

l'écho des travaux

N°5 - AVRIL 2025



Au-delà du tram-bus,
tout un réseau repensé

inspiRe

Vos questions ?

SUR INSPIRE

Peut-on voyager avec un animal dans les transports en commun ?

Les animaux ne sont pas autorisés à bord, sauf s'il s'agit d'un chien-guide pour aveugle ou d'un chien d'assistance, y compris en formation, et d'un chien ou d'un chat transporté dans un bagage à main. Ces règles visent à garantir la sécurité, le confort et le respect de chacun.

Les arrêts à la demande seront-ils possibles ?

Oui, sur les lignes de bus tardives, il est déjà et sera toujours possible, après 22 h, de descendre entre deux arrêts afin de se rapprocher de sa destination. Ce service permet de limiter le sentiment d'insécurité dans l'espace public, notamment la nuit.



InspIRations d'ailleurs

ISEKAI, le projet de Mulhouse pour une expérience de bus plus immersive

Le principe : transformer une ligne entière de bus en une porte d'entrée sur un monde virtuel.

ISEKAI (« autre monde » en japonais) c'est le nom donné par l'agglomération mulhousienne à une expérimentation

imaginée pour améliorer l'expérience du bus et encourager son usage. Pendant six mois, entre septembre 2024 et mars 2025, les arrêts de la ligne 13 du réseau Soléa ont ainsi été transformés et recouverts d'œuvres artistiques. Les bus ont été relookés avec un habillage extérieur et intérieur pour plonger les passagers dans l'univers ISEKAI. Enfin, un jeu inédit, accessible en scannant des QR codes situés aux arrêts et dans les bus, a été proposé aux habitants.

Pour l'agglomération alsacienne et son opérateur de mobilités, l'ambition était ainsi de « réenchanter l'expérience en bus en créant un lien plus sensible à ce mode de transport jugé utilitaire, mais pas suffisamment sympathique ». Cela vous inspire ?

Clermoov, une application pour simplifier votre mobilité



Disponible gratuitement en téléchargement, l'application Clermoov regroupe tous les services de mobilité :

- un calculateur d'itinéraire multimodal pour trouver le trajet le plus rapide et connaître son impact CO₂. Il peut combiner tout mode de transport : bus, tram, train, car interurbain, vélo, covoiturage, marche à pied ou voiture ;
- la possibilité d'acheter et de valider ses titres de transports T2C : les billets à l'unité depuis octobre 2024 et les abonnements et carnets de 10 voyages depuis le printemps 2025 ;
- des informations en temps réel sur les horaires et les perturbations T2C ou encore la disponibilité des C.vélo en libre-service ;
- la possibilité de déverrouiller un C.vélo en libre-service sans changer d'application.

Pour en savoir plus :

www.smtc-clermont-agglo.fr/clermoov-maas-metropole-clermont/



L'écho des travaux : Directeur de la publication : François RAGE · Direction de la communication : Anne RAIMBOURG · Conception/ Réalisation : SMTC-AC/Groupe Rouge Vif · Rédaction : Groupe Rouge Vif, Fanny COSTES · Crédits photos : Nathalie DUBOST, Aliaksandr - stock.adobe.com, Clermont Auvergne Métropole · Impression : Imprimerie Decombat, papier offset 100 % recyclé · Journal gratuit – Ne pas jeter sur la voie publique



François Rage

Président du SMTC-AC



Blandine Galliot

Présidente de T2C

InspiRe, une expertise collective pour un service public de qualité

Dans la métropole clermontoise, le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC-AC) et son exploitant T2C sont les deux entités chargées de relever le défi de la performance du réseau de transports publics.

Restructurer un réseau déployé dans 23 communes (celles de la Métropole, Pérignat-sur-Allier et Mur-sur-Allier), c'est répondre à un objectif principal : améliorer la qualité de l'offre pour les habitants.

Cette amélioration a de multiples facettes : la desserte (tracé des lignes et emplacement des arrêts), l'amplitude horaire, la fréquence, la vitesse, la fiabilité, etc. Ces deux derniers points reposent essentiellement sur les aménagements de la voirie empruntée par les bus : plus ils ont de voies qui leur sont réservées, plus ils ont la priorité dans les carrefours et plus ils sont rapides, fiables et donc attractifs.

Alors que la régie T2C, grâce à sa connaissance de terrain, a contribué à cibler les points à améliorer pour fluidifier le déplacement des bus et mieux répondre au besoin d'amélioration de l'offre, le SMTC-AC a œuvré à identifier les aménagements à réaliser pour un impact fort et positif sur la circulation des bus. L'expertise des deux structures, avec la collaboration de la Métropole et des communes, s'est montrée complémentaire et a permis la conception d'un réseau dans lequel 90 % des habitants de la métropole bénéficieront d'un arrêt de transport en commun à moins de 300 mètres de leur domicile.

Tout projet ambitieux ne peut tenir ses promesses sans collaboration. InspiRe nous le prouve, et c'est inspirant !

FOCUS SUR...

Les futurs abris-voyageurs des lignes B et C

Les stations des lignes B et C seront équipées d'abris au design aérien.

Les Abribus choisis pour équiper les stations des lignes B et C font écho aux abris imaginés par le designer australien Philip Cox en 1998 pour la ville de Sydney.

Pourquoi ce choix ? Les raisons sont esthétiques et pratiques. « La structure tient sur deux poteaux seulement, les bancs et caissons publicitaires sont suspendus et ne sont donc pas scellés au sol, décrit Antoine Guillon, directeur régional chez JC Decaux.

Ces éléments offrent donc une structure aérienne et ouverte qui s'insère dans l'architecture et le paysage de manière optimale. Ce, sans compter les arcades sous-toiture qui lui donnent beaucoup de caractère. » Et, aux arrêts communs avec le tram, ces abris seront personnalisés en toiture avec un effet bois rappelant le design Jacques Dulieu de la ligne A.

Le design Cox a aussi l'avantage d'être très modulable, et permet d'équiper des stations nécessitant des abris d'environ 4 mètres ou 8 mètres. Un véritable atout pour accueillir les voyageurs des lignes à haut niveau de service.

Visuel non contractuel



UNE JOURNÉE AVEC...

Une usagère des transports en commun de la métropole

À bientôt 80 ans, Janine est une utilisatrice régulière des lignes de transport en commun de la métropole. Pour cette résidente de Pont-du-Château depuis plus de 50 ans, malvoyante et malentendante depuis l'enfance, ils sont indispensables à sa vie encore très active.



Deux à cinq fois par semaine

Chaque semaine depuis 2007, Janine rejoint le centre de Clermont-Ferrand par la ligne 36. « Avant, aucune ligne de transport en commun ne desservait ma commune, précise-t-elle. Et j'ai une chance inouïe : l'arrêt de bus se trouve juste en bas de mon immeuble ! »

Ses allées et venues sont flexibles mais régulières. Souvent elle part vers 8 h le matin. Il lui faut faire 50 minutes de trajet – 1 h 15 en heure de pointe –, passer 33 stations, et 7 ronds-points pour arriver. Après quoi elle finit le trajet à pied ou prend des correspondances en bus ou en tram pour se rendre dans les lieux qu'elle fréquente.



Une question d'autonomie

Pour elle, c'est synonyme d'ouverture. « Pouvoir me rendre seule à Clermont me permet d'avoir une vie active et engagée. Depuis le décès de mon mari il y a 20 ans, je me suis tournée vers le monde associatif, pour m'investir et m'occuper, mais aussi pour m'informer et par besoin », raconte-t-elle.

*La ligne 36 fonctionnera à 100 % à l'hydrogène à partir de juin 2025, une technologie tout aussi silencieuse que les tram-bus. Un confort supplémentaire pour Janine et tous les usagers !



Engagée pour l'accessibilité

Et c'est en prenant part aux actions d'associations comme Valentin Haüy, au service des aveugles et des mal-voyants, ou le collectif pour l'insertion des personnes en situation de handicap (CDIPH), que Janine a été amenée à rejoindre la sous-commission départementale pour l'accessibilité des personnes en situation de handicap, un organisme notamment en charge d'émettre des avis avant l'ouverture de lieux accueillant du public. Elle a aussi contribué à plusieurs commissions de T2C pour l'accessibilité sur les lignes de bus.



Le plus à venir : le silence !

Elle a donc suivi les aménagements réalisés dans le cadre d'InspiRe et notamment l'arrivée du tram-bus. « Les lignes B et C ne sont pas mes lignes habituelles mais je suis conduite à les emprunter pour des correspondances. Et les tram-bus qui y circuleront offriront certes plus de place mais surtout des trajets plus silencieux*. Ce deuxième paramètre est très important pour moi. Je ne peux pas voir les affichages mais je peux entendre les annonces sonores dans un environnement calme. C'est plus rassurant que d'avoir à compter les arrêts. »

ÇA SE PASSE AILLEURS...

Dans la métro...



La route de Nohanent transformée

Les travaux engagés par Clermont Auvergne Métropole et la ville de Blanzat sont désormais achevés. La route de Nohanent offre un cadre renouvelé avec des aménagements améliorant le quotidien des usagers : nouveaux arrêts de bus pour deux lignes du futur réseau, accès optimisé aux résidences, circulation sécurisée pour piétons et cyclistes, intersection repensée, places de stationnement supplémentaires et embellissement de l'entrée de ville. Une transformation au service de tous !

au cœur des travaux

Les clés d'un réseau performant

Un réseau complètement réaménagé

InspiRe a nécessité un travail de concertation et des travaux pour bâtir une nouvelle offre de transports urbains au profit d'une mobilité plus accessible et plus fluide pour tous les habitants de la métropole.

« Pour élaborer le futur réseau, trois objectifs nous ont guidés : développer une offre permettant d'être à 30 minutes de centre urbain à centre urbain, prioriser les dessertes pour améliorer les trajets domicile-travail ou domicile-études et faciliter l'accès aux soins et optimiser le maillage du territoire », rappelle Alexia Pélissier, chargée d'études sur la connaissance du territoire au SMTC-AC.

Pour relever ces défis, il a fallu, au-delà de l'aménagement des lignes B et C, repenser certains tracés de lignes, en créer des nouvelles et en combiner d'autres. Il a aussi fallu accroître la fréquence des passages, l'amplitude horaire et imaginer des services supplémentaires, pour les retours en soirée du week-end par exemple. Un travail de graphicafe¹ est aujourd'hui en cours.

Pour avoir un réseau efficace, plusieurs aménagements sont déjà réalisés ou vont l'être cette année 2025. « Ce sont des aménagements pour l'exploitabilité du réseau, autrement dit des travaux permettant aux bus de passer à des endroits où ils ne passaient pas avant », explique Delphine Monier, en charge des aménagements du futur réseau au SMTC-AC. En effet, parfois la voie fait 5 mètres de large, une largeur insuffisante pour le croisement de deux bus. Il faut alors élargir la voie. D'autres fois, il faut réaménager des bordures, déplacer des panneaux, voire supprimer des stationnements empêchant la bonne giration d'un bus à un carrefour.

« Par ailleurs, des aménagements de performance, permettant de fiabiliser les temps de parcours et donc d'assurer la régularité pour les usagers, ont aussi été réalisés ou sont en cours. Et parce que le réseau a été repensé avec des tracés modifiés et des lignes remodelées ou nouvelles, il nous faut créer 180 quais sur le territoire métropolitain. »

Les chantiers pour restructurer le réseau afin qu'il tienne toutes ses promesses sont donc nombreux. Toutes les équipes sont à pied d'œuvre pour un lancement des 26 lignes de bus transformées courant décembre 2025.

23 communes connectées entre elles, avec une offre de transport en bus augmentée de 20% (hors lignes B et C)



Création de nouveaux quais

Elle implique des travaux d'aménagement sur 15 ou 20 mètres selon qu'un bus standard ou un bus articulé s'y arrêtera : des bordures à rehausser afin de permettre l'entrée et la sortie des voyageurs en fauteuil roulant ; des dalles podotactiles² à poser ; un Atribus à installer pour les arrêts de montée³ - quand la largeur du trottoir est suffisante.

Travaux de performance

Ils consistent à créer des couloirs dédiés aux bus ou des couloirs d'approche⁴ aux carrefours pour les bus. Ces aménagements ont notamment été réalisés sur Chanteranne, Édouard Michelin et Anatole France en 2024.



92%

des emplois de la métropole desservis par un arrêt du futur réseau

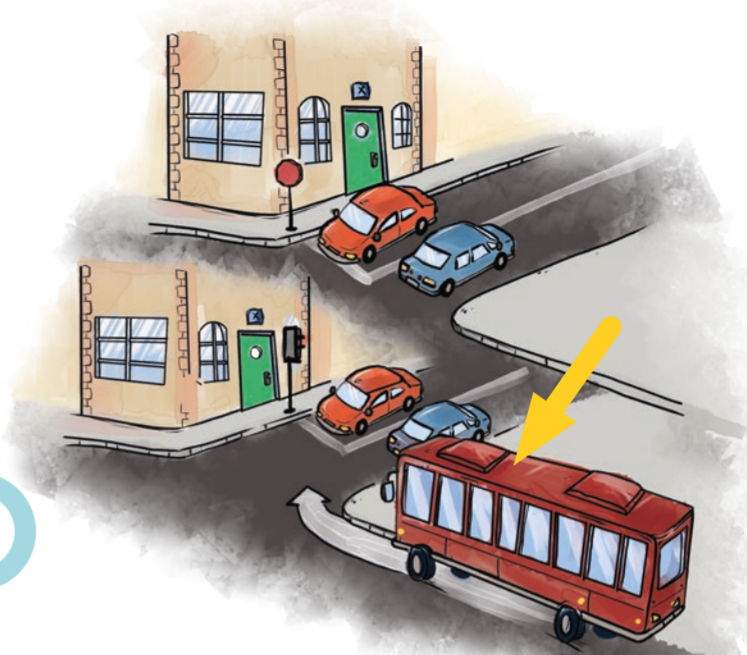
90%

des habitants de la métropole situés à proximité d'une station de bus



Travaux paysagers

Dès que possible, les aménagements créés dans le cadre du nouveau réseau de bus sont accompagnés de plantations.



Travaux pour l'exploitabilité

Ils permettent aux bus de circuler. Citons l'installation de feux tricolores à un carrefour permettant au bus de tourner sans risque. Des travaux pour l'exploitabilité seront notamment réalisés à l'été 2025 dans la rue Abbé Prévost. Aujourd'hui aucun bus n'y circule, mais demain oui. La largeur de voie sera donc étendue et des écluses seront créées pour réduire la vitesse aux abords de l'école.



Création ou modification de lignes de bus

Pont-du-Château bénéficiera par exemple d'une nouvelle ligne pour desservir un axe nord-sud, en sus de la ligne est-ouest existante. Un nouveau terminus sera créé à Ceyrat pour permettre la correspondance avec une autre ligne ainsi que l'accès à un nouveau parking-relais.



Création de zones de régulation

Aux terminus, les chauffeurs pourront réguler leurs courses s'ils sont trop rapides, de façon à respecter les horaires prévus aux arrêts et la cadence. Des locaux leur seront également spécifiquement dédiés pour leur pause entre deux courses.

Portrait



Franck Jacon

Chargé d'études restructuration au sein de T2C

L'organisation des transports fait partie de votre quotidien. Était-ce une vocation ?

J'ai fait le choix d'orienter mon parcours professionnel autour des transports et des statistiques depuis mes études. Et depuis 30 ans, ma mission phare a été de restructurer les réseaux, à Strasbourg d'abord, puis à Clermont-Ferrand depuis plus de 20 ans. Mon métier consiste en fait à construire et à améliorer le service public. C'est exaltant.

Quelles sont les étapes obligées pour restructurer un réseau ?

En amont, trois étapes sont clés : étudier les déplacements tels qu'ils sont, en incluant la clientèle qui se déplace en voiture, établir un diagnostic précis du territoire, et étudier les déplacements tels qu'ils pourraient être pour intégrer un lieu mal ou non desservi. Ces étapes nous permettent ensuite de réorganiser les lignes et de déterminer la meilleure fréquence pour capter un maximum d'usagers tout en garantissant un budget kilométrique raisonnable à la collectivité. Et quand la restructuration d'une ligne ou d'un réseau est validée par le SMTC et les communes, on entre dans l'étape du graphicafe, laquelle consiste à la traduire en termes d'horaires pour le clients, et en termes de bus et de conducteurs nécessaires pour T2C.

Vous êtes aussi en charge du graphicafe ?

Un autre service que le mien s'en occupe, mais j'ai un regard sur leurs résultats. C'est d'ailleurs ce qui m'occupe quotidiennement depuis le début de l'année 2025. Je m'assure que les intervalles promis soient respectés, tout comme les calages avec les horaires de fréquentation d'établissements (scolaires, culturels, administratifs, entreprises...) qui structurent l'agglomération.

Que représente pour vous le projet InspiRe ?

Contrairement à tous les autres projets auxquels j'ai participé dans ma carrière, il ne s'agit pas seulement d'un projet de transports publics. L'ambition est plus grande puisque c'est l'ensemble des mobilités du ressort territorial qui va être modifié avec ce projet. On parle d'aménagements paysagers, routiers, cyclables et piétons, de la réorganisation complète du réseau et d'ajouts de lignes. Avec InspiRe, on introduit quand même près de 2 millions de kilomètres en plus des 7 millions de kilomètres que nous réalisions déjà !

Si vous étiez...

... un bruit ?

Je serais un chant d'oiseau. Quand je les entends le matin, je me dis que la campagne et la nature que j'affectionne ne sont pas si loin finalement.

... un personnage de fiction...

Depuis l'enfance, j'ai toujours été fan de Tintin. L'aventurier, le reporter et le voyageur qu'il est, tout est inspirant.

... un outil ?

Mon moyen de déplacement quotidien, rapide et efficace en toutes circonstances : le vélo !

... un moment de la journée ?

Le matin, quand le jour se lève. C'est un moment d'éveil, un moment où tout est plus calme. Je me sens bien.

Les Jeux

Charade

Mon premier correspond à un graffiti.
Mon deuxième est la 9^e lettre de l'alphabet.
Mon troisième est un endroit clos servant à tenir enfermés les oiseaux.
Mon tout est un mot qui désigne une technique employée dans le domaine du transport public de voyageurs pour organiser et prévoir rationnellement les tâches quotidiennes des véhicules et des conducteurs.

Rébus



Glossaire

¹ Graphicafe :

dans le transport public, cela consiste à concevoir les grilles horaires de passage aux arrêts.

² Dalles podotactiles :

dalles en relief utilisées pour signaler (plus particulièrement aux personnes malvoyantes) le danger au niveau

des passages piétons, en bordure de quais, de trottoirs ou de chaussées routières.

³ Arrêts de montée :

stations situées plutôt sur la première moitié d'une ligne, où les passagers ont l'habitude de monter à bord d'un bus. Ici on trouve normalement des

Atribus car les passagers sont plus susceptibles d'y attendre. D'autres, en revanche, sont qualifiés d'arrêts de descente.

⁴ Couloirs d'approche :

aménagés sur 50 à 100 mètres, ils permettent aux bus d'éviter la congestion du trafic au niveau d'un carrefour.