

**ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS
D'Auvergne (AUTA - FNAUT AUVERGNE)**

fnaut.auvergne@gmail.com
@AutaFnaut



**L'ASSOCIATION DES USAGERS DES TRANSPORTS D'Auvergne AFFILIÉE A LA FNAUT
APPORTE SA CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE « INSPIRE » CONCERNANT
L'ÉVOLUTION DU RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN
DE CLERMONT-AUVERGNE-METROPOLE**

L'Association des Usagers des Transports d'Auvergne, membre de la FNAUT Auvergne Rhône Alpes, milite pour la défense et la promotion des moyens de transports collectifs et les intérêts de leurs usagers. Parallèlement, elle défend la prise en compte des déplacements des piétons et cyclistes.

L'AUTA est donc particulièrement attentive à tout projet permettant d'améliorer les transports collectifs urbains.

L'AUTA milite pour un développement très volontariste des transports en commun et pour une réduction de la place de l'automobile dans les déplacements métropolitains. Cet objectif ne pourra être atteint que par la mise en œuvre de sites propres et de priorités de circulation offrant aux transports collectifs des vitesses de déplacement accélérée et une bonne régularité.

Parallèlement, il est indispensable de réduire les capacités viaires, en particulier sur les pénétrantes urbaines, véritables aspirateurs à voitures, qui ont été construites à l'époque du "tout automobile".

La réduction du nombre de places de stationnement est également un puissant levier pour entraîner un basculement d'usage vers les modes doux.

La réalisation de deux lignes fortes en BHNS prévue au projet INSPIRE répond en partie à cette attente ; cependant le projet présenté à l'enquête publique présente certaines lacunes :

- Plusieurs options auraient du être présentées, d'une part lors de la concertation qui a précédé, et de nouveau dans le cadre de cette enquête publique. Nous n'avons ici qu'un choix binaire : le présent projet ou rien.
- le choix du mode de transport en a été exclu
- le futur renouvellement du tram A n'est pas abordé assuré.
- la refonte globale du réseau est renvoyée à une deuxième étape encore imprécise.

Un mode de déplacement prédéfini au coût imprécis excluant le renouvellement obligatoire de la ligne A :

Nous prenons acte du fait que la création d'une 2e ligne de tramway passant par la gare SNCF n'a pas été retenue pour le motif principal de coût plus élevé. Or, si ce coût supérieur est réel à la construction, il n'en est pas de même à l'exploitation.

Compte tenu d'une attractivité nettement plus élevée du tramway par rapport au BHNS, les coûts d'exploitation rapportés à la fréquentation sont pratiquement identiques d'après un recensement de la FNAUT : 27 euros par voyage en BHNS à METZ versus 26 euros par voyage à TOURS pour le tramway fer.

Enfin, la longévité de l'infrastructure et du matériel roulant est bien supérieure pour un tramway fer

(au moins le double). Les coûts doivent donc être appréciés sur la durée (au moins 30/40 ans);

Même si le coût d'investissement des 2 lignes de BHNS , présenté comme inférieur à celui du tram, permet de réaliser dans l'immédiat plus de km, il semble relativement élevé (250 M E) compte tenu que les deux tracés ne sont pas en véritable site propre sur l'ensemble de l'itinéraire.

On sait que le système actuel de tramway sur pneu sur la ligne A sera obsolète en 2030, soit seulement 5 ans après la mise en circulation des BHNS. La perspective de ce renouvellement aurait donc dû être intégrée dans le projet INSPIRE .

C'est, par exemple, ce qui a été fait à Caen qui a dû remplacer, prématurément aussi, le mode pneu sur sa première ligne. Cette agglomération a choisi le mode fer pour la première ligne renouvelée tout en réalisant une deuxième branche. (comme cela aurait pu être envisagé pour la partie EST de la ligne B)

Les avantages du tram fer ont été occultés : plus grande capacité , confort bien supérieur pour les usagers, encombrement et emprise au sol moindres , notamment dans les courbes , possibilité de circulation sur une voie unique alternée comme à Angers, terminus sans raquette de retournement du fait de la réversibilité, meilleure accessibilité PMR, récupération d'énergie électrique de la rame descendante via la ligne aérienne de contact.

A ce sujet, le choix du constructeur du nouveau matériel de bus électrique sur batterie devra tenir compte de sa fiabilité pour éviter les difficultés de mise en place qu'ont connu récemment d'autres réseaux (Paris et Amiens)

Malgré ce choix qui a malheureusement été acté, nous demandons :

- Que les études soient menées et les travaux mis en œuvre de telle sorte que le remplacement du BHNS ligne B par un tram-fer reste possible à moyen et long terme, sans autres interventions que l'aménagement de la plate forme.
- Que soit étudiée le choix du trolleybus pour les lignes BHNS B et C ainsi que sur les lignes fortes du réseau.

En effet, les bus électriques entièrement alimentés sur batteries envisagés pour les lignes B et C présentent encore des coûts très élevés, une autonomie limitée et une fiabilité qui reste à démontrer.

Ils nécessitent, en outre, un espace de stationnement à chaque terminus pour assurer leur recharge. Ce temps de stationnement réduit la rotation du matériel et donc sa productivité. Il renchérit donc beaucoup les coût d'exploitation : plus de matériel et de personnel pour assurer un même service en fréquence.

A l'inverse, le trolleybus est une solution propre, éprouvée, et fiable. Les réseaux français qui les ont conservés en sont très satisfaits et continuent de les développer, par exemple dans les villes voisines de Limoges et Saint-Étienne qui vont créer prochainement de nouvelles lignes.

Pour répondre aux critiques sur la présence des lignes aériennes de contact (caténaires) qui pourraient être jugées inesthétiques, les derniers modèles présentés par les constructeurs peuvent intégrer des batteries qui prennent le relais sur une courte distance, de manière à libérer certaines places de leurs réseaux aériens. (Notons que le tram de Nice bénéficie d'une disposition similaire pour la traversée des 2 grandes places de la ville.)

Le système IMC (in motion charging) permet un service fiable tout en n'équipant qu'une partie de l'itinéraire en ligne aérienne de contact.

Une dimension métropolitaine qui se cherche encore :

Une desserte insuffisante par les BNHS de certains secteurs denses de l'agglomération :

Ce projet vise principalement à améliorer les infrastructures de **mobilité collective URBAINE**, dans un rayon de 5 à 10 km, et ce en particulier pour les habitants de Clermont-Ferrand, Chamalières, Cournon, Royat, Durtol. De ce point de vue, le cadencement et l'amplitude annoncés, la priorité aux feux, le rééquilibrage de l'espace public, la création de tracés cyclables continus sont des points positifs du projet.

Nous constatons que cette enquête publique porte uniquement sur les lignes B et C et leurs abords. La question des tracés semble déjà actée sans tenir compte des nombreuses observations de la concertation de 2021. L'amélioration des autres lignes du réseau qu'il serait nécessaire de mener de front (voire même avant) n'est pas évoquée.

Nous suggérons que la ligne B desserve des secteurs plus denses de l'Est de l'agglomération.

Le terminus d'Aulnat nous interroge. En effet, Aulnat est desservi par une ligne de bus qui peut être nettement améliorée et pourrait en outre bénéficier d'une desserte rapide par la gare SNCF. Surtout, le potentiel de clientèle (emplois desservis et population) est relativement limité sur cet axe.

Alors que le secteur dense de Marmilhat et Lempdes est moins bien desservi, bien que son potentiel soit supérieur (zone industrielle aéronautique sud et complexe agricole de Marmilhat et population de 8400 hab à Lempdes versus 4000 hab à Aulnat).

De plus, la desserte aérienne de Clermont-Ferrand risque fort de ne pas se développer suite à la crise actuelle, aux nécessités de réduction des liaisons court courrier pour des raisons climatiques et énergétiques.

D'une façon générale, actuellement, l'avion apporte peu de passagers aux transports collectifs urbains sauf dans quelques très grands aéroports. (La plupart des passagers privilégiant la voiture ou le taxi du fait de bagages encombrants)

Enfin, on voit mal comment le réseau pourrait se développer à l'avenir dans le prolongement de cette ligne à partir d'Aulnat. Il semble peu probable de réaliser une extension jusqu'à Malintrat. Ce choix est donc celui d'un terminus qui bloque toute évolution de la ligne.

Pour l'AUTA, la ligne B devrait relier le haut de Royat à Lempdes en première tranche.
(avec extension ultérieure possible vers Pont-du-Château).

A l'Ouest, nous refusons que le projet soit dévalorisé. A l'avenir, la ligne B devrait pouvoir desservir Royat jusqu'au stade.

A Chamalières, le projet a été réduit au strict minimum pour des raisons politiques qui nuisent à l'ensemble des usagers de la métropole. C'est très regrettable, d'autant que ce tronçon est probablement l'un des plus fréquentés et l'un des plus rationnels au regard de son tracé rectiligne.

A défaut de réaliser un aménagement complet à Chamalières, **nous proposons que le site propre soit mis en œuvre au moins jusqu'à l'arrêt Europe.** Le bas de l'avenue de Royat dispose de suffisamment d'itinéraires de substitution déjà utilisés.

A Saint-Jean, le tracé sinueux n'est pas satisfaisant.

Concernant toujours la ligne B, **le tracé sinueux qui a été prévu pour le secteur Estaing-Brézet est un défaut majeur**, qui rallongerait les temps de parcours et rendrait le plan de réseau confus. Ce problème doit, à terme, être affronté en y mettant les moyens nécessaires (passage sous les voies ferrées au droit du CHU ou passage du BHNS côté Sud des voies si leur traversée est impossible). Nous considérons que c'est d'abord un aménagement d'urbanisme qui permettrait de briser une fracture urbaine de presque 2 km. Son coût mériterait d'être porté par le budget de la ZAC, plus que par le budget des transports collectifs.

Quoi qu'il en soit, s'il est difficile de créer ce passage rapidement, **la constitution de réserves foncières à cet emplacement doit être étudiée, pour que cet ouvrage puisse un jour être mis en œuvre.**

Nous regrettons que la restructuration de l'ensemble du réseau de bus ne soit pas intégrée au projet INSPIRE soumis à l'enquête.

En dehors des lignes A, B et C, le réseau actuel est très insuffisant en matière de maillage, de fréquences et d'amplitudes, de rapidité. (Les circonvolutions des tracés des lignes 8 et 13 sont par exemple caricaturales).

La création d'autres "lignes fortes" (fréquence inférieure à 10 mn, amplitudes horaires étendues, tracé le plus direct possible, priorités aux carrefours, certaines sections en site réservé), auraient du être étudiée en même temps que les 2 lignes de BHNS du projet INSPIRE.

Pour l'AUTA, seraient à envisager en lignes fortes :

- **La ligne 21** sur l'axe Nord-Sud périphérique
- **Une ligne circulaire** les boulevards de ceinture de Clermont (côte Blatin, Italie, Dumas, Lavoisier, Berthelot) Dans les 2 cas, ce sont des artères urbaines dévalorisées par le trafic automobile pour lesquelles la création de lignes fortes, avec tout ou partie en site propre, serait l'occasion d'une requalification de l'espace public au profit de tous les usagers.

- **Les lignes 3 et 4** à la fréquentation importante mériteraient, également, d'être traitées en lignes fortes avec tracé plus efficace, cadencement et amplitude en semaine et les week-ends.

Concernant les lignes classiques :

Nous pensons qu'il serait utile de créer une **ligne circulaire de type bus express** reliant entre elles avec des fréquences adaptées les communes périphériques de la métropole sans passer par le centre, et empruntant en partie certaines voies rapides existantes. Son tracé serait sensiblement le suivant : Vallée du Bédat - Bord de la faille de Limagne - Vallée de l'Artière - Val d'Allier. Actuellement, les déplacements de périphérie sont en croissance continue et ils demeurent totalement tributaires de l'automobile faute de solution en transport public.

Pont du Château (presque 11 000 habitants) doit pouvoir bénéficier rapidement de liaisons express par l'autoroute sans attendre la réalisation du projet complet INSPIRE. Les liaisons actuelles vers Clermont Fd sont extrêmement lentes (près de 3/4 d'heure contre un quart d'heure en voiture !) et, de ce fait, la part de l'automobile est démesurée y compris pour les déplacements vers le centre de Clermont

Une intermodalité trop peu évoquée, notamment avec le mode ferroviaire et les autres réseaux bus :

Une desserte périurbaine qui reste très insuffisante.

La question de la **mobilité PÉRIURBAINE** en 2eme couronne n'est pas abordée, alors qu'elle l'était dans le PDU (de façon marginale) avec la création de bus express ; et alors que la pression automobile en provenance des 2eme et 3eme couronnes est néfaste à tout point de vue. Même si c'est à l'échelle du bassin de vie que se dessinent les enjeux de mobilité, c'est d'abord dans la métropole que se concentrent les nuisances. Elle a donc tout intérêt à agir sur le réseau au delà de son périmètre.

Une meilleure prise en compte de l'intermodalité TER-T2C est indispensable et passe par :

- Une tarification unique par zones.
- Une intermodalité complète au sein de la gare SNCF de Clermont-Ferrand que la ligne C devra desservir. La correspondance train-bus devra pouvoir se faire de façon très fluide, lisible et accessible PMR, avec un arrêt ligne C positionné le plus près possible de la gare.
- Une intermodalité à créer ou à améliorer entre les lignes BHNS et les lignes TER, sur les points les plus pertinents du parcours : Durtol, Royat-Chamalières, Sarliève-Cournon, Aulnat etc
- L'anticipation de création de nouvelles haltes ferroviaires qui pourraient également se connecter avec le réseau BHNS (St-jean- Brézet, Cournon-Zenith, etc)
- Et bien sûr un travail conjoint avec la région pour améliorer l'offre TER et la faire correspondre aux besoins potentiels de mobilité périurbaine.

Par ailleurs, le fait que le réseau BHNS projeté soit par endroits quasi parallèle aux voies ferrées pose question sur les tracés retenus, en particulier sur le secteur Brézet Aulnat, ce qui serait évité si on dessert Lempdes plutôt qu'Aulnat.

C'est aussi l'intermodalité avec les autres réseaux de bus et cas qui doit progresser :

La desserte des communes extérieures au PTU de la métropole mais qui appartiennent au même bassin de vie est actuellement quasi inexistante, en particulier au sud de l'agglomération. De ce fait, ces communes génèrent des flux routiers considérables qui aboutissent dans la métropole, faute d'alternative en transports publics : Le Crest, Tallende, Saint Amant, La Roche Blanche, Chanonat, Orcet, Monton, Veyre, les Martres, la Roche Noire, Vic le Comte, etc...

Des initiatives sont à prendre en concertation entre la Métropole et les intercommunalités proches (**Mond'Arverne** notamment au sein du syndicat) et la région, autorité organisatrice pour **Billom communauté**, afin de développer une offre de transport collectif vers Clermont-Ferrand pour ces zones. Des liaisons express sur l'autoroute A75 pourraient utiliser des voies réservées sur cet axe qui a été pourvu récemment d'une très coûteuse 3eme voie (plus de 80 M€!), à l'instar de ce qui a été mis en œuvre entre Grenoble et Voreppe sur l'A48.

La connexion du réseau T2C avec le réseau de transports de **Riom Limagne et Volcans** doit être renforcée. Il est aberrant que ces deux réseaux, desservant un bassin de vie commun soient aujourd'hui étanches !

Enfin un cadencement amélioré, une véritable priorité aux feux de l'ensemble des lignes du réseau devront être étudiées pour ne pas créer un réseau à deux vitesses ne permettant pas des correspondances fiables entre les lignes et les autres transports collectifs (TER, cars interurbains, car express).

Les trajets d'approche avec les modes individuels à repenser :

Le stationnement en parc relais devra être positionné le plus à l'extérieur possible.

Les parcs relais le long des deux lignes doivent être attractifs

(tarification et accès facile depuis la voirie principale)

La politique de stationnement automobile sur l'ensemble de la métropole est un enjeu fort pour dissuader les automobilistes d'emprunter leur véhicule pour pénétrer en ville. Actuellement il existe des parkings proches du centre ville à bas coût (ex place des Bughes) qui concurrencent les parcs relais existants, ce qui pose problème. L'attractivité des parkings relais sera directement liée à la suppression d'un nombre important de places de stationnement en centre-ville, y compris via la réglementation du PLU.

Il serait judicieux d'étudier la reconversion de parkings existants le long des 2 lignes pour une utilisation de parc relais. (ex Grande halle) De même, le renforcement quotidien et toute l'année des navettes touristiques vers la Chaîne des Puys permettrait d'utiliser en semaine les parkings touristiques (Panoramique des Dômes, Col des Goules...) comme parc relais pour les usagers de l'Ouest.

Il faudra privilégier les emplacements les plus excentrés pour le positionnement de parcs relais, afin de réduire réellement la pression automobile en zone urbaine. Idéalement, ceux-ci seront positionnés près du terminus des lignes BHNS.

A Durtol, l'emplacement proposé au centre pour le terminus et le parc relais ne répond pas aux objectifs du projet. En effet, il présente les inconvénients suivants :

- Position, accessibilité et attractivité : L'accès va générer une augmentation du trafic aux heures de pointe dans le centre déjà encombré avec un risque d'évitement de la part des usagers en provenance de Volvic et Sayat.
- Capacité et évolution : La capacité de 87 places de stationnement apparaît très faible pour un parking relais. De plus, vu la configuration des lieux, cette capacité ne pourra pas être augmentée.
- Surcoût important dû à la nécessité de recréer les 80 places existantes de la clinique et à l'importance des travaux à réaliser avec des fortes contraintes (terrassement de masse, construction de dalles en béton, construction de murs de soutènement de grande hauteur)

En conséquence, nous demandons que le terminus de la ligne C soit aménagé à l'ancien stade à partir de l'avenue du Limousin. Cette emplacements permettrait d'atteindre, à moindre coût, une capacité de 200 à 250 places. Son accès est particulièrement facile et attractif pour les usagers en provenance de Volvic. En effet, il se situe au niveau des premiers ralentissements (juste avant l'entrée dans le bourg).

De plus, le tracé via l'Avenue du Limousin permettrait de desservir l'écoquartier de Trémonteix dont les constructions les plus proches sont situées à une centaine de mètres de l'avenue.

Cet emplacement présente l'avantage de permettre une intermodalité avec la ligne TER située à proximité. Cette solution nécessiterait de conserver la ligne 10 pour la desserte du centre de Durtol et le quartier du Rivaly. Elle pourrait également être prolongée jusqu'à Nohanent.

Pour chacun de ces parcs de stationnement, des emplacements sécurisés pour les vélos devront être prévus en nombre suffisant.

Ce qui permettra d'offrir une réelle intermodalité vélo+BHNS aux usagers des communes proches du tracé. De cette façon, le BHNS pourra intéresser de nouveaux usagers situés dans un rayon de 4 à 5km. Les modalités efficaces de protection des vélos pourront être précisées par les usagers eux-mêmes, regroupées au sein des associations de cyclistes urbains.

Mais n'oublions pas que la solution du parc relais en entrée de ville ne fait que cacher la faiblesse structurelle du réseau de transports publics périurbain et interurbain, qui, s'il était développé à la hauteur des besoins de mobilité, rendrait ces trajets d'approche en voiture inutiles pour une majorité d'usagers.

Le meilleur emplacement pour un parc relais, ce n'est pas l'entrée de la métropole, mais la proximité des gares périurbaines multimodales.

En conclusion, L'AUTA est favorable au principe du projet INSPIRE mais déplore son manque d'ambition et d'évolutivité:

Malgré un manque de concertation préalable sur le choix du mode et de présentation concomitante de restructuration totale du réseau, nous espérons que ce projet, compte tenu de son coût et des observations que nous avons décrites, puisse apporter une amélioration importante du service public de transport collectif clermontois afin de permettre un transfert modal massif de l'automobile vers les modes propres.

NOUS DEMANDONS QUE L'HYPOTHÈSE TROLLEYBUS SOIT MISE A L'ÉTUDE POUR TOUTES LES LIGNES A FORTE FRÉQUENTATION Y COMPRIS LES LIGNES B et C ET QUE, DES MAINTENANT, L'ÉVOLUTION ULTÉRIEURE VERS UNE SOLUTION DE TRAM FER SOIT PRISE EN COMPTE POUR LES LIGNES A ET B.

L'aménagement de la voirie et le plan de circulation actuels conduisent à un tracé sinueux qui risque de pénaliser les temps de trajet et notamment les 30 mn annoncées pour rejoindre le centre de tout point de la métropole. Cet objectif semble d'ailleurs assez irréaliste !

NOUS DEMANDONS UNE MEILLEURE LISIBILITÉ ET EFFICACITÉ DU SITE PROPRE SUR L'ENSEMBLE DES 2 ITINÉRAIRES PROJETÉS AFIN DE RENDRE LE PROJET PLUS ATTRACTIF.

Établi sur la base du projet de BHNS et de la ligne A existante, L'AUTA joint à ses observations un schéma de réseau de transport collectifs de la métropole envisageable dans un avenir plus ou moins proche prenant en compte l'intermodalité avec le réseau ferré existant dont la desserte peut être améliorée dans le cadre des Services Express Métropolitains étudiés par la SNCF et la région.

PLUS QUE 2 LIGNES DE BHNS, NOUS DEMANDONS LA CRÉATION D'UN VÉRITABLE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN ET PÉRIURBAIN, MAILLÉ, DENSE ET CADENCÉ, DESSERVANT UNE PLUS GRANDE PART DE LA POPULATION, ET PERMETTANT VRAIMENT DE FAIRE RECULER L'USAGE DE L'AUTOMOBILE.

En l'état, le projet Inspire nous semble présenté comme un tout indépassable. On voit mal comment le réseau pourra évoluer à l'avenir à partir de cette base.

NOUS SOUHAITONS UN PROJET PLUS ÉVOLUTIF QUI PRÉSERVE L'AVENIR, DONT CERTAINES EXTENSIONS SERONT DÉJÀ ENVISAGÉES.

NOUS INSISTONS SUR LA NÉCESSITÉ DE CONSTITUER, DES MAINTENANT, LES RÉSERVES FONCIÈRES ET DE DÉFINIR LES EMPLACEMENTS RÉSERVÉS AU PLU, QUI PERMETTRONT, PLUS TARD, DE DÉVELOPPER ET D'AMÉLIORER ENCORE LA MOBILITÉ COLLECTIVE A TOUTES LES ÉCHELLES.

NOTRE ASSOCIATION SE TIENT A LA DISPOSITION DES ÉLUS ET DES HABITANTS POUR DISCUTER DE CE PROJET IMPORTANT POUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS DE LA MÉTROPOLE .

AUTA, Clermont-Ferrand, le 30 06 22