

CONTRIBUTION DU GROUPE EUROPE ÉCOLOGIE LES VERTS

DE CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE

ENQUÊTE PUBLIQUE RÉSEAU INSPIRE

Les grandes villes françaises produisent 67 % des émissions de CO2 du territoire. Elles concentrent les activités économiques (industrie, construction) mais aussi les déplacements.

Atteindre les objectifs de neutralité carbone que la France s'est fixés implique donc de travailler sur des modes de déplacements les moins carbonés : à ce titre, la promotion des transports en commun est l'un des premiers enjeux des politiques de transition métropolitaines.

Clermont Auvergne Métropole se situe en effet dans la moyenne haute de l'usage de la voiture avec 61 % des déplacements réalisés en voiture contre 7 % en transports en commun.

L'objectif est alors de baisser la part modale de la voiture à 50 % et faire passer la part des transports en commun de 7 à 12 %. Pour se faire, il faut un transport en commun efficace (rapide, cadencé et économique). C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet Inspire de restructuration du réseau de transport en commun.

L'estimation de report modal pour le projet est de + 3,5 % pour les transports en commun et + 1,5 % pour la marche participant ainsi à l'atteinte des objectifs du Plan de Déplacement Urbain.

Mais il convient aussi de resituer ce projet dans le cadre plus large de la mutation urbaine globale qu'amorce aujourd'hui notre Métropole : végétalisation des espaces, intégration et déploiement de voies cyclables, révision du plan de circulation, passage de la vitesse maximale de circulation à 30 km/h sur 80 % du réseau routier clermontois...

Le groupe Europe Écologie les Verts à Clermont Auvergne Métropole ne peut que se satisfaire de ces avancées présentes dans le projet INSPIRE et défendues de longue date par notre mouvement. Nous souhaitons notamment mettre en avant les avancées suivantes :

- L'électrification du réseau et la production de 50 % des besoins via une centrale solaire installée sur les toits du nouveau centre de maintenance des bus ;
- La réalisation de voies cyclables sur 90 % du tracé des futures lignes B et C ;
- La requalification de certains espaces publics clés tels que Ballainvilliers ou le square de la Jeune Résistance. Ce dernier étant un point noir pour la circulation cyclable, la sécurisation de cet espace est une très bonne évolution ;

- La mise en place d'une zone à trafic limité de Blatin à Carnot participant à l'apaisement de l'espace public et donc à l'attractivité du centre-ville ;
- La plantation de plus de 1 300 arbres (contre la suppression de 179) tout le long du tracé en lien avec notre politique de renaturation et de déploiement d'une trame verte et bleue sur le territoire métropolitain ;
- La desserte de grands équipements métropolitains tels que le Zenith d'Auvergne, le nouveau lycée Saint-Jean ou le CHU Estaing ;
- La mise en place de nombreux sites propres notamment à Clermont-Ferrand afin d'améliorer la vitesse moyenne des transports en commun et de réduire par là même la concurrence du déplacement en voiture individuelle.

Des propositions à verser au débat

Un des points clés du succès du projet Inspire repose sur le déploiement de son plein potentiel en termes de report modal vers les transports en commun. Pour cela, plusieurs aspects doivent être envisagés dès à présent :

- Notre politique en termes de parkings relais et donc de complémentarité voiture / transports en commun ;
- Notre ambition en termes de multimodalité et notamment de complémentarité, Vélo / transports en commun ;
- Notre capacité à penser Inspire au-delà de la seule modernisation des lignes B&C en intégrant à la réflexion la possibilité d'en tirer le meilleur parti dans les zones métropolitaines aujourd'hui non directement desservies par ces deux lignes.

1/ Penser un réseau et une politique des parkings – relais. Pour cela, il nous paraît essentiel de lier ce projet à une réelle ambition à la fois en termes d'implantation de parkings-relais et de politique incitative à leur utilisation par le plus grand nombre. Aujourd'hui, leur utilisation est loin d'être optimale, notamment sur le parking-relais des Pistes. Même si cet aspect du projet INSPIRE n'est aujourd'hui pas tout à fait développé, il nous paraît déterminant, au regard du succès futur des deux lignes B&C, d'anticiper les implantations et les usages des parking relais, comme d'interroger la pertinence de l'implantation de ceux déjà prévus à proximité de terminus de Durtol et Chamalières. Ces parkings seront-ils suffisamment attractifs pour les automobilistes venus de l'Ouest de la Métropole (notamment Orcines et Saint-Genès-Champanelle). Quid de l'absence de tels parkings relais à l'Est de la Métropole (Aulnat et Cournon) ? Une étude fine des déplacements et des pratiques doit être réalisée pour déterminer l'implantation et l'utilisation la plus adaptée.

Pour aller plus loin, il pourrait y avoir un intérêt à raccorder le réseau aux aires de covoiturage développées dans et à proximité de la Métropole en lien avec le Conseil Départemental ou avec les EPCI limitrophes. Nous pensons notamment aux aires de Cournon, Pont-du-Château, Ceyrat ou Royat

2/ Penser la complémentarité vélo / transports en commun. Nous devons également anticiper la meilleure fluidité possible entre un mode de déplacement et un autre et notamment du vélo aux transports en commun et vice versa au cours d'un même déplacement. Pour cela, l'installation systématique d'arceaux de vélo à chaque station et de parkings (relais vélo) sécurisés à des lieux de grands passages ne sera que facilitateur.

3/ Penser les rabattements des zones non desservies vers les lignes A, B&C. Deux points sur cette question :

- Comment optimiser l'utilisation du réseau ferroviaire existant afin de favoriser l'utilisation du train par les personnes résidant dans les territoires avoisinants ? En cela, il conviendra d'ouvrir nos réflexions aux conclusions de l'étude de l'étoile (ou RER) ferroviaire en cours. Dans le même ordre d'idées, nous ne pouvons que nous féliciter de la desserte de la halte ferroviaire d'Aulnat et de la gare de Cournon - Sarliève ;
- Il nous paraît important également de penser la rénovation et le développement du réseau hors lignes B&C dans la perspective du meilleur rabattement possible sur ces lignes afin de faire de cet effort de refonte une opportunité pour l'ensemble du territoire métropolitain et notamment pour les zones qui en sont encore les plus éloignées à savoir l'Est (Lempdes, Pont-du-Château) et le Sud-Ouest (Aubière, Romagnat, Beaumont, Ceyrat, Pérignat...).

Afin d'avoir une vision plus étayée de la pertinence du tracé des lignes B et C, il aurait été intéressant d'avoir une vision du trafic journalier et de la part modale pour chacune des communes de la Métropole. Nous savons par exemple que la commune de Beaumont concentre une circulation intense en son centre et que là encore, un site propre pour un bus avec des pistes cyclables dédiées auraient permis d'apaiser l'espace, proposer une alternative intéressante aux personnes arrivant du sud-ouest du département en couplant cette offre avec un parking-relais dédié et desservir la clinique de la Châtaigneraie, équipement métropolitain important.

Une interrogation

Un des enjeux moins étudiés que les autres et pourtant essentiel reste celui de l'impact écologique du chantier : comment réduire au maximum l'empreinte carbone d'un projet qui nécessitera une forte utilisation de matériaux ? Certes, il est estimé un impact positif de 17 187 tonnes équivalent CO₂ (TeCO₂) économisées après 30 ans d'exploitation : la construction nécessitera la consommation de 34 128 TeCO₂ quand l'exploitation sur 30 ans devrait permettre l'économie de 51 315 TeCO₂. Cela étant, il n'est fait aucune mention d'une optimisation possible de l'impact de la construction. Comment alors promouvoir autant que possible la réutilisation des matériaux au niveau du chantier et limiter au maximum l'extraction issue de carrières ? Alors qu'un projet de carrière est en cours de d'étude à Châteauguay, toutes nos politiques publiques d'investissement et de travaux doivent désormais se réaliser dans le cadre de la sobriété.

Des regrets

Nous regrettons trois éléments qui auront un certain impact sur l'attractivité du réseau Inspire :

- L'absence de site propre sur la commune de Chamalières et de voie cyclable dédiée (au moins pour la montée de l'avenue de Royat) contribuera à réduire la vitesse moyenne pour atteindre le centre-ville en bus ce qui porte directement atteinte à l'attractivité de la ligne par rapport au véhicule individuel.
- L'abandon de la création d'un passage au-dessous de la voie ferrée au niveau du CHU Estaing qui aurait permis de désenclaver le quartier Saint-Jean et d'accélérer le trajet.
- L'absence de prise en compte suffisante et pertinente de la restructuration totale du réseau. De ce fait, certaines communes importantes de la Métropole semblent laissées en marge du projet telles que Beaumont, Lempdes ou Pont-du-Château : c'est la raison pour laquelle nous appelons à une réflexion dès à présent élargie à ces communes.