ACTION PHARE

ACTION 4-1 RESTRUCTURER LE RÉSEAU DE TRANSPORT URBAIN AUTOUR D'UN RÉSEAU ARMATURE DE 4 LIGNES FORTES EN SITE PROPRE

Afin de mieux organiser les mobilités sur l'ensemble du territoire, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise ont acté la mise en œuvre de deux lignes structurantes en site propre à haut niveau de service à l'horizon 2026. Les lignes B et C seront ainsi requalifiées et étendues, exploitées au moyen de bus électriques à faibles émissions. Au-delà des atouts liés à la vitesse, les lignes à haut niveau de service sont attractives par leur niveau de confort et leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite avec des stations adaptées.
En complément, pour atteindre les ambitions de progression de l'usage des transports en commun, l'ensemble du réseau sera restructuré autour de l'armature constituée par le tramway et ces 2 lignes fortes. L'offre de service sera revue et renforcée, de façon à améliorer la compétitivité des temps de parcours bus, proposer plus de fréquence et des plages horaires élargies.
À plus long terme, l'opportunité d'une quatrième ligne forte (ligne D) doit être étudiée.

SUIVI DES RÉALISATIONS

Dans les temps

non démarré
en cours
opérationnel/terminé

	Échéance inscrite dans le PDU	État d'avancement / résumé des principales réalisations
a Mettre en service 2 lignes structurantes à haut niveau de service (B et C)	≤ 2025	2021 : - fin des études préliminaires, le projet est officiellement lancé sous la dénomination « InspiRe ». - concertation préalable réglementaire réalisée entre janvier et mars suivie d'une concertation complémentaire en juillet ; établissement du dossier de DUP (dépôt fin décembre 2021) ; préparation et lancement des marchés de maîtrise d'œuvre. 2022 : - attribution des marchés de maîtrise d'œuvre (générale, lieu de projet Renoux Ballainvilliers) et des marchés de production (matériel roulant, et système d'aide à l'exploitation et information voyageur) - fin du diagnostic archéologique (sauf lieu de projet Renoux Ballainvilliers) - enquête publique de fin mai à début juillet, puis déclaration d'utilité publique du projet en octobre - fin des études d'avant-projet, début de la phase d'études projet - dépôt de la demande de permis de construire du nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM).
b Restructurer le réseau T2C autour des 3 lignes fortes qui seront en service, et injecter des kilomètres supplémentaires sur les lignes principales	≤ 2025	2019 : - définition des objectifs de la restructuration du réseau de bus au travers d'une feuille de route adoptée par le comité syndical du SMTC-AC 2020 : - 1ère version du futur réseau (dite version « silhouette » V1) produite par T2C au 3e trimestre. 2021 : - réseau schématique dit « silhouette » présenté lors de la concertation préalable réglementaire du projet InspiRe entre janvier et mars, - travail de concertation avec les communes entre mai et juillet, - version 2 du réseau restructuré livrée par T2C fin septembre et présentée dans chaque commune pendant l'hiver 2021-2022. 2022 : - établissement d'une feuille de route pour la version 3 - version 3 du réseau livrée par T2C en septembre - nouvelle phase de concertation avec les communes entre octobre 2022 et début février 2023.
c Étudier l'opportunité et la faisabilité d'une quatrième ligne de TCSP	≤ 2025	

ÉVALUATION/CONSTATS

InspiRe est le grand projet de restructuration du réseau de transports en commun urbains de l'agglomération clermontoise. Il comprend la création de 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sur près de 27 kilomètres, et la restructuration de l'ensemble du réseau de bus pour l'articuler autour de ces 2 nouvelles lignes et de la ligne de tramway.

Deux nouvelles lignes de bus à haut niveau de service à horizon 2026

Les nouvelles lignes seront en grande partie en site propre, c'est-à-dire, séparées du trafic automobile, gage d'efficacité et de régularité. La création de ces voies réservées sera accompagnée d'une requalification complète de la voirie sur une grande partie des tracés, avec la création ou le réaménagement de voies cyclables. Un secteur fait l'objet d'un traitement particulier : le secteur Renoux Ballainvilliers. Destiné à devenir un véritable cœur de ville, il sera entièrement réaménagé sous l'appellation « les Allées du Cardo ».

Un aperçu de la transformation de la place Renoux avec le projet InspiRe (source : SMTC-AC)

De nouveaux parkings relais (P+R) connectés à ces nouvelles lignes fortes devraient également voir le jour pour permettre aux usagers issus de destinations plus lointaines de déposer leur véhicule à l'entrée de l'agglomération avant d'emprunter le réseau de transport en commun (voir action 5.3 - Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et en coordonnant les horaires). Au stade des études préliminaires, 7 sites potentiels avaient été envisagés. Les études d'avant-projet se concentrent sur 4 sites répartis à des emplacements stratégiques le long des lignes (secteur Rivaly à Durtol, secteurs Ernest Cristal et centre routier du Brézet à Clermont-Ferrand, secteur Grande Halle d'Auvergne à Cournon-d'Auvergne). En complément, les parkings aujourd'hui existants aux abords des futurs terminus de Durtol et de Royat/Chamalières (et donc impactés par la créations des installations nécessaires), seront réaménagés afin de restituer (voire légèrement renforcer) les capacités de stationnement actuelles.

Les enseignements de la concertation préalable menée en 2021 ont conduit la Métropole et le SMTC-AC à poursuivre ou approfondir certaines études spécifiques :

- les études d'insertion et de circulation sur l'avenue de Royat à Chamalières, l'avenue Bergougnan et la rue de l'Oradou à Clermont-Ferrand et à Cournon-d'Auvergne afin d'améliorer les solutions présentées lors de la concertation et de répondre aux interrogations ou inquiétudes ;

Visite du tracé des futures lignes à bord du « bus inspirant » (source : SMTC-AC)

- les études d'implantation des parkings-relais (pour plus de précisions sur ce point, voir fiche 5-3 Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et en coordonnant les horaires).

Il a également été décidé d'engager un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (comités ou conseils de quartier, associations, groupes constitués) pour continuer à améliorer le projet. Après un temps de dialogue supplémentaire, l'aménagement en site propre dans la traversée de Chamalières et Royat a été abandonné au profit d'un site banalisé et la position des terminus à Royat/Chamalières (ligne B) et à Durtol (ligne C) a été stabilisée.
Ce dialogue s'est poursuivi et intensifié tout au long de l'année 2022, associant l'ensemble des parties prenantes : associations, comités de quartier, syndics

de copropriété et bailleurs sociaux, commerçants, et bien sûr partenaires institutionnels comme la chambre des métiers et la chambre de commerce et d'industrie. Ces nombreux échanges influent sur le déroulé du projet en donnant lieu notamment à l'étude d'alternatives en matière d'accès et de circulation, de fonctionnement de carrefours, le long des tracés bien sûr mais aussi parfois plus en profondeur dans les quartiers bordant les futures lignes et qui vont connaître des modifications des habitudes de déplacements.

L'année 2022 a aussi été marquée par l'aboutissement de la procédure de déclaration d'utilité publique. Après une phase d'enquête publique tenue entre la fin mai et le début du mois de juillet, la commission d'enquête a rendu début août un avis favorable sans réserve. Elle a cependant recommandé d'une part la poursuite de la concertation avec les parties prenantes et le dialogue avec les citoyens, et d'autre part, l'intensitifcation des efforts pour la mise en place de parkings relais de façon concommitante à la mise en service des nouvelles lignes. Sur ces bases, le conseil syndical du SMTC-AC et le conseil métropolitain ont délibéré fin septembre/début octobre pour valider la fin des études d'avant-projet, et entériner la déclaration de projet, marquant le démarrage de la phase d'études projet. Dans la foulée, la création des 2 lignes à haut niveau de service a été déclarée d'utilité publique par le Préfet le 19 octobre 2022.

Du point de vue opérationnel, les marchés de maîtrise d'œuvre ont été attribués. Le groupement Ingerop/Artelia s'est vu confier la maîtrise d'œuvre générale, le cabinet In Situ a remporté la maîtrise d'œuvre du lieu de projet Renoux-Ballainvilliers renommé « les allées du Cardo », la construction du nouveau technicentre (centre de maintenance et de remisage des bus) incombe à Otéis, la fabrication du matériel roulant et des infrastructures de recharge a été attribuée au groupement Hess/Hitachi, et enfin, le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageur sera réalisé par Navocap.

Un réseau entièrement restructuré autour de l'armature de 3 lignes fortes

La restructuration de l'ensemble du réseau de bus autour de 3 lignes fortes a été définie dans une feuille de route adoptée en juillet 2019 conjointement par Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC. A cette occasion, une hiérarchie a été établie en accordant une priorité maximale aux déplacements contraints (pendulaires domicile-travail et domicile-études/formation), ainsi qu'aux déplacements depuis et vers les centres hospitaliers et médicaux. La régie T2C s'est vue confier le rôle d'assistance à maîtrise d'ouvrage de ce travail.

Une première version du réseau restructuré, produite fin 2020 a permis de donner une idée schématique de la transformation envisagée. Elle a d'ailleurs été jointe aux pièces utilisées pour la concertation préalable réglementaire du projet InspiRe tout début 2021. Rapidement affiné dans une version 2, défini cette fois « à la rue », le projet de nouveau réseau a pu être testé auprès de toutes les communes du ressort territorial au cours d'une seconde phase de concertation menée fin 2021.

Début 2022, le SMTC-AC a ainsi pu dresser, au travers d'une nouvelle feuille de route, la liste des modifications et améliorations attendues pour la version suivante. Cette nouvelle copie, 3e version du projet de réseau, a été livrée début septembre 2022. Sur cette base, le SMTC-AC a initié en fin d'année, la dernière étape de ce travail « itératif ». Chaque commune a été à nouveau rencontrée, de façon à préparer au mieux la version finale du futur réseau (version 4).

Grâce à cet important travail itératif associant étroitement les communes, le projet de réseau 2025 apporte des améliorations sensibles par rapport aux versions précédentes et bien évidemment par rapport au réseau actuel notamment grâce à :

- des liaisons périphériques directes (ne passant pas par la ville centre) en phase avec les aspirations locales et le fonctionnement perçu des territoires (vallée du Bédat, transversale Ceyrat-Romagnat, Aubière, Clermont-sud, ou encore barreau direct Cournon–Aubière) ;
- un meilleur maillage, voire la création de desserte des zones d'activités (Ladoux-Montels, Gravanches, zone d'activité Le Pontel–La Rochelle à Lempdes, zone des Sauzes à La Pardieu, ...) ;
- un meilleur maillage d'ensemble dans le territoire permis grâce aux effets de limitation des tracés de lignes en doublon.

Cet ensemble se traduit aujourd'hui par un retour favorable de la part d'une majorité des communes vis-à-vis des tracés présentés. La question du niveau d'offre n'a cependant été présentée que dans les grandes lignes pour l'heure, le nombre de services par ligne ne pouvant être affiné que lorsque les tracés seront stabilisés. L'amplitude horaire du futur service, autre préoccupation importante des communes reste également à établir.

En parallèle, le travail destiné à permettre le fonctionnement des transports en commun dans les meilleures conditions possibles pendant les travaux de réalisation des lignes à haut niveau de service B et C s'est accéléré. Il aboutira à la définition d'un réseau temporaire, dit « réseau travaux », opérationnel dès septembre 2023 pour l'essentiel.

POUR LA SUITE...

- **Validation des études projet** des lignes à haut niveau de service en avril 2023.
- **Démarrage des travaux préparatoires au chantier des lignes BHNS :** fouilles d'archéologie préventive dans les secteurs identifiés suite aux diagnostics réalisés en 2021-2022, dévoiement des réseaux enterrés (eau potable, assainissement, électricité, gaz, télécommunications) et aménagements nécessaires au fonctionnement du réseau de substitution de bus pendant la suite des travaux.
- **Rédaction des dossiers de consultation des entreprises et lancement des marchés de travaux de réalisation des lignes BHNS.** Le calendrier prévu vise un démarrage de ces travaux au cours du printemps 2024. La définition du réseau de bus de substitution et des aménagements lui permettant de fonctionner efficacement pendant cette période doivent être finalisés au 1er trimestre 2023. Les premiers aménagements pourront être réalisés à partir d'avril 2023.
- **Poursuite du dialogue continu avec les acteurs du territoire et le public.** La préparation de la phase travaux, la recherche de solutions et l'accompagnement des habitants et usagers pendant cette période difficile sera au cœur du travail de 2023. L'ouverture d'une maison du projet au cours du printemps 2023 permettra de disposer d'un lieu essentiel pour le dialogue avec le public.
- **Production de la version 4 du réseau de bus restructuré au début de 2e trimestre 2023** (tracés des lignes et intensité de l'offre) en vue d'une validation à l'échelle métropolitaine pendant l'été 2023.
  Par la suite, construction des niveaux d'offres et définition de l'amplitude horaire des lignes.
- **Maintien du lien avec les communes,** avec un accent particulier auprès des communes où subsistent les dernières réserves.

COÛTS

SMTC + clermont auvergne métropole

324 M€ pour les études et travaux des lignes B et C, la requalification de l'espace public le long de ces lignes et la construction d'un nouveau dépôt.
Financement : 59 % SMTC-AC (infrastructures bus, dépôt, matériel roulant) **et 41 % Métropole** (Aménagement espaces publics, parkings relais).

+9 M€/an supplémentaires à partir de 2026 pour assurer l'offre de transport renforcée (+20 % de km par rapport au réseau actuel).

INDICATEURS

Qualité de la desserte des transports en commun au sein du ressort territorial de SMTC-AC

	Aujourd'hui (réseau actuel)	En 2026 (estimation avec le réseau restructuré)
À proximité d'un arrêt de transport en commun (moins de 500m à pied des lignes fortes A, B et C et/ou moins de 300m d'une autre ligne)	134 000 logements 90 000 emplois	+600 logements +1 100 emplois
dont, à moins de 500m à pied d'un arrêt d'une ligne forte (lignes A, B et C)	Logements : 55 % Emplois : 68 %	Logements : 56 % Emplois : 74 %

La restructuration du réseau permettra de desservir quelques logements et emplois supplémentaires par rapport au réseau actuel. Certaines communes comme Pont-du-Château, verront leur niveau de couverture sensiblement amélioré. Mais c'est la progression du nombre de logements et d'emplois accessibles avec une ligne à haut niveau de service qui sera l'effet le plus marquant.

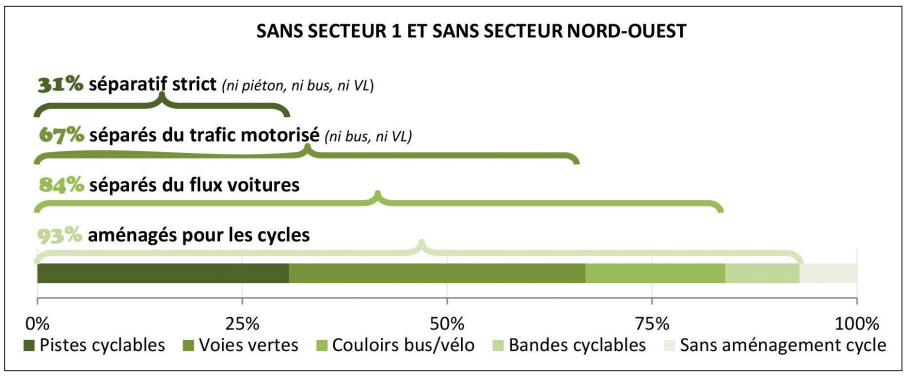
Évolution de l'espace public le long des futures lignes de BHNS (BetC)

Surface totale du projet (m²)	687 736
Linéaire total du projet (km)	29,2

	Aujourd'hui (réseau actuel)	En 2026 (estimation avec le réseau restructuré)
Surface perméable (m²)	142 000	137 000
Nombre d'arbres	1 680	3 960
Surface d'espaces verts (m²)	94 550	110 140
Nombre de places de stationnement public	1 705	810
Nombre de places de stationnement livraison	25	35
Linéaire de voiries apaisées (km)	0	2,2
Linéaire de voiries aménagées pour les cycles (km)	8	21,5
Nombre de places de stationnement vélo	120	280

Au stade des études (PRO), les données indiquent des impacts globalement positifs pour l'ensemble des composantes : grâce au projet, le nombre d'arbres sera multiplié par 2,4, la surface d'espace verts augmentera de 16,5 % et le linéaire d'aménagements cyclable sera multiplié par 2,7 (et qualitativement amélioré) et le stationnement vélo multiplié par 2,4. Les surfaces imperméabilisées ont été réduites au maximum (en baisse de 4 % sur tout le projet). Ces chiffres continueront à être suivis pendant les phases d'études restant à venir.

Aménagements cyclables le long des aménagements des futures lignes de BHNS (B ET C)



La quasi-totalité du linéaire aménagé des lignes B et C comprendra un aménagement cyclable au terme du projet (93 %), pour l'essentiel séparé du trafic motorisé (pistes cyclables ou voies vertes sur 67 % de l'itinéraire). Néanmoins, dans certains secteurs, des aménagements de « cohabitation » (couloir bus/vélo, bandes cyclables) sont incontournables compte-tenu d'une largeur de voirie limitée.

NB : Les secteurs Royat / Chamalières (ligne B) est exclus de l'analyse car le site propre a été abandonné suite à la concertation préalable au projet. De même, le tronçon situé entre le carrefour des quatre routes et le terminus de Durtol (ligne C) n'est pas compté. Sur ces deux zones, aucun aménagement de voirie significatif n'est prévu dans le cadre du projet InspiRe, hormis la réalisation des stations, ce qui ne permet pas d'insérer des aménagements cyclables.

inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités
Rue Blatin
InspiRe dessine
la Métropole
de demain
Bd Saint-Jean
Terminus Durtol
clermont
auvergne
métropole
SMTC