



un nouveau souffle pour nos mobilités

# BILAN DE LA CONCERTATION RÉGLEMENTAIRE

JUILLET 2021







# SOMMAIRE

PARTIE 1

P. **4**  
**PRÉSENTATION  
DU PROJET**

PARTIE 2

P. **10**  
**DÉROULEMENT  
DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

PARTIE 3

P. **20**  
**ANALYSE DES CONTRIBUTIONS  
ET SUITES DE LA CONCERTATION**

# PARTIE 1

## PRÉSENTATION DU PROJET



## 1.1 HISTORIQUE

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

La métropole a lancé en 2015, les rencontres citoyennes de la mobilité, baptisées « Libre comme l'R ». Des débats mobiles et des ateliers ont permis aux 5 000 habitants rencontrés de débattre durant 10 mois sur les grandes orientations de la politique publique de mobilité à court, moyen et long terme. Cette démarche participative s'est concrétisée par 22 engagements repris dans le Plan de Déplacements Urbains, approuvé par le Comité Syndical du SMTC-AC en 2019, qui définit, pour tous les modes de transport, l'organisation des mobilités, la circulation et le stationnement.

### 1.1.2 Le plan de déplacements urbains (PDU)

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

Ses principaux objectifs :

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

Pour atteindre ces objectifs, plusieurs décisions ont été prises :

- améliorer la connaissance de l'offre de stationnement et définir une politique cohérente ;
- réviser le schéma de voirie (réduire la vitesse et l'espace dédié à la voiture particulière au profit des modes actifs - vélos et piétons - tout en renforçant la sécurité des déplacements) ;

- partager l'espace public ;
- promouvoir les plans de mobilité mis en place par les entreprises qui visent à favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ;
- réaliser le schéma cyclable métropolitain ;
- restructurer le réseau de transport urbain autour de deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service B et C en plus de la ligne A du tramway.

### 1.1.3 Le projet du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (2016-2032): « réfléchir ensemble à la mobilité que l'on veut pour demain »

Ce projet adopté en 2016 s'articule autour :

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

## 1.2 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITÉS

### 1.2.1 Un projet de mobilité

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

Porté par Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC, le projet prévoit la réorganisation de tout le réseau de transport public autour de 3 lignes principales: la ligne A du tramway et les deux lignes de bus B et C, transformées en lignes à haut niveau de service. L'évolution de ces deux lignes en bus à haut niveau de service nécessite des travaux d'aménagement lourds qui ont été soumis à une concertation réglementaire (du 11 janvier au 31 mars 2021), préalable à une enquête publique (2022). Dès 2026, le nouveau réseau de transport se connectera en plusieurs points aux trois lignes A, B et C, avec de nouvelles possibilités de correspondance pour irriguer les territoires de la métropole. Grâce à lui, il sera plus simple et plus rapide de se déplacer dans la métropole – l'offre des lignes B et C étant élargie à 27 km – et d'accéder aux activités et services du quotidien en 30 minutes.

Cela représente 1 million de kilomètres sur les lignes B et C et 1 million de kilomètres supplémentaires sur le reste du réseau.

### 1.2.2 La métamorphose de l'espace urbain

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

Des lieux de projet ou d'intensité seront créés.

### 1.2.3 Un projet de transition sociale et écologique

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

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

La pollution s'en trouvera réduite et la métropole offrira un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé de ses habitants. InspiRe contribue au programme de renouvellement des quartiers et profite à tous, notamment aux 42 000 abonnés du réseau de transport public, dont 20 000 abonnés solidaires qui bénéficieront d'une offre plus large.

## 1.3 LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

### 1.3.1 Les acteurs du projet: qui fait quoi ?

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

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

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

- les villes directement concernées par les aménagements du BHNS (Aulnat, Aubières, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol, Royat);
- T2C (exploitant du service public de transports urbains);
- l'Agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole;
- la Société Publique Locale Clermont-Auvergne (chargée, pour le compte de Clermont Auvergne Métropole, de la réalisation et du portage de projets d'aménagement et de construction);
- l'ensemble des communes pour la restructuration du réseau;
- un comité des partenaires, réunissant des acteurs institutionnels, économiques et des associations d'intérêt métropolitain, qui est régulièrement informé des avancées du projet.

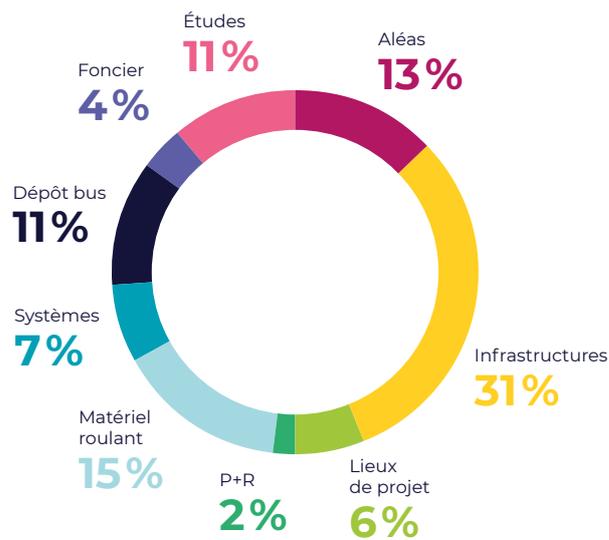
En phase d'études, le SMTC-AC, mandataire de la co-maîtrise d'ouvrage s'appuie sur des assistants à maîtres d'ouvrage (AMO) :

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

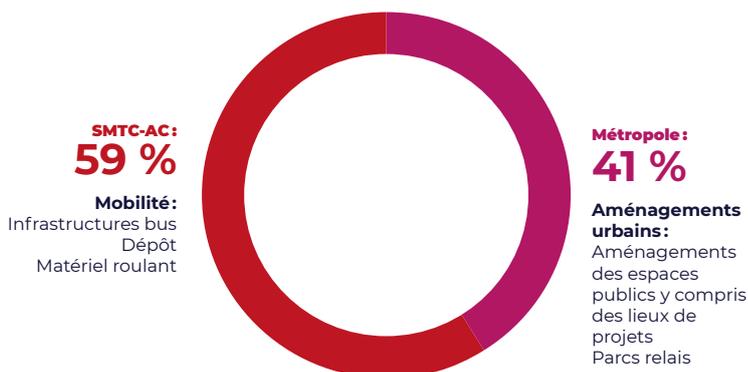
## 1.4 FINANCEMENT ET CALENDRIER DU PROJET

### 1.4.1 Financement

Le projet représente un investissement de 240 à 280 M€ HT



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



### Subventions attendues :

- État: 4<sup>e</sup> appel à projets TCSP (450 M€ au niveau national), décision 2<sup>e</sup> semestre 2021
- Région Auvergne-Rhône-Alpes.
- Fonds européens et programmes européens spécifiques.
- Département du Puy-de-Dôme.



## 1.5 CADRE RÉGLEMENTAIRE DE LA CONCERTATION

### 1.5.1 Une concertation préalable au titre du code de l'urbanisme

**La concertation préalable, réglementaire, a porté sur la création de deux nouvelles lignes de bus B et C à haut niveau de service. Par ailleurs, les éléments portant sur la modification des documents d'urbanisme ont été présentés dans un tiré à part du dossier de concertation.**

**Les échanges avec les partenaires et le grand public seront poursuivis au travers d'une concertation continue tout au long des études, dans laquelle seront notamment abordées les questions liées à la restructuration du futur réseau.**

**D'ores et déjà, trois réunions publiques sont ainsi programmées au mois de juillet 2021: à Chamalières le 5 juillet, à Lempdes le 6 juillet, à Clermont-Ferrand le 7 juillet.**

La démarche de concertation sur le projet InspiRe s'est inscrite dans un cadre réglementaire en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme. Cet article stipule que « les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement » doivent faire l'objet d'une concertation « associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées. »

Pour l'implantation du dépôt à Cournon-d'Auvergne, le plan local d'urbanisme (PLU) de Cournon-d'Auvergne ne s'oppose pas à la construction d'un aménagement tel qu'un dépôt-bus sur les parcelles identifiées. Néanmoins, une mise en compatibilité de certains documents d'urbanisme est nécessaire afin d'adapter à la marge certaines prescriptions aux spécificités du projet de dépôt.

En ce qui concerne la protection des arbres, une mise en compatibilité des documents d'urbanisme serait nécessaire sur certains secteurs pour modifier les prescriptions, touchant :

- les arbres isolés ou d'alignement protégés au titre du PLU à Clermont-Ferrand ;
- les arbres et continuité végétale inscrits au PLU ou dans une orientation d'aménagement et de programmation (OAP) à créer à Clermont-Ferrand ou à Cournon-d'Auvergne.

### 1.5.2 La concertation dans le processus de réalisation du projet

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

Les études ont franchi une étape importante avec le dessin du tracé des deux lignes, des variantes dans certains secteurs et les différents principes d'insertion et d'aménagement. Le public était donc invité à exprimer son avis et ses propositions notamment sur ces éléments du projet.

Des études complémentaires seront réalisées à l'issue de la concertation, sur la base du présent bilan qui reprend tous les éléments évoqués lors de la concertation et notamment la synthèse des avis exprimés.



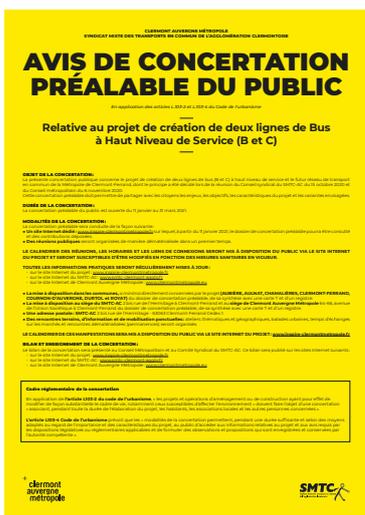
# **DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PUBLIQUE**

## 2.1 DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

### 2.1.1 L'affiche réglementaire

L'avis de concertation préalable, au format A3, a été affiché 15 jours avant le début de la concertation jusqu'à son dernier jour, dans les lieux suivants :

- au siège du SMTC-AC au 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont-Ferrand ;
- au siège de Clermont Auvergne Métropole au 64 Avenue de l'Union Soviétique à Clermont Ferrand ;
- dans les 23 communes concernées par le projet, en mairie, dans les espaces d'affichage.



### 2.1.2 Les relations presse

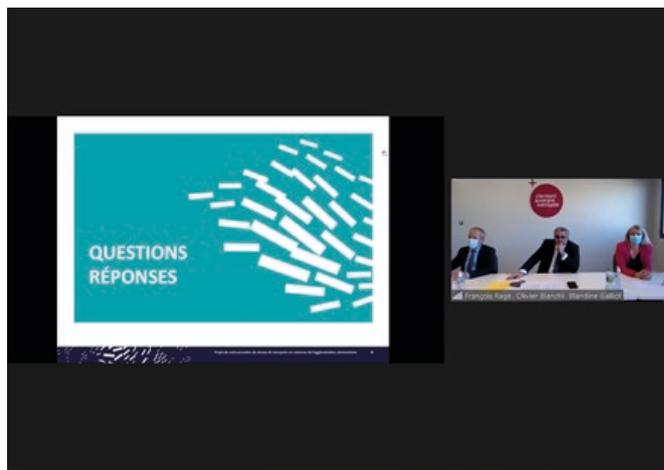
Un dossier de presse a été rédigé à l'occasion de la conférence de presse de lancement d'InspiRe. Il a été diffusé à la presse locale quelques jours avant la conférence de presse et a présenté le projet, de manière synthétique et pédagogique, ainsi que la concertation préalable.

La conférence de presse s'est déroulée en visioconférence le 18 décembre 2020 en présence de :

- Olivier Bianchi, président de Clermont Auvergne Métropole ;
- François Rage, premier vice-président de Clermont Auvergne Métropole en charge des mobilités durables, président du SMTC-AC ;
- Blandine Gaillot, vice-présidente du SMTC-AC, présidente de T2C.

Cette conférence a été l'occasion :

- de dévoiler le nom et le logo du projet ;
- de présenter le projet ;
- d'indiquer les modalités de concertation.



À la fin de la conférence de presse, un temps d'échanges a eu lieu sous forme de questions/réponses avec les différents intervenants. Près de 20 journalistes étaient présents à la conférence de presse.

À la suite de cette conférence, près de 15 médias (tous supports confondus : presse écrite, radio et presse sur internet) ont diffusé l'information. Olivier Bianchi a par ailleurs été invité au journal télévisé du 19-20, sur France 3 Auvergne, le 18 décembre en soirée.

### 2.1.3 La campagne d'information

Le projet InspiRe a bénéficié d'une identité graphique dédiée pendant la concertation.

Durant la concertation, une large campagne de communication a été mise en place. Celle-ci s'est traduite par de l'affichage, la création et la diffusion d'un spot radio, des insertions presse ainsi que l'habillage du tram de la ligne A.





Afin de permettre une bonne visibilité, plus de 50 panneaux dits **MUPI (mobilier urbain pour l'information)** au sein de l'agglomération de Clermont-Ferrand ont été habillés aux couleurs du projet InspiRe et de la concertation préalable.

Une **campagne d'affichage** sur les bus circulant sur l'ensemble du réseau a été déployée. Celle-ci s'est faite sur 158 emplacements sur bus (flanc gauche et arrière du bus). Cet affichage a été déployé entre janvier et mars 2021.



Les **supports présents à l'intérieur du centre commercial Jaude 1** ont également été mobilisés dans le but de promouvoir le projet et la concertation :

- diffusion d'un visuel animé sur un totem digital du samedi 16 au samedi 30 janvier 2021 de 15 h à 20 h ;
- Pose du visuel sur une toile de 8 m<sup>2</sup> recto-verso avec un affichage du jeudi 14 au jeudi 28 janvier 2021.



**Des panneaux 4 m x 3 m** ont été installés sur 35 supports se situant sur les grands axes de l'agglomération clermontoise.

**L'habillage de deux rames du tram de la ligne A** du 11 janvier au 31 mars 2021 a également permis une large information sur le projet et le dispositif de concertation.

**Deux spots radios** de 20 secondes ont été réalisés afin d'informer de l'existence du projet et pour inciter le public à donner son avis dans le cadre de la concertation.

Trois périodes de diffusion du spot radio ont été établies comme suit :

- du lundi 11 au samedi 16 janvier 2021 ;
- du lundi 1er au samedi 6 février 2021 ;
- du lundi 8 au samedi 13 mars 2021.

Ce qui représente au total plus de 1 000 spots diffusés sur ces trois périodes.

Le spot radio a été diffusé aux heures de grandes écoutes sur les 11 radios suivantes: Radio Scoop, NRJ, Chérie FM, Radio France Bleu Pays d'Auvergne, Radio Campus Clermont-Ferrand, Logos FM, Radio Altitude, Radio Arverne, Radio Chrétienne en France, Nostalgie et Virgin radio.

Le public a également été informé de l'existence du projet et de la concertation via les **insertions dans la presse écrite et numérique**.

Six journaux et magazines de presse écrite (La Montagne, le Semeur Hebdo, ZAP, magazine QLF, la Montagne Entreprendre, Clermont Infos 63) ont été mobilisés.

Pour la presse numérique, quatre médias ont été mobilisés afin de diffuser l'information. Il s'agit de La Montagne (wallpaper), ZAP (article dans la newsletter), 7 jours à Clermont (encart sur le site internet du média) et le Courrier des entreprises (bannières sur la newsletter).

Des insertions ont été faites sur les outils digitaux de La Montagne: application mobile de La Montagne, version mobile du site et site internet sur les pages locales de Clermont-Ferrand durant plusieurs jours courant janvier 2021.

## 2.1.4 La communication numérique

Pour mieux identifier le projet et mettre à disposition des habitants et des acteurs du territoire des informations régulières sur l'avancement du projet, un **site internet d'information dédié** a été mis en ligne le 18 décembre 2019.

Il s'agit du site **www.inspire-clermontmetropole.fr**

En outre, un **compte Facebook** et un **compte Twitter** sur le projet ont été créés:

- Facebook: Inspire - Clermont Métropole
- Twitter: @InspireClrmnt

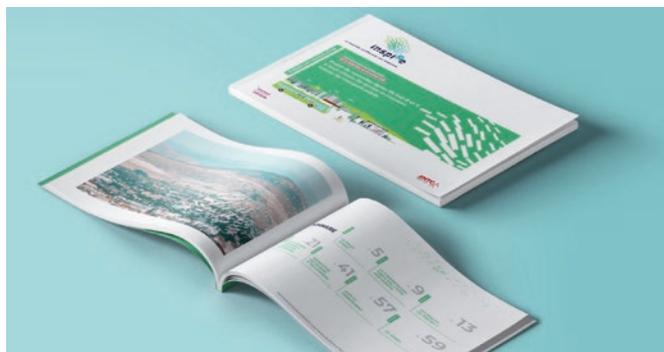
Sur ces deux comptes sont postés de manière régulière, chaque semaine, des actualités du projet ainsi que des actualités, des informations sur différents temps de concertation.

Le fil Twitter d'Inspire, qui compte 294 abonnés au 02/07/21, a permis de diffuser des informations concernant les différents temps de rencontres et d'échange mis en place lors de la période de concertation (ateliers thématiques, balades urbaines, rencontres de terrain de proximité, bus InspiRant) et de repartager l'actualité du projet diffusée par des acteurs partenaires, institutionnels, économiques ou médiatiques.

La page Facebook d'Inspire (1 275 abonnés au 02/07/2021) a également relayé les actualités sur le projet et la concertation. Plus précisément, 65 posts en lien avec le projet et la période de concertation préalable ont été publiés.



## 2.1.5 Le dossier de concertation



Le dossier de concertation, imprimé au format A3 paysage, présente en une soixantaine de pages l'ensemble des données et caractéristiques du projet (pourquoi réaliser ce projet, tracé des lignes BHNS B et C, présentation des secteurs et des variantes, zooms sur les secteurs...) ainsi que les modalités de concertation.

Il a été imprimé en 25 exemplaires et a été diffusé:

- au siège du SMTC-AC;
- au siège de Clermont Auvergne Métropole;
- dans les 23 mairies des communes du ressort territorial du SMTC-AC.

Une version a été mise en ligne sur le site du projet InspiRe: **www.inspire-clermontmetropole.fr**

## 2.1.6 Dépliant de synthèse



Ce dépliant présente synthétiquement le projet et les modalités de la participation à la concertation. Son format fermé est de 10 x 21 cm et il comprend quatre volets ainsi qu'un coupon carte T pré-affranchi permettant à chacun de laisser des avis. La date limite pour retourner le coupon était fixée au 31 mars 2021. Les retours ont été centralisés et analysés dans le cadre du bilan de la concertation.

Il a été imprimé en 70 000 exemplaires. Une bonne partie (plus de 60 000 exemplaires) a été diffusée via le TV Magazine + La Montagne du dimanche 10 janvier 2021.

Plus de 5 000 dépliants ont été distribués sur les marchés et lors des sorties du bus InspiRant.

Une version a été mise en ligne sur le site du projet InspiRe: [www.inspire-clermontmetropole.fr](http://www.inspire-clermontmetropole.fr)

### 2.1.7 Exposition publique

Une exposition comportant quatre panneaux a été présentée pendant toute la durée de la concertation, dans différents lieux :

- au siège du SMTC-AC;
- au siège de Clermont Auvergne Métropole;
- dans les 23 mairies des communes concernées par le projet.



Ces panneaux portaient sur :

1. le projet de restructuration du réseau de transport public et le tracé des deux nouvelles lignes;
2. le projet en quelques chiffres clés;
3. le calendrier du projet, les acteurs du projet et le coût ainsi que le financement du projet;
4. les modalités de participation à la concertation.

## 2.2 DISPOSITIF DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION DU PUBLIC

### 2.2.1 Les réunions publiques

Réunions publiques	Dates et horaires	Nbre de participants	Nbre de contributions
Aubière	13/01/2021 19h30	68	28
Aulnat	27/01/2021 18h30	54	40
Clermont-Ferrand	03/02/2021 18h30	201	103
Lempdes	04/02/2021 19h30	65	24
Royat	23/02/2021 18h30	81	42
Chamalières	26/02/2021 18h30	176	139
Durtol	02/03/2021 18h30	51	49
Cournon d'Auvergne	04/03/2021 18h30	101	25
Secteur Sud	08/03/2021 19h00	69	22
Clermont-Ferrand	09/03/2021 19h00	128	70
Secteur Nord	17/03/2021 19h00	60	39
Chamalières	19/03/2021 19h00	135	95
Saint-Genès-Champanelle	24/03/2021 18h00	66	29

Treize réunions publiques ont été organisées en format distanciel, à l'aide du logiciel Zoom.

Les réunions publiques étaient ouvertes au grand public, accessibles via un lien disponible sur le site internet du projet et relayé généralement par les canaux de communication (site internet, réseaux sociaux, etc.) des communes de la Métropole.

D'une durée de 2 h à 2 h 30 (en fonction du nombre de questions posées par les participants), elles comprenaient 30 à 45 minutes de présentation et

1h15 à 2h de temps de questions-réponses avec les participants. Les participants avaient la possibilité de poser des questions par écrit (classées puis traitées en direct par les intervenants) ou de prendre directement la parole.

Un focus par commune (effets du projet, futur réseau) était proposé.

## 2.2.2 Les ateliers thématiques et balades urbaines

### LES ATELIERS THÉMATIQUES

Ateliers	Dates et horaires	Nbre de participants
Thématique Vélo	24/02/2021 18h30	46
Thématique Commerces	08/03/2021 10h	37
Thématique Zone à Trafic Limité	15/03/2021 20h	43
Thématique Parking-Relais	22/03/2021 18h30	27
Thématique MEDEF-CPME	31/03/2021 18h30	40

Cinq ateliers thématiques ont été organisés sur un format distancié. Les ateliers thématiques étaient ouverts au grand public (sauf l'atelier MEDEF-CPME), via une inscription préalable sur le site internet du projet et relayés par les canaux de communication des communes de la Métropole.

D'une durée de 2h à 2h30, ils comprenaient 30 à 45 minutes de présentation du projet, sous un angle thématique défini en fonction de l'atelier, puis un temps d'échange et de travail approfondi sur la thématique, en sous-groupes en général.

Afin de garantir un travail efficace en sous-groupes, des jauges ont été appliquées (soixante participants au maximum par atelier). Ces ateliers ont permis aux participants de réfléchir, de s'exprimer et de contribuer grâce à des cartes, sondages, activités en ligne via les outils numériques participatifs « Beekast » ou « Klaxoon ».

### DEUX BALADES URBAINES ONT ÉTÉ ORGANISÉES EN PRÉSENTIEL

Balades	Dates et horaires	Nbre de participants
Secteur Renoux-Ballainvilliers Tout public	06/03/2021 15h00-17h00	23
Secteur Renoux-Ballainvilliers Acteurs culturels	12/03/2021 14h00-16h00	10

Ces deux balades urbaines ont été organisées sur le secteur Renoux-Ballainvilliers, axe stratégique pour le territoire métropolitain, secteur clé du projet InspiRe et de la candidature « Capitale Européenne de la Culture ».

Elles ont permis aux participants de s'exprimer et de donner leur avis tout au long d'un circuit comptant huit points d'arrêts: Parking Blaise Pascal, FRAC, Place Renoux-Ballainvilliers, Carrefour rue Gilbert Morel, Fontaine Desaix/Musée Bargoin, Hôtel Dieu/ opération immobilière, Jardin Lecoq, Avenue F. Mitterrand.

La première balade, sur inscription, était organisée le 6 mars 2021, de 15h à 17h, et ouverte au grand public via le site internet du projet InspiRe.

La deuxième balade, sur inscription, était organisée le 12 mars 2021, de 14h à 16h, à destination des « acteurs culturels ».

Les participants se sont répartis en sous-groupes de six participants afin d'effectuer la balade en respectant les normes sanitaires et de pouvoir s'exprimer plus facilement.

Chaque sous-groupe était accompagné d'un animateur muni d'une tablette tactile, afin de prendre des photos des lieux désignés comme « à enjeux » par les participants et de noter toutes leurs remarques et propositions.

Deux dessinateurs (« Urban Sketchers ») étaient également présents le 6 mars pour illustrer des éléments de ressenti et produire un rendu graphique des avis des participants.



Exemple de croquis

© Urban Sketchers

## QUATRE BALADES URBAINES EN DISTANCIEL

Balades	Dates et horaires	Nbre de participants
Rue de l'Oradou	27/02/2021 15h00	26
Rue de l'Oradou	20/03/2021 10h00	38
Haut Niveau de Service	23/03/2021 18h00	23
Avenue Bergougnan	24/03/2021 10h00	34

Ces balades, réalisées grâce à l'outil numérique « Zoom », étaient ouvertes au grand public, via une inscription préalable sur le site internet du projet et relayées par les canaux de communication des communes de la Métropole.

D'une durée d'environ 2h, elles comprenaient 30 minutes de présentation du projet, puis un temps d'échange et de travail approfondi en sous-groupes sur un secteur à enjeux ou une caractéristique du projet.

Ces temps de travail en sous-groupes ont permis aux participants de réfléchir, de s'exprimer et de contribuer grâce à des cartes, sondages, activités en ligne via les outils numériques participatifs « Beekast » ou « Klaxoon ». Ils ont également pris la parole pour s'exprimer directement et donner leurs avis.

### 2.2.3 Les permanences téléphoniques

**Une ligne de téléphone dédiée a été mise en service fin janvier. Un ambassadeur était joignable tous les mercredis de 9 h à 17 h pour répondre aux questions ou écouter les avis.**

Un ambassadeur du projet InspiRe était chargé de prendre note des questions et remarques. Au total, 24 contributions ont été émises via les permanences téléphoniques.

## 2.2.4 Les registres

Des registres d'expression publique ont été mis à disposition du public durant toute la durée de la concertation.

Registres	Nbre de registres remplis	Contributions
Aulnat	1	10
Ceyrat	1	15
Clermont-Ferrand	1	5
Chamalières	9	1 081
Cournon-d'Auvergne	1	1
Durtol	1	5
Gerzat	1	7
Pont-du-Château	1	4
Royat	1	5
Saint-Genès-Champanelle	1	1
SMTC-AC	1	71

Les registres ont été disposés dans différents lieux :

- au siège du SMTC-AC ;
- au siège de Clermont Auvergne Métropole ;
- en mairie dans les 23 communes concernées par le projet ;
- au siège de la T2C.

Les visiteurs ont pu déposer leurs remarques, propositions, avis et poser leurs questions jusqu'au 31 mars. Ces retours ont été centralisés et analysés dans le cadre de la préparation de ce bilan de la concertation.

## 2.2.5 Le site internet du projet et la plateforme participative

### Les sujets à la Une



**Le site du projet a aussi permis au public de participer en postant des commentaires sur différents sujets de discussion. Cinq débats** ont été ouverts portant sur les thématiques suivantes:

- le développement des transports en commun et des modes doux (235 commentaires);
- le cadre de vie et la métamorphose urbaine (103 commentaires);
- l'insertion dans l'espace public (82 commentaires);
- le haut niveau de service (108 commentaires);
- les aménagements urbains via une carte interactive (14 commentaires).

Un formulaire de contact a également été mis en place, permettant au public d'envoyer par mail ses remarques, avis, questions et propositions.

Au total, 573 contributions ont été émises via le site internet, dont 40 par le biais du formulaire de contact en ligne.

## 2.2.6 Le bus inspirant et les rencontres de proximité



Dix-huit déplacements avec un bus « InspiRant » (bus dédié au projet comprenant des espaces d'information et de dialogue, aux couleurs du projet InspiRe), ont été organisés dans 18 communes différentes.

Une équipe de communication de proximité, pilotée par un ambassadeur du projet InspiRe, était chargée de l'animation de ces rencontres afin de présenter le projet InspiRe, de distribuer de la documentation (notamment les plaquettes du projet et cartes T pré-affranchies permettant d'envoyer un avis par voie postale) et de recueillir l'avis des habitants du territoire. Une exposition sur le projet était également proposée à bord du bus.

Le bus a été déployé 8 fois sur 18 au cœur des marchés des différentes communes concernées. Pour les 10 autres déplacements, il a été installé dans des lieux à forte fréquentation: à proximité de la mairie, parking de supermarché, à proximité d'une structure associative, etc.

Communes	Dates et horaires
Chamalières	19/02/2021 Matin
Royat	19/02/2021 Après-midi
Durtol	24/02/2021 Matin
Cournon-d'Auvergne	27/02/2021 Matin
Gerzat	28/02/2021 Matin
Le Cendre	06/03/2021 Matin
Aubière	07/03/2021 Matin
Cébazat	11/03/2021 Matin
Aulnat	14/03/2021 Matin
Pont-du-Château	17/03/2021 Matin
Romagnat	19/03/2021 Matin
Blanzat	20/03/2021 Après-midi
Clermont-Ferrand	21/03/2021 Matin
Saint-Genès-Champanelle	23/03/2021 Après-midi
Orcines	24/03/2021 Après-midi
Lempdes	27/03/2021 Matin
Mur-sur-Allier	28/03/2021 Matin
Pérignat-sur-Allier	31/03/2021 Après-midi



## 2.2.7 Huit rencontres terrain

Huit rencontres de terrain ont été organisées en complément des déplacements du bus InspiRant.

L'équipe terrain est également allée à la rencontre des habitants dans une autre configuration avec un stand mobile afin de présenter le projet InspiRe. Ces rencontres terrain étaient animées par l'équipe de communication de proximité, pilotée par un ambassadeur du projet InspiRe, et rendues visibles par la présence d'un triporteur et de kakémonos aux couleurs du projet.

Elles ont permis de distribuer de la documentation (notamment les plaquettes du projet et cartes T pré-affranchies permettant d'envoyer un avis par voie postale) et de recueillir les avis des habitants du territoire.

Ces rencontres ont eu lieu sur les marchés des différentes communes concernées ou dans des lieux fréquentés : à proximité de la mairie, sur un parking de supermarché, à proximité d'une structure associative, etc.

Communes	Dates et horaires
Aulnat	22/01/2021 Matin
Aulnat	22/01/2021 Après-midi
Clermont-Ferrand	23/01/2021 Matin
Lempdes	24/01/2021 Matin
Chamalières	20/02/2021 Matin
Beaumont	06/03/2021 Matin
Clermont-Ferrand	13/03/2021 Matin
Clermont-Ferrand	26/03/2021 Matin



## 2.3 LES RELAIS D'INFORMATIONS EXTÉRIEURS

Un kit de communication a été envoyé à l'ensemble des communes en amont de la période de concertation. Celui-ci comprenait un mode d'emploi ainsi que de nombreux outils permettant de communiquer (des illustrations issues de la charte InspiRe, cartes du tracé, logo InspiRe, dépliant de la concertation, dossier de concertation, etc.).

**L'ensemble des communes a relayé l'information via ses comptes Facebook, Twitter, site internet ou supports d'affichage (panneaux lumineux, MUPI, etc.).**

Les communes ont également reçu un « pack de concertation », directement livré en mairie, contenant les éléments suivants :

- 1 registre de concertation :
- 1 dossier de concertation :
- 4 kakémonos autoportés : 3 présentant le projet InspiRe et 1 présentant la concertation réglementaire ;
- une centaine d'exemplaires de la synthèse de la concertation – dépliant 5 volets comprenant le coupon détachable carte T.

L'ensemble de ces éléments a été mis en place dès le 11 janvier 2021 par les communes.

**Quelques exemples :**





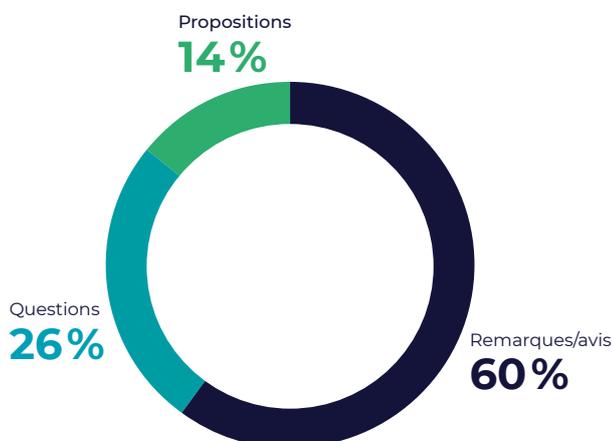
## **PARTIE 3**

# **ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET SUITES DE LA CONCERTATION**

## 3.1 RECENSEMENT DES CONTRIBUTIONS

### 3.1.1 Les différentes formes de contributions

Type de contributions	Nbre de contributions
Réunions publiques	704
Registres	1 205
Cartes T (499 cartes)	914
Site internet/plateforme (191 inscrits)	576
Permanences/terrain	163
Permanences téléphoniques	24
Pétitions	9
<b>Total</b>	<b>3 595</b>



### 3.1.2 Les contributions émanant des communes, élus, associations ou groupes constitués

- **La Ville de Beaumont** a présenté une contribution lors de la réunion publique du 8 mars, pour l'aménagement d'un parking-relais dans la commune de Beaumont.
- **Louis Giscard d'Estaing, maire de Chamalières et 2<sup>e</sup> vice-président de la Métropole**, a présenté une solution alternative en ce qui concerne notamment l'aménagement de l'avenue de Royat.

- **La commune de Chanat-la-Mouteyre** a dressé une contribution pour demander que le terminus de la ligne C soit implanté au stade de Durtol.
- **La Ville de Cournon-d'Auvergne** a fait part de son soutien à ce projet de mobilité durable et de renouveau urbain et de ses remarques sur le tracé présenté.
- **Les élus de la majorité municipale de Ceyrat** ont proposé d'envisager la création de 2 ou 3 petits parkings-relais.
- **Le conseil municipal de Saint-Genès-Champanelle** estime que la commune pourrait être mieux desservie avec une ligne régulière entre le centre-bourg et les lignes A et B, une réorganisation du TAD, et la création d'un parking-relais dans le centre-bourg.
- **Le MEDEF Puy-de-Dôme** souhaite être un acteur privilégié dans les débats au moment où sera étudiée la zone à trafic limité, afin de porter la parole des entreprises.
- **Jean-Philippe Paillon, président de la CPME Puy-de-Dôme** a estimé que « *Les chefs d'entreprise de TPE/PME doivent être intégrés au projet InspiRe dès lors qu'ils contribuent financièrement à la mobilité. Cette nouvelle ligne ne doit pas être une contrainte, mais un atout structurant et attractif pour notre territoire.* »
- **La FNAUT-AUTA** a transmis une contribution demandant que l'évolution ultérieure vers une solution de tram fer soit d'ores et déjà prise en compte pour les lignes A et B, une meilleure lisibilité et efficacité du site propre sur l'ensemble des deux itinéraires projetés afin de rendre le projet plus attractif, la création d'un véritable réseau urbain et périurbain, maillé, dense et cadencé, desservant une plus grande part de la population.
- **Greenpeace Clermont-Ferrand et Alternatiba63** ont regretté que l'objectif de réduction de la part de l'automobile soit insuffisant pour la qualité de l'air et le bilan carbone, et ont demandé, sans remettre en cause la nécessité du dépôt, une nouvelle étude pour son implantation.
- **Une contribution des associations cyclables de Clermont Vélo-Cité 63 et Tous deux roues** accueille positivement le projet InspiRe avec un réaménagement urbain qui va redonner plus de place au vélo et à la marche.
- **Une contribution de Vélo-Cité 63** a également porté sur l'avenue de Royat à Chamalières, notamment pour l'insertion des cycles en réponse aux solutions présentées par la Ville de Chamalières.

### 3.1.3 Les pétitions

Plusieurs pétitions ont été reçues :

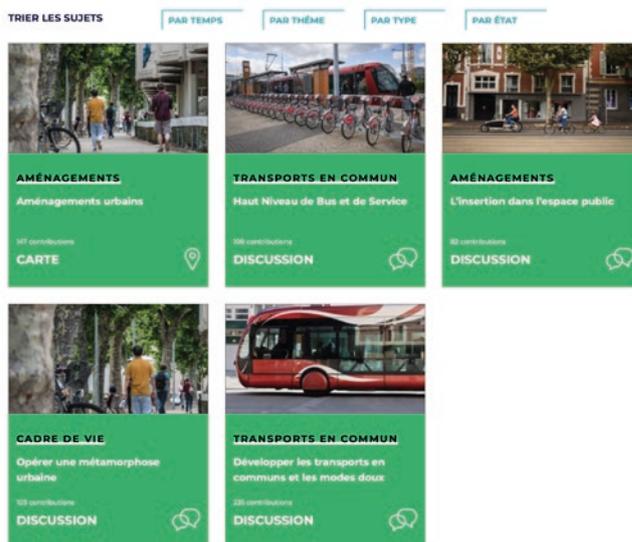
- une pétition lancée par la mairie de Royat (222 signatures) ;
- une pétition intitulée « Ensemble contre le projet « InspiRe » de restructuration des lignes de transport B et C à Chamalières » (700 signatures) ;
- une pétition de l'association syndicale libre du lotissement La Vigne, rue de l'Oradou, à Clermont-Ferrand (11 signatures) ;
- une pétition « "Oui" au maintien en double sens de circulation voiture de l'avenue Bergougnan à Clermont-Ferrand ; Non à l'avenue Raymond Bergougnan en sens unique voie montante voiture dans le cadre du projet inspire Clermont Métropole » (1510 signatures) ;
- un manifeste porté par « les comités de quartier Quatre-routes/Gravouse - Quatre-routes / Champradet - Fontaine du Bac/Creux de l'Enfer – Clermonfd /Sud - St Jacques –Clermont Est » (10 signatures) ;
- une pétition portée par le comité Fontaine du Bac / Creux de l'Enfer, représenté par son président, M. Javion, pour le maintien en double sens de la circulation automobile rue de l'Oradou et du stationnement rue de l'Oradou (759 signatures).

### 3.1.4 Les contributions déposées sur la plateforme participative

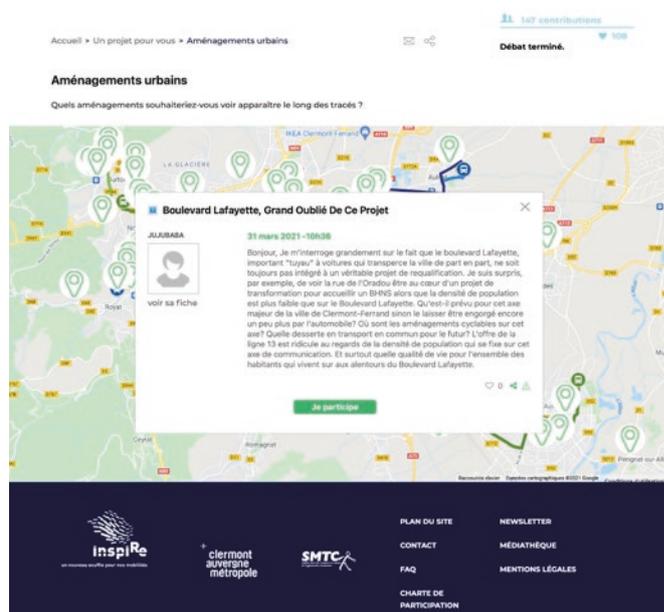
Cinq sujets ont été mis à la discussion :

- le développement des transports en commun et des modes doux (235 commentaires) ;
- le cadre de vie et la métamorphose urbaine (103 commentaires) ;
- l'insertion dans l'espace public (82 commentaires) ;
- le haut niveau de service (108 commentaires) ;
- les aménagements urbains via une carte interactive (147 commentaires).

#### Les sujets à la Une

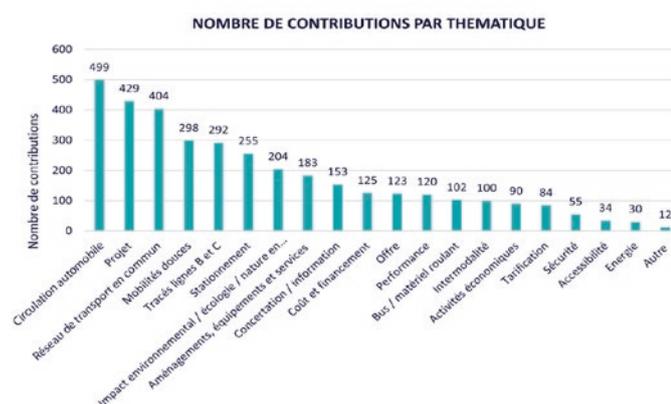


Ces contributions ont également pu prendre la forme de commentaires géolocalisés via la carte interactive mise à disposition.



## 3.2 CLASSEMENT DES CONTRIBUTIONS

Près de 3 600 contributions ont été reçues par le SMTC-AC. Elles ont fait l'objet d'un classement en fonction de leur type: question, remarque/avis ou suggestion et de la thématique traitée.



Thématiques	Sous-thématiques
Circulation	Place de la voiture
	Report de circulation
	Véhicules prioritaires/ livraisons
Projet	Délais
	Impacts
	Opportunité
Réseau	Dessertes (quartiers/communes)
	Scolaire
	Tramway
Mobilités douces	Piétons
	Vélo
	Mode actifs
Tracés lignes B et C	Terminus ligne B
	Terminus ligne C
	Desserte et tracé
	Grands équipements (Halle, Aéroport)

Thématiques	Sous-thématiques
Stationnement	Parkings/stationnement
	Parkings-relais
Aménagements, équipements et services	Mode Dépôt
	Train
	Vélo
Concertation/information	Communication projet
Coût et financement	Coût du projet
	Fréquence des TC
Offre	Amplitude
	Week-end
	Fiabilité horaires
Performance	Site propre
	Vitesse commerciale
	Achat matériel roulant
Bus/matériel roulant	Bus propres
	Capacité
	Services à bord
Intermodalité	Gares
	Train
Activités économiques	Vélo
	Commerce centre-ville
Tarification	Coût / abonnements / tarifs
	Gratuité
Sécurité	Sécurité
	Vidéosurveillance
Accessibilité	PMR et handicaps
Énergie	Hydrogène
	Décarbonée
Autres	Divers

## 3.3 RÉPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### 3.3.1 La circulation automobile

Plusieurs participants ont regretté une chasse à l'automobile alors qu'elle rend de nombreux services. Ils ont fait part de leur grande inquiétude sur les futures conditions de circulation automobile liées aux aménagements des lignes B et C à haut niveau de service. C'est principalement le cas avenue de Royat, pour la ligne B, ainsi qu'avenue Bergougnan et rue de l'Oradou, pour la ligne C.

La question du report de circulation automobile dans les rues adjacentes a été très présente, comme les allongements de parcours des riverains pour rejoindre leur domicile ou leurs activités.

Pour limiter les impacts sur la circulation automobile, la ville de Chamalières par la voix de son maire, Louis Giscard d'Estaing, a demandé le maintien d'une voie de circulation automobile dans chaque sens avenue de Royat, avec l'insertion des bus dans le trafic automobile.

Rue de l'Oradou comme avenue Bergougnan, des riverains et des commerçants ont fait part de leur inquiétude de voir les conditions de circulation automobile se dégrader et d'allonger les temps de parcours de façon trop prononcée et de faire disparaître la circulation automobile de transit.

#### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*En premier lieu, le maître d'ouvrage souhaite rappeler que l'objectif du PDU est de diminuer la part de la voiture individuelle dont la part modale restera à 50 % à l'issue du projet. Certains trajets ne pourront pas être satisfaits 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.*

*En ce qui concerne les aménagements en site réservé, ils sont indispensables pour maintenir l'attractivité du bus en termes de vitesse commerciale et de régularité.*

*La limitation de l'espace public dévolu aux déplacements automobiles et la réduction des émissions polluantes correspondent aux principales orientations du PDU. Dans le centre-ville de Clermont-Ferrand cela se traduit par la création d'une zone à trafic limité (ZTL), uniquement réservée aux piétons, cyclistes, riverains, professionnels, et véhicules de services publics et de secours.*

*En ce qui concerne les reports de circulation, les études ont démontré qu'ils ne génèrent pas, globalement, de difficultés par rapport à la capacité de transit des voiries métropolitaines.*

*Le PDU avait d'ailleurs montré que le réseau routier clermontois n'était pas saturé.*

*Toutefois, des études complémentaires seront conduites afin de déterminer une liste d'aménagements et de redéfinitions du plan de circulation actuel, avec l'objectif de limiter les reports de circulation.*

### 3.3.2 Le projet

#### UNE OPPORTUNITÉ UNANIMEMENT RECONNUE

L'opportunité du projet n'a pas été remise en cause. L'ensemble des contributeurs, à quelques rares exceptions, a loué l'ambition du projet d'évolution des lignes B et C en bus à haut niveau de service, et plus particulièrement l'amélioration des transports urbains, le développement des pistes cyclables et la végétalisation de l'espace public.

#### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*Le maître d'ouvrage constate avec satisfaction que le développement des transports en commun est une priorité partagée par les habitants de la Métropole en faveur de la transition écologique, de la poursuite de la réduction de l'usage de la voiture, de l'amélioration de la qualité de l'air et du développement de mobilités alternatives.*

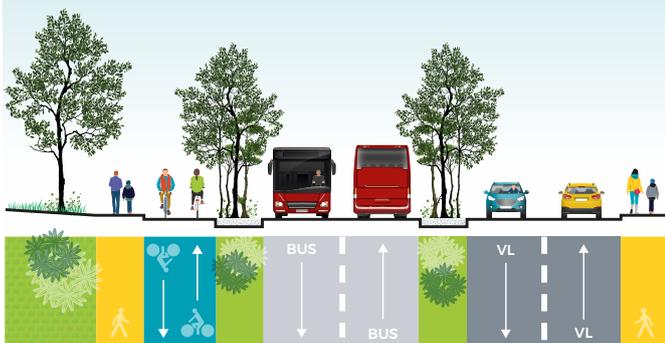
#### L'ORDRE DES PRIORITÉS DÉFINIES PAR LES OBJECTIFS DU PROJET : PAS DE REMISE EN CAUSE GÉNÉRALE

L'ordre des priorités d'insertion défini par la maîtrise d'ouvrage est considéré comme légitime et ne fait l'objet d'aucune remise en cause dans le contexte général du projet. Dans certains secteurs en revanche, si le principe de priorité n'est pas remis en cause, les conséquences locales des choix opérés soulèvent des inquiétudes voire des oppositions.

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

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

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



### 3.3.3 Le réseau de transport en commun

En ce qui concerne la restructuration du réseau de transports, de nombreux habitants sont en attente d'une meilleure desserte en transports en commun de leur commune et sollicitent le SMTC-AC pour améliorer la fréquence et le tracé de certains itinéraires.

Certains aimeraient une restructuration du réseau plus rapide.

De nombreux intervenants ont interrogé le SMTC-AC sur l'objectif des 30 minutes annoncé dans le dossier de concertation. Cet objectif est fortement soutenu voire jugé insuffisant. Des automobilistes souhaitent pouvoir utiliser les transports en commun à la condition que la desserte et la fréquence soient améliorées notamment dans les secteurs les plus ruraux de la métropole.

Les habitants de Pont-du-Château, de Lempdes, de Mur-sur-Allier, du Cendre, de Beaumont, de Blanzat, de Cébazat, de Nohanent, de Saint-Genès-Champanelle ou d'Orcines ont rappelé leur demande régulière de pouvoir bénéficier de lignes plus régulières et plus directes avec le centre de Clermont-Ferrand.

### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*L'objectif des 30 minutes pour rejoindre le centre urbain dense de la Métropole et l'accès aux services publics de base est un objectif essentiel du projet. Pour l'atteindre, il est indispensable que le futur réseau soit optimisé autour de lignes fortes : l'actuelle ligne A ainsi que les futures lignes B et C à haut niveau de service.*

*La restructuration du réseau est prévue à l'échéance de la mise en service des deux futures lignes de BHNS et fera l'objet de phases de concertation successives avec les communes et les usagers.*

*L'amélioration des dessertes de toutes les communes de la métropole fait partie de la feuille de route pour la restructuration du futur réseau en tenant compte des contraintes techniques ou matérielles.*

*Une première version d'un réseau silhouette (architecture du réseau) a été présentée à la concertation et a fait l'objet de multiples réactions qui sont en cours d'analyse par les services du SMTC-AC et de T2C.*

*Au total, le nouveau réseau comprendra 1 million de kilomètres en plus sur les lignes B et C et autant sur le reste du réseau restructuré.*

### 3.3.4 Les mobilités douces

Les mobilités douces, et plus particulièrement la place du vélo, sont un des principaux aspects du projet InspiRe. Elles sont en tête de l'ordre des priorités présenté par le maître d'ouvrage.

Elles ont suscité de nombreuses attentes de la part des habitants et usagers actuels du vélo qui sont en demande d'un plus large développement des axes cyclables, des aires de stationnement, de stations C.Vélo, etc.

Quelques habitants des communes de Royat, Chamalières ou Durtol ont toutefois estimé que les fortes pentes sont de nature à décourager cette pratique.

D'autres, au contraire, ont souhaité qu'à Chamalières, comme ailleurs, des pistes cyclables puissent favoriser les déplacements à vélo à assistance électrique, notamment, puisque le développement de ce type de vélo permet de s'affranchir, en partie, des contraintes topographiques.

La Ville de Chamalières a demandé à accueillir une station de vélos C. Vélo au carrefour Europe.

## RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*La Métropole et le SMTC-AC travaillent sur des continuités cyclables et piétonnes afin de favoriser les mobilités actives. Un schéma de développement cyclable existe à l'échelle de la métropole et prévoit 365 kilomètres d'aménagements cyclables à l'horizon 2028.*

*L'objectif est bien de développer le long des futures lignes à haut niveau de service des aménagements cyclables de qualité en fonction des possibilités d'insertion.*

*Lors de la concertation réglementaire, un atelier de travail a réuni les services de la Métropole, du SMTC-AC, les associations de cyclistes et des usagers pour réfléchir aux usages actuels et futurs. Étant donné l'importance de cette thématique, il est prévu lors de phases ultérieures de dialogue, d'approfondir ce travail en concertation avec les parties prenantes.*

*Certaines pistes transitoires seront pérennisées par la Métropole avec comme objectif de les transformer en aménagement définitif à l'horizon 2022.*

### 3.3.5 Les tracés des lignes B et C

Le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole ont mis en débat un certain nombre de sujets liés aux futurs tracés dès le lancement de la concertation.

Peu de réponses ont été apportées par les habitants à ces questionnements parfois techniques (une dizaine de réponses environ par question). Ce nombre de réponses, peu significatif, permet cependant de dégager des tendances car elles sont relativement étayées ou ont fait l'objet de discussions sur la plateforme participative.

#### **AULNAT - La desserte par le BHNS des quartiers Chapelles, Breuil et Grenouillet est-elle une priorité ?**

Les habitants y sont majoritairement favorables et ont pu s'exprimer notamment lors des rencontres organisées dans le centre-ville.

#### **AULNAT - La création d'une station à proximité du lycée Roger Claustres vous semble-t-elle utile ?**

Très peu de réactions ont été relevées sur cette question. Quelques étudiants rencontrés et des lycéens estiment que la création d'une station à proximité du lycée Roger Claustres à Aulnat est utile.

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

Très peu de réactions ont été relevées en réponse à cette question.

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

À Cournon-d'Auvergne, le tracé privilégié par les habitants est la desserte par le sud en passant près de la Grande Halle d'Auvergne.

Ni la desserte de la gare par l'est, ni la desserte de la gare par l'ouest n'a été plus favorisée par les habitants.

La Ville de Cournon-d'Auvergne s'est prononcée en faveur d'une desserte par la rue de Sarliève (Grande Halle d'Auvergne).

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

Les habitants (peu se sont exprimés) sont favorables à la création d'une nouvelle passerelle réservée aux cyclistes et aux piétons pour traverser les voies ferrées (Fleury-Pradelle à Clermont-Ferrand).

#### **CLERMONT-FERRAND - Que pensez-vous de la création d'une nouvelle station de bus à proximité de la préfecture ?**

Les rares habitants qui se sont prononcés sur la création d'une nouvelle station de bus à proximité de la préfecture de Clermont-Ferrand ont plutôt critiqué cette solution qui réduit la performance des lignes.

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

Cette question a fait l'objet de nombreuses prises de position (dont deux pétitions). Des habitants de Chamalières, et dans une moindre mesure ceux de Royat, ont fait part de leur préférence pour un site banalisé, au regard des effets sur les reports de circulation, tandis que d'autres ont défendu un site unidirectionnel voire bidirectionnel.

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

La mairie de Royat est défavorable à l'utilisation de la place Allard comme terminus de la ligne B et souhaite conserver toutes les places de stationnement existantes. Elle a notamment fait valoir son point de vue lors des réunions publiques et à travers une pétition signée par 200 habitants environ.

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

Des habitants ont manifesté leur inquiétude quant à la création d'un site propre unidirectionnel avenue Bergougnan craignant des reports de circulation importants dans les rues adjacentes.

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

Les élus de Durtol et des habitants de Durtol et des communes à proximité se sont exprimés en faveur d'un terminus au stade de Durtol. Les élus de Chant-la-Mouteyre se sont également prononcés en faveur de ce terminus.

#### **Autres contributions :**

En ce qui concerne la ligne B, plusieurs personnes ont suggéré la création d'un passage sous les voies SNCF pour traverser le futur quartier Saint-Jean.

Pour la ligne C, des habitants de Cournon-d'Auvergne ont interpellé le SMTC-AC sur le maintien de la desserte du quartier du Lac.

D'autres habitants ont demandé pourquoi la clinique de la Chataigneraie n'était pas desservie.

En revanche, les dessertes de la gare SNCF et de l'aéroport par la future ligne B sont appréciées par la plupart des intervenants.

### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*Le maître d'ouvrage a pris connaissance des réponses apportées par les contributeurs aux questions posées sur les variantes de tracé dans le dossier de concertation.*

*La traversée interne du futur quartier Saint-Jean nécessiterait un passage sous la voie ferrée dont l'échéance n'est pas compatible avec le calendrier du projet InspiRe.*

*En ce qui concerne la desserte du quartier du Lac à Cournon-d'Auvergne, la localisation de l'arrêt n'est pas définie. Son déplacement sur la ligne C fera l'objet d'études à la suite des remarques formulées. Plus généralement, les habitants de Cournon-d'Auvergne pourront bénéficier d'une desserte améliorée par la ligne C en direction de Clermont-Ferrand.*

*Enfin, la desserte de la clinique de la Chataigneraie par une ligne à haut niveau de service n'est pas prévue à ce stade du projet. La question de sa desserte sera abordée lors de la restructuration du réseau.*

*En ce qui concerne les différentes variantes, le maître d'ouvrage a fait le choix pour le tracé de la ligne B :*

- . passage avenue Jean Jaurès à Aulnat ;*
- . passage par la rue Gutenberg au Brézet (Clermont-Ferrand).*

*Pour le tracé de la ligne C :*

- . desserte du Zénith par la rue de Sarliève à Cournon-d'Auvergne ;*
- . étude d'un nouveau terminus à Durtol.*

### **3.3.6 Les stationnements et les parkings-relais**

Les besoins en stationnement restent importants pour nombre d'habitants et certains regrettent le manque de parkings-relais pour pouvoir aisément utiliser les transports en commun. Le stationnement sur voirie est également source d'inquiétude pour les contributeurs : beaucoup craignent de ne plus pouvoir stationner devant chez eux notamment rue de l'Oradou, avenue Bergougnan ou avenue de Royat. Ces inquiétudes sont relayées par certains commerçants.

La Ville de Chamalières a suggéré l'implantation d'un parking-relais au carrefour de l'Europe.

La Ville de Royat n'est pas favorable à un parking-relais place Allard.

La Ville de Beaumont a de son côté proposé l'implantation d'un parking-relais au rond-point de la déchetterie de Romagnat.

La Ville de Durtol a proposé la création d'un parking-relais au stade si le terminus y était implanté.

La Ville de Saint-Genès-Champanelle a proposé de créer un parking-relais dans son centre bourg.



© lophie - stock.adobe.com

## RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*L'évolution de l'offre de stationnement fait partie intégrante du PDU qui prévoit la réduction du nombre de places de stationnement sur voirie le long des lignes de BHNS au bénéfice des bus et des modes doux mais aussi l'aménagement de parkings-relais à proximité des lignes.*

*Les études menées à ce stade permettent de recenser l'offre existante et le besoin en places de stationnement.*

*Plusieurs réponses peuvent être apportées aux besoins de stationnement :*

- d'une part l'offre de stationnement est parfois abondante à l'échelle de chaque quartier et malgré sa réduction restera suffisante pour accueillir les véhicules des riverains ;*
- d'autre part, un meilleur contrôle du respect de la réglementation en zone payante permettra une plus grande rotation des véhicules donc une plus grande disponibilité des places de stationnement ;*
- enfin, certains axes verront le nombre de places de stationnement réduit mais compensé par des parkings existants non utilisés dans des parkings publics, dans des résidences ou chez les particuliers.*

*En ce qui concerne les parkings-relais, les études d'opportunité se poursuivent pour déterminer les emplacements les plus adéquats. La disponibilité du foncier, l'attractivité des parkings-relais sont autant de questionnements sur lesquels travaillent le SMTC-AC et la Métropole.*

*Les différentes propositions formulées dans le cadre de la concertation sont en cours d'études par le SMTC-AC et la Métropole.*

### **3.3.7 L'impact environnemental, l'écologie, la nature en ville**

En termes de développement durable et d'écologie, plusieurs sujets sont apparus, à des échelles différentes :

- la nécessaire réponse au changement climatique ;
- l'amélioration de la qualité de l'air ;
- le maintien des arbres...

Ces sujets ont été abordés sous l'angle de la réduction de la pollution automobile, une énergie « propre » pour le matériel roulant, les modes de déplacements actifs (marche, vélo), la conservation des arbres ou une compensation en cas d'abattage...

Plusieurs intervenants ont rappelé l'urgence à agir en faveur d'une limitation des émissions des gaz à effet de serre, qui passe notamment par la réduction de l'usage de la voiture en ville. Un certain nombre de ces contributeurs a regretté la « timidité » du maître d'ouvrage, qui ne va pas assez loin dans ses objectifs de réduction des déplacements automobiles.

Au-delà du réchauffement climatique, les questions de pollution et de qualité de l'air ont également donné lieu à des interventions inquiètes. Beaucoup d'habitants des communes rurales utilisent leur voiture alors qu'ils aimeraient pouvoir utiliser les transports en commun pour se rendre dans le centre-ville de Clermont-Ferrand.

L'énergie utilisée par les futurs bus a également fait l'objet de discussions : alimentation électrique ou hydrogène ?

De très nombreux contributeurs s'inquiètent de la suppression des alignements d'arbres avenue de Royat.

Plusieurs contributeurs ont craint que le projet accroisse les embouteillages, et donc, la pollution.

## RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*La question du développement durable sera présente tout au long du projet : elle l'est dans sa conception et le sera dans sa réalisation en phase de travaux comme en phase d'exploitation.*

*L'objectif du projet est bien de contribuer à la réduction du réchauffement climatique comme à l'amélioration de la qualité de l'air en limitant les émissions de gaz à effet de serre grâce à une réduction de la part de la voiture et l'utilisation de véhicules « zéro émission ». Ainsi, passer d'une part modale de 61 % à 50 % pour la voiture est une réduction significative si elle est comparée à ce qui a été fait dans d'autres métropoles.*

*Le végétal constitue un volet à part entière du projet : il est un moteur de lutte contre le changement climatique et participe de la résilience urbaine.*

*L'objectif est de donner une place et une dimension de premier plan aux espaces végétalisés sous diverses formes. Les principes suivants seront appliqués :*

- inscrire le projet paysager dans une démarche globale de désimperméabilisation des sols ;*
- traduire le projet paysager dans un objectif de hausse générale du coefficient de biodiversité, et ce, selon les objectifs réglementaires des différents PLU en vigueur ;*
- développer et/ou conforter les continuums écologiques par l'intermédiaire de continuités végétales ;*



© Mickaël Mussard

- *favoriser au mieux la création de surfaces mixtes végétales/minérales au droit de secteurs urbains contraints et actuellement dépourvus de continuités végétales significatives (notamment sur l'avenue du puy de Dôme et la rue de l'Oradou);*
- *mettre en œuvre une stratégie paysagère forte par une hausse de la végétalisation du secteur central (cœur historique de Clermont-Ferrand), aujourd'hui très minéral, et réduire les îlots de chaleur;*
- *réactiver et mettre en valeur l'ensemble des espaces publics intégrés au périmètre d'étude du projet InspiRe (places, placettes et délaissés urbains).*

*Enfin, le choix qui est fait, sur les 40 bus qui équiperont les deux lignes B et C, est d'avoir des bus zéro émission. La décision est prise d'acheter des bus électriques qui fonctionneront sur batterie; 50 % de l'électricité nécessaire à leur exploitation sera produite sur site grâce à des panneaux solaires.*

*Le maître d'ouvrage n'a pas prévu de supprimer les alignements d'arbres avenue de Royat.*

### **3.3.8 Aménagements, équipements et services**

Les questions portant sur les futurs **aménagements urbains** étaient au cœur des échanges de la concertation. Quels aménagements en centre-ville ? Quelles évolutions dans les communes traversées par les deux lignes ?

Plusieurs intervenants ont souhaité savoir où serait construit le futur dépôt et que deviendrait le dépôt existant.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*La création des futures lignes de BHNS s'accompagne d'aménagements dits de façade à façade le long des tracés. Cela permet de rééquilibrer l'espace public en faveur des piétons et des déplacements doux.*

*Par ailleurs, il est prévu un traitement plus qualitatif sur certains lieux à enjeu le long de l'itinéraire.*

*À titre d'exemple, un concours d'architectes a été lancé sur l'aménagement de l'espace Renoux-Ballainvilliers-Vercingétorix. Le cahier des charges a été complété d'un cahier d'intentions rédigé à la suite des balades urbaines qui se sont tenues dans le cadre de la concertation.*

*À Cournon-d'Auvergne, le projet InspiRe et l'aménagement de la place Joseph Gardet avancent en parallèle pour créer un centre fédérateur au cœur de la commune.*

*D'une manière plus générale, à ce jour, les PLU sont communaux. Un PLU à l'échelle de la Métropole est en cours d'élaboration. La logique de l'urbanisation a évolué depuis 20 ans et la Métropole tente de maîtriser l'étalement urbain en construisant la ville sur la ville. L'idée est d'urbaniser à proximité des transports en commun existants.*

*Le dépôt futur aura une superficie d'environ sept hectares et se situera sur la commune de Cournon-d'Auvergne à la pointe de Cournon. Les bus actuels rejoindront également ce dépôt. Pour l'heure, le devenir du dépôt de la Pardieu n'est pas défini.*

### **3.3.9 La concertation et la communication**

Plusieurs remarques ont concerné le dispositif de communication et de concertation : certains l'ont trouvé suffisant tandis que d'autres ont estimé que l'absence de réunions publiques pouvait réduire la participation.

Quelques participants ont fait part de leur crainte d'une fausse concertation où les avis exprimés ne seraient pas pris en compte ou que les décisions soient déjà prises.

Enfin, pour certains contributeurs, la position des élus de Chamalières opposés au projet devrait suffire à modifier le projet.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*Les réunions publiques ont eu lieu à distance via une interface dédiée : Zoom. Cette interface est régulièrement utilisée dans les concertations de ce type, notamment pendant toute la période de la crise sanitaire et des limitations imposées.*

*Ces réunions ont permis de mener à bien la concertation et de recueillir l'avis du public dans le calendrier annoncé. La concertation a duré près de trois mois et le dispositif présenté en première partie de ce bilan a favorisé une bonne participation.*



*La concertation, conformément à l'article L.103-2 du code de l'urbanisme, a vocation à permettre la participation du public sur un projet dont les objectifs, les caractéristiques, les effets attendus, le coût et le financement sont présentés. Il s'agit donc d'un projet suffisamment étudié et étayé pour pouvoir être soumis à la discussion.*

*Tous les avis, remarques, questions et propositions ont été pris en compte et étudiés. Ce n'est qu'à l'issue de la concertation que le maître d'ouvrage prend des orientations pour la suite du projet, notamment à travers le bilan de la concertation.*

*Enfin, la concertation vise à permettre à tous de s'exprimer directement : les élus, le grand public, les représentants d'association, des acteurs économiques, des institutionnels selon un principe d'équité et d'équivalence des contributions.*

*La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a par ailleurs été abordée au cours de la concertation réglementaire mais fera l'objet d'une concertation dédiée, dès la rentrée, conformément aux dispositions du code de l'urbanisme.*



### 3.3.10 Les coûts et le financement

Les coûts du projet et les financements ont suscité des interrogations sur la capacité de financement de Clermont Auvergne Métropole et du SMTC-AC notamment en raison du coût de renouvellement du tramway dans l'avenir.

Certains ont estimé, à tort, que le montant de l'investissement pour l'aménagement de la seule avenue de Royat s'élevait à 43 millions pour un gain de temps de 2 minutes.

Enfin, certains contributeurs s'interrogent sur la baisse de fréquentation dans les transports en commun due à la crise sanitaire liée au COVID-19.

#### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*Pour l'heure, le coût des investissements pour le projet est prévu à hauteur de 240 à 280 millions d'euros. L'investissement est financé pour partie par de l'emprunt.*

*L'analyse économique repose sur une augmentation de 32 millions de voyages par an (en 2019) à 48 millions*

*(en 2028) grâce à la restructuration du réseau et à 20 % d'offre supplémentaire répartie ainsi :*

- un million de kilomètres sur les lignes B et C ;
- un million de kilomètres sur le reste du réseau.

*Ils permettront d'apporter des recettes supplémentaires.*

*Une partie du coût est prise en charge par la métropole (actuellement 41 % prévus par la convention d'objectifs et de moyens signée entre Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC), une partie est prise en charge par les entreprises (versement mobilité de 2 % des salaires soumis à cotisations).*

*Le chiffre de 43 millions d'euros ne correspond pas au projet de bus mais à ce qu'aurait coûté l'aménagement de l'avenue de Royat avec un tramway (en site propre intégral, par nature). Ces 43 millions d'euros viennent de l'application d'un ratio de 25 millions d'euros au kilomètre (pour 1,7 kilomètre soit la longueur de l'avenue de Royat) présents dans une étude conduite par Systra afin de chiffrer le coût d'un tramway. **Ce ne sont pas les montants de l'aménagement de l'avenue de Royat dans le projet InspiRe puisque l'aménagement d'un kilomètre en BHNS avoisine les 8,5 millions d'euros.***

*La question des coûts et la manière dont la crise Covid affecte le financement du projet est une question à laquelle le SMTC-AC est sensibilisé car il existe des éléments d'incertitude sur la manière dont chacun reprendra ou non les transports en commun dans les années qui viennent. Des hypothèses de financement réalistes ont été retenues notamment une reprise progressive d'activité qui amène à reprendre les pentes de croissance à partir de 2022, après deux années très difficiles : 2020 et 2021. La Banque européenne d'investissement a accordé un prêt de 90 millions d'euros sur cette base en fin d'année 2020 en jugeant les hypothèses présentées robustes.*

### 3.3.11 L'offre et la performance

Ces thèmes ont particulièrement été évoqués par les partisans d'une offre de transport en commun solide : usagers actuels ou usagers potentiels en recherche d'une amélioration du service.

Parmi les sujets évoqués, la fréquence des bus et l'amplitude des horaires ont fait l'objet de nombreuses interrogations et ont été présentées comme une clé du succès des futures lignes de bus à haut niveau de service.

De la même manière, la vitesse donc la durée du trajet joue une importance capitale dans le choix d'un mode de transport par rapport à un autre.



### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*Le cœur de la performance du système est la vitesse commerciale. L'objectif visé est 20 km/h sur les deux lignes, une vitesse équivalente à la vitesse moyenne des voitures en ville.*

*Les tracés et insertions proposés permettent d'atteindre cet objectif de vitesse commerciale et l'objectif de ville à 30 minutes.*

*L'amplitude horaire sera conforme à celle du tramway (5 heures du matin à 1 heure du matin) avec une fréquence en heure de pointe d'un bus toutes les 6 minutes.*

### 3.3.12 Le bus/le matériel roulant

Les futurs bus ont fait l'objet de préoccupations d'habitants qui ont souvent exprimé le souhait que les bus soient des véhicules propres.

Des questions ont également porté sur la taille des bus notamment au regard de l'étroitesse de certaines rues.

### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*Aujourd'hui, le SMTC-AC possède 180 bus dont un tiers sont au gaz naturel et deux tiers roulent au gasoil. La situation de demain sera 220 bus à l'horizon 2030, avec deux tiers alimentés au bio GNV et un tiers à propulsion électrique ou hydrogène.*

*Le SMTC-AC prévoit l'utilisation de bus de 18 mètres compatibles avec la largeur des voies qu'il est prévu d'emprunter.*

### 3.3.13 L'intermodalité

Peut-on améliorer la complémentarité des modes de transport (transports publics, modes doux, automobile, deux roues motorisés) pour faciliter les déplacements ? Ces demandes sont revenues régulièrement durant toute la concertation avec notamment des questions sur la possibilité de rouvrir des lignes ferroviaires, de disposer d'espaces dans les bus pour les vélos, etc.

### RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

*La question de l'intermodalité avec le train est une question récurrente de la concertation. La desserte intra-métropolitaine en train est du ressort de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et de la SNCF qui décident de la fréquence des trains qui circulent et de leur cadencement.*

*Une réflexion va néanmoins être menée avec la SNCF et la Région pour l'amélioration des dessertes et des correspondances entre train et bus.*

*Monter dans le bus avec des vélos à l'heure de pointe n'est pas possible pour des raisons de performance et d'encombrement. La performance des lignes serait altérée parce qu'il faudrait plus de temps à chaque arrêt (pour monter et descendre les vélos).*

*Par ailleurs, aucune place spécifique n'est prévue pour les vélos à bord des bus ni sur des plateformes extérieures.*

### **3.3.14 Les activités économiques**

Lors des réunions publiques, d'un atelier de travail consacré aux commerces et d'une rencontre avec les adhérents du MEDEF et de la CPME, de nombreuses questions ont été posées sur les impacts du projet sur l'attractivité commerciale et le risque que la limitation de la circulation automobile pénalise les commerces.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*L'expérience du tramway démontre que les rues piétonnes ou apaisées bénéficient aux commerces et aux activités économiques.*

*Au moment des travaux, il existe des mécanismes de compensation dédiés en fonction de la perte de chiffre d'affaires constatée.*

*Les commerçants ont déjà pu faire part de leurs attentes dans le cadre de la concertation. Ils continueront à être associés tout au long des études. Ces éléments seront pris en compte afin d'améliorer les aménagements prévus et de réduire les nuisances.*

*Lors de la période de chantier une attention particulière sera apportée au maintien de l'accès aux commerces.*

*Une étude sur les activités économiques le long des tracés se structure en collaboration avec la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et la Chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) afin de tenir compte au mieux des spécificités existantes.*

### **3.3.15 La tarification**

Plusieurs participants ont posé la question de la gratuité des transports avec, à l'appui, l'exemple de Dunkerque.

D'autres, habitants des communes plus éloignées, ont estimé injuste de payer un même prix pour un service beaucoup moins performant et complet que les habitants du centre urbain dense.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*La gratuité des bus pourrait accélérer un changement d'usage (du transport individuel vers le transport collectif). Cependant, une étude menée sur l'éventuelle gratuité des transports à Clermont-Ferrand a montré que le réseau actuel de bus n'est pas assez structuré pour que la gratuité ait de réels effets. La gratuité des bus pourrait donc être expérimentée dans un premier temps pendant les week-ends.*

*À partir du début de l'année 2022, la mise en place d'une nouvelle billettique interopérable permettra aux usagers possesseurs d'une carte « Oûra » de voyager sur les différents réseaux T2C, Région Auvergne-Rhône-Alpes et Transdôme.*

*Une tarification solidaire est aujourd'hui déployée dans la métropole. C'est une tarification qui permet aux personnes à faibles revenus de bénéficier d'un tarif beaucoup plus attractif (abonnement de moins de 4 € par mois pour la tranche de revenus la plus basse).*

*Le choix politique de proposer le même tarif sur l'ensemble du territoire de la Métropole permet d'appliquer le même tarif à tous les habitants (même lorsqu'ils habitent loin et que les desservir coûte plus cher). 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 reposée périodiquement.*

### **3.3.16 La sécurité**

Les questions de sécurité abordées lors de la concertation concernent autant celle des usagers des transports en commun que des autres usagers de la voie publique (piétons et cyclistes essentiellement).

La réduction de la vitesse de la circulation automobile est ainsi mise en avant afin de réduire le risque d'accidents dont certains déplorent qu'ils soient en augmentation.

Des participants évoquent également l'ordre de priorité proposé et soulignent l'importance de protéger les plus fragiles que sont les piétons y compris contre les trottinettes ou les vélos.

Enfin, quelques-uns se sont plaints de l'insécurité dans les transports en commun.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*Le constat selon lequel il n'est pas facile de faire coexister vélos et piétons sur l'espace public est largement partagé. C'est la raison pour laquelle, la*

*préférence d'aménagement va plutôt vers des voies vertes quand il y a peu de piétons. Chaque fois que c'est possible, la solution tend vers la piste cyclable, où effectivement le vélo se retrouve tout seul. Dans de rares cas, le vélo se mélange avec les bus ou les voitures, lorsque les possibilités techniques sont trop contraignantes.*

*En ce qui concerne la sécurité dans les transports, l'information a été transmise à la T2C.*

### **3.3.17 L'accessibilité**

Plusieurs contributeurs ont souligné le manque d'accessibilité de certaines lignes (stations ou bus) et ont souhaité alerter le SMTC-AC à ce sujet.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*L'ensemble des bus est aujourd'hui accessible, mais pas encore toutes les lignes. Chaque année le SMTC-AC investit pour améliorer l'accessibilité des stations conformément au schéma d'accessibilité voté.*

### **3.3.18 L'énergie**

Des questionnements sur le mode d'énergie choisis sont revenus dans le fil de la discussion : hydrogène ou électricité ?

Certains ont rappelé que le gaz naturel ou l'hydrogène ne sont pas des énergies décarbonées.

#### **RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*Sur ces questions d'énergie, le SMTC-AC compte produire de l'énergie décarbonée au travers d'une centrale photovoltaïque (utilisation de la surface du dépôt).*

*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 centre de production de fournir de l'électricité à hauteur de 50 % des besoins au long de la journée.*

*Les futurs bus des lignes B et C seront alimentés en énergie électrique. Une réflexion sur l'acquisition de bus à hydrogène est en cours pour de futures lignes.*

## **3.4 PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS RETENUS**

Plusieurs enseignements sont d'ores et déjà retenus par la maîtrise d'ouvrage du projet, qui portent sur :

- la forte mobilisation du public: le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole se réjouissent de la mobilisation du public dans une période très contrainte liée aux conditions sanitaires exceptionnelles. Cette situation n'a pas empêché le public de s'exprimer largement via les nombreux moyens mis à disposition ;
- un soutien affirmé à l'opportunité du projet: même les voix les plus critiques reconnaissent la pertinence d'améliorer les transports en commun et de développer les mobilités douces. La réduction de la place de la voiture en ville est un objectif partagé mais la réalisation reste discutée ;
- des craintes fortes sur l'insertion du projet avenue de Royat, avenue Bergougnan mais également rue de l'Oradou. Les impacts sur la circulation seront forts et soulèvent des inquiétudes légitimes de la part des usagers et des habitants ;
- le développement du réseau de transport en commun pour tous les habitants de la métropole qui souhaitent plus de bus, plus longtemps pour mieux desservir les territoires y compris éloignés ;
- une attente de nouvelles voies cyclables ainsi qu'une amélioration des services de vélo à la demande ou en location longue durée. De nombreuses contributions soulignent la nécessité d'améliorer l'accueil des cyclistes (stationnement des vélos, anneaux d'accrochage) et la sécurité des usagers (cyclistes et piétons) ;
- un souhait général d'apaisement de la métropole par la création d'espaces apaisés et arborés pour les promeneurs et d'aménagements urbains plus adaptés aux usages des piétons (notamment sur le secteur de Renoux-Ballainvilliers) ;
- le nécessaire accompagnement des commerçants tout au long du projet afin de réduire les impacts sur leur activité ou de les aider à s'adapter aux nouvelles configurations urbaines.

## 3.5 ORIENTATIONS ET PERSPECTIVES

Sur la base des remarques formulées et des attentes en matière de participation du public, le maître d'ouvrage décide de :

- poursuivre le projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (B et C) selon les objectifs et itinéraires présentés;
- approfondir la concertation avec les communes sur le réseau restructuré;
- acter le choix du site de la pointe de Cournon pour implanter le futur dépôt;
- choisir les variantes suivantes pour le tracé de la ligne B:
  - passage avenue Jean Jaurès à Aulnat,
  - passage par l'avenue Gutenberg au Brézet (Clermont-Ferrand),
- choisir les variantes suivantes pour le tracé de la ligne C:
  - desserte de la Grande Halle d'Auvergne par la rue de Sarliève à Cournon-d'Auvergne,
  - étude d'un nouveau terminus à Durtol,
- approfondir les études d'insertion et de circulation sur l'avenue de Royat à Chamalières, l'avenue Bergougnan et la rue de l'Oradou à Clermont-Ferrand et à Cournon-d'Auvergne afin d'améliorer les solutions présentées à la concertation et de répondre aux interrogations ou inquiétudes;
- poursuivre les discussions avec les maires de Royat et de Durtol pour l'implantation des terminus pour les lignes B et C;
- poursuivre les études d'implantation des parkings-relais;
- poursuivre la concertation sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme;
- engager un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (comités ou conseils de quartier, associations, groupes constitués) pour continuer à améliorer le projet.





un nouveau souffle pour nos mobilités

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