

LES MOBILITÉS AU SEIN DE CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE

10 PROPOSITIONS
POUR LES
MOBILITÉS DU FUTUR

Rédigées par un groupe d'élus
municipaux et métropolitains
(voir liste en dernière page)

MARS2021

PRÉAMBULE

Les enjeux de la transition énergétique et les attentes des habitants incitent les élus à développer des modes de transports doux comme le vélo et la marche à pied et des transports en communs **respectueux de l'environnement.**

Les modes de transport non motorisés tels que le vélo et la marche à pied n'ont jamais été privilégiés dans la politique de transport urbain de la Métropole. Depuis la mise en service de la ligne A du tramway en 2006, **le réseau de transport urbain métropolitain n'a jamais évolué afin de s'adapter à des besoins nouveaux.** Son maillage est insuffisant et inadapté au territoire. Les temps de trajet en transport en commun sont longs, n'incitant pas les habitants du territoire au report modal de la voiture vers les transports en commun.

Au XXI^e siècle, à Clermont-Ferrand comme ailleurs, **il est indispensable de repenser les mobilités.** La question n'est pas tant l'évolution du réseau de bus actuel, mais plutôt celle de la conception et de la mise en place de solutions de déplacements pertinentes et adaptées aux attentes des habitants de la métropole. La réponse doit faire cohabiter harmonieusement des mobilités complémentaires. La question des places respectives de la voiture, de transports en commun rapides et confortables, du train et des mobilités douces se pose.

Le projet de restructuration du réseau de transport en commun métropolitain InspiRe, conçu entre juin 2017 et juillet 2019, répond partiellement à ce défi. La réflexion ayant été confiée au SMTC, sans grande originalité, **ce projet propose d'ajouter deux lignes de bus, mais ne répond pas de manière exhaustive aux lacunes du réseau existant ainsi qu'aux attentes des habitants de la métropole.**

Dans ce contexte, nous avons conduit une réflexion collective avec une vingtaine d'élus métropolitains et municipaux des 21 communes de Clermont Auvergne Métropole. Des experts des différents modes de mobilités ont été auditionnés.

Le coût financier du projet InspiRe dépassera les 300 millions d'€ HT. Il pèsera lourdement sur les finances locales pendant des dizaines d'années. **Un tel engagement ne peut pas se décider sur une réflexion inachevée et une concertation citoyenne escamotée par la crise sanitaire.**

Ce document formule **10 propositions constructives** afin d'alimenter le débat et guider les élus de la métropole à l'heure de choix structurants pour notre territoire.

1. FORMALISER UN SCHÉMA GLOBAL DE TOUTES LES MOBILITÉS SUR LE GRAND CLERMONT AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE.

Ce projet de restructuration du réseau de transport en commun devrait s'inscrire dans une réflexion plus globale sur l'aménagement de notre territoire, formalisée dans le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Grand Clermont, les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Le projet InspiRe ne peut pas seulement proposer la création en 2026 de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) en site propre. Il doit s'inscrire dans un plan d'aménagement du territoire métropolitain et dans une vision ambitieuse et réaliste de notre Métropole à l'horizon de 10 à 15 ans.

Une vision beaucoup plus large et à plus long terme prenant en compte les divers modes de déplacements, les orientations d'un plan de circulation global est nécessaire. Bien sûr, elle doit être complétée par une politique de stationnement.

Le report modal de la voiture vers les transports publics est l'hypothèse majeure du projet de restructuration du réseau urbain métropolitain. Il est essentiel d'avoir des études plus étayées sur ce point. **Les gains de temps de trajet annoncés en préférant les transports en commun plutôt que la voiture ne semblent pas suffisants pour inciter les automobilistes à changer leurs habitudes de mobilité.**

2. INTÉGRER LE TRAIN DANS LA RÉFLEXION. RAPIDE, ÉCOLOGIQUE, SÛR ET ÉCONOME EN INVESTISSEMENT CAR L'INFRASTRUCTURE FERRÉE EXISTE.

Le projet InspiRe s'appuie exclusivement sur l'utilisation de bus or **l'utilisation du train sur les voies ferrées existantes serait un moyen de transport alternatif, complémentaire et économe en dépenses d'investissement.**

Des liaisons ferroviaires irriguent déjà la métropole vers le Nord en direction de Riom ; le Sud en direction de Cournon ; le Nord-Ouest vers Royat, Durtol et Volvic ; l'Est vers Vertaizon et Pont du château. Aller d'un point à un autre est plus rapide en train qu'en voiture ou qu'en bus.

À partir de la gare de Clermont-Ferrand, le trajet est de 10 minutes pour Royat-Chamalières, 8 minutes pour Cournon, 11 minutes pour Aulnat. À l'aéroport, la SNCF a investi massivement en reliant directement le terminal aéroportuaire à la gare par un axe piétonnier et sécurisé. De ce fait, on peut s'interroger sur la pertinence de dépenser plusieurs dizaines de millions d'euros pour relier l'aéroport au centre-ville de Clermont-Ferrand par un bus BHNS.

Le rail présente aujourd'hui les meilleures performances écologiques. Il garantit un haut niveau de sécurité, un gain d'espace sur le territoire et des économies en exploitant les lignes préexistantes tout en permettant de convoier un nombre particulièrement important de voyageurs.

À ce titre, la nouvelle loi d'orientation des mobilités (26/12/2019) associe les communautés d'agglomération aux régions qui demeurent l'autorité de tutelle pour les TER. **De nombreuses métropoles (Nantes, Lyon, Grenoble...) ont depuis une quinzaine d'années intégré le ferroviaire périurbain dans leur Plan de Déplacement Urbain (PDU).** La Métropole de Clermont a très peu exploité ce potentiel. Il suffirait, avec l'aide de la Région et de l'État, de moderniser certaines lignes ferroviaires, d'en augmenter les fréquences du service pour répondre à un besoin aux heures de déplacement domicile-travail depuis l'agglomération vers Clermont et de Clermont vers les périphéries. **Les économies réalisées en privilégiant les lignes ferroviaires préexistantes permettraient de consacrer nos efforts d'investissement sur les derniers kilomètres reliant le domicile et la gare.**

3. INVESTIR POUR L'AMÉLIORATION DE L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN ET NE PAS MOBILISER LES MOYENS UNIQUEMENT SUR LES DEUX NOUVELLES LIGNES DE BUS.

De nombreuses communes sont les grandes oubliées du projet InspiRe, particulièrement Ceyrat, Lempdes, Orcines, Pont-du-Château, Romagnat, Saint-Genès-Champanelle.

Ces communes souffrent d'un manque criant de transport en commun : pas de service ou de trop faibles fréquences de passage. Les temps de trajet sont généralement longs, **la desserte est mauvaise, en particulier dans les quartiers les plus excentrés des axes structurants.**

À partir des nœuds d'interconnexion des principales lignes, dont la gare de Clermont-Ferrand, il faudrait pouvoir **développer un réseau de navettes électriques avec des fréquences de passage importantes et pratiquant l'arrêt à la demande.**

Ce maillage fin permettrait à nos concitoyens d'avoir un **arrêt de bus à 10 minutes** de chez eux et ainsi de pouvoir se rendre dans un délai inférieur à 30 minutes du Nord au Sud ou de l'Est à l'Ouest de la métropole. Il serait judicieux d'associer à ces futurs arrêts un mode de transport « doux » pour les derniers kilomètres.

4. SE DONNER POUR AMBITION DE PASSER DE 1,2 % DES DÉPLACEMENTS À VÉLO À 10% QUI EST UN OBJECTIF À HORIZON 2026 RETENU PAR DE NOMBREUSES MÉTROPOLIS.

Notre Métropole accuse un retard conséquent dans le développement de son réseau de pistes cyclables. La part modale du vélo est de seulement 1,2 % sur notre territoire, bien en dessous de la moyenne des métropoles.

L'objectif de 5 % de part modale du vélo adopté dans le Plan de déplacements urbains de 2019 n'est pas ambitieux. **De nombreuses métropoles ont pour objectif de dépasser les 10 % et la France se met enfin au vélo.** Il est nécessaire d'accélérer le calendrier prévu en doublant les dotations annuelles afin de réaliser les 365 km prévus en 5 ans au lieu de 10.

En outre, il est souhaitable de prévoir le long de ces nouvelles pistes cyclables **des axes végétalisés facilitant les déplacements des personnes à mobilité réduite, la pratique de la marche et la promenade familiale.**

Un réseau de pistes cyclables cohérent basé sur les flux de trafic et les données socio-économiques du PDU, des liaisons directes dans le réseau, pas de détour, **de la sécurité et du confort et surtout de l'attractivité.**

Ceci requiert des efforts d'investissement conséquents pour le stationnement en multipliant les arceaux dans tous les lieux publics et en créant des parkings sécurisés. Nous préconisons de favoriser les investissements qui répondraient aux attentes immédiates de nos concitoyens.

Pour le centre-ville, nous recommandons la création de deux boucles cyclables continues et sécurisées. La première de 3,5 km ferait le tour du Plateau central (Delille-Gaillard-Salins-boulevard Mitterrand-Cours Sablon, boulevard Trudaine). La seconde boucle de 7,5 km emprunterait les boulevards circulaires. Enfin, un axe de 4 km relierait la gare SNCF au CHU Estaing et au futur quartier Saint-Jean pour se diriger vers le rond-point du Brézet.

Ces futurs axes sont directement complémentaires à notre proposition de développement de l'intermodalité tram/bus-train.

5. FORMALISER LES BESOINS EN PARKINGS RELAIS ET CHIFFRER DANS LE PROJET LES COÛTS ASSOCIÉS.

Les parkings relais sont essentiels pour encourager l'utilisation des transports publics. **Les parkings actuels sont en nombre insuffisant et souvent mal positionnés car trop proches du centre-ville de Clermont-Ferrand** et peu accessibles. Ils n'incitent pas à leur utilisation et par conséquent n'offrent pas une réelle alternative à la voiture.

Nous recommandons de multiplier des parkings de covoiturage de taille adaptée aux différentes communes et situés à tous les points d'entrée de notre métropole. Ils devront être reliés au futur réseau ou à un mode de transport efficient permettant de les rejoindre. En particulier, il conviendrait de **créer de vastes parkings relais végétalisés à partir notamment de ces futures haltes ferroviaires** afin de limiter l'accès en voiture au centre de la Métropole

Ces parkings devraient être facilement accessibles pour les populations venant de l'extérieur de notre agglomération et donc implantés en amont des goulots d'étranglement existants (par exemple la liaison par le pont de Cournon).

Une réflexion sur la tarification devrait être menée pour inciter à leur utilisation. La mise en œuvre de la politique d'interopérabilité et d'intermodalité engagée par le SMTC devrait permettre à tout usager achetant un titre de transport de bénéficier d'un tarif unique pour l'ensemble des services : accès au parking et à l'ensemble du réseau de transport en commun métropolitain.

6. RÉPONDRE AU BESOIN D'ACCÈS AUX ZONES COMMERCIALES, ARTISANALES ET INDUSTRIELLES NON DESSERVIES PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN.

Limiter l'usage de la voiture personnelle pour les trajets domicile-travail en favorisant l'utilisation des transports en commun figure parmi les objectifs du projet InspiRe.

Pour répondre à cette demande il est nécessaire que **le tracé du réseau de transport en commun proposé permette une desserte de l'ensemble des zones commerciales, artisanales et industrielles** de notre agglomération. En particulier, les zones industrielles (ZI) Ladoux et Les Montels qui sont les grandes oubliées du projet actuel.

Il apparaît indispensable que le tracé des futures lignes de transport en commun ou une alternative rail couvre l'ensemble des besoins des entreprises en matière de transport collectif pour leurs salariés.

Les entreprises implantées sur le territoire de la Métropole contribuent à hauteur d'environ 70 % au budget du SMTC. Le taux de prélèvement de la taxe transport est sur la métropole au maximum autorisé en France. Les salariés et les clients de ces entreprises doivent avoir en retour un service de qualité qui corresponde à leurs besoins.

7. EXPLICITER LES IMPACTS DES DEUX NOUVELLES LIGNES DE BUS SUR LES DÉPLACEMENTS EN VOITURE ET LE STATIONNEMENT.

Aucune étude n'a été effectuée pour mesurer l'impact réel du projet InspiRe sur la circulation automobile. Il serait nécessaire qu'un document à l'échelle de la métropole et à l'horizon 2030 présente les plans de circulation pour chacun des modes de transport, mais aussi les modalités de stationnement.

Or, le projet actuel n'apporte pas de réponse à cette question. Ce projet, qui se veut plus respectueux de l'environnement, n'apporte aucune solution environnementale globale : il déporte les flux de voitures, le bruit, la pollution, les émissions et toutes les nuisances en général vers d'autres rues.

La mise en site propre des rues commerçantes va non seulement déporter la circulation automobile sur d'autres rues, avec une hausse de la congestion, du bruit et de la pollution, mais également pénaliser l'activité économique, le commerce en particulier du fait de la disparition des places de stationnement.

L'interdiction partielle aux véhicules de la rue de l'Oradou et du boulevard Bergougnan à Clermont-Ferrand et de l'avenue de Royat à Chamalières va avoir de lourdes conséquences pour les riverains qui ne disposent pas de parking privé et pour les commerçants.

Accessoirement, il n'est nullement fait état dans ce projet des difficultés que devront supporter nos concitoyens en termes de circulation et de stationnement pendant la période de travaux qui doit s'étaler sur plus de 3 ans. Il en est de même pour les commerces de proximité qui seront durement impactés.

8. CONFIRMER PAR DES CHIFFRAGES PRÉCIS ET COMPLETS QUE NOUS AVONS LES MOYENS FINANCIERS DE NOS POLITIQUES PUBLIQUES.

Le coût du projet estimé en juillet 2018 est compris dans une fourchette allant de 240 à 280 m€ HT. On peut raisonnablement s'attendre à un coût dépassant les 300 m€ HT à la date de sa mise en service.

À ce chiffre considérable, viendront s'ajouter les budgets indispensables pour améliorer l'ensemble du réseau de transport en commun et à moyen terme pour le remplacement du tramway.

Ce projet est financé à hauteur de 41% par la Métropole (l'investissement dans les aménagements urbains) et 59% par le SMTC (les investissements dans les infrastructures et le matériel roulant).

Le SMTC porte déjà un endettement conséquent et son équilibre financier est assuré par des subventions de la Métropole. Laquelle est garante des emprunts contractés par le SMTC.

Au vu du niveau d'endettement actuel de la Métropole, la question se pose de sa capacité à recourir ou garantir un niveau d'emprunt de l'ordre de 200 m€ (Nota : 300 m€ minorés des diverses aides et subventions espérées) sans déséquilibrer lourdement ses finances et sans compromettre d'autres dépenses indispensables.

En outre, le tramway devenant obsolète à l'horizon 2030, la Métropole devra renouveler intégralement la Ligne A, aussi bien le matériel roulant que la voirie. Cet investissement, dont le montant n'est pas précisément défini, devrait avoisiner les 200 m€.

Notre Métropole a-t-elle les moyens financiers, en 10 ans, d'investir plus de 500 m€ dans les transports en commun ? Sa capacité d'endettement ne peut pas être uniquement dédiée aux mobilités. Nos concitoyens n'attendent-ils pas d'autres services essentiels pour améliorer leur bien vivre au quotidien ?

Le SMTC aura-t-il les moyens financiers pour entretenir le parc des matériels actuels (notamment le tramway) ? La réalisation du projet InspiRe ne va-t-elle pas se faire au détriment des autres lignes, notamment celles desservant les communes périphériques ?

9. ÉTUDIER LES NOUVEAUX BESOINS DE MOBILITÉ ET L'IMPACT DE LA BANALISATION DU TÉLÉTRAVAIL.

Le projet InspiRe, tel que nous est aujourd'hui proposé, a été conçu il y a plus de 4 ans. Depuis des événements majeurs se sont produits dont la pandémie de la Covid 19. **Les nouveaux besoins de mobilité et leur évolution dans le futur doivent être pris en compte.**

L'impact soudain et radical du confinement sanitaire occasionné par la pandémie du Covid-19 a restreint les libertés de déplacement obligeant les entreprises à utiliser de nouvelles pratiques organisationnelles en développant le télétravail quand il l'était possible.

Toutes les études montrent que le télétravail restera une réalité au-delà de la crise sanitaire pour les activités tertiaires qui ne sont pas en contact direct avec le public. Cette évolution entraînera une baisse durable de la demande de mobilité et un lissage des pics de déplacement en bus.

Le mode de transport utilisé par la population est également influencé par la pandémie avec un développement des modes de **transport doux** pour éviter la promiscuité des transports en commun bondés en heure de pointe.

Il est de notre responsabilité de les intégrer dans la conception d'un réseau de transport en commun d'une telle ampleur et de demander une nouvelle étude sur les **besoins des usagers**.

10. PROLONGER LA CONCERTATION AU-DELÀ DU 31 MARS POUR RÉELLEMENT IMPLIQUER TOUS LES ACTEURS DE LA MÉTROPOLE.

Les contraintes inhérentes à la pandémie n'ont pas permis à l'ensemble des acteurs de la Métropole (Citoyens, agents économiques, associations, élus) de pleinement s'exprimer sur le projet InspiRe afin de partager leurs avis, leurs remarques ainsi que leurs propositions et ce faisant de nourrir le débat démocratique.

La concertation publique a été organisée du 11 janvier au 31 mars 2021, conformément à la loi. Cette procédure appliquée au titre de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme doit permettre d'une part de comprendre et bien appréhender les enjeux du projet, son contenu, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation à travers une **information claire et transparente** et d'autre part d'exprimer et de partager des avis sur le projet, à travers des temps d'écoute, de discussion et d'**échanges variés et participatifs**.

Les réunions publiques se sont digitalisées avec comme lieu de débat la plateforme numérique Zoom avec des échanges par écran interposés en visioconférence. Ces réunions en ligne excluent certaines catégories de la population qui n'ont pas accès à internet ou qui ne sont pas à l'aise avec le digital. C'est ce qui peut expliquer le faible nombre de participants que nous constatons aux réunions en visioconférence. Il faut noter la faible interaction entre les animateurs et les porteurs du projet faisant baisser la qualité des débats. C'est pour toutes ces raisons qu'on estime que le numérique doit être pensé en complément des **débats en présentiel** mais ne peut s'y substituer.

On regrette également que les forces économiques métropolitaines ont été peu consultées par les porteurs du projet InspiRe, alors qu'elles sont le principal financeur des transports en commun de la Métropole. Il est également inopportun que les élus locaux n'aient pas eu la possibilité d'organiser directement la concertation avec leurs habitants.

Aujourd'hui, de nombreuses voix s'élèvent pour demander une véritable concertation. Celle-ci ne pourra s'effectuer sereinement qu'après la période de contraintes sanitaires que nous connaissons actuellement.

Nous sommes censés dépenser plus de 300 M€ HT pour un projet structurant d'envergure qui redessiner en profondeur le réseau de transport métropolitain de façon pérenne. Nous déplorons aujourd'hui le manque de débat public et souhaitons une véritable **concertation publique de 3 à 6 mois** après la fin des contraintes avec le plus grand nombre d'acteurs, éclairés par de nouvelles études sur les besoins de mobilité des habitants pour les années à venir.

SIGNATAIRES

Ce document a été conçu par les élus(e)s des communes membres de Clermont-Auvergne Métropole suivants :

AUBIÈRE :

- Sylvie DOMERGUE, conseillère municipale et métropolitaine
- Thierry VATIN, adjoint au Maire
- Laurent LAROCHE, conseiller municipal délégué
- Serge LAFOUGERE, conseiller municipal délégué
- Yannick DICHAMPT, conseiller municipal

CLERMONT-FERRAND :

- Éric FAIDY, conseiller municipal et métropolitain, Président du groupe Centriste, Écologiste & Solidaire à la ville de Clermont-Ferrand et à Clermont-Auvergne-Métropole
- Fatima BISMIR, conseillère municipale et métropolitaine
- Stanislas RENIÉ, conseiller municipal et métropolitain
- Alexis BLONDEAU, conseiller municipal

COURNON D'AUVERGNE :

- Stephane HERMAN, conseiller municipal
- Rénatie LEPAYSAN, conseillère municipale
- Serge BORG, conseiller municipal

CHAMALIÈRES :

- Julie DUVERT, conseillère municipale et métropolitaine
- Marc SCHEIBLING, conseiller municipal
- Pierre BORDES, conseiller municipal
- Emmanuelle PERRONE, conseillère municipale`
- Marie-Laure PUSO-GAYET, conseillère municipale
- Benoit AYME, conseiller municipal

ORCINES :

- Guylem GOHORY, conseiller municipal

PONT-DU-CHÂTEAU :

- Dominique CROSO, conseiller municipal

ROYAT :

- Philippe JOUFFRET, conseiller municipal

ROMAGNAT :

- Christiane DEMOUSTIER, conseillère municipale déléguée

