

10

Contribution collective n° 4

COMITE DE QUARTIER

Le 24 juin 2022

« Fontaine du Bac – Creux de L'Enfer »

Maison de Quartier ,18 ter rue Fontaine du Bac

63 000 Clermont –Ferrand

Objet : Avis sur le dossier d'enquête publique projet « INSPIRE »

La présente enquête publique fait suite à une concertation préalable fortement perturbée par le COVID.

Cette concertation , sous son intitulé de communication « INSPIRE », n'a que très peu éveillée les citoyens malgré qu'elle concerne des aménagements importants et implique des modifications significatives du cadre de vie des habitants au niveau de certains axes comme les rues de l'Oradou et Bergougnan.

Aussi, les effets nous apparaissent « noyés » dans la globalité du projet de transports collectifs proposé.

Une concertation ainsi qu' une enquête publique spécifiques auraient du être menées indépendamment pour les projets spécifiques de ligne BHNS telle la ligne C qui concerne 17 km dont 2.6 km pour la rue de l'Oradou.

Pourquoi ce dossier qui concerne plusieurs milliers d'habitants ,sans compter les usagers de passage , ne puisse bénéficier d' une concertation de même importance et méthodologie que le projet Delille – Salford ; il n'est pas trop tard pour les prochaines étapes du projet .

Monsieur le Président du SMTC a précisé dans la presse locale lors du lancement de cette enquête (la Montagne du 24 mai 2022) que des adaptations seront possibles ; **aussi nous nous inscrivons dans cette démarche constructive.**

Il convient de rappeler qu'un document de concertation indiquait également qu'un dialogue avec les habitants serait mené après la concertation réglementaire sur la base d'études à un niveau de détails de la rue....**nous l'attendons très fortement.**

Une exposition détaillée du projet technique à un niveau d'études plus abouti doit être envisagée....la maison de Quartier Oradou en serait le lieu favorable .Cette exposition (ou autre) permettrait une continuité de la concertation.

Nous tenons à préciser que nous avons été particulièrement sollicités par des riverains qui n'ont pas identifié à ce stade les effets de cette ligne C et se posent des questions concernant les conséquences sur l'accessibilité future de leur quartier. La rue de l'Oradou avec ses 2600m entre G Flaubert et l' avenue des Paulines présente des particularités assez variables selon les sections ; cet axe ne constitue pas un unique quartier homogène .

Il est indiqué au « VI.3.2.2 secteur Oradou » dans le document Etat initial que « le secteur Oradou se caractérise par un urbanisme de transition. Le quartier est essentiellement résidentiel (pavillons et petits ensembles collectifs)»

Cette formulation nous apparaît pour partie incomplète.

La rue de l'Oradou présente plusieurs séquences sur ses 2600m qui constitue 15% du linéaire de la ligne C.

Des petits collectifs existent, ils se développent d'ailleurs très largement au regard des règles d'urbanisme conduisant à une densification urbaine qui inquiète fortement les habitants.

Les grands ensembles collectifs sont sans doute ignorés ou à minima sous-estimés dans cet état initial :

- les immeubles de la Fontaine du Bac (niveau R+12 pour nombre d'entre eux) qui représentent 900 logements
- les immeubles rue A Jouve
- les immeubles à proximité de la maison de quartier Oradou (dont bon nombre en cours entre Oradou et Lafayette)
- les immeubles face à la rue F Raynaud (entre Oradou et Proudhon avec du R+6)
- Ceux après F Raynaud jusqu'à la Pradelle (entre Oradou et le Boulevard Lafayette)

Pourquoi de tels oublis ?

Ce sont 8000 à 10000 habitants qui vivent au droit de la rue de L'Oradou.

Ainsi, l'analyse de l'accessibilité et également les problématiques de stationnement nécessitent une prise en considération et des actions d'accompagnement que, sauf erreur de notre part, nous n'avons pas perçues dans les documents.

Le projet proposé et les priorités de partage de l'espace public

Nous admettons l'intérêt que représente le développement des transports collectifs et des modes doux ; ceux-ci constituent une priorité, mais c'est plus largement le quotidien des déplacements des habitants et des commerçants qui doit être pris en considération.

Les effets sur le cadre de vie doivent être plus largement analysés toutes mobilités confondues. La voiture particulière ne peut être simplement opposée aux autres modes, c'est un outil de déplacement souvent indispensable pour bon nombre d'activités de nos concitoyens.

Si dans l'état actuel, le trafic sur la rue de l'Oradou apparaît pénalisant pour les transports en commun et la vie des habitants , de nombreux points sont aussi à prendre en compte pour l'aboutissement d'un projet acceptable et compenser certains effets.

Le report des trafics de transit et d'échanges interurbains « restants » (les usagers pour lesquels les transports collectifs ne constituent pas une solution appropriée...même si des efforts peuvent être faits) s'élève en général à 60% des VL initiaux...où se reporteront ils ?

Le Bd Lafayette devrait constituer l'itinéraire privilégié de report, celui-ci est déjà engorgé (la radio France bleue en fait l'écho chaque matin). La rue de la Pradelle sera également concernée.

Le débouché de ces 2 voies vers le Bd de ceinture est déjà fortement embouteillé... On assistera encore à une pollution plus conséquente pour les riverains des secteurs concernés et sans doute à la saturation aux heures de pointe.

De plus, des usagers se diffuseront sur bon nombre de voies locales à faibles caractéristiques.

L'aménagement de la ligne BHNS selon un principe d'alternats sur la rue de l'Oradou implique en conséquence des modifications pénalisantes pour l'accessibilité quotidiennes de nombreux riverains directs, voire indirectes (ceux des voies adjacentes).

De par l'environnement physique et topographique de la rue de l'Oradou, une étude avec les fonctionnalités détaillées des nouvelles dessertes est nécessaire ; les impacts doivent être clairement appréciés.

L'accessibilité des différents secteurs de la rue est en effet fortement contrainte par :

- Le Bd G Flaubert à l'Est (2x2 voies)
- La voie SNCF au nord
- Les av. de la Margeride et des Landais au sud
- Le Bd Bingen qui constitue une coupure forte
- L'av des Paulines à l'ouest

Ainsi, à ce stade des documents disponibles et de leur niveau d'élaboration, beaucoup de points nous paraissent encore non réglés et donc à approfondir.

Un véritable plan de circulation doit être mis en œuvre...et adapté aux particularités des secteurs traversés au regard des effets du projet.

Les détours (rallongements de parcours) pour les riverains devront restés acceptables. Ils doivent être effectués en toute sécurité autant pour les usagers de la rue que pour ceux des axes affectés par les reports de trafic (entre autre au droit de secteurs de logements collectifs et les établissements scolaires)

Un certain nombre de voies présentent de faibles caractéristiques pour recevoir un trafic supplémentaire (rue du Rassat, rue C Hugues.....).

Synthèse des différentes observations et / propositions

Notre contribution s'inscrit sur les bases de notre connaissance du fonctionnement au quotidien des déplacements et activités des différents tronçons de la rue de l'Oradou.

A / les séquences d'alternats proposés pour la ligne en site propre de BHNS méritent certaines adaptations afin de mieux prendre en considération les quartiers traversés.

Nous voyons très difficilement l'intérêt pour les transports collectifs des multiples tronçons très courts proposés comme par exemple pour les séquences 6 et 7 (moins de 300 m chacun).
Nous proposons qu'ils soient regroupés pour disposer d'une longueur de voie bus sens Cournon – Clermont entre P Néruda et Crouzille (soit environ 625 m). Dans ce principe , nous proposons que la séquence 5 soit prolongée d'environ 50 m (voie banalisée bus / VL)pour intégrer la rue de la Crouzille .

Cette solution permet un meilleur bouclage local pour les riverains et commerces (poste, pharmacie,...). Elle évite également de reporter tout le trafic issu du Bingen et de la rue du Rassat uniquement sur la rue L Dabert où il y a un établissement (centre de formation du bâtiment) et des immeubles collectifs.

La longueur des séquences en site propre serait mieux équilibrée pour chaque sens ; le sens Clermont –Cournon serait ainsi plus efficient.

A noter que sur le linéaire de la rue d'autres séquences mériteraient une adaptation similaire, et permettrait de disposer de bouclages raisonnables pour les riverains .

Nota : en cas de rallongement des séquences visées , le sens bus peut être inversé si globalement cela est plus cohérent pour la ligne.

B / Un report de trafic (espérons seulement de desserte locale.. ..) s'effectuera au cœur des immeubles de la Fontaine du Bac avec des zones de stationnement en épis direct et ensuite le passage devant le groupe scolaire V Hugo.

La sécurité doit être appréciée et des mesures nécessaires mises en œuvre.

C / le secteur La Pardieu ,déjà embouteillé, risque d'être saturé à court terme avec les accès aux différents centres commerciaux vu la suppression du passage inférieur . Cela sera d'autant plus critique en certaines périodes de commerce intense (Novembre – décembre...) et quels impacts sur la ligne de tram en perpendiculaire ??.

Le centre Leclerc n'échappera pas à cette situation et le carrefour Schuman / Oradou Flaubert déjà lieu d'accidents matériels quasi quotidien et malheureusement corporels fréquents est encore plus inquiétant.

Nous demandons que le carrefour à feux en sortie du Leclerc sur le Bd Flaubert soit réaménagé pour intégrer un Tourne à Gauche en direction du sud. Cela éviterait les mouvements actuels vers le nord (carrefour Oradou) savant de repartir vers le sud , un autre aspect positif ,moins de passage sur la ligne de tram.

Ce type d'aménagement a été réalisé au droit du Géant Casino sur le Bd St Jean.

D / Au regard des contraintes de sens unique imposées sur la rue de l'Oradou, nous proposons que l'accessibilité à partir du quartier des Landais (V Basch, Picasso, Creux de l'Enfer ,...) puisse être améliorée. Un carrefour à feux sur Margeride / Creux de l'Enfer assurerait les mouvements vers le sud ; le carrefour Picasso / Lafayette est très dangereux vu sa configuration et implique de prendre des risques pour les mouvements en T à G .

Ainsi, il s'agit de mieux prendre en compte les effets transversaux du projet et ses conséquences pour les riverains à proximité et pas seulement la linéarité de la rue de l'Oradou.

E / Le report de trafic sur la rue du Rassat sera non négligeable ; les caractéristiques de cette voie conduiront à des prise de risques pour les usagers , le passage supplémentaire de véhicules utilitaires pour des livraisons ,entre autres, accentuera le danger .

Les trottoirs actuels sont très étroits (1,20 m maxi), restreints par les poteaux EDF et les poubelles (trois fois dans la semaine) .

Si le stationnement devait être supprimé , une offre de places en substitution est impérative qui plus est au regard des nouvelles constructions en cours ou à venir sur le secteur.

F / La prise en compte du végétal constitue la priorité 3 (sur 6) du projet présenté .

Rue de l'Oradou, la traduction est à sa plus simple expression.

Le « minéral » sera ainsi seul présent en horizontal avec le projet proposé , accentué en vertical par la très forte urbanisation en cours .

Il est de plus en plus évoqué la « chaleur urbaine » (ilot de chaleur) ;

Dans le cas présent aucune amélioration, le végétal joue pourtant un rôle prépondérant pour rafraichir et apporter de l'ombre portée, pour la photosynthèse ,pour l'évapotranspiration,....

Il peut par ailleurs contribuer à réduire les impacts du vent de plus en plus présent et souvent accentué par les formes architecturales du bâti.

Nous remarquons la végétalisation est bien prise en compte pour les projets en cours d'études en centre ville (Ballainvilliers , place Delille-Salford)

Pourquoi la rue de l'Oradou serait ignorée pour cet aspect ; l'aménagement est fait pour les 30 à 40 ans qui suivent ; des aménagements qualitatifs avec végétalisation doivent être prévus en accompagnement .

G / La prise en compte du stationnement nous paraît indissociable du cadre de vie des habitants et du projet.

Au regard de la suppression quasi systématique des places existantes, la compensation par des zones de parking de proximité doit être effective . Ce type de mesure apparaît envisagé sur Durtol et Chamalières (plaquette « INSPIRE » pour le lancement de l'enquête : aménagement de 2 parkingavec la reconstitution des places de stationnement)).

L'urbanisme en cours avec des centaines de logements à venir créera des problématiques fortes sur les espaces publics ; ceci ne peut être ignoré . Les abords de voies où le stationnement est anarchique constituent une gêne pour les piétons et donnent un visage négatif pour le paysage (av. du Puy de Dôme par exemple,.....).

H / Une attention est à porter sur l'accessibilité des ex cités Michelin entre Oradou et Lafayette. Celles-ci se retrouvent avec une seule sortie très contrainte coté Bd Lafayette pour partir vers le sud et l'Est.

Nous proposons de mettre à double sens bus /VL la petite section de la rue de l'Oradou entre l'allée Traversière et Médicis afin d'en limiter l'enclavement.

I : Les reports sur la rue Proudhon vers Clovis Hugues au droit du collège sont à prendre en considération.

Le trafic sera injecté sur la rue de la Pradelle à proximité du groupe scolaire Jean Moulin vers un carrefour déjà saturé aux heures de pointes.

Un bouclage par le chemin de Floréal mérite d'être étudié, ce qui ramènerait une partie du trafic au niveau du Bd Bingen.

J / Le passage inférieur entre C Hugues et Pradelle sera soumis à plus de trafic. Aussi un nouvel ouvrage dédié aux modes doux est une nécessité pour la sécurité des habitants et élèves du secteur.

K / le trafic inévitablement supplémentaire au débouché du Bd Lafayette / Pradelle / Paulines est-il analysé ?

L / Les riverains entre Proudhon et Pradelle seront conduits à effectuer des parcours à notre avis très contraignants pour repartir entre autre vers le sud .

Leurs itinéraires et les rallongements de parcours tels que nous les apprécions au stade de ce dossier ne sont pas acceptables, qui plus est pour les activités locales.

Aussi , le projet proposé nous apparait porter principalement sur l'angle « Transports collectifs » ; il doit , de par ses impacts forts sur une partie aussi urbaine que la rue de l'Oradou, mieux prendre en considération la transversalité des problématiques de la vie courante des habitants et commerçants avec le fonctionnement au quotidien de leurs déplacements sans ignorer le stationnement et la végétalisation.

Nos propositions vont dans ce sens.

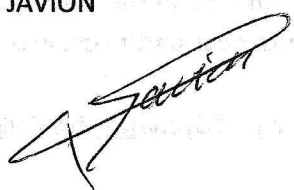
Nous insistons sur le fait que le projet « recomposera » la vie quotidienne des riverains pour les 30 à 40 prochaines années ; ceux-ci doivent être beaucoup mieux écoutés et associés.

Si aucune amélioration n'est prise en compte , ce sont seuls les habitants riverains et proches qui subiront les effets du projet ;.....les usagers des transports collectifs venant de l'Est de l'agglomération traverseront les 2600 m dans un univers très minéral en seulement quelques minutes !!.

Clermont Métropole et le SMTC doivent composer un projet beaucoup plus transversal et garant également des évolutions climatiques au-delà des seuls transports collectifs et modes doux pour les quartiers de cette rue de l'Oradou et ses 8 à 10 000 habitants concernés.

Le Président du Comité

C JAVION



Le vice-Président

D PETITJEAN

