Royat. Par où vont transiter ces flux ? Nous savons qu'il y aura un report de la circulation vers d'autres rues qui sont résidentielles. Nous apportons des flux de circulation dans des rues qui ne sont pas prêtes à les accueillir et qui devront absorber un surplus de pollution. En parallèle, sur les rues commerçantes comme l'avenue de Royat, il n'y aura plus de circulation. Cela risque de reporter la clientèle des commerces vers d'autres rues plus accessibles. Il est difficile de parler d'attractivité territoriale lorsque les commerçants de proximité sont mis en difficulté par le projet. Monsieur BECHLER ne l'a pas nié lors de la réunion avec les forces économiques. Nous ne voulons pas que nos commerces de proximité restent « sur le carreau ». Une dernière question porte sur les réponses floues concernant Berthelot. Ce soir, le discours est également confus. Monsieur BECHLER donne la définition d'une zone à trafic limité et explique clairement qu'il s'agit d'une zone où seules les personnes autorisées peuvent circuler. Dans le dossier de consultation publique auquel il est demandé aux métropolitains de participer, il est indiqué que le boulevard Berthelot sera en zone à trafic limité. Aujourd'hui, vous dites que tout le monde pourra circuler. Avez-vous évolué dans le projet suite aux remarques ? Y-a-t-il une confusion volontaire dans les informations qui sont données ? Dans votre consultation publique, une question claire porte sur la détermination des ayants-droits autorisés à circuler dans cette zone à trafic limité ? Il y a deux discours sur le boulevard Berthelot. Je vous remercie d'y répondre clairement.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le boulevard Berthelot où il est indiqué « site réservé », il s'agit d'un site propre bidirectionnel qui est bien prévu. Aujourd'hui, il y a aussi des voitures sur ce boulevard Berthelot. La zone à trafic limité présentée avec le tracé vert sur lequel nous nous interrogeons par rapport aux ayants-droits est un travail conduit par la ville de Clermont-Ferrand.

Julie DUVERT, Conseillère municipale de Chamalières

Dans le dossier de consultation publique, il est écrit noir sur blanc que le boulevard Berthelot est en zone à trafic limité.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Julie DUVERT, je vous demande de bien vouloir me laisser vous répondre. Voici ce qu'est la ZTL envisagée dans la consultation que je présente à chaque fois. Lorsque vous dites que sur le secteur de Bergougnan, vous me prêtez un certain nombre de propos, je pense que vous les exagérez quelque peu. Ce ne sont pas ceux que j'ai tenus lors de la réunion avec les commerçants qui s'en souviendront. Il faut remettre les choses à leur place. Sur la question des flux qui viennent de l'Ouest, nous avons des études de circulation à grande échelle. Nous comptons la quantité de voitures avec des modèles mathématiques fondés sur des données et sur l'expérience de notre métropole et sur celle d'autres métropoles. Nous



calculons les flux de demain et cela permet d'établir des cartes de reports de trafic globaux en quantité de voitures. Sur les résultats, nous observons que les flux de transit se reportent en partie ailleurs. Les gens qui viennent des quatre routes des montagnes, se reporteront peut-être sur la RD 20-89 parce que les temps de trajet sont presque identiques pour aller de ce point à un autre point de la métropole. Demain avec une ou deux minutes de différence sur l'un ou l'autre tracé, cela peut conduire à se reporter sur un autre axe. D'une manière générale, nous constatons que pour les trajets un peu « longue distance », les gens se reportent sur d'autres voies structurantes d'entrée dans la métropole. Les modélisations nous le montrent également. Nous savons que les gens de l'avenue de Royat se reporteront par les tracés de Gambetta et l'avenue des thermes. Aujourd'hui, sur un trajet Place Allard/gare à 7 h 30 le matin, le tracé présenté sur Mappy ne passe pas par l'avenue de Royat. Cela veut dire qu'il y a déjà plusieurs tracés différents pour aller de la place Allard à la gare SNCF distante de 5 kilomètres. Le matin, ce tracé en voiture est de 25 minutes ou de 20 minutes selon Mappy. En bus, cela prend 24 minutes. Demain, les choses s'inverseront parce que nous irons plus vite sur la ligne de bus. Cela est l'objectif et il n'y aura plus que 15 minutes pour parcourir ces 5 kilomètres en bus alors que la voiture restera à 20 minutes. Cela induira des effets de report. Il y a une partie de la circulation qui s'en va. Le deuxième point est que les reports sur les avenues se font d'abord sur les voies structurantes plutôt que sur « le chevelu fin du résidentiel ». Notre analyse est qu'aujourd'hui, il y a suffisamment de capacités pour accueillir ces flux de report. Je laisse intervenir Sarah BLANC BASTIDE sur la descente de l'avenue Bergougnan.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

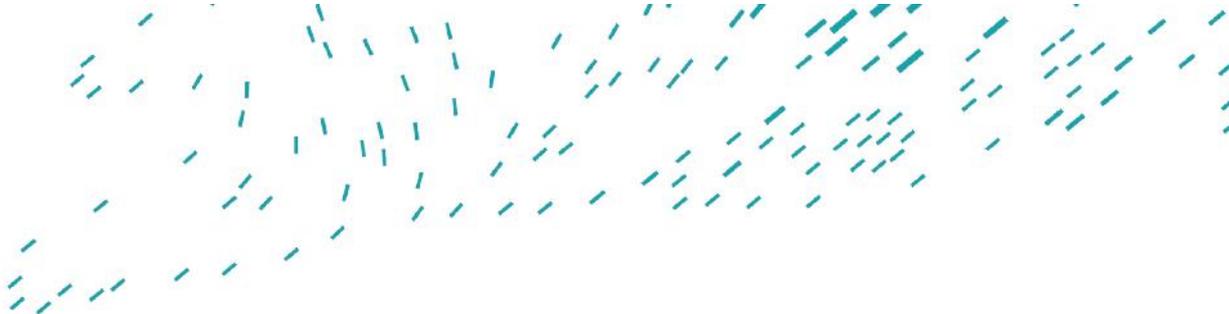
Pour les véhicules qui descendent de l'avenue Bergougnan, il y a deux possibilités. Ils pourront aller vers l'Est de la métropole. Ils passeront plutôt par le contournement nord de Clermont-Ferrand et se rabattront vers le boulevard Lavoisier. Ils pourront également aller vers le Sud de l'agglomération et prendre soit l'avenue Thermale, soit l'avenue Claussat. L'objectif est de limiter les reports de trafic sur les voies les moins adaptées. Des aménagements pourront dissuader les usagers de passer par ces voies. Il sera également possible de revoir ponctuellement des plans de circulation afin de dissuader les personnes de reprendre ces rues non adaptées et de les orienter vers les voies citées mieux dimensionnées pour recevoir du trafic.

Éric ANDRÉ, Animateur

Pour être précis, j'ai recherché ce qui est écrit dans le dossier de concertation. Il est écrit « Sur la création d'une zone à trafic limité ZTL entre le boulevard Berthelot et le boulevard Fleury ». Je laisse la parole à monsieur le maire qui souhaite dire un mot.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

J'ai quelques questions auxquelles je souhaite avoir des réponses précises. La première question s'adresse à François RAGE. Pourquoi le maire de Chamalières serait ringard alors qu'il demande des sites banalisés sur sa commune. Cela est déjà le cas sur les communes de Clermont-Ferrand et de Cournon tel que cela est



indiqué dans le projet des lignes B et C ? Y-a-t-il une différence de traitement entre les maires qui ont déjà prévu des tronçons banalisés dans leurs communes et notre demande d'avoir l'avenue de Royat et le boulevard Bergougnan qui n'est pas sur Chamalières ? Notre demande concerne les habitants de Durtol et ceux d'Orcines qui demandent à descendre l'avenue de Bergougnan et souhaitent le faire sur un site banalisé. La deuxième question s'adresse à l'ensemble des intervenants du SMTC. Aucun d'entre vous ne consomme de voiture électrique. Nous défendons les voitures électriques. Où sera installée la nouvelle borne de recharge électrique que nous réclamons, borne à 50 KW ? Au sujet de la quatrième station C-vélo, certaines personnes demandent où elle se situe. Au carrefour Europe ? Pourquoi n'a-t-elle pas été installée ? Est-ce une promesse électorale non tenue ? Je ne pilote pas les stations C-vélo et je souhaite savoir quand est-ce que la quatrième station sera installée au carrefour Europe. Nous avons fait cette demande. Actuellement, la station C-vélo square de Verdun est l'une des plus utilisée qui soit. Elle était très utilisée dans le sens de la descente et moins dans le sens de la montée. Les responsables de ces réseaux savent de quoi je parle puisqu'ils sont obligés régulièrement de remonter des vélos. Il y a la ligne B qui est déjà en situation de bus à haut niveau de service sur l'avenue de Royat qui permet de remonter par les bus actuels. Sur la contre-allée du boulevard Berthelot, que se passe-t-il une fois arrivé au niveau du parking de Fort-de-France et au rétrécissement ?

François RAGE, président du SMTC-AC

Les experts qui travaillent sur le dossier ont pointé du doigt deux villes pour lequel le seuil d'acceptabilité est limite en termes de contraintes qui seront imposées à leur population. Il s'agit de Clermont à cause de la ZTL et ce qui se passera sur l'Oradou et de Cournon avec un site propre complet qui modifiera sa circulation et son centre-ville. De la même façon, lorsque les experts regardent les conséquences sur le stationnement, les deux villes les plus impactées par la diminution du nombre de stationnements sont à nouveau Clermont et Cournon. Je rassure sur le point de l'équité. Le maire de Cournon et celui de Clermont ont accepté dans la proposition du projet d'avoir des impacts plus importants que ceux que nous trouvons à Aulnat, Royat, Chamalières ou Aubière. Nous pouvons le montrer. Le fait d'avoir du vrai site propre sur la partie centrale de Cournon représente un vrai changement pour les Cournonnais. Pourquoi cela est-il représenté comme cela aujourd'hui et pourquoi y-a-t-il des endroits où nous sommes en forme banalisée ? La proposition faite est la plus équilibrée entre l'efficacité métropolitaine du dispositif parce que quel que soit l'endroit où j'habite, je dois avoir les mêmes garanties sur la durée et la fréquence du trajet et le coût. Il y a une vraie question sur le site banalisé le long du zénith. Nous pourrions mettre un site propre mais dans 99, 99% du temps, cela n'a pas de sens et coûte très cher. J'espère que le 0, 01% ne créera pas de trouble. Le troisième élément est le seuil d'acceptabilité par la population et c'est cet équilibre qui est présenté. La proposition faite avec un site en sens unique sur l'avenue de Royat correspond comme toutes les autres portions de ces deux trajets à cet équilibre entre les finances, l'efficacité et l'acceptabilité.

Éric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question sur les bornes.



Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a d'abord une question d'insertion pour Sarah BLANC BASTIDE sur la contre-allée Berthelot.

Sarah BLANC BASTIDE, responsable aménagement du projet InspiRe

Pour le boulevard Berthelot au niveau de la collatérale, nous sommes sur deux voies bus et deux voies de circulation. Au moment où cela se resserre et où le profil en travers n'est plus aussi large, il y a un fonctionnement avec une voie bus uniquement au niveau des carrefours. Les bus sont dans la circulation générale au début de la rue et lorsqu'ils arrivent au niveau du carrefour à feux, un couloir bus leur est destiné et leur permet d'avoir la priorité. Le fonctionnement actuel du boulevard Berthelot est celui d'une voie au milieu. Cette voie est réservée dans un sens pour les bus qui vont vers le nord et dans un autre sens, aux bus qui vont vers le sud. Ils sont dans la circulation générale jusqu'à la moitié de la rue et dès qu'ils approchent du carrefour, un couloir bus leur est réservé. Cela permet d'avoir un profil en travers moins large que ce qu'il est fait au niveau de la collatérale. Il faut gérer les transitions au niveau des rétrécissements mais cela sera affiné au niveau des études d'avant-projet. Dans les études préliminaires, cela fonctionne.

Éric ANDRÉ, Animateur

Il y a une question sur les bornes de recharge et sur les stationnements C-vélo.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pour les bornes de recharge, Adrienne KRZAKALA va répondre.

Adrienne KRZAKALA, DGA Aménagement durable du territoire chez Clermont Auvergne Métropole

Pour répondre au maire de Chamalières sur les bornes de recharge pour véhicules électriques, la métropole a délégué sa compétence afin de déployer des bornes de recharge sur le domaine public métropolitain fin 2019. 35 bornes doivent être déployées. Le bureau métropolitain aura à se prononcer en avril sur l'emplacement de chacune des bornes. Il y aura a minima une borne 22 KW dans chacune des communes de la métropole. Quelques bornes supplémentaires sont à déterminer et une borne 50 KW à positionner. Quelques communes sont en concurrence. Cela est le cas de Chamalières dont nous avons entendu la demande qui sera prochainement soumise à l'arbitrage de l'ensemble du bureau métropolitain et des vice-présidents.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



Sur la question de la troisième station C-vélo, le déploiement du service C-vélo qui est un service de vélos en libre-service s'inscrit dans un plan voté au SMTC dans la mandature précédente. Ce plan a conduit au réseau tel que nous le connaissons aujourd'hui. Dans nos éléments de construction de l'offre vélos, il y a une prise en compte croissante du vélo à assistance électrique qui correspond bien à la topographie et à la demande de nos usagers. Ces dernières années, nous avons augmenté le service de location longue durée de ces vélos. Cela est un des éléments de notre politique générale vélos. Cela a conduit dans les différentes communes à proposer une expérimentation de location longue durée des vélos qui se prolongera sur les centres de communes métropolitaines à partir de septembre ainsi qu'à l'achat de vélos supplémentaires pour l'ensemble du ressort territorial. Chaque commune ne vient pas faire sa course pour savoir si nous implantons ou non une station C-vélo mais cela fait partie d'un schéma d'ensemble parce que ce service fonctionne en réseau. Il faut que cela soit maillé. Monsieur le maire, vous l'avez très bien expliqué. Les stations doivent être rééquilibrées et doivent rester dans un schéma économique maîtrisé. Cela fait l'objet d'une planification qui se déroule de manière transparente au SMTC.

Éric ANDRÉ, Animateur

Monsieur le maire, souhaitez-vous réagir ?

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

Par rapport à l'acceptabilité politique évoquée par François RAGE, je pense que la concertation publique a démontré que peut-être pour les maires de Clermont et de Cournon, vous aviez anticipé ce problème d'acceptabilité politique sur les tronçons en site propre sur vos communes et que, par conséquent, vous les aviez d'ores et déjà prévus en site banalisé. La concertation publique aura permis de montrer que l'acceptation politique était loin d'être acquise dans les mêmes conditions sur l'avenue de Royat et sur l'avenue de Bergougnan. J'espère que vous en tirerez les mêmes conséquences que pour vos propres communes.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Vous évoquiez les prises de parole de Durtol et des autres communes. Nous y sommes également allés et les habitants ont pu s'exprimer directement. Cela est le sens de la concertation. Il y a une question de Monsieur Frédéric RAMZ.

Frédéric RAMZ, participant

Je suis habitant de Chamalières et je voudrais assurer mon soutien au projet Inspire. En préambule, je souhaite dire qu'il faut baisser de 30% la consommation de pétrole en moins de 10 ans pour tenir l'accord de Paris. Ensuite, nous savons que remplacer les voitures thermiques par des voitures électriques ne sera pas la solution à cause des ressources naturelles nécessaires. La combinaison des transports en commun et des mobilités douces me semble être la



meilleure pour tenir nos objectifs climatiques. Concernant les mobilités douces et le vélo, nous savons que la sécurité sur tout le parcours est importante pour le cycliste. Mes deux questions se rejoignent. Quels aménagements sont prévus pour les mobilités douces et le vélo en dehors des lignes à hauts niveaux de services. (Afin de favoriser l'essor du vélo et d'assurer la sécurité des cyclistes sur l'ensemble de leurs parcours) Les plans de circulations seront-ils réadaptés, notamment au niveau des communes ?

Adrienne KRZAKALA, DGA Aménagement durable du territoire chez Clermont Auvergne Métropole

La métropole développe un schéma directeur cyclable de 360 kilomètres qui est la priorité. Cela a déjà été voté et est en cours de déploiement. Nous avons un dialogue entre chacune des communes sur l'ensemble des territoires communaux pour développer des axes complémentaires, des marquages ou davantage si cela est possible à l'occasion de chacun des travaux effectués par la métropole. Il y a une commande ferme de l'exécutif d'examiner l'ensemble des travaux sous cet angle. Comme vous le soulignez, la circulation est du ressort du pouvoir de police des maires. Malgré le transfert de compétences de la voirie à la métropole, le pouvoir de police est conservé par les communes. Nous étudions les contraintes de mobilité en lien avec le plan de déplacement urbain à l'échelle de la métropole via des ateliers communaux. Notre stratégie métropolitaine sur la circulation et le stationnement sera affinée dans les prochains mois puisque l'étude est toujours en cours en termes de déploiements et de scénarios complémentaires au projet. Ces décisions seront prises à l'échelon communal.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Manon.

Manon BOSSA, participante

Je reviens sur deux interrogations. La première porte sur le report des flux des voitures. Cela ne va-t-il pas créer des embouteillages importants dans les rues annexes de l'avenue de Royat ? Est-ce que cela ne va pas tuer le centre-ville comme cela est un peu le cas à Riom en voulant déporter tout le monde hors du centre-ville et sortir les voitures sans mettre de stationnements à l'entrée ou à la sortie de la ville ? Sur le stationnement de l'avenue de Royat, j'habite en haut de l'avenue et je veux bien prendre le vélo, les transports en commun mais j'ai une voiture et pas de garage. Je souhaite savoir comment stationner si demain, il y a des places supprimées. Cela ne fait pas longtemps que j'habite ici mais je me rends compte que le Casino est fermé ainsi que Royatonic et les thermes. Cela n'est pas simple de se garer.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Sur le risque d'embouteillages dus au report de trafic, les modèles disent qu'il n'y en aura pas. Nous avons testé les modèles plusieurs fois. Il s'est peut-être ajouté une ou deux minutes sur un trajet en voiture comme sur celui de la place Allard à



la gare SNCF. Il y a une réserve considérable de capacités sur les voiries structurantes de la métropole. Vous le voyez déjà au moment du plan de déplacement urbain où le diagnostic montre que les voiries de la métropole sont utilisées à 2/3 de leur capacité à l'heure de pointe du matin comme à celle du soir. Dans un certain nombre de cas, la situation d'après est meilleure que la situation d'avant. Nous envoyons moins de voitures par l'avenue de Royat dans le sens de la descente. Cela donne plus de temps de vert et cela permet de rendre les choses plus fluides. Ce que je vous dis est parfois contre intuitif mais c'est ce que montrent les éléments de modélisation. Sur le stationnement, Monsieur RAGE l'a dit, nous enlevons très peu de places sur l'avenue de Royat. Notre analyse de stationnement dans le périmètre global à Royat et Chamalières montre qu'il y a des places de stationnement. Elles ne seront pas tout à fait en bas de chez vous-même si nous conservons les places avenue de Royat mais elles seront à proximité. Par ailleurs, cela fait partie de nos travaux et nous regardons comment trouver de la compensation pour le petit nombre de places que nous serions amenés à supprimer.

Éric ANDRÉ, Animateur

Comment sera géré l'accès des riverains et leurs visiteurs en automobile avenue de Royat ? Dans les permanences, des personnes n'osent pas prendre la parole. Elles demandent si elles pourront continuer à rentrer chez elles en voiture.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Cela est un des éléments importants. Lorsque j'habite avenue de Royat du côté droit en montant ou en descente, dans tous les cas je peux rentrer chez moi. Dans un cas, je remonte la rue en voiture et je me gare en partant à droite et dans l'autre cas, je traverse le site propre pour rentrer chez moi. Nous garantissons que chacun pourra rentrer chez soi. Pour les visiteurs, cela est vrai également.

Éric ANDRÉ, Animateur

Sur les accès des pompiers, les véhicules de secours pourront utiliser les sites propres des bus.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous étudions ces éléments très spécifiquement. Tous les sujets de sécurité comme les voitures de police, les pompiers font partie intégrante de ce projet. Il n'est pas possible d'ouvrir un projet d'aménagement sans avoir fait la preuve que de ce point de vue, les choses fonctionnent bien. Nous en parlerons directement avec les services concernés.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Monsieur S.



Monsieur S, participant

Je ne suis pas un habitué des interventions publiques et je ne voudrais pas que cette parole soit essentiellement monopolisée par des personnes hostiles à ce projet. Je suis né à Chamalières, j'y vis et j'y travaille. Lors de la dernière réunion à Chamalières le 26 février, un intervenant opposé au projet s'est emporté jusqu'à traiter Monsieur RAGE de dogmatique. Je précise que je n'ai aucun lien avec Monsieur RAGE. Je pense qu'il faut prendre du recul et revenir aux faits. Tous les voyants sont au rouge en termes d'encombrements liés à l'usage immodéré de la voiture individuelle, en termes d'insécurité liée à une vitesse excessive des automobilistes, en termes de santé publique par rapport à une trop forte pollution. D'après les chiffres de Santé Publique France, il y a 48 000 morts prématurés par an en France et cela est considérable. En termes économiques et financiers également, la congestion des réseaux urbains a un coût économique chiffré à 100 milliards d'€ annuels. Il n'est pas possible de nous faire croire que les défenseurs de ce projet de restructuration des lignes du réseau soient des extrémistes. Je respecte Monsieur GISCARD D'ESTAING pour son dévouement sincère pour les chamaliérois qui fait partie des maires qui répondent personnellement au courrier lorsque nous leur écrivons malgré leur charge de travail. Pour autant, lorsqu'il manifeste son opposition farouche à ce projet, j'avoue que cela m'attriste et me désole. Comment ignorer les mises en garde de l'ONU qui n'est pas réputée pour sa radicalité ? Si nous remettons à plus tard des actions immédiates et radicales nécessaires afin de réduire les émissions de CO2, la catastrophe climatique ne pourra pas être évitée. Le changement climatique pourrait affecter jusqu'aux disponibilités alimentaires et même jusqu'aux ressources en eau et cela n'est pas rien. Il faut diviser par 4 les émissions de CO2 par rapport à 1990 des pays membres de l'Union Européenne. Cela nécessite des évolutions radicales. Plus nous attendrons et plus cela deviendra difficile. Ce projet est une formidable opportunité pour réduire le coût des déplacements et créer du lien lorsque nous nous déplaçons davantage à pied, à vélo ou en transports en commun. Cela est une occasion formidable pour améliorer la qualité de vie et la santé des citoyens et des gens de la métropole. Cessons de nous raccrocher à la voiture. Il faut ouvrir à tous un horizon plus durable, plus équitable et plus réjouissant. Bravo aux décideurs dont messieurs RAGE ET CINEUX qui ont le sens des responsabilités et qui savent courageusement porter un projet indispensable au bien de chacun. Malgré les oppositions farouches de quelques-uns qui seront tôt ou tard très sévèrement jugés par les générations futures et par les jeunes qui massivement ne comprennent que nous fassions comme si nous ne savions pas. Je suis enseignant. Les étudiants peuvent être très sévères face au manque de volonté d'aller de l'avant.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Frédéric THYS.

Frédéric THYS, participant

Lorsque des gens n'acceptent pas spontanément un projet conçu par des gens qui prennent de la hauteur, ils sont soupçonnés d'être des mauvais citoyens ou de manquer de recul. Certains mouvements écologiques nous disent qu'en ayant



décidé arbitrairement de certaines restrictions, nous devons comprendre que cela est pour le bien collectif et que nous devons en être heureux. Monsieur RAGE nous a parlé de Nantes et le président de la métropole dans son article de la Montagne. Je suis heureux qu'il se soit mis d'accord avec le maire de Clermont sur les sites propres. J'ai regardé le dénivelé de Nantes qui est de 40 mètres. Entre Clermont et la place Allard, il doit être de 150 mètres à 200 mètres avec des passages en côté à 10%. Les responsables sont là pour anticiper et prendre du recul. Il est intéressant de réfléchir globalement mais il faut également agir localement. Ce qu'il se passe à Nantes est très bien mais il faut éviter de caricaturer des gens en disant que s'ils n'acceptent pas 100% d'un projet, ils sont contre. Il est possible de trouver l'idée générale intéressante et de contester ou interpeler. J'avais compris que le but de la concertation était d'interpeler sur le local afin de dire que telle partie n'est pas optimisée. Est-il possible de ne pas être caricaturé ou de ne pas être considéré comme irresponsable ? Des enseignants confondent leur rôle d'enseignant et le partage de leur vision du monde. Il y a des stratégies brillantes qui deviennent des catastrophes parce qu'elles sont réalisées de manière dramatique. L'autre rôle primordial pour un responsable politique est de prioriser et d'arbitrer. Dans les arbitrages, je serais curieux de comprendre quels sont les bénéfices pour la planète en termes environnementaux et en termes économiques et l'attractivité pour l'ensemble des habitants. J'ai noté une phrase qui revient souvent qui est « au stade où nous en sommes, nous ne sommes pas en mesure de répondre précisément à la question ». Vous nous demandez de nous positionner et de faire un chèque de 280 millions d'€ qui amènera la métropole à 400 millions d'€ d'endettement a priori sans avoir d'éléments précis pour donner une opinion. Il ne faut pas s'étonner qu'il y ait un écart entre vos perceptions et la frustration d'une absence de réponses. Quelle serait la différence d'impacts en termes environnementaux entre un projet avec une avenue de Royat en double sens pour les voitures et une avenue de Royat en sens unique ? Nous parlons d'une mise en œuvre pratique et précise d'un projet. Quel sera l'impact sur les impôts, puisque les banques prêtent mais ne donnent pas, pour les citoyens de la métropole ? Quel sera le surplus d'impôts généré par le coût des travaux de 300 millions d'€ ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La première partie technique est celle de l'étude socio-économique. Nous en sommes au niveau de la concertation réglementaire et en 2022, nous aurons une enquête publique. Pour qu'un projet puisse être déclaré d'utilité publique et que les travaux se réalisent, il faut produire la preuve que les euros investis par la collectivité rapportent plus globalement que ceux dépensés. L'étude socio-économique le dira et prendra en compte les dépenses et les gains. Parmi les gains, il y a la réduction de la pollution et le gain de temps de parcours. Nous prenons ces éléments normalisés dans une méthode normée au niveau national issue de travaux qui permettent de mesurer si ce projet a un sens socio-économique. La première partie de votre question est « est-ce que le projet proposé a une valeur socio-économique positive ? ». La réponse est oui et dans l'hypothèse où nous n'avons pas le site réservé dans le sens de la descente pour les bus, la valeur est moins bonne parce qu'il y aura moins de gens qui prendront le bus. Dans le projet proposé, au lieu d'avoir 10 000 voyageurs par jour sur la ligne B, nous aurons demain 20 000 voyageurs. La part modale du bus est de 8% à Chamalières. Demain, elle sera de 12% parce le temps de trajet en bus sera meilleur que le temps de trajet en voiture sur le tracé qui va de la place Allard à la gare SNCF. Cela générera ce report modal. Si cela n'est pas fait, le temps de parcours



pour le bus sera moins bon et il y aura moins de report modal et de gain environnemental.

François RAGE, président du SMTC-AC

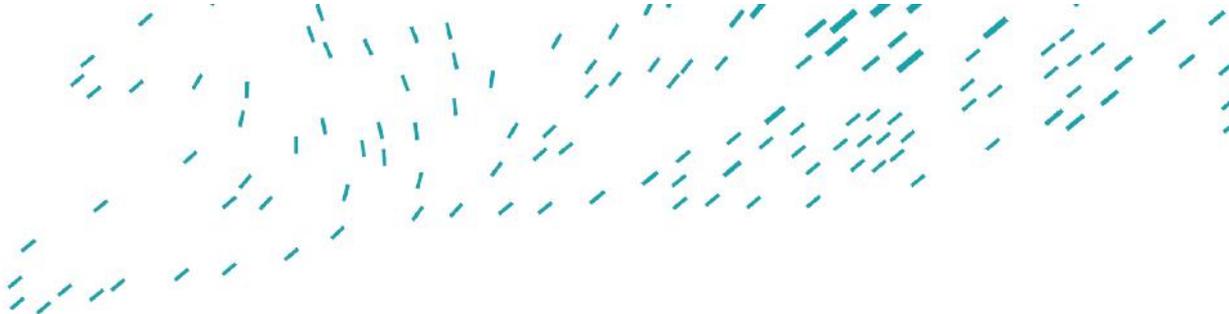
J'espère que vous êtes rassuré sur l'utilité environnementale de ce projet même s'il s'agit d'un petit geste dans le cadre de ce qu'il se passe dans le monde. Les petits gestes ajoutés font une dynamique et apporte un résultat. Sur la question des impôts, il ne s'agit pas de 280 millions d'€ pour la métropole puisque la diapositive présentait 60% pour le SMTC et 40% pour la métropole. Cela doit faire environ 100 000 € pour la métropole qui, avec le maire de Chamalières deuxième vice-président très actif dans ce cadre, travaille son plan pluriannuel d'investissements pour les dix ans à venir. En face, quelles sont les décisions qu'il faudra prendre pour assurer ces investissements ? Si aucune décision n'est prise, il y a peu d'investissements. Si nous souhaitons des investissements, il y aura des interrogations à soulever sur soit sur les augmentations, soit sur les exonérations. Ces décisions appartiennent aux élus et seront prises en collégialité par l'ensemble de l'exécutif de la métropole composé des maires et des vice-présidents qui trouveront un équilibre sur la nécessité pour notre métropole d'investir sur la mobilité mais pas uniquement. Il y a aussi la culture, le développement durable, le sport. Il faut mesurer jusqu'à quelle hauteur nous pouvons aller et ce que nous devons mettre en face. Les élus chercheront cet équilibre. Je ne peux pas répondre exactement à votre question car elle ne correspond pas seulement à ce projet mais à l'investissement porté par la métropole. Cet été, nous aurons des perspectives claires décidées par les élus sur cette question. L'endettement de la métropole est relativement faible par rapport aux autres métropoles de la taille de la nôtre. Nous avons de la marge.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Monsieur MINGUET.

Luc MINGUET, participant

Certains échanges m'ont attristé. Les chiffres cités sur la pollution sont faux et nous ne sommes pas à l'échelle de la planète. J'attends de voir ce que vous nous direz par rapport à ce projet mais les embouteillages qui en résulteront par rapport à la situation d'aujourd'hui qui est très satisfaisante, augmenteront la pollution. Nous sommes dans une position dogmatique. Nous dépenserons 15 millions entre la place Allard et la Banque de France afin d'économiser deux minutes dans un sens qui viendront de la suppression des deux arrêts. Au sujet du vélo, j'invite messieurs BIANCHI, BECHLER et CINEUX à monter à vélo sur les hauts de Royat où j'habite. Nous sommes obligés de prendre la voiture pour emmener les enfants à l'école. Vous nous parlez de Nantes mais Nantes est plat. La voiture doit être enlevée du centre-ville mais aujourd'hui, rue Blatin, les bus ne sont pas ralentis par les voitures. Je me demande à quoi cela sert. Nous allons vider le centre-ville. Toutes les villes qui ont enlevé les voitures du centre-ville l'ont vu dépérir et reviennent vers la voiture. Nous avons un train de retard. Enfin, nous n'avons aucune réponse sur les



reports des flux. Nous irons à la confrontation juridique et nous sommes en train d'étudier les voies de recours pour s'opposer à ce projet qui n'évoluera pas. Quand déposerez-vous la DPU ? Quand sera-t-elle publique ? Quand pourrions-nous la contester devant les tribunaux ? Quel est l'agenda dans les mois à venir ?

Éric ANDRÉ, Animateur

Je présente de nouveau la slide du calendrier.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Pour la partie de l'enquête publique, la question se déroule en 2022.

Éric ANDRÉ, Animateur

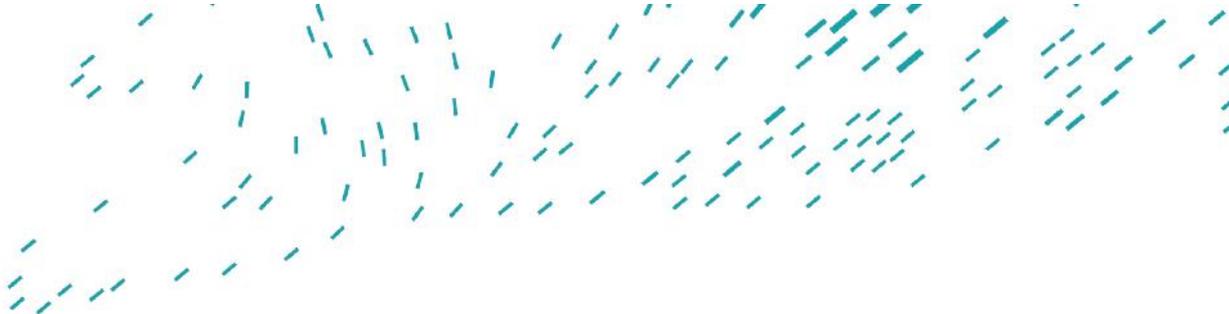
Je laisse la parole à madame ROUX.

Madame ROUX, participante

Comment pouvez-vous dire qu'il n'y aura pas d'embouteillages à Chamalières ? Je ne vois pas comment nous pouvons nous baser sur des études de trafic parce qu'il faut être sur le terrain notamment aux heures de pointe et dans les petites rues, Place Sully, Languedoc. Toutes les personnes venant d'Orcines, Durtol ou de Cébazat ne peuvent pas se retrouver dans les petites rues de Chamalières. Je souhaite savoir s'il y a eu une étude d'impacts sur les commerces si les flux de circulation sont détournés. J'ai un commerce rue Luc Berry et je m'inquiète pour toutes les places de stationnement qui seront enlevées. Monsieur GISCARD D'ESTAING a créé une quarantaine de places de stationnement square de Verdun qui sont prises d'assaut. Combien de places seront supprimées à Chamalières ? Comment accéder aux commerces et infrastructures de Chamalières sachant que beaucoup de personnes viennent de l'extérieur ? Vous parlez de parkings relais mais en sortant de l'école pour récupérer les enfants, je ne vois pas comment les utiliser puisqu'ils ne seront pas à côté. Lors de la dernière réunion des commerçants, je confirme que certaines personnes ont dit que des commerces resteraient fermés suite à la prise de parole du responsable de Patàpain rue de l'Oradou. Il avait été répondu que cela était dans l'intérêt général.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

J'ai tenu cette réunion et je me souviens très bien avoir parlé des commerces. Je me souviens de ce que j'ai dit. Je n'ai pas dit qu'il y aurait de la casse. Je le redis exactement de la même manière que je l'ai dit la dernière fois. Il est absolument certain que, comme dans toutes les villes où nous avons installé des nouveaux modes de transports en commun, il y aurait des éléments d'attractivité supplémentaires. Cela est constaté dans toutes les métropoles et ne veut pas dire qu'il n'y a pas de changements d'enseignes. Tout le monde ne sera sans doute pas logé à la même enseigne. Cela est différent des propos que vous essayez de me faire tenir. Les études de circulation et de stationnement montrent qu'il n'y aura



pas d'embouteillages massifs liés à la mise en place de ce projet. Chacun a le droit d'avoir une opinion sur ce qu'il est possible d'attendre d'une étude ou d'une autre. Sur le sujet des stationnements, il s'agit de 23 places au stade des études préliminaires. Il y a un travail de reconstitution de places de stationnement supplémentaires. L'endroit où il y a le plus de places de stationnement supprimées est Clermont-Ferrand et Cournon.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à madame ABRAHAM.

Madame ABRAHAM, participante

Je suis atterrée par ce que j'entends ce soir. Nous vivons depuis des années sur l'avenue Thermale et je vis un enfer pour emmener les enfants dans les établissements scolaires et aux activités. Nous sommes des personnes qui apprécient les commerces de proximité et avec ce projet, nous perdons absolument tout. Je suis d'origine allemande, près de Cologne. Nous avons un appartement à Berlin et je précise que la situation géographique en Allemagne est telle que tout est possible. Nous pouvons emmener les enfants à vélo et faire ses courses parce que tout est plat. Cela n'est pas possible à Chamalières. J'ai passé mon permis à 42 ans et je n'en ai jamais eu besoin en Allemagne. Vivant à Chamalières, j'ai été obligé de le passer pour faire des choses simples. Nous vivons bien actuellement. Nous sommes obligés de prendre la voiture qui est hybride, les bornes sont rares. Je ne comprends pas ce qu'il se passe. Vous parlez de vélo mais mettez trois enfants sur un vélo avec les courses au quotidien et voyez l'avenue Thermale, celle du Roc Blanc, l'avenue de Royat et celle de Bergougnan. Je me pose d'énormes questions et cela me donne envie de déménager et de rentrer en Allemagne. Je suis désolée car cela est totalement inadapté par rapport à la géographie du lieu et pour le soutien des commerces de proximité. Je n'ai aucune envie de faire des détours pour faire des courses dans la zone industrielle de Clermont qui est réputée pour être la plus grande zone industrielle. Je rappelle que le Leclerc de Clermont est la vitrine des Leclerc de France. Je ne comprends pas.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Marc.

Marc SCHEIBLING, participant

Je souhaite intervenir brièvement. L'utilisation du vélo sur Chamalières n'est pas suffisamment développée et il y a beaucoup de possibilités pour le faire. J'habite sur les hauts de Chamalières, je vais à pied au travail en une demi-heure pour descendre et cela prend un peu plus de temps pour remonter. J'utilise occasionnellement un vélo électrique. Nous montons facilement sur les hauts de Chamalières à vélo électrique contrairement à ce que j'ai entendu. Il faut



pédaler. Contrairement à ce que nous entendons ici ou là, le vélo est possible à Chamalières. Tout le monde ne peut pas prendre un vélo parce qu'il y a des enfants ou beaucoup de courses à transporter mais entre dire qu'il n'est pas du tout possible de prendre le vélo et qu'il faut prendre absolument la voiture, il y a des compromis possibles. Je pense que nous pouvons développer beaucoup plus les pistes de vélo. Chaque fois qu'il y a des rues à double sens, il faut privilégier les rues à sens unique et réserver une voie pour les vélos. Des box sécurisés sont nécessaires pour inciter les gens à acquérir des vélos grâce aux primes. Des villes comme Riom ou Aubière le font en France. L'utilisation des vélos peut être développée. J'entends les personnes qui disent qu'elles ont besoin de la voiture mais j'ai des collègues qui viennent de Royat ou de Chamalières et qui prennent leur voiture pour aller sur leur lieu de travail à Chamalières. Ils peuvent le faire à pied, en bus ou à vélo. Tout le monde n'est pas forcément respectueux des autres, de l'environnement et ces gens participent aux embouteillages. Je reviens sur le stationnement. Avez-vous pensé à l'utilisation à partir de 2026 du parking de 550 places de l'imprimerie de la Banque de France qui déménagera en 2026 ? Il y aurait des possibilités de stationnement afin de récupérer les stationnements supprimés boulevard Berthelot avec la contre-allée ou ceux qui seraient supprimés dans l'avenue de Royat. De mon point de vue, la transformation de l'avenue de Royat en site bidirectionnel est une opportunité pour Chamalières et ses commerces. Lorsque la zone à trafic limité sera implantée sur la rue Blatin, il n'y aura que des bus, des vélos et des piétons et cela sera bien plus agréable à vivre. Les commerces se développeront. Je pense que cela serait dommage que Chamalières ne puisse pas en bénéficier. Cette ZTL devrait être prolongée jusqu'au niveau de l'école Jules Ferry. Il faut que tout le cœur de Chamalières soit piéton et cela participera au développement de l'activité commerciale.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à monsieur GISCARD D'ESTAING pour un mot de conclusion.

Louis GISCARD D'ESTAING, Maire de Chamalières

Je vous remercie pour ces échanges intéressants. J'ai trouvé qu'il y avait beaucoup de réactivité par rapport à ce projet. Il était utile que nous puissions exprimer notre point de vue. Par ailleurs, ces échanges permettent de mettre en lumière des évidences que je rappelle à mes collègues élus. Nous sommes sur la faille de Limagne. Le président du Conseil départemental du Puy-de-Dôme s'est battu pour obtenir le classement au Patrimoine mondial de l'UNESCO de la chaîne des Puy et de la faille de Limagne. Il y a ceux qui sont dans la Limagne comme Cournon et Aubière. Nous, nous sommes dans la faille de Limagne et cela crée des contextes différents. Lorsque vous arrivez par la place Allard, si vous ne pouvez pas prendre l'avenue de Royat, comment faites-vous pour aller vers la gauche ? Il y a une falaise et pas d'autres voies. Monsieur BECHLER, vous devez intégrer la topographie des lieux dans vos raisonnements. La seule hypothèse, si l'avenue de Royat est à sens interdit dans le sens de la descente, pour l'ensemble du trafic qui arriverait place Allard, est celle du report est sur l'avenue de la gare puis l'avenue des thermes ou le boulevard Gambetta. Il n'y a pas d'autres solutions. Lorsqu'il faudra traverser pour aller vers Durtol ou Orcines, il faudra m'expliquer comment



les véhicules pourront le faire. La deuxième remarque porte sur le fait que nous plaidons pour une meilleure autorisation et du partage de la voirie. Il y a les vélos avec trois stations Cvélo et une quatrième demande enregistrée. J'attends avec intérêt qu'elle soit actée et mise en œuvre. Nous savons que Gabriel de la métropole avait entendu notre demande de nouvelle borne de recharge électrique et je rappelle que nous sommes des communes pionnières dans ce domaine. Je remercie madame ROUX qui parle de places de stationnements supplémentaires qui fonctionnent au bénéfice des commerces de proximité devant disposer de deux bornes de recharge électrique. Le clip de la Renault ZOE électrique a été tourné square de Verdun avec des bornes en activité sur des véhicules qui se rechargeaient. Enfin, sur l'utilisation du vélo dans notre territoire et au-delà, nous serons les premiers à bénéficier des avantages si le vélo est plus largement utilisé. Cependant, pour monter la côte de la Baraque à vélo, il faut être performant. Les hauts du boulevard Bergougnan sont une évidence liée à la topographie de notre ville et de ses environs. J'associe à mes propos les habitants des communes voisines qui sont amenés par leurs trajets transversaux à travers Chamalières ou l'agglomération clermontoise. Il est important d'avoir une approche globale. Hervé S me félicitait pour un certain nombre de critères mais disait qu'il faudrait être plus réceptif au réchauffement climatique. Modestement, je réponds que ce n'est pas 2,5 kilomètres avenue de Royat qui sont la cause du réchauffement climatique. Je crains que l'ensemble de ceux qui circulent dans l'agglomération clermontoise soient nettement plus nombreux que ceux qui prennent chaque jour l'avenue de Royat. Il faut relativiser les choses. Il y a des arrière-pensées politiques. Notre position est claire et nous l'avons explicitée et documentée. Nous restons désireux de pouvoir contribuer au débat public. Nous continuerons à défendre ces positions qui sont pragmatiques et des recherches de solution pour participer à notre mesure à la lutte contre le réchauffement climatique ou l'émission de gaz à effets de serre. Sur ce point, j'attends avec intérêt le moment où vous nous direz que nous aurons des bus propres sur l'avenue de Royat. Cela sera une belle réponse.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie monsieur le Maire. Tous les habitants participent et s'expriment directement. Nous recevons beaucoup de contributions des habitants de Durtol et d'Orcines. Cela est l'objet de la concertation. Je laisse la parole à François RAGE.

François RAGE, président du SMTC-AC

Le débat est une nouvelle répartition de l'espace public. Dans cette nouvelle répartition, chacun doit y trouver de l'intérêt que ce soit le citoyen, le commerçant, notre planète, le développement durable et la transition énergétique. Cela est proposé dans le projet et me semble équilibré. Pour terminer, je comprends les interrogations sur les embouteillages. A chaque fois, Jean-Yves BECHLER qui est ingénieur, dit que nous avons utilisé des outils de modélisation. Certains se demandent si cela est vrai. J'invite ces personnes à venir au SMTC pour que nous leur montrions ces études et sur quels outils nous nous appuyons. Cela ne



tombe pas du ciel et nous faisons un vrai travail. Ce ne sont pas des convictions posées sur la table. Je ne sais si cela rassure mais cela répond à ces appréhensions. Je vous remercie pour la qualité des débats. J'espère que nous pourrions continuer à échanger afin de parvenir à un projet qui convienne à tous. A défaut, nous modifierons notre projet et nous verrons comment cela se passe. Bonne soirée à tous.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Bonne soirée. Demain, il y a un atelier balade sur la rue de l'Oradou et la semaine prochaine, quatre rencontres sont prévues dont un atelier consacré à l'avenue de Bergougnan mercredi matin.

(Fin des débats).



un nouveau souffle pour nos mobilités



REUNION
PUBLIQUE
INSPIRE

VILLE DE
SAINT-GENES-
CHAMPANELL
E



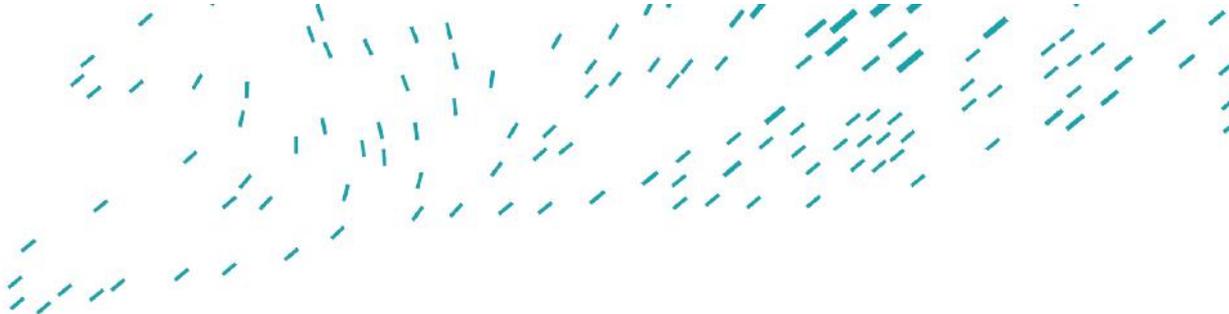
PARTICIPANTS

- **CHRISTOPHE VIAL, MAIRE DE SAINT-GENES-CHAMPANELLE**
- **JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC-AC**
- **JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC**
- **ALEXIA PELLISSIER, CHARGÉE D'ETUDES CONNAISSANCE DU TERRITOIRE, SMTC-AC**
- **ERIC ANDRE, ANIMATEUR**
- **SARAH BLANC-BASTIDE, RESPONSABLE AMENAGEMENT INSPIRE**
- **GAELE BARON, CLERMONT AUVERGNE METROPOLE**
- **CELINE HEKIMIAN, DIRECTRICE DU POLE OFFRE DE MOBILITE ET TERRITOIRE SMTC**



DÉROULÉ

- 18H00 : LANCEMENT DE LA REUNION
- 18H05 : MOT DE BIENVENUE ET INTRODUCTION DE LA REUNION – CHRISTOPHE VIAL, MAIRE DE SAINT-GENES-CHAMPANELLE
- 18H15 : PRESENTATION DU PROJET INSPIRE – JEROME AUSLENDER, VICE-PRESIDENT DU SMTC
JEAN-YVES BECHLER, DIRECTEUR GENERAL DU SMTC-AC ET ALEXIA PELISSIER, CHARGÉE D'ETUDES SMTC-AC
- 18H45 : QUESTIONS-REponses
- 19H30 - 19H45 : MOTS DE CONCLUSION – CHRISTOPHE VIAL, MAIRE DE SAINT-GENES-CHAMPANELLE



QUESTIONS-REponses

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à monsieur LAPOUGE.

Stéphane LAPOUGE, Participant

Concernant les communes de Saint-Genès-Champanelle et d'Orcines, pourquoi ne pas mettre un bus des montagnes desservant directement les 15 communes d'Orcines et les 13 communes de Saint-Genès-Champanelle avec un axe sur la ligne B et un axe sur la ligne C ? En 2026, sachant que CSP vient de s'agrandir à Cournon d'Auvergne, serait-il possible de prendre en compte la desserte de cette zone, y compris la zone de la plaine de Sarliève appelée la zone des Acilloux ? Le CSP est le pôle logistique de Cournon d'Auvergne. La dernière question concerne le secteur Nord. Nous n'avons pas parlé de l'arrêt Rame qui est le centre des enfants handicapés. Il n'y a plus de desserte directe au niveau de cet arrêt. Les accompagnateurs sont obligés d'emmener des enfants en traversant des rues non sécurisées. Dans un avenir proche, est-il possible de remettre la desserte à l'arrêt Rame pour travailler en sécurité et que, deux fois par jour, les accompagnateurs n'aient plus besoin d'emmener les enfants à l'arrêt de bus ? Je m'adresse à monsieur le directeur, vous parlez de végétalisation. Est-ce que cela sera des grands ou des petits arbres ? Est-ce que cela sera du gazon ? Qu'entendez-vous par « végétalisation » ? Nous parlons souvent de V1, V2, V3, V4. Je souhaite savoir si nous aurons une nouvelle ébauche chaque année ou si cela aura lieu tous les deux ans.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La question est fondamentale. Aujourd'hui, il y a des dessertes scolaires Orcines et Saint-Genès-Champanelle où il y a plusieurs circuits de bus. La question, qui est ouverte et qui dépend de ce que pensent les habitants d'Orcines et de Saint-Genès-Champanelle et de ce que pensent les élus, est de savoir quelle option choisir. Nous pouvons proposer aux habitants la solution qui permet d'arriver en 30 minutes en cœur urbain ou d'avoir une ligne régulière qui sera plus longue. Cela est le problème rencontré dans une zone où tous les hameaux ne sont pas regroupés sur une seule ligne. Nous avons le choix de desservir tout le monde avec de grandes boucles et cela est très long ou proposer des solutions qui répondent à la fonctionnalité de la ville en 30 minutes. Je pense que cela fera partie des sujets



que nous traiterons ce soir. Sur le sujet de la végétalisation, notre projet prévoit la plantation de 1000 arbres supplémentaires sur l'ensemble du parcours. L'effort de végétalisation est significatif. Cette notice paysagère nous dira quel type de sujets, petits ou grands arbres, les espèces végétales qui vont avec, sont le plus adaptées au paysage mais également aux sols, aux substrats. Cela fait partie des éléments d'adaptation et de bonne prise en compte de l'environnement afin que ce que nous mettons en place soit le plus adapté possible à l'environnement. Il y a une part importante de strates végétales hautes et donc d'arbres sur le parcours avec l'objectif d'îlots de chaleur nécessaires en été. Je laisse la parole à Alexia PELISSIER sur les arrêts Rame et CSP.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Par rapport à Cournon, la question est bien « est-ce la zone industrielle que ce soit CSP ou les Acilloux, qui sera desservie ? » Concernant Cournon, il s'agit du réseau silhouette et les études prennent en compte la fréquentation habituelle et future afin de desservir des zones les plus fréquentées. Cela est à l'étude et ces zones seront desservies, notamment le CSP avec la ligne C si cette variante est choisie.

Stéphane LAPOUGE, Participant

Vous parlez de V1, V2, V3 et V4. Ma question est simple. Comment cela se passera-t-il pour les ébauches ? Aurons-nous une ébauche tous les ans ou tous les deux ou trois ans ?

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Dans les ébauches, la V2 arrivera prochainement lorsque nous aurons le bilan des concertations et que nous pourrons affiner le tracé. Par rapport à cette définition de tous les tracés identifiés avec ces concertations, nous arriverons à une version V3 où nous intégrerons davantage d'études de circulation et d'impacts afin d'arriver à un réseau V4 qui arrivera avant la construction de l'offre avant 2023. La construction de l'offre est avant 2023/2024.

Stéphane LAPOUGE, Participant

Je souhaite dire un mot pour Eric ANDRE. Vous êtes très professionnel et j'ai apprécié les moments d'échange. Vous m'avez donné la parole à chaque fois et j'espère que dans un avenir proche, nous aurons l'occasion d'échanger à nouveau. J'apprécie beaucoup ce que vous faites.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie beaucoup monsieur LAPOUGE. Je laisse la parole à monsieur GARDE.



Roger GARDE, Participant

Je suis ancien élu de la métropole. Je ne reviens pas sur l'ensemble du projet présenté parce qu'il offre des qualités et il engage l'avenir pour longtemps. L'intérêt du débat est de mettre l'accent sur les points faibles comme la desserte de Saint-Genès-Champanelle. Nous avons failli avoir une ligne régulière sur Saint-Genès. J'ai entendu les arguments repris par Jean-Yves BECHLER mais si les douze villages ne sont pas desservis, cela serait bien de maintenir une ligne régulière sur Saint-Genès et cela desservirait l'emploi de l'INRA. Ce n'est pas dans la version V1 mais comme il est dit que cela est l'occasion d'étudier en version V2 ce qui n'est pas intégré pour le moment, je souhaite que dans la version V2 la question d'une desserte régulière soit reposée au sujet d'au moins une partie des territoires de Saint-Genès jusqu'à la mairie. Le deuxième point porte sur le TAD que nous avons et cela est très bien mais ce n'est pas suffisant dans la mesure où nous avons une grande occasion d'améliorer ce système de TAD. Qu'est-il prévu sur ce point sur Saint-Genès-Champanelle ? Si nous ne l'obtenons pas maintenant, nous aurons du mal à l'obtenir après. Je souhaite avoir des réponses et que ces éléments soient pris en compte pour compléter l'étude.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vous remercie pour cette question. Cela est l'enjeu des semaines et des mois qui viennent. A Saint-Genès comme à Orcines, le principe est que vous ayez une part de l'amélioration des 20% d'offre supplémentaire mise sur l'ensemble du réseau métropolitain. Il y a une part qui est pour vous et l'ensemble des citoyens de Saint-Genès-Champanelle et Orcines. Il reste à déterminer ensemble si cela est plus de transports à la demande ou s'il s'agit d'un service spécifique supplémentaire qui ne pourra probablement desservir tous les hameaux. Si la demande porte plus sur Saint-Genès-Champanelle près de la mairie et avec la desserte de l'INRA, cela fera partie des demandes à noter dans ce premier temps d'échanges. Cela aboutira à la V2 puis la V3 et à ce que nous fabriquons la meilleure offre possible pour tous.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à madame TRIOLAIRE.

Elise TRIOLAIRE, Participante

Mon intervention sera redondante avec celle de monsieur GARDE. Ce sont un peu les mêmes interrogations. Je suis une habitante de Saint-Genès-Champanelle et une usagère quotidienne du transport à la demande. La question porte sur une ligne à horaire fixe régulière même si elle ne desservirait pas tous les villages mais peut-être l'INRA, Saint-Genès-Champanelle avec une amplitude plus importante. J'interviens pour témoigner au sujet du transport à la demande aujourd'hui. Il a le mérite d'exister mais il y a des défauts importants. Les transports sont à peu près



toujours à la même heure. Je parle de la période qui court depuis la fin du confinement. Actuellement, je suis seule ou nous sommes deux dans le bus. Cela est dommage parce que plus nous sommes nombreux et mieux cela est pour le transport en commun. Avant le confinement de mars, nous étions loin des 30 minutes de trajet entre l'endroit de départ et le lieu d'arrivée. La géographie de la commune implique que lorsque nous habitons à Nadaillat, en partant du CHU, nous passons par Berzet pour arriver Nadaillat. Cela représente 45 minutes de bus aux heures de pointe. Cela n'est pas satisfaisant en soi. En ce moment, plus personne ne la prend en raison du télétravail et il y a une baisse de fréquentation. Il y a des personnes qui le prenaient auparavant et qui, en ayant fait une fois le trajet, ne l'ont pas repris. Si nous restons sur un transport à la demande, il faut réétudier le tracé de la ligne par rapport à la géographie de la commune. Il n'est pas possible que, sur une même ligne, il y ait les villages de Berzet, de Thèdes et de Nadaillat parce que nous avons des axes routiers à l'opposé. Des personnes qui habitent à 10 minutes du CHU en voiture et qui doivent passer par Berzet, Thèdes pour rentrer chez eux, cela met 45 minutes. Il faut réfléchir à une ligne à horaires fixes. Cela développera peut-être d'autres modes de déplacements entre les hameaux pour rejoindre à vélo cette ligne à horaires fixes. Il faut étudier la question du TAD. Avec une dizaine d'usagers, nous nous étions réunis en faisant un collectif pour envoyer un courrier au SMTC et à la mairie. J'ai été déçue par la réponse du SMTC qui nous a envoyés la brochure de Covoit'ici. Il s'agit d'une offre complémentaire mais pas une alternative aux transports publics. Les citoyens sont les usagers qui voient les défauts. J'apporte mon témoignage afin d'améliorer dans les années à venir la desserte de Saint-Genès.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie, votre intervention était intéressante. Je laisse la parole à Jérôme AUSLENDER.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Je salue Elise TRIOLAIRE que nous avons plaisir à retrouver ainsi que Roger GARDE, collègue élu de la métropole. Il est important d'entendre les remarques d'usagers et des difficultés auxquelles vous êtes confrontés au quotidien dans l'accès aux transports publics. Il est fondamental de retenir que le projet Inspire a pour objet de proposer 20% d'offre supplémentaire sur l'ensemble du territoire métropolitain. Dans ce cadre, l'objectif est d'améliorer les difficultés signalées ce soir. Je dis à Elise que le travail produit avec le collectif des habitants de la commune peut nous être transmis dans le cadre de cette concertation afin d'être intégré utilement dans les conclusions que nous en tirerons.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je remercie pour ce témoignage. Nous sommes parfois laconiques dans nos réponses. Cela est noté et fait partie de nos pistes d'amélioration. Alexia PELISSIER



est à la recherche de ce type de collectif. Votre intervention est notée et nous en tirerons profit.

Elise TRIOLAIRE, Participante

Nous avons fait un courrier avec plusieurs pistes de réflexion sur la manière d'améliorer le TAD que je peux vous transmettre.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie. Je laisse la parole à Jean-Pierre.

Jean-Pierre, Participant

Nous parlions de la desserte de Saint-Genès qui est au cœur du problème. Il y en a d'autres si nous regardons Orcines et l'Ouest. Nous voyons qu'il y a une vraie volonté du SMTC et de la métropole d'évoluer dans le système de transports en limitant l'usage de la voiture, en favorisant les modes doux et en développant son réseau de bus. Cela est une très bonne chose mais il me semble que pour l'Ouest de l'agglomération, cela peut poser des problèmes parce qu'il y aura des flux de l'Ouest vers le centre, principalement celui de Clermont. Il y aura des restrictions de flux de voitures et de stationnements. Il faut des solutions via les transports collectifs et les modes doux. A défaut, nous nous retrouverons sans solution. Il faudrait réfléchir à des systèmes qui permettraient de poser nos voitures à l'entrée de l'agglomération côté Ouest. Nous pensons à Royat mais cela n'est pas aussi simple techniquement en amont. Il faut trouver un système de réseaux qui dessert Saint-Genès afin de relier le centre de l'agglomération comme cela est prévu dans les engagements du projet Inspire, en 30 minutes. Si nous souhaitons aller de Saint-Genès à Jaude en 30 minutes, il n'y a pas 36 façons de le faire. Il faut rejoindre le plus vite possible une ligne à haut rendement soit vers Royat, soit vers Saint-Jacques. Le transport à la demande peut transporter en moins de 30 minutes d'un point A à un point B sur la commune mais il y a douze villages, cela n'est pas possible. Comme l'expliquait Roger GARDE, une centralité peut être intéressante de manière à la compléter avec des systèmes de transports complémentaires qui peuvent être le vélo, le dépôt de la voiture sur un parking et éventuellement, aux heures de haute fréquentation, une desserte qui rabattrait vers un point central. A défaut, nous ne respecterons pas les engagement d'Inspire en termes de temps de transport et en termes de reports modaux.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Cela fait partie de propositions à noter. Je vous remercie pour ce témoignage et ces propositions.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Monsieur AMADIEU.



Monsieur AMADIEU, Participant

Je suis un habitant d'Orcines. Je souhaite savoir si vous avez l'intention d'augmenter la fréquentation de la ligne qui va au petit train du Puy-De-Dôme. Cela serait intéressant pour desservir les jeunes et les étudiants. Cette ligne fonctionne quatre mois dans l'année. Est-il possible d'en bénéficier toute l'année ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Alexia PELISSIER peut donner des éléments de réponse. Nous notons la demande pour l'extension de la durée pendant laquelle fonctionne ce service mis en place il y a quelques années. Ce service fonctionne également comme une ligne régulière puisque des personnes l'empruntent sur son parcours et pas uniquement pour aller au Puy-De-Dôme.

Alexia PELISSIER, chargée d'études Connaissance du territoire, SMTC-AC

Je complète en disant que ce ne n'est pas parce que la ligne ne figure pas sur la carte, qu'elle ne sera pas présente en 2026. Pour le moment, il s'agit du réseau urbain. Dans le Puy-De-Dôme, il s'agit d'un service spécifique qui sera étudié dans un second temps. Cela fait partie de nos réflexions.

Éric ANDRÉ, Animateur

Madame BAREL demande la parole.

Sophie BAREL, Participant

J'habite à Chatrat. J'ai deux remarques sur l'articulation entre le transport à la demande et le transport scolaire. Il y a un double emploi sur la première heure du matin où le transport à la demande s'adresse à des actifs qui pourraient prendre ce bus scolaire. Inversement le soir, les lycéens prennent le transport à la demande lorsqu'ils sortent plus tôt et le transport scolaire est vide à 19 h. Pour revenir sur le sujet de la ligne régulière, ne serait-il pas possible de faire un parking au départ d'un village central qui collecterait l'ensemble des villages où nous nous rendrions avec notre voiture ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Nous entendons beaucoup cette demande d'un rabattement sur un point central avec une ligne régulière. Nous notons les demandes répétées. Au sujet du public scolaire qui trouve de la flexibilité sur les horaires par rapport à un service scolaire qui est plus rigide, le service du transport à la demande apporte un service plus flexible aux jeunes qui l'utilisent en ce sens. Cela est un des avantages.



Sophie BAREL, Participante

Il y a le problème du coût qui est le même pour la collectivité. Je ne parle pas du prix de revient.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Tous les ans, nous avons une CCSPL pendant laquelle nous rendons compte aux personnes présentes de la manière dont ont fonctionné les services dans l'année. Le constat fait sur les transports à la demande en 2020 dans les deux secteurs d'Orcines et de Saint-Genès Champanelle est un bon taux de groupement. Le coût de revient du transport à la demande reste raisonnable par rapport à ce qu'il serait si nous étions seul dans le véhicule.

Éric ANDRÉ, Animateur

Qu'est-ce qu'une CCSPL ?

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il s'agit d'une commission du service public. Nous y rendons compte annuellement de la manière dont nous exerçons le service public à partir des rapports d'activité de nos services.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Carole et Philippe.

Carole et Philippe, participants

Le principe du TAD fut une bonne alternative au début mais les limites sont atteintes ! Système trop rigide selon lieu de travail et arrêts CHU ou Allard et aussi réservation du samedi ! J'ai tenté de jouer le jeu pour relier mon travail mais par transport en commun plus de 1h15 et en auto 15 mn ! Ceux qui l'utilisent sont satisfaits mais combien comme moi veulent une véritable alternative ? Navette INRA, ligne régulière et plus directe sur des créneaux horaires, d'autres solutions plus pertinentes ? En tout cas et conformément à la notion de service public nous devons obtenir une égalité de traitement comme tous les habitants de la Métropole malgré la configuration de notre Commune !

Éric ANDRÉ, Animateur



Il s'agit d'une remarque.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Je vais dire un mot sur la question de l'égalité de traitement qui est au cœur du sujet. Quelle est la promesse du projet et comment répondrons-nous à tous les habitants avec de l'offre de transport ? La promesse est bien d'offrir une solution en 30 minutes et non en 1 h 15. Nous travaillons sur cela avec les éléments rappelés par Alexia PELISSIER qui sont l'accès aux services et l'accès aux centralités. C'est ce qui est derrière le mot « égalité » et c'est celui que nos élus ont souhaité nous donner lorsqu'ils nous ont demandé de construire un réseau qui permette de répondre à cet objectif. Il faut être clair parce que la part modale de la voiture sera encore de 50% sur un certain nombre de trajets. Certains trajets ne peuvent pas être adressés avec des solutions de transports en commun et un trajet sur deux continuera à se faire en voiture à l'échelle de la métropole en 2030. « Egalité » ne veut pas dire que nous pouvons traiter tout le monde de la même façon mais il y a une promesse globale qui est l'accès en 30 minutes pour tous aux services et aux centralités.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Christophe VIAL, maire de Saint-Genès.

Christophe VIAL, Maire de Saint-Genès-Champanelle

Je souhaite réagir aux différentes interventions. Le débat est très enrichissant parce que le retour des usagers permet de comprendre comment fonctionne le transport sur notre commune. Au vu des réactions, il y a une appétence importante des habitants pour le transport collectif. Nous voyons, dans le cadre du projet Inspire avec des fortes modifications des possibilités d'aller en voiture sur le centre urbain, que les impacts seront forts. Il faut les anticiper. Nous arrivons à saturation sur des transports à la demande. Les temps de parcours étaient de 20 à 25 minutes et aujourd'hui, les temps sont de 45 minutes. Nous ne sommes plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture. Il faut que nous trouvions des solutions alternatives et les options proposées sont des options sur lesquelles nous avons commencé à réfléchir. J'apprécie que nous retombions sur ce principe qui est d'avoir des lignes fortes qui rabattent sur les lignes à haut niveau de services en ayant le TAD en appui afin de balayer l'ensemble des territoires. Nous avons des territoires qui sont très grands. Lorsque nous regardons comment fonctionne le transport sur le territoire de Saint-Genès ou d'Orcines, nous avons beaucoup de transports notamment scolaires, des lignes de la région de différentes autorités de transports et cela n'est pas lisible pour les usagers. Cela se mérite et Inspire permettra de remettre cela à plat. J'apprécie cette période de concertation puisque nous pourrions discuter et les usagers pourront se retrouver dans ce projet Inspire.



Éric ANDRÉ, Animateur

Je vous remercie monsieur le Maire. Je laisse la parole à Régis ORBAN.

Régis ORBAN, Participant

Il me semble avoir vu la création d'un parking relais à Royat. A quel endroit serait-il à Royat et quelle serait sa capacité ?

Gaëlle BARON, Clermont Auvergne Métropole

Par rapport aux parkings relais, une étude est en cours sur la stratégie à partir des retours exprimés de la concertation. Un parking relais est situé au niveau du parking Saint-Victor et est à l'étude. Il s'agit d'une étude d'opportunité. Au vu de l'urgence du contexte, il n'y a pas de solution évidente à Royat pour le moment.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Madame DESEMARD.

Agnès DESEMARD, Participante

Je souhaite revenir sur le TAD sur lequel j'ai entendu beaucoup de critiques. Il a également sa valeur sur notre commune. Avoir une ligne régulière sur un point précis serait bien mais il ne faut pas oublier qu'il faut desservir tous nos villages parce que nous passerions à côté de quelque chose. Des personnes n'ont pas de voiture ou avoir besoin de transports publics. Le TAD répondait à cela. La seule chose est la dégradation du TAD avec les distances et une ligne qui n'est pas assez bien construite. Il ne faut pas oublier toutes les personnes de notre commune et il faut quelque chose qui rejoigne cette ligne régulière. Il faut savoir que cela fait des ruptures de charges et que cela peut poser problème quant au temps de parcours. J'habite Theix et la route 2089 traverse le village pour rejoindre Beaumont. J'ai voulu intervenir à ce sujet car je pense qu'un parking relais qui se trouverait vers Le Pourliat, même si j'ai compris que cela n'était pas possible, est indispensable dans les années à venir afin d'éviter que toutes ces voitures rentrent dans Clermont. Il faut des transports à partir de là. J'ai été élue au SMTC et avec les élus de Beaumont de l'époque, nous avons demandé de travailler sur une future ligne B. Les élus de Beaumont sont maintenant des techniciens et je leur fais confiance pour étudier cette ligne et la financer. Notre commune a deux directions. L'une va sur Royat et l'autre va sur Beaumont et cela n'est pas à oublier sur le plan des transports.



Éric ANDRÉ, Animateur

Je suis désolé de ne pas vous avoir identifiée lors d'une précédente réunion.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a des remarques. J'en profite pour redire que les apports de Madame DESEMARD ont toujours été précieux. Nous n'avons pas parlé de la clientèle. Les gens qui utilisent aujourd'hui le transport à la demande représentent 21 846 personnes actives sur le territoire en 2019. Il y a 10 690 scolaires, 1 835 retraités et 575 personnes sans emploi. Cela est la typologie que nous avons fait de notre clientèle de transport à la demande. Nous répondons à un certain nombre de demandes et il y a une mixité scolaires/actifs. Ce sont des bons scores et cela montre que ce TAD a son public même si nous entendons ce soir qu'il atteint ses limites et qu'il y a des demandes d'éléments complémentaires. Nous notons les points vers lesquels les habitants souhaitent être rabattus avec la question de Beaumont. Madame DESEMARD, vous disiez qu'il y a eu une contribution à Beaumont qui a été portée par la municipalité pour l'installation d'un parking relais situé au niveau de la déchetterie avec l'ambition de créer une quatrième ligne forte inscrite dans le plan de déplacement urbain. Cette ligne existe bien et n'a pas le même horizon temporel tel qu'il a été élaboré, passé à l'enquête publique puis voté définitivement en juillet 2019.

Éric ANDRÉ, Animateur

Dans les souhaits de rabattement, il y a une remarque de Marc HENDRICK au sujet d'un parking relais au CHU qui était également dans les discussions et propositions faites lorsque le bus est allé jusqu'à Saint-Genès. Hier, nous avons des suggestions pour une ligne avec un report avec la ligne B soit vers Royat, soit vers le tramway et l'arrêt cité était celui du CHU. Il y avait des questions sur le transport des collégiens vers Beaumont et vers Chamalières.

Marc HENDRICK, Participant

Je suis nouvellement habitant à Theix et je viens de Bruxelles où j'habitais en plein centre. Les transports en communs y étaient très développés. Je prends toutes les remarques sur le transport à la demande, sur l'information des lignes scolaires qui descendent, le bus pour l'INRA. J'ai l'impression que beaucoup de choses existent qui ne sont pas portées à l'attention et à la connaissance des usagers. Cela est le premier point. Le deuxième point porte sur le fait de faire le deuil d'une capillarité très développée sur tous les petits villages mais je crois vraiment en un collecteur quelque part à Saint-Genès Champanelle ou à la mairie avec un navette rapide qui serait prioritaire sur la route afin d'arriver à un nœud type CHU. Je pense que cela serait une très bonne solution sans desservir tous les arrêts de Beaumont, de Ceyrat car cela est impossible. Lorsque mes enfants prennent le 4 qui vient de Delille, certains jours avec les embouteillages, cela prend 45 minutes pour remonter. Il faut trouver une solution car nous sommes à l'écart. En achetant à Theix, je me rendais bien compte que je sortais de la T2C et que cela complexifierait un peu l'accès aux transports en commun. Nous avons une vraie solution. Je pense



que vous avez compris les demandes et les réactions et nous espérons que cela très rationnel. Nous comptons sur vous pour nous désenclaver. Sur la piste cyclable, le vélo électrique permet de remonter en centre de Clermont mais cela n'est pas possible de le faire le long de la grande route car cela est dangereux. Y-a-t-il des choses qui pourraient délester l'usage de la voiture et seraient prévues en toute sécurité ? La route est dangereuse car les gens roulent à 90 km/heure.

Gaëlle BARON, Clermont Auvergne Métropole

Sur le plan du schéma cyclable, je n'ai pas toutes les informations.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Il y a un schéma cyclable métropolitain qui doit être déployé rapidement. Cela se compte en centaines de kilomètres sur la métropole. Je ne crois pas qu'il y ait l'itinéraire dont vous parlez qui remonte jusqu'à Theix. Toutefois, avec ces réunions, nous entendons des demandes qui seront réadressées à l'ensemble des personnes qui portent ces politiques publiques au sein de la métropole. Celle-ci comme d'autres seront ensuite traduites par Gaëlle BARON et Pauline BAYARD.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Jérôme AUSLENDER.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC

Je souhaite réagir à la remarque de monsieur HENDRICK. Nous sommes engagés sur un schéma cyclable. Nous passerons de 125 kilomètres de pistes cyclables actuellement sur l'ensemble du territoire métropolitain à 370 kilomètres. Il y aura 250 kilomètres de pistes cyclables nouvelles dans les 6 ans qui viennent. Nous changeons de braquet et nous avons une ambition très forte en termes de modes alternatifs de déplacements. Le vélo y contribuera. Je pense que Jean-Yves BECHLER a expliqué que sur 97% du linéaire des lignes B et C, il y aura un doublement des pistes cyclables. Je rejoins la remarque de Jean-Yves BECHLER car nous prenons en considération vos remarques sur les propositions qui font que nous pourrions utiliser. Avec un VAE, nous pouvons très bien nous déplacer jusqu'à Saint-Genès ou Orcines. Je viens de faire l'acquisition d'un vélo électrique, j'arrive en haut de la commune d'Orcines en moins de 25 minutes. Ce sont des possibilités qui doivent être étudiées car il est certain que nous arriverons à articuler l'utilisation du développement du vélo mais en conditions sécurisées. Sur des routes aussi passantes, il convient d'avoir un système incitatif.

Éric ANDRÉ, Animateur

Sur le transport scolaire, il y a des interrogations. Sandra GARCIA demande si la ligne scolaire Fontfreyde /Ceyrat sera maintenue en septembre 2022.



Sandra GARCIA, Participante

Jusqu'il y a deux ans, les enfants de la commune de Saint-Genès Champanelle dépendaient du collège de Ceyrat et depuis deux ans, ils dépendent de Beaumont. Ma fille est actuellement scolarisée en 6^{ème} au collège de Ceyrat et je souhaitais savoir si la ligne scolaire qui dessert Ceyrat sera toujours maintenue en septembre 2022.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

La sectorisation a changé. Nous sommes sur une période en biseau. Nous avons mis les deux destinations en parallèle tant qu'il y avait des élèves dans les deux établissements et nous basculons ensuite à Beaumont. Le transport scolaire a vocation à emmener les élèves dans le collège de secteur et dans aucun autre. Aussitôt que nous serons sortis du moment où il y avait deux collèges de secteur, tout le monde sera fléché vers Beaumont et le transport scolaire sera à destination de Beaumont.

Christophe VIAL, Maire de Saint-Genès-Champanelle

La carte scolaire pour les collèges est décidée par le département du Puy-De-Dôme. Le département a fait le choix en considérant que le collège de Ceyrat était saturé et de basculer les enfants de Saint-Genès sur le collège de Beaumont. Le SMTC, qui n'était pas décisionnaire de cette option, a mis en place un système mixte qui arrivera à son terme en septembre 2021. Il ne faut hésiter à contacter les conseillers départementaux et le conseil départemental à ce sujet qui est seul décisionnaire de ce choix.

Éric ANDRÉ, Animateur

Vous trouverez votre conseiller départemental sur le site internet. Il y a une question sur le coût du transport scolaire de Clarisse FAYET.

Clarisse FAYET, Participante

J'ai une question pécuniaire sur les transports scolaires qui sont un peu élevés. Ma fille descend sur Chamalières. Cela fait une heure de trajet le matin et une heure de trajet le soir pour un tarif élevé par rapport à l'offre de la commune. Nous bénéficions du TAD et du transport scolaire mais le TAD ne permet pas aux jeunes de faire des projets. Il faut prévoir la veille pour le lendemain et non le matin pour le soir. Pour les jeunes, cela est compliqué de se déplacer. Je souhaite savoir s'il est possible de renégocier ce tarif pour les zones éloignées du centre de Clermont-Ferrand.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC



La question est utile et renvoie aux questions d'égalité vues sous l'angle du tarif. Il y a des choix politiques très forts qui ont été faits dans la métropole en juillet 2015 avec la mise en place d'une tarification solidaire qui est une tarification assez unique dans le paysage français puisqu'à cette époque, le choix porté par les élus est de supprimer toutes les catégories et d'offrir un tarif qui dépende pour l'essentiel du quotient familial. Ce choix est fort avec des tarifs dégressifs en fonction des revenus et du quotient familial pour les habitants de la tranche la plus basse.

Clarisse FAYET, Participante

Je connais bien ce principe mais pour obtenir un coût plus correct, il faut avoir une situation familiale très faible. Le montant du quotient familial pour obtenir quelque chose ne doit pas être de plus de 500. Peu de personnes en profitent.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Cette tarification a permis à 20 000 abonnés sur les 40 000 que nous avons d'être des abonnés solidaires. Il y a trois tranches que sont la tranche à 60%, la tranche à 80% et la tranche à 92%. Cette mise en place de tarification solidaire, il y a eu un surcroît d'abonnés et de déplacements. La deuxième question porte sur le fait de ne pas avoir le même niveau d'offre en payant le même prix.

Clarisse FAYET, Participante

Nous avons une offre de campagnards. Dans ma famille, des gens habitent à la campagne et utilisent les transports scolaires par car et paient un tarif qui n'approche pas les 100 € par an alors que nous payons un tarif de citoyens.

Jean-Yves BECHLER, directeur général du SMTC-AC

Cela est plus cher de desservir des communes plus éloignées. Lorsque vous franchissez le ressort territorial, vous êtes dans la commune d'à côté et le tarif à l'unité est de 3,20 €. Il y a eu un choix du conseil départemental de proposer le même tarif à l'unité sur l'ensemble du territoire départemental. Il y a des choix de péréquation qui sont la question du revenu et de donner le même tarif à tous les habitants même lorsqu'ils sont plus loin et que cela coûte plus cher pour les desservir. Ces choix peuvent évoluer chaque année au travers de la grille tarifaire. Il n'est pas prévu de le faire évoluer dans l'immédiat mais la question est posée périodiquement. Il s'agit de tarifs. Ce sont des questions aussi essentielles que l'offre pour tous.

Éric ANDRÉ, Animateur



Pour répondre à la question de monsieur HENDRICK sur le schéma cyclable. Nous avons vérifié sur le site de la métropole, le schéma directeur cyclable prévoit bien un aménagement jusqu'à Saint-Genès-Champanelle. Je vous donne l'information en direct. Il y a une question sur le ferroviaire. Nous redonnons la parole à Stéphane LAPOUGE.

Stéphane LAPOUGE, Participant

Sur la commune Saint-Genès-Champanelle, la ligne régionale Clermont/Ussel passe via le Mont-Dore et la Bourboule. Il y a une pétition qui circule en ce moment afin que la ligne soit rétablie en train pour sauver la ligne marchandises. Je souhaiterais avoir un point de vue sur ce point et savoir si la région et le SMTC décident de remettre la ligne en voyageurs, une desserte SNCF la plus proche serait envisageable.

Christophe VIAL, Maire de Saint-Genès-Champanelle

Au-delà de l'itinéraire précisé, nous avons voté au dernier conseil une contribution pour la ligne SNCF Aubrac de manière à ce qu'elle soit réhabilitée. Votre question pose celle de l'aménagement du territoire. Nous avons déjà des outils et des réseaux qui existent que nous n'utilisons plus. Nous les avons laissés se détériorer. Au niveau de la métropole, dans le cadre du projet Inspire, la connexion des réseaux SNCF qui peuvent être mis en relation avec les réseaux de bus et les différents réseaux de transport permettent d'améliorer l'accès aux transports collectifs aux usagers. Ces lignes faites il y a des dizaines d'années permettent aux habitants de mieux vivre dans leur territoire. Cela est une question de fond qui va au-delà de la métropole. Dans la métropole, nous nous intéressons aux réseaux ferroviaires afin qu'il y ait une pluralité de transports collectifs comme le bus, le tramway et le train.

Stéphane LAPOUGE, Participant

Pour l'instant, la SNCF ne plie pas puisqu'ils ont l'intention d'arrêter la ligne marchandises, ce qui serait une catastrophe au niveau départemental, que ce soit pour la commune du Mont-Dore ou pour toutes les communes des alentours. 40 camions supplémentaires sur les routes est de la folie pure. Je signe cette pétition afin que la ligne soit sauvée et qu'il y ait entre la commune d'Orcines et la commune Saint-Genès-Champanelle, un bus permettant de desservir la gare SNCF la plus proche de façon à ce que les gens puissent prendre le train soit pour descendre à Clermont-Ferrand, soit pour partir sur Roussel. Il faut arrêter cette ligne de cars qui ne sert à rien.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Christophe VIAL pour un mot de conclusion.

Jérôme AUSLENDER, vice-président du SMTC-AC



Je souhaite vous remercier pour votre implication et votre participation. Nous étions 60 participants tout au long de cette réunion. Nous voyons le grand intérêt des habitants et des usagers des différentes communes. Ces remarques ont été très utiles et nous avons écouté avec beaucoup d'attention les propositions relatives à une desserte régulière avec une ligne à horaires fixes. La question de son articulation est revenue plusieurs fois avec du TAD. Toutes les demandes faites dans le cadre de la concertation sont consignées et seront instruites pour en tirer les conséquences en les intégrant le plus possible dans le schéma du projet proposé à l'issue de cette première phase de concertation et de réalisation du projet Inspire. J'ai également entendu les propositions quant aux parkings relais sur la commune de Royat et Beaumont. Je souhaite remercier monsieur le maire Christophe VIAL pour son accueil et je remercie particulièrement Eric ANDRE pour la qualité de l'animation des débats de ces réunions. Jean-Yves BECHLER, je vous remercie pour la qualité et la précision des réponses ainsi que toutes les équipes du SMTC et de la métropole. Je remercie Alexia PELISSIER et Gaëlle BARON qui se sont très fortement mobilisées pour la préparation de ces réunions afin d'être en capacité de vous répondre au mieux. Je laisse la parole à Christophe VIAL afin de dire un dernier mot.

Éric ANDRÉ, Animateur

Je laisse la parole à Christophe VIAL.

Christophe VIAL, Maire de Saint-Genès-Champanelle

Je remercie l'ensemble des participants pour ce débat très riche. La volonté que nous avons eue avec les élus de Saint-Genès-Champanelle était que ce débat porte sur la restructuration du réseau même si nous avons les lignes B et C qui sont très structurantes au niveau métropolitain. L'ensemble de ce projet Inspire concerne les 21 communes et nous le voyons avec la participation que nous avons eue ce soir. Il y a une appétence de l'ensemble des territoires. Chacun souhaite adhérer à ces nouvelles mobilités et il faut que nous y apportions les bonnes réponses. Nous avons des billes au niveau du conseil municipal. J'apprécie la façon dont ce projet est amené. Il y a une trame générale qui est mise en place et les contributions permettront d'améliorer ce projet. Je félicite les équipes qui ont animé cette concertation. Ce soir, il s'agit de la dernière réunion et je vous remercie beaucoup. Je remercie Jérôme AUSLENDER d'avoir participé à cette réunion ainsi que tous les habitants. Nous essaierons de trouver les bonnes solutions pour que l'ensemble du territoire métropolitain soit le mieux desservi. Nous avons des pistes de travail entre des mix de lignes fixes qui sont régulières que le TAD permet de rabattre. Nous voyons que nos territoires peuvent être à la marge mais ne sont pas si loin que cela du cœur métropolitain. Nous y sommes en 25 minutes en voiture et nous pouvons trouver des solutions alternatives et de nouvelles mobilités afin de tracer des pistes très intéressantes pour l'avenir.

Éric ANDRÉ, Animateur



Je vous remercie monsieur le maire. Il y a encore une semaine pour contribuer à concertation. Lorsque nous aurons terminé, nous rédigerons un bilan qui sera détaillé, argumenté et expliqué. Les choix des maîtres d'ouvrage seront votés par les élus. Il y aura d'autres temps de dialogue que nous poursuivrons jusqu'à l'enquête publique qui sera de nouveau un temps d'échanges. Vous aurez la parole. Un commissaire enquêteur sera nommé. Ce projet se construira y compris pendant toutes les phases ultérieures qui seront l'organisation des travaux et les travaux. Je vous remercie pour votre participation, votre constance, votre fidélité et pour tout ce que vous avez apporté à cette concertation.

(Fin des débats).