

## **InspiRe : « Un centre urbain vivant accessible en 30 minutes et un cadre de vie plus agréable, plus harmonieux »**

Le projet InspiRe nous promet une transformation urbaine vers un environnement plus sain et une ambiance plus sereine. Il propose, au cœur du projet, deux lignes de bus à haut niveau de service, qui formeront, avec la ligne du tramway A, la colonne vertébrale des déplacements dans la métropole. Cependant, pour que cette promesse se réalise, il serait nécessaire d'adopter un regard plus stratégique, et plus réaliste, sur ce que doit contenir un plan moderne de transformation des mobilités urbaines (personnelles et logistiques). Nous devons en effet nous poser deux questions : à quoi aspirent les citoyens et à qui appartient l'espace public ?

**Pourquoi en effet accepterions-nous que la majorité de l'espace public, aujourd'hui trop largement consacrée aux véhicules individuels, soit demain trop largement consacrée aux infrastructures de transports en commun, alors que les villes les plus attractives font des choix plus agiles, pour le plus grand bonheur de leurs citoyens ?\***

**Les citoyens de Clermont Auvergne, comme partout, aspirent en effet à une évolution articulée autour de 6 objectifs ambitieux :**

1. une ville notablement dépolluée, beaucoup moins congestionnée aux heures critiques et peu bruyante.
2. des mobilités douces facilitées, rendues agréables en toutes saisons (végétation, points d'eau, commerces de proximité accessibles, nettoyage, ...) et surtout sécurisées. Pour la marche, des espaces totalement « sanctuarisés » doivent garantir la protection absolue de tous, y compris jeunes enfants et personnes âgées ou présentant un handicap visuel, auditif, moteur.
3. des temps de transports mécanisés rendus plus courts, avec une exigence pour les TC d'une totale garantie de service, d'une composante « informelle » grandissante, d'une prophylaxie améliorée et d'une sécurité renforcée. Sans perdre de vue un besoin impératif pour les citoyens : la liberté de garder le choix de son mode de transport (individuel ou collectif) selon les circonstances ! Une stratégie de mobilités incitative, déterminée mais bienveillante, doit remplacer les tentations liberticides et punitives.
4. une offre multimodale réelle, flexible et aisément accessible (système billettique et calcul itinéraire unique, tarifs raisonnables), complétée par une offre adéquate de parkings relais en périphérie.
5. une gestion des « livraisons des derniers km » aussi peu gênante et aussi efficace que possible.
6. une évolution planifiée vers le « zéro émission nette de GES » (voire, comme avec UrbAct, le zéro consommation nette d'énergie en 2050).

La lecture de ces 6 objectifs, à atteindre bien-sûr dans les meilleures conditions économiques pour les budgets des villes et des particuliers, montre que le projet InspiRe n'est pas assez ambitieux au vu des enjeux environnementaux et sociaux et qu'il convient de le corriger.

\*Inspiré par la publication : *Movement – how to take back our streets and transform our lives* de Thalia Verkade et Marco Te Brömmelstroet (Scribe Publications Pty Ltd – 2022).

Un exemple d'Inspiration est la ville de Rotterdam. La deuxième ville néerlandaise, avec une forte part modale de la voiture (42% pour tout déplacement, vers, depuis et dans le centre-ville), a présenté en 2020 sa vision des mobilités jusqu'en 2040 et au-delà, en mettant le piéton au cœur des mobilités métropolitaines (ce que recommandent tous les médecins, témoins privilégiés des ravages de l'hyper sédentarité, dus à l'usage excessif des voitures et des transports en commun). Faisant face à un problème important de qualité d'air, Rotterdam doit réduire les émissions de CO2 de ~ 50% d'ici 2030 et doit devenir résilient vis-à-vis des changements climatiques.

Cette ambition exige un changement fondamental des politiques d'urbanisme et des déplacements, que la ville a synthétisé visuellement dans l'image suivante :



Source : Reconstruction de l'image page 16 PDU Métropole de Rotterdam « Rotterdamse Mobiliteitsaanpak » Février 2020.

En s'inspirant de l'approche de Rotterdam, la métropole de Clermont-Auvergne pourrait apporter à la population, avec le projet InspiRe, plus de bénéfices de santé, ainsi que de souplesse dans ses mobilités, que ne le prévoit le projet dans ses conceptions et communications actuelles. Afin de recevoir une large adhésion des habitants et faire entrer pleinement la Métropole dans une ère de modernité, l'ambition affichée par InspiRe de créer une « *toute nouvelle offre de mobilité sur l'ensemble du territoire* » mérite d'être crédibilisée et certains de ses objectifs sont à rééquilibrer.

### **La mutation des parts modales envisagée dans le PDU peut être rendue plus ambitieuse.**

La marche, déjà significative, peut encore être développée assez aisément partout dans la ville, moyennant quelques adaptations peu onéreuses (protections, points d'eau, bancs, ombre en été, agrément...) et une communication adéquate.

Et surtout, la prévision d'augmentation bien modeste de la part modale du vélo (2 → 5% !?) n'est à la hauteur ni de l'effort important qui va être légitimement consenti sur les pistes cyclables ni des objectifs nationaux (cf. LOM, 9% en 2024 !). Avec une large population d'étudiants et la démocratisation des VAE, la Métropole doit viser notablement plus haut (15% en 2030 ?). Ici encore, une communication incitative, axée sur le plaisir et la santé, est nécessaire. (NB: la population française, trop sédentaire, a une espérance de vie en bonne santé qui est passée sous la moyenne européenne! Une réaction est nécessaire. Le CHU clermontois, en pointe sur ce sujet, a un discours très mobilisateur qui doit être relayé et se traduire dans une stratégie motivante d'encouragement tous azimuts aux mobilités actives, toutes générations confondues).

Si une stratégie ambitieuse était ainsi mise en place sur les mobilités actives (marche, vélo, trottinette, etc.), avec l'immense bénéfice sanitaire qui s'y attache et le plaisir qu'apporte une bonne activité physique, il serait possible de faire baisser la part modale des voitures plus significativement qu'il n'est prévu dans le projet actuel. Et ceci sans approche coercitive ! Et à très faible coût. Et avec une affectation beaucoup plus généreuse de l'espace public au bénéfice des citoyens.

Dans cette perspective réalistement « positive », une conséquence à prendre en compte est que la part modale du TC traditionnel (lignes fixes) ne semble pas être appelée à grandir beaucoup par rapport à celle d'aujourd'hui. En revanche, l'émergence du TC « informel », plutôt absent du PDU,

devrait pouvoir répondre avec succès (comme partout où il commence à être développé) à un besoin non satisfait aujourd'hui.

Enfin, le projet prend aujourd'hui peu en compte l'offre TER-SNCF alors qu'elle mériterait d'être exploitée pleinement en complémentarité avec le réseau TC afin d'offrir une réelle alternative à la voiture pour les habitants des zones péri-urbaines. La ligne B est prévue jusqu'à Aulnat, mais en même temps la SNCF entend renforcer progressivement la liaison TER Vertaizon-Pont du Château-CF via la halte ferroviaire d'Aulnat. C'est un exemple qui démontre la nécessité de développer l'intermodalité TC-TER, comme par exemple au niveau de la gare de Cournon et, à l'avenir, au niveau de nouvelles haltes ferroviaires envisagées notamment au Brézet ou Chamalières.

### **Les motorisations électriques sont à favoriser.**

S'il est utile d'introduire la traction électrique dans les TC (sans aucun dogmatisme sur les solutions retenues, mais en faisant attention à la source énergétique) il est primordial de favoriser l'utilisation des motorisations électriques (hybrides rechargeables, véhicules électriques) pour réduire très significativement la pollution liée à la circulation des véhicules routiers dans la Métropole (2-3 roues, voitures, utilitaires...). La recharge des VAE, 2R électriques et véhicules hybrides rechargeables ne demande pas d'installation lourde (recharge à domicile dans une copropriété ou une maison individuelle). Elle représente donc une solution économiquement simple pour une ville et peu exigeante en puissance électrique.

Nous rappelons également l'énorme bénéfice des motorisations électriques sur la pollution phonique et insistons peut-être plus encore sur la conduite apaisée à laquelle elles invitent. Ainsi, conduire à 30 km/h en ville en mode électrique est très facile et fort agréable, ce qui n'est pas forcément le cas avec un véhicule thermique.

Le PDU est étonnamment trop discret sur ce chapitre essentiel de la transformation de la vie des citoyens de la CAM (qui, ne l'oublions pas, ont une vie qui les appelle à fréquenter abondamment les espaces environnants), ainsi que celle des péri-urbains et ruraux entrant dans la Métropole.

En synthèse il apparaît vraiment important de moderniser/consolider le projet InspiRE actuel (trop héritier d'une vision dogmatique ancienne « TC vs voitures », et ne couvrant pas tous les quartiers de la Métropole) en l'enrichissant des réflexions en cours sur les dossiers ZFE, UrbAct, Livraison du dernier km, ville intelligente ... et en adossant cette transformation aux meilleures pratiques observées aujourd'hui à l'international qui mettent l'accent sur le diptyque marche-vélo. Afin que le projet soit un vrai projet territorial dépassant le périmètre d'un pur projet d'infrastructure, il pourrait être intéressant d'élaborer, comme l'a prévu le PDU, un contrat d'axe qui permettrait de coordonner les politiques d'urbanisme et de mobilité à mettre en place au niveau communal pour les modes doux et de stationnement en priorité dans les quartiers traversés par les BHNS.

Dans ce cadre, il est à noter qu'il est indispensable d'effectuer et d'approfondir les différentes études d'impact ; en priorité sur le plan de la circulation et de la sécurité routière du réseau métropolitain, qui devra absorber les trafics déviés des grands axes où passeront les BHNS, mais également l'impact économique sur les commerces.

L'écosystème OrbiMob' - qui porte un très grand intérêt à ce projet, et qui espère le voir réussir dans une version modernisée, plus agile, avec l'adhésion la plus enthousiaste des citoyens et des acteurs socio-économiques - est tout à fait prêt à aider, en l'éclairant de son expertise multidisciplinaire, le travail des élus dans leurs (délicates) décisions.

Pour le Pôle Citoyen d'OrbiMob'

François PELLETIER et Sophia NICOLAS