

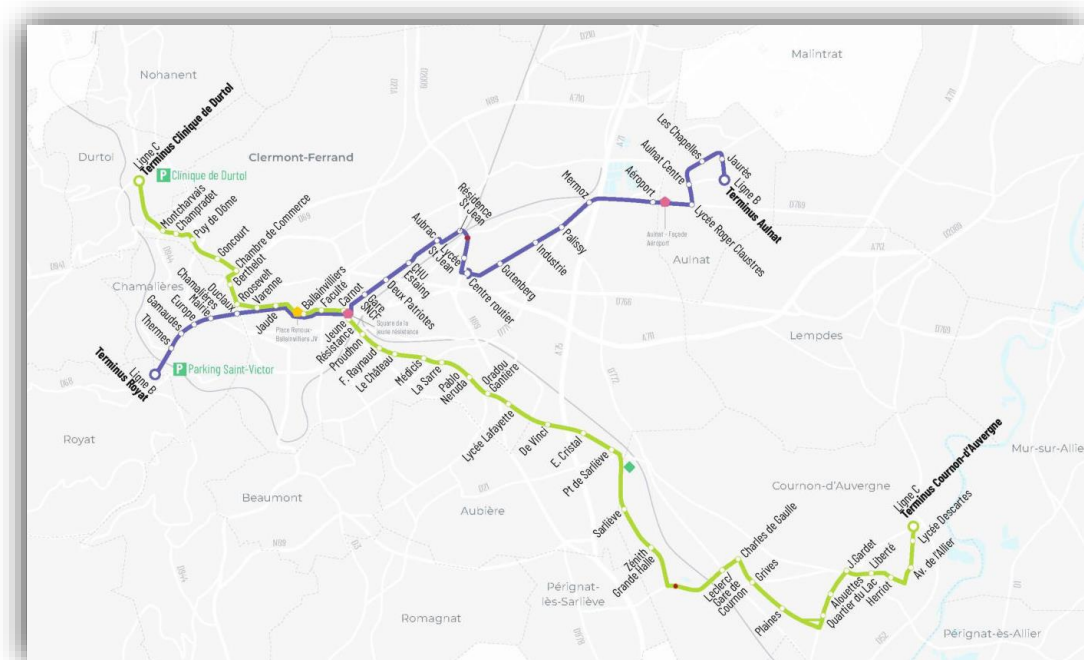
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU PUY-DE-DÔME

Clermont Auvergne Métropole et Syndicat Mixte des Transports en
Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC)

Enquête publique

portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale
relatif au déploiement des lignes de Bus à Haut Niveau de Services
(BHNS) B et C et leurs aménagements associés dans le cadre du projet
InspiRe sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières,
Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat

*DU LUNDI 19 JUIN 2023 A 9 HEURES AU
VENDREDI 21 JUILLET 2023 A 12 HEURES*



RAPPORT

La commission d'enquête

Présidente

Joyce Chetot

Membres titulaires

Daniel Derory – Gilles Herbach

SOMMAIRE

GLOSSAIRE

PARTIE 1 - GÉNÉRALITÉS

1.1- CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUÊTE	3
1.2- AUTORITÉ ORGANISATRICE DE L'ENQUÊTE ET PORTEUR DE PROJET	4
1.3- CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE – DOCUMENTS DIRECTEURS	5
1.4- HISTORIQUE DU PROJET	10

PARTIE 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

2.1- LA SITUATION ACTUELLE	14
2.2- LA SITUATION FUTURE SOUHAITÉE	15
2.3- LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET	17
2.4- LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET	22
2.5- COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE	27

PARTIE 3 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1- ORGANISATION DE L'ENQUÊTE	31
3.2- MODALITÉS DE L'ENQUÊTE	34
3.3- DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	38
3.4- CONSULTATION DES AUTORITÉS, ORGANISMES, PERSONNES ET SERVICES DE L'ÉTAT	43
3.5- CONSULTATION DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE	45

PARTIE 4 - ANALYSE ET APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

4.1- MÉTHODOLOGIE DE DÉCOMPOSITION DES CONTRIBUTIONS EN OBSERVATIONS	48
4.2- INTRODUCTION	53
4.3- INFRASTRUCTURE	55
4.4- CADRE DE VIE	83
4.5- HYDROLOGIE	95
4.6- ÉNERGIE ET CLIMAT	105
4.7- ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	113
4.8- GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE	125
4.9- PHASE CHANTIER	127
4.10- AUTRES THÉMATIQUES	128
4.11- SYNTHÈSE DU SMT-C-AC	129

PARTIE 5 - CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

GLOSSAIRE

3DS	Loi relative à la différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplification de l'action publique locale
Ae	Autorité environnementale
ARS	Agence Régionale de Santé
AOM	Autorité Organisatrice de la Mobilité
BHNS	Bus à Haut Niveau de Services
CEM	Centre d'exploitation et de maintenance
DAE	Dossier d'autorisation environnementale
DDT	Direction Départementale des territoires
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement et de l'Aménagement et du Logement
DUP	Déclaration d'Utilité Publique
EBC	Espace boisé Classé
ERC	Éviter, réduire, compenser
GEMAPI	Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations
GES	Gaz à effet de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
ICPE	Installation classée pour la protection de l'environnement
IGP	Indication géographique protégée
IRVE	Infrastructure de recharge pour véhicules électriques
MRAe	Mission régionale d'autorité environnementale
MR1	Mesures de Réduction 1
MS1	Mesures de Suivi 1
P+R	Parcs Relais
PCAET	Plan Climat Air-Énergie Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PPRNI	Plan de Prévention des Risques Naturels inondation
PPRNPI	Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'Inondation
PVR	Participation pour Voirie et Réseaux
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SAUL	Structure Alvéolaire Ultra légère
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires Auvergne-Rhône-Alpes
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TC	Transports en commun (ou transports collectifs)
TCSP	Transport en commun en site propre
TEPOS	Territoire à énergie positive
ZAN	Zéro Artificialisation nette

PARTIE 1 - GÉNÉRALITÉS

1.1- CONTEXTE ET OBJET DE L'ENQUÊTE

Nature du projet

La présente enquête publique concerne la demande d'autorisation environnementale présentée par Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) pour le déploiement des lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) B et C et de leurs aménagements associés dans le cadre du projet InspiRe.

Le périmètre du projet

Le projet se situe sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat.

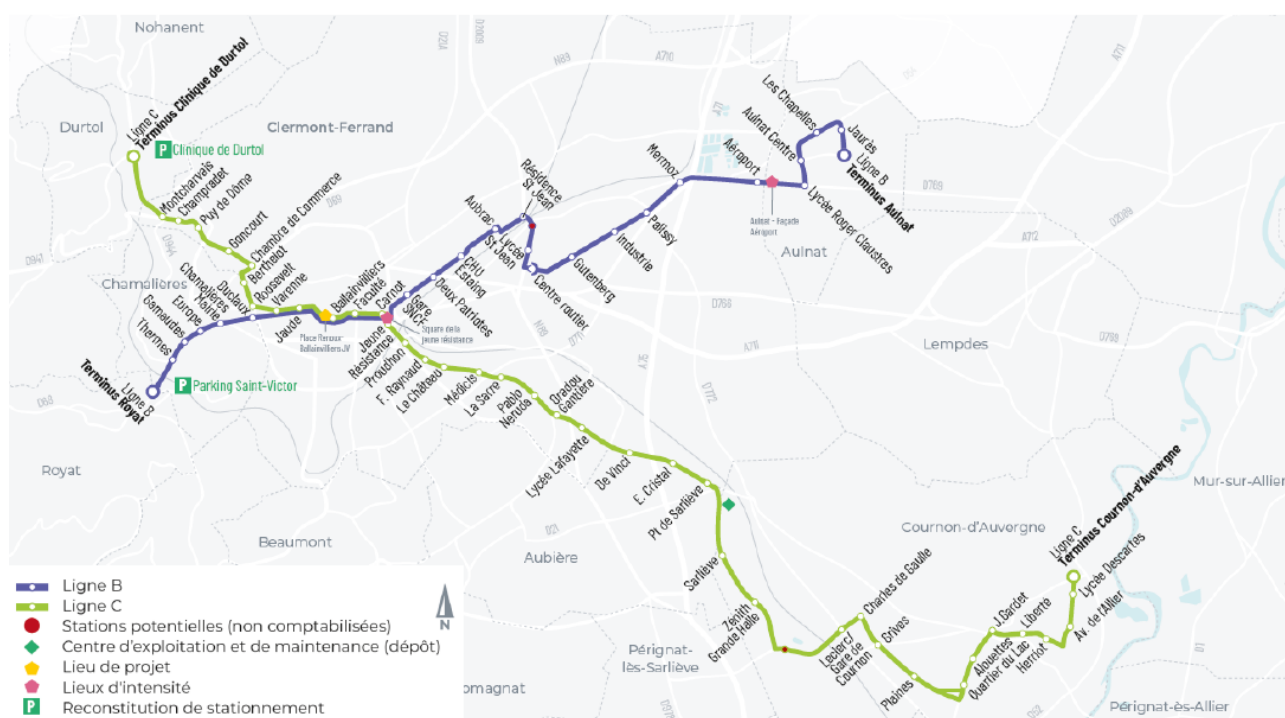


Figure 1 : source : note de présentation

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et de ses aménagements associés -

Rapport

3

Sommaire

Généralités

Le projet

L'enquête

Analyse de la
commission

1.2- AUTORITÉ ORGANISATRICE DE L'ENQUÊTE ET PORTEUR DE PROJET

L'autorité organisatrice de l'enquête

Préfecture du Puy-de-Dôme
18 boulevard Desaix
63 033 Clermont- Ferrand

Le porteur de projet

Le projet est porté par une co-maîtrise d'ouvrage entre le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, et Clermont Auvergne Métropole pour sa compétence « l'aménagement du territoire ».

Maîtrise d'ouvrage	
SMTC-AC	Clermont Auvergne Métropole
	

Par convention d'objectifs et de moyens, et de co-maîtrise d'ouvrage, entre Clermont-Auvergne Métropole et le SMTC-AC, **la maîtrise d'ouvrage unique du projet a été confiée au SMTC-AC.**

SMTC-AC
2 bis rue de l'Hermitage
63063 Clermont-Ferrand

Le siège de l'enquête

Mairie de Clermont-Ferrand
10 rue Philippe Marcombes
63033 Clermont-Ferrand

1.3- CADRE LÉGISLATIF ET RÉGLEMENTAIRE – DOCUMENTS DIRECTEURS

L'autorisation environnementale du projet porte sur les procédures suivantes :

- **L'autorisation au titre de la loi sur l'eau** pour le rejet des eaux pluviales pour les lignes B et C, pour le centre d'exploitation et de maintenance et le secteur Renoux Ballainvilliers Joffre Vercingétorix et **de déclaration** pour certains travaux,
- **La déclaration au titre des Installations Classées** pour la Protection de l'Environnement (ICPE) pour le centre d'exploitation et de maintenance des bus,
- **L'autorisation** de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres.

Les principales références législatives et réglementaires, sans être exhaustives, sont présentées ci-après.

1.3.1 - Le code de l'environnement

- Les articles L181-1 à L181-23-1, R181-1 à R181-53-1 et L214-1 à L214-6 et R214-1 à R214-5, relatifs aux autorisations environnementales ;
- Les articles R350-1 à R350-31 relatifs aux directives de protection et de mise en valeur des paysages et aux allées d'arbres et alignements d'arbres bordant les voies ouvertes à la circulation publique.

La législation sur les installations, ouvrages travaux et activités

Les activités envisagées dans cette demande relèvent du Code de l'Environnement au titre **de la législation sur les installations, ouvrages travaux et activités** : (articles L.214-1 à 11, R.214-1 à R.214-60) pour les rubriques suivantes :

Rubrique	Libellé de l'activité	Installations, ouvrages, travaux et activités et activités concernés	Classement
2.1.5.0	Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol (...)	La surface totale concernée de 22,55 ha se répartissant pour : -les lignes B&C (comprenant les lieux d'intensité (Square de la jeune résistance, Façade de l'aéroport et les parkings Durtol et Saint-Victor) : 12,37 ha ; -le Centre d'exploitation et de maintenance : 8,66 ha -le Secteur Renoux Ballainvilliers Joffre Vercingétorix : 1,52 ha	A
1.1.1.0	Sondage, forage (...)	Mise en place d'un piézomètre au CEM	D
3.1.2.0-1	Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le	Travaux dans le lit mineur de l'Artière sur le Boulevard Ernest Cristal sur une longueur inférieure à 100 mètres : 28, 5 m	D

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et de ses aménagements associés –

Rapport

5

Sommaire	Généralités	Le projet	L'enquête	Analyse de la commission
----------	-------------	-----------	-----------	--------------------------

Rubrique	Libellé de l'activité	Installations, ouvrages, travaux et activités et activités concernés	Classement
	profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau (...)	- Allongement de l'ouvrage de franchissement de 8,50 ml (côté sud) ; - Raccordement des berges en amont de l'ouvrage sur environ 10 ml ; - Raccordement des berges en aval de l'ouvrage sur environ 10 ml (en cas de réhabilitation de l'ouvrage existant)	
3.1.3.0- 1	Installations ou ouvrages ayant un impact sensible sur la luminosité nécessaire au maintien de la vie et de la circulation aquatique dans un cours d'eau (...)	Travaux dans le lit mineur de l'Artière sur le boulevard Ernest Cristal : 23,5 m (Allongement de l'ouvrage de franchissement de 8,50 ml (côté sud) longueur actuelle de l'ouvrage de 15,00 m. À terme couverture sur le cours d'eau de 23,50 m)	D
3.1.4.0- 2	Consolidation ou protection des berges, à l'exclusion des canaux artificiels, par des techniques autres que végétales vivantes (...)	Réaménagement des lignes B et C sur 2 fois un linéaire de 20 ml (amont et aval) soit au total 40 ml	D
3.1.5.0	Installations, ouvrages, travaux ou activités, dans le lit mineur d'un cours d'eau, étant de nature à détruire les frayères (..)	Travaux dans le lit mineur de l'Artière classée cours d'eau à Frayère sur le Boulevard Ernest Cristal : - Allongement de l'ouvrage de franchissement de 8,50 ml (côté sud) - Raccordement des berges en amont de l'ouvrage sur environ 10 ml - Raccordement des berges en aval de l'ouvrage sur environ 10 ml (en cas de réhabilitation de l'ouvrage existant)	D
3.2.2.0- 1	Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau (...)	Pour les lignes B & C : surface de 6022 m² soustraite à la zone inondable : - av. Ernest Cristal : 2580 m², - Trémie Schuman : 1380 m² ; - Boulevard Saint-Jean : 2062 m	D

Législation sur les Installations Classées pour la protection de l'environnement (ICPE)

Le projet est également concerné au titre de **la législation sur les Installations Classées pour la protection de l'environnement (ICPE)** : (articles L511-1 et R511-9) pour les activités suivantes du **centre d'exploitation et de maintenance** :

Rubrique	Libellé de l'activité	Volume autorisé	Classement
1413-1b	Installation de remplissage de gaz naturel	1960 Nm ³ /h	DC
1435-2	Installation de remplissage de réservoir de gaz naturel ou biogaz (rubrique 1413-1b) ; station-service	3500 m ³ /an	DC
2910-A-2	Chaufferie	1200kW	DC
2925-2	Atelier de charge d'accumulateurs, contenant au moins 10 véhicules de types M2 ou M3	1600 Kw- 70 bus	D
2930-1b	Les ateliers d'entretien et de réparation des véhicules et engins à moteur, y compris les activités de carrosserie et de tôlerie	3470 m ²	DC
4734-2c	Stockage d'hydrocarbures	90 m ³ soit environ 75 t	DC

DC : déclaration périodique – D : déclaration

Cas spécifique de l'atteinte aux allées et alignements d'arbres

La loi de la différenciation, de la décentralisation et de déconcentration (3DS) précise et renforce le régime de protection des alignements d'arbres qui bordent les voies ouvertes à la circulation publique prévu à l'article L. 350-3 du Code de l'environnement en soumettant à autorisation les coupes et abattages d'arbres d'alignement dans le cadre de projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements.

Cette demande d'autorisation comprend les mesures d'évitement envisagées et des mesures de compensation des atteintes portées aux allées et aux alignements d'arbres.

Le code de l'urbanisme

Outre une autorisation environnementale, la réalisation du projet InspiRe nécessitera l'obtention de différents permis de construire et d'aménager dont l'instruction interviendra postérieurement.

Ce projet nécessitera des autorisations au titre du code de l'urbanisme concernant :

- le permis de construire du centre d'exploitation et de maintenance sur la commune de Cournon-d'Auvergne ;
- le permis de construire du parc de stationnement en ouvrage et des locaux d'exploitation du Terminus de la ligne C sur la commune de Durtol ;
- le permis de construire du parc de stationnement en ouvrage sur la commune de Chamalières,
- les permis de démolir et de construire des box de stationnement de la Résidence « Les Chandiots » sur la commune de Clermont-Ferrand ;
- le permis de construire des locaux d'exploitation de la station Lafayette (Ligne C) sur la commune de Clermont-Ferrand ;
- le permis de construire des locaux d'exploitation du Terminus Est de la ligne C sur la commune de Cournon-d'Auvergne ;

- le permis de construire des locaux d'exploitation du Terminus Est de la ligne B sur la commune d'Aulnat ;
- le permis de construire pour les locaux d'exploitation du Terminus partiel de la ligne B (Centre routier du Brézet) sur la commune de Clermont-Ferrand ;
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement des abords de la place Allard et de l'avenue de Royat sur la commune de Royat ;
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement de l'avenue de Royat et du boulevard Berthelot (incluant la construction de locaux d'exploitation) sur la commune de Chamalières ;
- le permis d'aménager portant sur l'aménagement des Allées du Cardo et de l'escalier du jardin Lecoq sur la commune de Clermont-Ferrand ;
- le permis d'aménager portant sur les réaménagements de l'espace public (Boulevard Duclaux, Blatin, Jaude, Desaix, Carnot, square de la Jeune résistance, avenue de l'Union soviétique, rue Auger, Place Alexandre Varenne, Boulevard Roosevelt et Berthelot) sur la commune de Clermont-Ferrand ;
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement du rond-point du Zénith et de ses abords sur la commune de Cournon-d'Auvergne ;
- le permis d'aménager portant sur le réaménagement des espaces publics sur la commune de Cournon-d'Auvergne.

L'article R. 423-58 du code l'urbanisme dispose que : « *Lorsque le projet a précédemment fait l'objet d'une enquête publique dans les conditions prévues au code de l'environnement et que l'avis de mise à l'enquête indiquait que celle-ci portait également sur la construction projetée, il n'y a pas lieu à nouvelle enquête au titre du permis de construire ou d'aménager, sauf si le projet a subi des modifications substantielles après la clôture de l'enquête.* »

Par ailleurs, l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement prévoit que : « *...Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation.*

Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée.

L'étude d'impact, accompagnée de ces avis, est soumise à la participation du public par voie électronique prévue à l'article [L. 123-19](#) lorsque le projet a déjà fait l'objet d'une enquête publique, sauf si des dispositions particulières en disposent autrement. »

En application de ces articles, une consultation ultérieure de l'Autorité environnementale sera nécessaire afin d'apprécier le caractère notable des modifications apportées au projet et de la nécessité d'actualiser l'étude d'impact.

1.3.2 - Les dispositions spécifiques à l'enquête publique :

- Le code de l'environnement : chapitre 3 du titre II du livre 1er et plus particulièrement les articles L.123-1 à 18 et R.123-1 à 27 traitant des enquêtes publiques relevant du code de l'environnement ;
- L'ordonnance n°E23000051/63 du 15 mai 2023 de la Présidente du Tribunal administratif du Puy-de-Dôme désignant la commission d'enquête ;
- L'arrêté n°20230792 du 22 mai 2023 du Préfet du Puy-de-Dôme prescrivant la présente enquête.

1.3.3 - Les dispositions relatives aux documents directeurs

Le projet doit être compatible avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Egalité des Territoires Auvergne Rhône Alpes (SRADDET) approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020 ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Clermont (SCoT) approuvé le 29 novembre 2011 et modifié le 20 décembre 2019 ;
- Le plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé par délibération du SMTC-AC le 04 juillet 2019 ;
- Le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Loire-Bretagne 2022-2027 approuvé par le Préfet coordonnateur de bassin le 18 mars 2022 ;
- Le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) du bassin versant Allier aval approuvé par arrêté inter-préfectoral le 13/11/2015 ;
- Les Plans de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRNpi) du Val d'Allier Clermontois et de l'agglomération clermontoise par arrêtés préfectoraux du 04/11/2013 et du 08/07/2016.

1.4.2 - L'historique des concertations et décisions du projet

Sont repris ci-après de manière synthétique les différentes phases de concertation et de décisions.

Les différentes étapes de la concertation

2016 : Rencontres citoyennes de la mobilité : contributions de 5000 personnes au sein de 19 ateliers avec la production d'un manifeste de 22 engagements et des attentes suivantes :

- Disposer d'une vraie alternative à la voiture,
- Desservir la gare et l'aéroport par une ligne forte,
- Vivre dans des espaces urbains mieux partagés offrant plus de place pour les vélos et les piétons, des rues apaisées et vivantes et un cadre de vie plus durable.

11 janvier au 31 mars 2021 : Concertation publique principalement sur le projet de BHNS : 3600 contributions émanant d'environ de 1500 contributeurs portant notamment sur :

- La pertinence d'améliorer les transports en commun et de développer les mobilités douces.
- Des craintes fortes sur l'insertion du projet : avenue de Royat, avenue Bergougnan, rue de l'Oradou,
- Un souhait de nouvelles voies cyclables et d'une amélioration des services de vélo à la demande ou en location longue durée ;
- Un souhait de végétalisation de la métropole, de création d'espaces apaisés et d'aménagements urbains plus adaptés aux usages des piétons (notamment sur le secteur de Renoux-Ballainvilliers) ;
- Le développement du réseau de transport en commun pour tous les habitants de la Métropole ;
- L'accompagnement des commerçants afin de réduire les impacts sur leur activité ou de les aider à s'adapter aux nouvelles configurations urbaines.

30 août au 15 septembre 2021 : concertation publique sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme

Poursuite de la concertation en continu (réunions publiques, échanges continus en comité de quartier, avec les entreprises ou établissements...)

Les actions et décisions

Projet approuvé à l'unanimité le 12 janvier 2017 pour la création simultanée de deux lignes majoritairement en site réservé avec priorité absolue aux carrefours afin de :

- Permettre une recomposition de l'ensemble du réseau pour une meilleure desserte de l'ensemble du territoire,
- Recomposer l'espace, de façade à façade, dans l'espace urbain dense, pour une coexistence harmonieuse des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes,
- Favoriser le développement le long des lignes dans les espaces métropolitains plus distendus,
- Mettre en œuvre le schéma de transition énergétique et écologique.

Par délibération du 5 juillet 2018, autorisation de poursuivre les études sur la base d'un préprogramme.

Réalisation d'une étude d'impact sur la base des études préliminaires qui a fait l'objet d'un avis de la MRAe le 12/04/22.

Enquête publique du 30 mai au 4 juillet 2022 :

3 enquêtes conjointes portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise en compatibilité des PLU des communes concernées, et l'enquête parcellaire.

Avis favorable assorti de 2 recommandations :

- Mise en œuvre des projets de parking relais et de restructuration du réseau de Transport en commun de l'agglomération de manière concomitante avec le projet de BHNS et,
- Nécessité de poursuite de la concertation permettant de lever les dernières difficultés pouvant subsister sur le projet.

Arrêté préfectoral n° 2022 21 541 du 19 octobre 2022 déclarant d'utilité publique le projet de Clermont Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Durtol.

Lancement de plusieurs consultations pour des marchés publics de maîtrise d'œuvre et mise à jour de l'étude d'impact sur la base des avant-projets.

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et de ses aménagements associés -

DÉLIBÉRATION ET

DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Par délibération du 6 octobre 2022, le SMTC-AC a sollicité auprès du Préfet toute décision relative à l'obtention des autorisations administratives nécessaires au projet et notamment d'autoriser le dépôt auprès de la préfecture du dossier d'Autorisation Environnementale.

SMTC-AC a déposé auprès du préfet la demande d'autorisation environnementale le 26 octobre 2022 complétée le 24 février 2023, pour le déploiement des lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) B et C et ses aménagements associés dans le cadre du projet Inspire.

PARTIE 2 - PRÉSENTATION DU PROJET

2.1- LA SITUATION ACTUELLE

Les éléments de cette présentation sont extraits du dossier d'enquête publique produit par le maître d'ouvrage.

Le dernier grand recensement des déplacements établi en 2012 sur l'agglomération clermontoise montre une faible attractivité du réseau de transports en commun de l'agglomération, avec une part modale réduite des transports en commun (de 15 à 24 % selon les secteurs) et une utilisation majoritaire de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail.

Parallèlement, le SMTC-AC et Clermont-Auvergne Métropole constatent que les lignes B et C actuelles ne permettent pas une desserte optimisée :

- Des zones urbaines et des zones d'activités telles que la commune de Durtol, l'urbanisation plus à l'Est de Clermont-Ferrand dont la ZI du Brézet, la future ZAC Saint-Jean, la commune d'Aulnat, la ZI de Cournon-d'Auvergne.
- De certains commerces dans le secteur du Brézet et sur la commune d'Aulnat,
- De certains établissements scolaires, comme le futur lycée Saint-Jean et le lycée Roger Claustres,
- De grands équipements publics du territoire tels que l'aéroport d'Aulnat, la Grande Halle et le Zénith d'Auvergne à Cournon.

Les déplacements actuels et leur augmentation attendue en lien avec le développement du territoire, s'ils ne sont pas réalisés en transport en commun, le sont, et le seront en véhicules légers ce qui risque d'accentuer des problèmes de circulation sur des voiries qui sont déjà sujettes à saturation du trafic. Différents points durs ont été recensés en heures de pointe (matin et soir) sur l'ensemble du secteur, la difficulté principale se trouvant sur les boulevards ceinturant le centre-ville.

L'un des objectifs affirmés du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2019 est la réduction du trafic routier par la diminution des distances parcourues et par l'augmentation de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain (objectif de nombre de voyages/an/habitant fixé entre 160 et 180).

Le tableau ci-après représente les objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) en matière de parts modales.

	AUJOURD'HUI			OBJECTIF 2030	
	RESSORT TERRITORIAL*	CLERMONT-FERRAND		RESSORT TERRITORIAL*	CLERMONT-FERRAND
	61%	46%		50%	37%
	30%	40%		33%	40%
	7%	12%		12%	18%
	2%	2%		5%	5%

* Ressort territorial du SMTC-AC : périmètre où les actions seront mises en œuvre (communes de Clermont Auvergne Métropole, Mur-sur-Allier, Pérignat s Allier).

Figure 3 : source document présentation SMTC-AC

2.2- LA SITUATION FUTURE SOUHAITÉE

Le SMTAC-AC et Clermont-Auvergne Métropole souhaitent doter les territoires d'une alternative crédible à la voiture individuelle via les lignes BHNS B et C et garantir, dans un contexte de changement climatique, une meilleure offre de mobilité et un cadre de vie de qualité pour tous en :

- Favorisant l'augmentation de l'usage des transports en commun avec pour objectif le passage de 32 millions de voyages par an (situation actuelle), à 52 millions de voyages en commun en 2032, avec un point de passage en 2028, soit deux années pleines après achèvement du projet, à 48 millions de voyages ;
- Permettant une recomposition de l'ensemble du réseau pour une meilleure desserte de l'ensemble du territoire grâce à :
 - La desserte de Cournon-d'Auvergne et Chamalières, deuxième et troisième commune de la Métropole, ainsi que Royat et Aulnat ;
 - Une liaison directe, sans correspondance, de l'aéroport et de la gare SNCF au cœur urbain ;
 - La desserte du Zénith d'Auvergne et de la Grande Halle d'Auvergne ;
 - La mise en place de parkings relais et de 2 terminus.
- Confortant les centralités par un rapprochement de celles-ci au cœur métropolitain (objectif « centre à 30 minutes ») ;
- Recomposant l'espace, de façade à façade, dans l'espace urbain dense, pour une coexistence harmonieuse des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes ;
- Restaurer une trame végétale dans la ville, au travers de linéaires structurants d'alignements d'arbres, et d'aménagements où la surface imperméabilisée diminue ;
- Favorisant le développement le long des lignes dans les espaces métropolitains plus distendus et en permettant d'accélérer la requalification urbaine de plusieurs quartiers (quartier Saint-Jean) ;
- Mettant en œuvre le schéma de transition énergétique et écologique porté par la Métropole (ex : propulsion électrique dans le parc matériel de bus, en supplément du GNV).

Pour pouvoir atteindre ces objectifs en respectant les exigences des documents directeurs, le SMTAC-AC et Clermont-Auvergne Métropole ont arrêté, après le rendu des différentes études et la concertation publique, un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) des lignes B et C qui consiste à :

- Créer des lignes BHNS B et C, des modes doux et itinéraires cyclables continus et les aménagements urbains associés ;
- Créer des lieux d'intensité*¹ à proximité de l'aéroport à Aulnat et le Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;

*Les 3 lieux dits « d'intensité » se caractérisent par une situation urbaine singulière et multifonctionnelle (pôles d'échanges, densité d'équipements publics, forte fréquentation ...) et une nécessité de requalification paysagère. Ils sont les suivants :

- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix en limite du centre médiéval de Clermont-Ferrand,
- Le square de la Jeune Résistance à l'interface de l'hypercentre de Clermont-Ferrand et du quartier de la gare S.N.C.F.,
- Les espaces situés entre l'accès à l'aéroport, une halte ferroviaire et le centre-bourg d'Aulnat.

Ces 3 espaces feront l'objet de réponses architecturales spécifiques et d'intérêt métropolitain.¹

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés –

- Réaménager les secteurs Place Renoux - Rue Ballainvilliers - Rue Joffre- Avenue Vercingétorix ;
- Acquérir un nouveau matériel roulant à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C ;
- Implanter un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon-d'Auvergne dans le secteur dit « Pointe de Cournon » ; il serait doté d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle devrait permettre de couvrir 50 % des besoins des deux lignes ;
- Aménager deux parkings au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor (propriété de la commune de Royat). Ces parkings de proximité présentent plusieurs fonctions : reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus et parking de proximité.

En parallèle, le projet de BHNS s'accompagne d'une requalification de façade à façade de l'espace urbain et accompagne les projets urbains de l'agglomération.

Le projet InspiRe dans lequel s'inscrit le projet BHNS comprend en complément des aménagements décrits ci-dessus :

- La restructuration globale du réseau de transports en commun sur l'agglomération clermontoise ;
- La création de parcs relais à l'échelle de la Métropole.

2.3- LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

2.3.1 - Description des lignes B et C

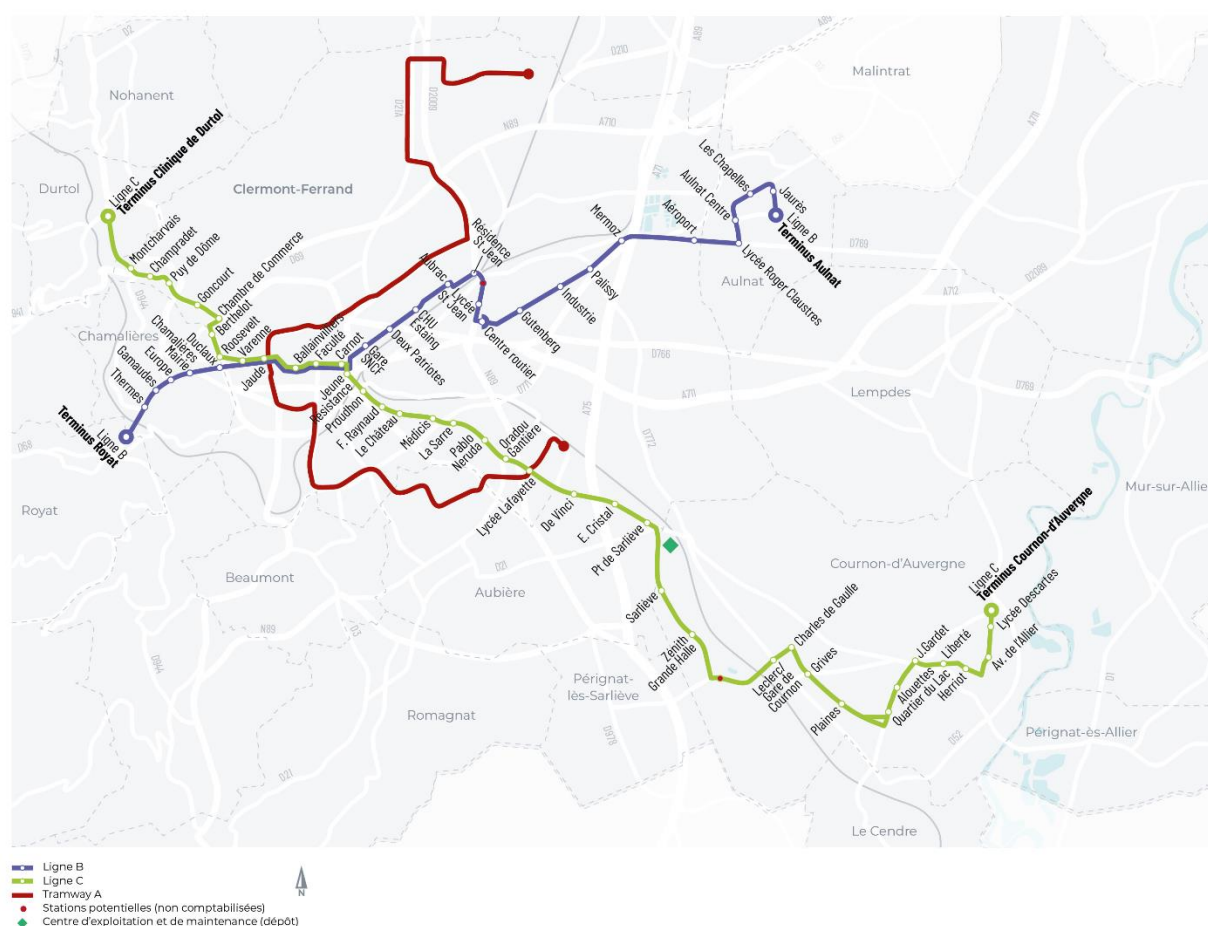
Le projet BHNS des lignes B et C permettra de desservir :

- le quart des habitants de la métropole,
- la moitié des emplois,
- le tiers des étudiants.

Il renforce l'offre de transport vers l'est et le sud métropolitain ainsi que les liaisons directes vers les gares et l'aéroport.

Tracé

Le plan des lignes B et C figure ci-après :



Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés -

Rapport

17

Sommaire

Généralités

Le projet

L'enquête

Analyse de la
commission

Caractéristiques

	Ligne B	Ligne C
Distance et desserte	Sur environ 12,7 kilomètres, elle reliera via environ 28 stations : Royat à Aulnat Avec passage par le secteur du Brézet.	Sur environ 18,3 kilomètres, elle reliera via 40 stations dont 5 communes avec la ligne B : Durtol à Cournon-d'Auvergne (lycée Descartes). Avec extension à la commune de Durtol et modification du tracé sur la commune de Cournon-d'Auvergne pour desservir le secteur de la Grande Halle. Et passage par la place Joseph Gardet qui fait l'objet d'une requalification majeure (ZAC République).
Lieux d'intensité ou de projets rencontrés	- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre-Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand, - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand, - La façade à proximité de l'aéroport à Aulnat.	- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre-Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand, - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand
Temps de parcours	Temps de parcours de 38 minutes environ pour une vitesse commerciale de 19,6 km/h	Temps de parcours de 50 minutes environ pour une vitesse commerciale de 20,6 km/h
Amplitude horaire	Amplitude horaire de 20 h : entre 5h et 1h	
Fréquence heure de pointe	6 min jusqu'au terminus partiel Centre Routier du Brézet et 12min jusqu'au terminus à Aulnat – Avenue Saint Exupéry	6 min
Fréquence en heure « creuse »	En moyenne 10 min et 30 sec	
Fréquence en heure « hyper creuse » après 21 h	30 min	

2.3.2 - Centre d'exploitation et de maintenance

Le futur centre d'exploitation et maintenance (CEM), prévu sur la Pointe de Cournon sur une superficie de 7,5 ha est dimensionné pour 190 bus (40 BHNS électriques de 18 m et 150 bus GNV et électriques), le reste de la flotte étant maintenu dans le site de Champratel.

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés –

Il comportera notamment :

- Le futur siège social de l'exploitant ;
- Une zone de remisage des bus (située majoritairement en extérieur) ;
- Une zone de station-service, nettoyage et service remiseurs ;
- Une zone d'ateliers de maintenance, magasin, locaux des services techniques, locaux techniques ;
- Un bâtiment d'exploitation ;
- Des installations diverses comme des stations de recharge, parkings, etc. ;
- L'aménagement de voirie routière interne, d'espaces verts, des principes d'assainissement et d'une réserve incendie ;
- Un champ photovoltaïque d'une puissance comprise entre 2,5 et 3 MWc permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte, prévue en toiture du bâtiment et sur 4 ombrières ;
- Une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin ;
- Un outil intelligent de gestion de l'énergie : alimentation du CEM, recharge des bus et injection sur le réseau électrique public.

Les installations suivantes sont soumises à la réglementation ICPE :

- Réservoir de gaz naturel pour l'alimentation des bus ;
- Cuve de gazole ;
- Atelier de carrosserie avec une cabine de peinture ;
- Atelier de recharge électrique des bus ;
- Stockage de produits pétroliers ;
- Chaudières à combustion.

Les photomontages et schémas ci-dessous présentent la localisation des tènements affectés eu futur CEM, le plan masse général ainsi que l'intégration du projet au droit du centre avec vue depuis la rue de Sarliève.





2.3.3 - La circulation et le stationnement

Les lignes B et C devraient voir chacune leur fréquentation journalière atteindre 20 000 voyages/jour environ avec 19 500 voyages/jour pour la ligne B et 20 600 voyages/jour pour la ligne C.

Au stade des études d'avant -projet, le projet de BHNS sur l'ensemble de son linéaire entraîne la suppression d'environ 970 places de stationnement.

Par ailleurs, deux poches de stationnement plus conséquentes sont reconstituées au niveau du :

- **Terminus bus sur le parking Saint-Victor** (Chamalières) dont l'aménagement entraîne la suppression de places de stationnements. La capacité maximale de restitution avec une structure sur dalle est de 197 places ;
- **Terminus bus en face de la clinique de Durtol** dont l'aménagement entraîne la suppression de places de stationnements. La capacité maximale de restitution avec un ouvrage sur dalle à 2 étages est de 158 places.

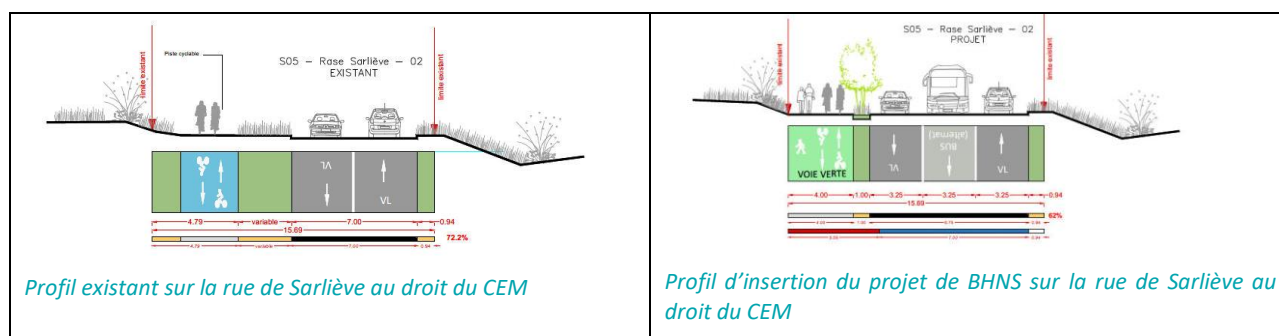
2.3.4 - Autres composantes du projet

Le projet intègre également :

- Un aménagement urbain des espaces publics du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre-Avenue Vercingétorix, du square de la Jeune Résistance, de la façade urbaine de l'aéroport ;
- La mise en œuvre de bandes cyclables, pistes cyclables ou voies vertes sur plus de 90 % du linéaire du BHNS, soit des aménagements cyclables sur environ 25 kilomètres de linéaire ;
- Une amélioration qualitative des aménagements piétons afin de délimiter plus aisément les différents espaces notamment par le biais d'une végétalisation importante lorsque les largeurs de voirie sont suffisantes ;
- Un aménagement prévoyant une importante végétalisation (suppression d'environ 500 arbres, mais plantation d'environ de 3 300 arbres, soit 2 800 arbres supplémentaires le long du tracé des lignes B et C) ;
- Des dispositifs de gestion des eaux pluviales privilégiant l'infiltration des eaux dans les emprises du projet (ex : noues de stockage, tranchées d'infiltration) avec diminution des surfaces en rejet direct au réseau ou cours d'eau ;

- La désimperméabilisation des sols en rendant prioritaire la mise en œuvre de matériaux et dispositifs permettant l'infiltration naturelle des eaux pluviales dans les aménagements nouveaux ou existants ;
- La réalisation de bassins de rétention au niveau du CEM, mise en place d'un piézomètre ;
- La suppression de la trémie Schuman située dans une zone d'aléa fort du PPRNPI de Clermont-Ferrand ;
- L'élargissement du pont sur l'Artière au droit de l'avenue Ernest Cristal.

Exemple de profil d'insertion.



Précisions sur la maîtrise foncière

Dans le cadre du projet de BHNS, les aménagements des lignes B et C s'effectuent en grande partie sur les voiries existantes. Toutefois, le projet nécessite également des acquisitions foncières qui seront réalisées préférentiellement par voie amiable. À défaut, elles nécessiteront le recours à une procédure d'expropriation.

À ce titre, afin d'obtenir la maîtrise foncière de l'ensemble des emprises du projet, une enquête parcellaire a été réalisée conjointement à l'enquête préalable à la DUP entre le 30 mai et le 4 juillet 2022.

À l'issue de cette procédure, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en commun de l'agglomération Clermontoise (SMTC-AC) sont autorisés à acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation de l'opération envisagée en application de l'arrêté préfectoral n° 2022 21 541 du 19 octobre 2022 déclarant d'utilité publique le projet.

Calendrier des procédures administratives et des phases du projet

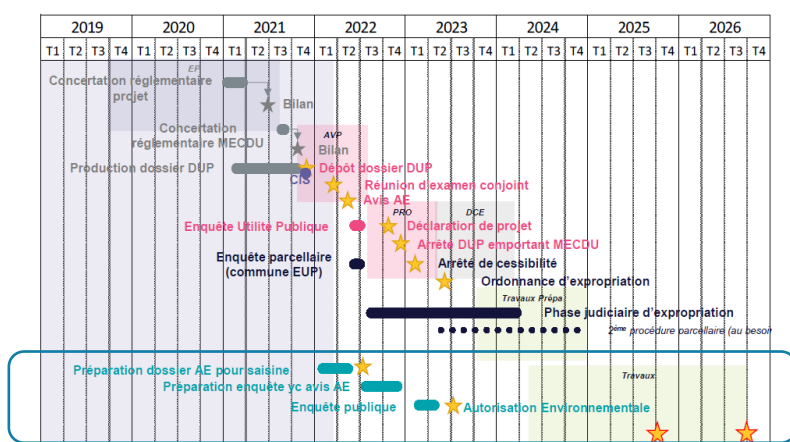


Figure 4 : source support présentation SMTC-AC

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés -

2.4- LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PROJET

2.4.1 - Les enjeux économiques et sociétaux

Au-delà d'un projet de mobilité, le projet BHNS vise à :

- **Métamorphoser l'espace urbain** par la réalisation de nouveaux aménagements permettant un partage de l'espace public entre piétons, cycliste, usagers des transports en commun et automobilistes.
- **Assurer une transition sociale et écologique** en améliorant l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs et en offrant un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé des habitants.

2.4.2 - Les enjeux environnementaux

Les enjeux du projet sont détaillés dans l'étude d'impact. Il ne s'agit pas dans ce chapitre de reprendre l'ensemble des éléments fournis, mais uniquement de proposer une synthèse des principaux niveaux de contraintes et d'enjeux développés dans le dossier.

Les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet considérés comme forts ou modérés par l'évaluateur sont les suivants :

En phase travaux

Les impacts les plus conséquents sont sans conteste ceux induits par les activités en phase travaux :

- **Le cadre de vie des riverains** en raison des émissions de poussières, bruit, vibrations, et de la perturbation des activités existantes (risque temporaire de perte de clientèle pour les commerces et autres activités économiques pénalisées par une accessibilité moindre) ;
- **Les infrastructures et déplacements** en raison du changement d'organisation du réseau de transport collectif, de la modification des zones de stationnement, de la perturbation des circulations piétonnes et cyclistes ;
- **Les eaux souterraines** en raison de la présence de deux périmètres de protection de captage d'eau potable sur la commune de Cournon-d'Auvergne (champs captant de l'Allier), et d'un captage hydrothermal sur la commune de Royat (source Eugénie) qui pourraient être impactées par les fondations nécessaires au bâtiment du CEM et celles pour le parking sur dalle du terminus de Royat ;
- **Les eaux superficielles** principalement au niveau de la rivière l'Artière ;
- **Les milieux naturels** dont notamment un impact modéré sur l'avifaune (trois espèces patrimoniales) et sur la flore (une plante protégée), et avec un risque fort de dissémination des espèces exotiques envahissantes ;
- **Les risques de mouvement de terrain** (effondrement en raison de la présence de cavités souterraines et de fissures des constructions en aléa fort de retrait-gonflement d'argiles) ;
- **Les risques d'inondation** sur plusieurs secteurs du chantier (emportement d'engins et pollution) ;

- **L'artificialisation de 7,53 ha de terres agricoles** à haute valeur agronomique pour l'implantation du centre d'entretien et de maintenance et de fait création d'une surface imperméabilisée supplémentaire ; **(enjeu indiqué en phase exploitation dans le dossier)**

Pour assurer la surveillance des travaux, vérifier la mise en œuvre des mesures environnementales, analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et réajuster le cas échéant les mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC), le SMTC-AC s'est attaché les compétences d'un assistant à maîtrise d'ouvrage développement durable et un coordinateur environnemental.

En sus, un accompagnement par un écologue sera réalisé pour garantir la bonne mise en œuvre des mesures tout au long du chantier (respect des zones d'évitement, balisage et mise en défens, sensibilisation des entreprises chantier...) et lors de la réalisation des aménagements écologiques in situ.

Un bilan environnemental sera établi à l'issue du chantier, afin de rendre compte des mesures réellement mises en œuvre, des adaptations et/ou des évolutions de mesures qui ont eu lieu pour tenir compte de contraintes, de l'efficacité des mesures.

En phase d'exploitation

Les effets en phase d'exploitation seront principalement les suivants :

- **le cadre de vie des riverains :**
 - **le bruit** : une baisse du niveau sonore, liée à la baisse du trafic routier par report modal perceptible sur l'essentiel du tracé, hormis dans les secteurs initialement les plus calmes, au niveau desquels la mise en place du projet induit une légère hausse du niveau sonore ;
 - **les polluants atmosphériques** : une réduction des émissions de polluants réelle, mais faible ;
- **les infrastructures et déplacements** : une modification de la part modale (+3,5 points pour les transports en commun, -2,2 points pour les véhicules privés et +1,5 pour la marche) ;
- **les eaux souterraines** : une diminution des surfaces imperméabilisées via la création de nouveaux espaces verts, l'amélioration de la maîtrise des rejets au réseau collectif d'eaux pluviales, notamment par infiltration d'une partie de ces eaux dans des noues créées à cet effet;
- **les eaux superficielles** : un rejet d'une partie des eaux pluviales dans l'Artière et la Grande Rase de Sarliève;
- **le paysage** : une amélioration de l'environnement et du paysage urbain par une requalification des voiries et par le réaménagement de lieux d'intensité forte (plantation d'environ 3 300 arbres avec un bilan positif de 2 800 arbres - chiffres différents au chapitre 4);
- **les émissions de gaz à effet de serre** : une réduction très modeste au regard de l'importance et du coût carbone de l'infrastructure.

2.4.3 - Évaluation environnementale : ERC

Ne sont reprises dans les tableaux ci-dessous que les mesures concernant les sujets relatifs à la législation IOTA, ICPE et allées et alignement d'arbres, car ce sont ceux qui sont concernés par l'autorisation environnementale.

Les lignes BHNS (B et C) et aménagements associés

Le rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol est soumis à autorisation au titre de législation IOTA. Sont également concernés par le régime de déclaration principalement les travaux conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur de l'Artière, la consolidation ou protection des berges, les surfaces soustraites à la zone inondable.

Les mesures ERC proposées sont les suivantes :

Thème	Incidences	Mesures ERC
Ressources en eau – Eaux souterraines	Présence de périmètres de captages AEP aux extrémités de l'aire d'étude sur Cournon et Royat	<u>Phase chantier :</u> Information préalable des périodes de travaux (gestionnaires des captages et ARS) Formalisation d'une procédure d'alerte des gestionnaires de captage et des services de l'État <u>Phase exploitation :</u> Limitation des eaux de ruissellement sur : ▪ site du CEM : limitation de l'imperméabilisation, bassin de rétention ; ▪ le tracé des lignes : infiltration si le sol le permet ou rejet au milieu naturel ou rejet aux réseaux existants.
Eaux superficielles	Rejets des eaux pluviales dans réseaux existants (pour moindre partie dans Artière et rase de Sarliève) Élargissement du pont de l'Artière	Limitation des eaux de ruissellement par infiltration si le sol le permet, rejet au milieu naturel ou rejet aux réseaux existants ; Mise en place d'enrobés drainants sur les pistes cyclables ; Désimperméabilisation des sols et diminution des rejets aux réseaux existants ; Surveillance et entretien des ouvrages de gestion des eaux pluviales.
Risques d'inondation	Diminution des surfaces imperméabilisées sauf sur les secteurs du Brézet, de Cournon Grande Halle et du site CEM	Limitation des eaux de ruissellement ; Limitation des remblais en zone inondable ; Aménagement au niveau du terrain naturel des secteurs du Brézet, de Saint Victor, et de la plaine de Sarliève ; Désimperméabilisation des sols et diminution des rejets aux réseaux existants ; Rétablissement des volumes soustraits à la crue sur le secteur Saint-Jean et l'avenue Ernest Cristal ;

Thème	Incidences	Mesures ERC
		Absence de remblaiement au niveau de la trémie Schuman pour préserver le volume d'écroulement actuel.

Centre d'exploitation et de maintenance

D'une superficie de 7,5 hectares, le CEM est prévu pour accueillir 190 bus (40 BHNS électriques de 18 m et 150 bus GNV et électriques), le reste de la flotte étant maintenu dans le site de Champratel.

Outre la gestion des eaux pluviales et résiduares examinée précédemment, les installations suivantes sont soumises à la déclaration au titre de la législation ICPE :

- réservoir de gaz naturel pour l'alimentation des bus ;
- cuve de gazole ;
- atelier de carrosserie avec une cabine de peinture ;
- atelier de recharge électrique des bus ;
- stockage de produits pétroliers
- chaudières à combustion.

Les mesures ERC proposées sont les suivantes :

Thème	Incidences	Mesures ERC
Qualité de l'air	Émissions de polluants	Captage et épuration des rejets à l'atmosphère au niveau des ateliers d'entretien et de peinture
Nuisances sonores	Au droit du CEM, une habitation au droit de la future entrée des bus en zone d'ambiance modérée	Réalisation d'un mur anti-bruit de 2 m de haut prévu en limite Nord entre la ZER et la voie de sortie de bus et d'un merlon de 3 m de haut le long de la voie d'entrée des bus sur le site
Émission lumineuse	Modification potentielle aux abords du projet	Réseau d'éclairage conçu de façon à limiter les émissions lumineuses au droit des habitations riveraines et optimisation de l'éclairage sur le site CEM
Risques technologiques	Site situé à proximité de zones d'activités (systèmes de charges de batteries)	Prise en compte du risque sur le site du CEM en phase exploitation
Sites et sols pollués	Source de pollution en raison de la maintenance des engins de stockage et du ravitaillement en fuel de certains matériels roulants	Prise en compte de la pollution sur le CEM
Potentiel en énergies renouvelables	Consommation d'énergie pour la recharge en énergie des bus	Limitation de la consommation d'énergie non renouvelable - réalisation d'un parc photovoltaïque permettant de produire 50 % des besoins électriques des bus
Gestion des déchets	Génération de déchets divers issus du fonctionnement du site	Gestion des déchets

Thème	Incidences	Mesures ERC
Agriculture	Impact de 7,53 ha de surfaces agricoles à haut potentiel agronomique	Compensation : Indemnisation financière de l'exploitant agricole et compensation agricole collective

Allées et alignement d'arbres

L'enquête ayant notamment pour objet de traiter la demande d'autorisation préfectorale de porter atteinte aux alignements d'arbres dont la modification ou la destruction sont prévues au projet.

- 8 alignements d'arbres et des arbres isolés représentant 331 arbres seront supprimés sur les communes de Clermont-Ferrand (7), Cournon-d'Auvergne (1) et Chamalières.
- 21 alignements d'arbres et des arbres isolés représentant 2236 arbres plantés seront créés sur les communes de Clermont-Ferrand (13), Cournon-d'Auvergne (7), Aulnat (1) et Chamalières
- 2813 arbres seront plantés à l'occasion du projet dont 1905 sur des alignements nouvellement créés.

Les mesures ERC proposées sont les suivantes

Thème	Incidences	Mesures ERC et d'accompagnement
Arbres et alignements d'arbres	Abattage de 331 arbres, dont 279 sur 8 alignements	<u>Évitement</u> Choix de variantes les moins impactantes, Évitement d'un alignement à fort enjeu chiroptérique et ornithologique. <u>Réduction</u> Impact paysager en phase chantier, Adaptation des périodes de travaux, Limitation des mortalités chiroptériques lors des abattages, Gestion différenciée et adaptée des espaces verts créés. <u>Accompagnement</u> Choix d'espèces adaptées pour les chiroptères et l'avifaune, Suivi des zones de plantations nouvelles.

2.5- COMPOSITION DU DOSSIER SOUMIS A L'ENQUÊTE

Le dossier de demande d'autorisation qui compte environ 3 450 pages comporte les pièces suivantes :

Pièces administratives classées dans une pochette :

- Sommaire
- Guide de lecture
- Arrêté d'ouverture d'enquête publique
- Avis d'ouverture d'enquête publique
- Registre d'enquête

Pièces techniques

Référence	Titre	Nombre de pages
Pièce A00	Description du projet- octobre 2022	179
Pièce A01	Note de présentation non technique- octobre 2022	64
Pièce A02	Justificatif de maîtrise foncière -octobre 2022	7
Pièce D00	Étude d'impact Résumé non technique – octobre 2022	48
Pièce D01_I	Étude d'impact Présentation & justification du projet- octobre 2022	168
Pièce D01_II	Étude d'impact État actuel de l'environnement- octobre 2022	318
Pièce D01_III	Étude d'impact Analyse des effets du Projet sur l'environnement et Mesures proposées -octobre 2022	295
Pièce D02_0	Étude d'impact Annexes <i>Sommaire</i>	
	<i>Pièce D02_I_Annexe_Etude qualité de l'air- décembre 2021</i>	285
	<i>Pièce D02_Ila_Annexe_Etude d'impact acoustique-octobre 2021</i>	243
	<i>Pièce D02_Ilb_Annexe_Diagnostic acoustique dépôt-mai 2022</i>	24
	<i>Pièce D02_Ilc_Annexe_Note acoustique ICPE CEM-juillet 2022</i>	18
	<i>Pièce D02_III_Annexe_Bilan carbone-décembre 2021</i>	8
	<i>Pièce D02_IVa_Annexe_Volet milieu naturel Étude impact- diagnostic écologique – octobre 2022</i>	205
	<i>Pièce D02_IVb_Annexe_Atlas cartographique Diagnostic écologique – octobre 2022</i>	286
	<i>Pièce D02_IVc_Annexe_Etude de délimitation et de caractérisation des Zones humides-juillet 2021</i>	58
	<i>Pièce D02_V_Annexe_Etude de compensation agricole- chambre agriculture - juillet 2021</i>	41
	<i>Pièce D02_VI_Annexe_DUP_Avis de l'autorité environnementale et mémoire en réponse – avril 2022</i>	40
	<i>Pièce D02_VII_Annexe_AVP-Notice hydraulique et assainissement Lignes B&C- septembre 2022</i>	153
	<i>Pièce D02_VIII_Annexe_APD-Note hydraulique CEM – gestion eaux pluviales- septembre 2022</i>	36
	<i>Pièce D02_IX_Annexe_AVP-Note hydraulique Renoux- Ballainvilliers Joffre Vercingétorix-août 2022</i>	183
	<i>Pièce D02_X_Annexe_plans insertion BHNS-septembre 2022</i>	92
		92

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés -

Rapport

27

Référence	Titre	Nombre de pages
	<i>Pièce D02_XI_Annexe_plans réseaux humides-septembre 2022</i> <i>Pièce D02_XII_Annexe_Courrier de la Direction du Cycle de l'Eau-octobre 2022</i>	1
Pièce E01	CERFA ICPE & Annexes CEM	114
Pièce E02	Dossier de demande d'autorisation de défrichement – octobre 2022	10
Pièce F01_0	Dossier d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres <i>Sommaire</i>	
	<i>Pièce F01_I_Dossier d'autorisation de porter atteinte aux alignements d'arbres-octobre 2022</i>	29
	<i>Pièce F01_II_Diagnostic phytosanitaire du patrimoine arboré partie 1 – mai 2021</i>	42
	<i>Pièce F01_III_Diagnostic phytosanitaire du patrimoine arboré-partie 2- août 2021</i>	141
Pièce F02	Plan de situation 1/25000- octobre 2022	1
Pièce F03	Éléments graphiques- octobre 2022	1
Pièce G01_I	ADDENDUM au dossier d'autorisation environnementale_ courrier du 20 juin 2023 de la Direction Départementale des Territoires et réponse du SMTC-AC	200
Pièce G01_II	ADDENDUM Copie CERFA ICPE & Annexes CEM Étude flux thermique-février 2023	
Pièce G02	DAE Avis de la MRAe du 25 avril 2023 et note en réponse du SMTC-AC	22
Pièce G03	ADDENDUM Synthèse des ouvrages soumis à permis de construire ou permis d'aménager – mai 2023	8

Analyse des pièces du dossier

En raison du nombre imposant de pièces, pas toujours très lisibles et souvent difficiles à localiser au sein des différents dossiers, la commission a demandé au maître d'ouvrage de :

- Réaliser un sommaire détaillé pour faciliter, autant que faire se peut, le repérage des pièces ;
- Ajouter un guide de lecture.

L'absence de sommaire et de pagination de certains documents complexifie la lecture des pièces. Les formats retenus pour certaines d'entre elles (A3, A4) sont également source de difficultés de repérage.

Commentaire et appréciation de la commission

Le dossier mis à l'enquête a été reconnu recevable et complet à l'issue de la phase d'examen par les différents services de l'État et des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Le dossier de 3450 pages présenté à l'enquête comporte de multiples pièces et annexes ainsi que des addenda ajoutés à l'issue de l'enquête publique de DUP qui s'est déroulée en 2022, rendant sa lecture et sa compréhension particulièrement difficile. Il aurait mérité d'être mieux structuré pour faciliter la compréhension des thèmes relevant du projet d'autorisation environnementale et des autorisations à venir.

Cependant, la note de présentation non technique, mise en tête du dossier, fournit une bonne description du projet et de ses enjeux. Elle est claire et lisible pour permettre d'appréhender les principales caractéristiques du projet par le public. Il en est de même du résumé non technique de l'étude d'impact.

Les informations relatives au centre d'exploitation et de maintenance, une des composantes importantes du projet, sont essentiellement orientées sur les aspects techniques et n'abordent que très sommairement les enjeux environnementaux spécifiques à la construction, tels que les choix opérés en matière d'éco-conception des bâtiments, la création du parc photovoltaïque (toiture, ombrières). Ces lacunes ont amené la commission à demander au SMTC-AC des compléments sur ces sujets dans le cadre du procès-verbal de synthèse ainsi que des précisions sur le recours à l'énergie photovoltaïque sur les stations BHNS et terminus.

PARTIE 3 - L'ENQUÊTE PUBLIQUE

3.1- ORGANISATION DE L'ENQUÊTE

3.1.1 - Désignation et composition de la Commission d'enquête

Dans son ordonnance n° E23000051/63 15 du 15 mai 2023, la présidente du tribunal administratif du Puy-de-Dôme a constitué la commission d'enquête composée de la manière suivante :

Présidente

Joyce Chetot

Membres titulaires :

Daniel Derory

Gilles Herbach

Membre suppléant :

Gilles Marquet

Chacun des membres constituant cette commission a retourné à la présidente du tribunal administratif l'attestation signée certifiant « *ne pas avoir été amené à connaître soit à titre personnel, soit à titre professionnel quelconque du projet susvisé soumis à l'enquête publique et pouvoir en conséquence être désigné en qualité de commissaire enquêteur sans que les dispositions de l'article L.123-6 du code de l'environnement et de l'article 9 du décret du 23 avril 1985 se trouvent méconnues* »

3.1.2 - Préparation de l'enquête

Organisation interne de la Commission

Avant le début de l'enquête la Commission s'est réunie à trois reprises les :

- 25 mai 2023 (Visio)
- 1^{er} juin 2023,
- 15 juin 2023.

Ces réunions ont permis de :

- échanger sur le dossier ;
- réfléchir en amont, sur l'organisation des travaux futurs de la commission, sur la structuration de l'analyse thématique des observations et sur la structuration générale qui pourrait être celle du futur procès-verbal de synthèse et du futur rapport d'enquête ;
- déterminer une organisation ;
- définir des méthodes de travail ;
- répartir le travail ;
- arrêter les modalités pratiques de l'intervention de chaque commissaire au cours de l'enquête.

Pour la conduite de l'enquête, la commission a opté pour une organisation territoriale attribuant à chacun des trois commissaires enquêteurs, une responsabilité portant sur un « territoire » regroupant plusieurs communes.

À ce maillage territorial a été superposée une organisation transversale consistant à « spécialiser » chacun des trois commissaires enquêteurs titulaires sur quelques thématiques générales intéressant tous les territoires. Les thématiques retenues figurent dans la partie 4 consacrée à l'analyse des observations.

À partir des réflexions sur l'organisation menées en réunions internes de la commission et des différents travaux de préparation de l'enquête réalisés en concertation avec le SMTC-AC et décrits ci-après, une note générale d'organisation et de méthodologie des travaux de la commission a été établie par la présidente de la commission, pour servir de guide aux différents acteurs de l'enquête.

Concertation avec la Préfecture, autorité organisatrice

Les discussions avec la Préfecture, en tant qu'autorité organisatrice de l'enquête, ont été conduites au niveau de la présidence de la commission.

Les échanges ont essentiellement porté sur :

- la rédaction de l'arrêté de mise à l'enquête et l'avis d'enquête ;
- le nombre, les dates et les lieux des permanences ;
- les modalités de publicité et d'information du public.

Concertation avec le Maître d'ouvrage SMTC-AC

La commission a entretenu des contacts avec le SMTC-AC à deux niveaux différents :

Au niveau de la présidence de la commission :

Les échanges ont essentiellement porté sur :

- la conception et le contenu du site Internet de consultation du dossier par le public ;
- les modalités d'enregistrement des contributions du public quelle qu'en soit l'origine : registre, courriel, site internet, courrier et, notamment, le rôle respectif des services du SMTC-AC, des mairies et de la commission.

En ce qui concerne ce dernier point, les échanges auxquels a été associé le prestataire informatique retenu par SMTC-AC ont abouti à la définition du processus de traitement des contributions consistant à les intégrer toutes dans une base informatique unique partagée entre SMTC-AC et la commission, destinée à en faciliter le traitement et à permettre ainsi au public d'y avoir accès tout au long de l'enquête.

Pour ce faire, il était particulièrement crucial de fiabiliser le recueil des contributions déposées en mairie sous forme « papier » (registre et courrier).

Aussi, une partie importante du travail commun de préparation a-t-elle porté sur l'organisation générale de l'enquête avec en particulier la rédaction des instructions à donner aux 7 communes en vue de définir et d'harmoniser leurs pratiques :

- tâches à accomplir avant, pendant et après l'enquête ;
- livraison et réception du dossier ;
- délivrance d'informations sur la consultation électronique.

Au niveau de la commission, sous la forme de réunions, destinées à permettre à chacun des commissaires enquêteurs de s'approprier le projet, ses enjeux, ses objectifs et d'acquérir une bonne connaissance des différentes pièces du dossier et de leur articulation interne.

Pour permettre d'apprécier l'impact du projet sur le territoire concerné, une visite de l'ensemble du tracé des futures lignes Bet C ainsi que des aménagements associés a été réalisée à bord du bus « InspiRe » le 12 juin 2023.

Concertation avec les communes

La commission a eu des contacts préalables avec les mairies des communes pour examiner toutes les modalités nécessaires à l'organisation des permanences en mairie et en particulier les conditions d'accès au dossier et aux permanences.

3.1.3 - Arrêté d'ouverture

Le 22 mai 2023 le Préfet du Puy-de-Dôme a signé **l'arrêté d'ouverture n°20230792 de la présente enquête** relative au projet de délivrance d'une autorisation environnementale au SMTC-AC pour le déploiement des lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) Bet C et ses aménagements associés, pour une durée de 33 jours consécutifs à partir du **lundi 19 juin 2023 à 9h au vendredi 21 juillet 2023 jusqu'au à 12 h**. Une copie de ce document qui fixe, dans le détail les modalités de l'enquête est jointe au présent rapport.

3.2- MODALITÉS DE L'ENQUÊTE

Les nombreuses rencontres et discussions décrites précédemment ont abouti à arrêter les modalités d'enquête ci-après :

3.2.1 - Modalités d'information du public et publicité d'enquête :

Par la presse

Conformément aux dispositions réglementaires, l'avis d'enquête a été publié dans la presse locale selon les modalités suivantes :

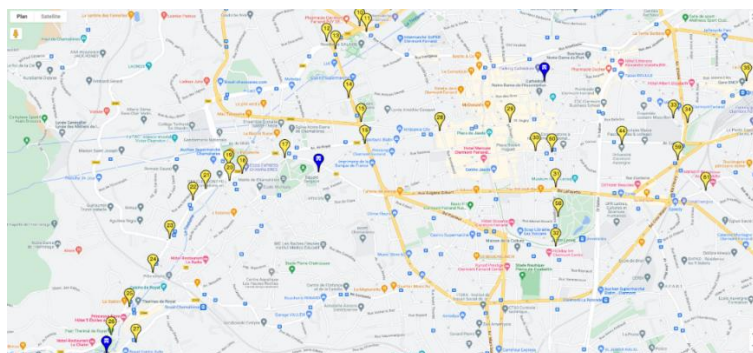
Journal	Date de parution
La Montagne	2 juin et 23 juin 2023
Le Semeur Hebdo	

Par affichage légal

Conformément aux dispositions réglementaires, les affiches reproduisant le texte de l'arrêté d'ouverture de l'enquête ont été adressées par le SMTC-AC à chacune des mairies concernées aux fins d'y être apposées quinze jours avant le début de l'enquête.

L'affichage strictement réglementaire dans chaque mairie a été démultiplié par le SMTC-AC pour chaque commune sur des points du territoire particulièrement concernés par le projet de tracé des lignes BHNS. Ces points d'affichage ont été répertoriés et localisés par le SMTC-AC sur un plan de sorte à faciliter le travail de la société Publilégal chargée de la mise en place des affiches. À titre d'illustration, l'image ci-après présente le plan d'affichage d'une des 7 communes.

Sur l'ensemble des 7 communes, un nombre total de 118 lieux au plus près des zones impactées par le projet et des personnes concernées ont fait l'objet d'une pose d'affiche visant à informer au mieux la population sur l'existence de l'enquête.



Exemple de plan d'affichage - Source : SMTC-AC

Par flyer

En sus, le SMTC-AC a rédigé et fait imprimer en 250 exemplaires un flyer qui a été mis à la disposition du public dans les mairies (voir P.J).

Par divers autres moyens à l'initiative des communes

En sus de cette communication pilotée par le SMTC-AC, chacune des mairies de commune a été encouragée par la commission d'enquête à recourir à ses propres moyens locaux pour porter à la connaissance du public les dates, l'objet et les modalités de l'enquête.

Des actions complémentaires d'information ont été menées en ce sens par chacune des mairies qui ont pu, selon leur gré et en fonction de leur possibilité, utiliser :

- Les panneaux lumineux municipaux extérieurs ;
- Leur site Internet ;
- La distribution des flyers mis à disposition par le SMTC-AC ;
- Les panneaux d'affichage intérieurs ;
- Diverses autres publications.

Le tableau ci-après fait un bilan de tous ces moyens complémentaires utilisés par les différentes mairies.

	Site Internet	Autre publication	Réseaux sociaux	Panneaux lumineux
Aubière				
Aulnat				
Chamalières		Info flash		
Clermont-Ferrand		Demain Clermont		
Cournon-d'Auvergne				
Durtol	Site en reconstruction*			
Royat				

* Ville de Durtol : pendant l'enquête, le site internet de la mairie était en reconstruction. Une information a été réalisée sur sa page d'accueil, via le bandeau déroulant du site de La Montagne.

3.2.2 - Modalités de consultation du dossier par le public

Le choix a été fait par l'autorité organisatrice de prévoir un exemplaire « papier » en préfecture et dans chacune des 7 communes concernées par l'enquête.

Le dossier a été également mis en ligne pendant toute la durée de l'enquête sur le site internet de services de l'État dans le Puy-de-Dôme à l'adresse suivante : <https://www.puy-de-dome.gouv.fr/>.

Un site Internet dédié à l'enquête, visé dans l'arrêté d'ouverture et dont l'adresse a été systématiquement rappelée dans tous les documents de communication, assortie d'un QR-code a offert au public la possibilité de prendre connaissance électroniquement des pièces du dossier.

3.2.3 - Modalités de dépôt des contributions par le public

Le formulaire de dépôt d'une contribution sur le registre

Le public disposait de quatre moyens d'expression :

Un **registre papier** disponible dans chacune des mairies durant leurs heures d'ouverture

Une **adresse postale** pour s'adresser directement à la présidente de la commission d'enquête

Une **adresse courriel** pour déposer une contribution complétée d'éventuelles pièces jointes électroniques : bhns-smtc@mail.registre-numerique.fr

Un **registre électronique** disponible sur le site <https://www.registre-numerique.fr/bhns-smtc>, servant à la consultation du dossier qui permettait, au travers d'un formulaire, de déposer une contribution enrichie de pièces jointes électroniques

3.2.4 - Consultations par le public des contributions déposées

Bien que la réglementation ne l'impose pas formellement, le choix a été fait de rendre accessible au public par voie électronique l'ensemble des contributions déposées durant l'enquête, quelle que soit son origine. Cette décision a conduit à ce que toutes les pièces non électroniques : contributions déposées sur registre papier et courrier ainsi que leurs annexes soient numérisées pour être mises en ligne.

Après numérisation par le SMT- CA et validation par la commission d'enquête, les contributions ont été mises en ligne sur le site de l'enquête qui endossait donc quatre fonctions :

- Consultation du dossier de projet,
- Dépôt d'une contribution,
- Consultation des contributions déposées.
- Prise de rendez-vous pour les 2 permanences téléphoniques.



ENQUÊTE PUBLIQUE POUR LE DÉPLOIEMENT DES LIGNES BHNS (BUS À HAUT NIVEAU DE SERVICE) B ET C ET SES AMÉNAGEMENTS ASSOCIÉS SUR AUBIÈRE, AULNAT, CHAMALIÈRES, CLERMONT-FERRAND, COURNON D'AUVERGNE, DURTOL ET ROYAT

OUVERT LE 19/06/2023 À 09 HEURES, CE REGISTRE SERA CLOS LE 21/07/2023 À 12 HEURES

Les quatre fonctions du site Internet dédié à l'enquête (Copie d'écran du site du registre électronique)

3.2.5 - Date et lieu des permanences

En étroite concertation entre la Préfecture et la commission d'enquête, il a été décidé que les membres de la commission tiendraient au total **9 permanences de 3 heures**, réparties sur tout le territoire et sur toute la durée de l'enquête.

Ce choix a résulté de plusieurs considérations toutes dictées par le souci de faciliter au maximum l'expression du public.

Il est apparu nécessaire de tenir au moins une permanence dans chaque commune, mais aussi de doubler le nombre de permanences en fonction du nombre de visiteurs potentiels au niveau des communes de Clermont-Ferrand et de Cournon d'Auvergne.

Les jours des permanences et leurs horaires ont été fixés, sur la base des plages d'ouverture des mairies, de façon à répondre au mieux aux besoins du public, en fixant autant que possible des permanences à des horaires et des jours variés en semaine.

Il convient de noter qu'en sus des permanences prévues dans les communes, **deux permanences en distanciel de 2 heures chacune** de 18 h à 20 h (en audio) ont été prévues afin d'offrir au public une plus grande amplitude horaire pour échanger avec la commission.

LISTE DES PERMANENCES DE LA COMMISSION :

Lieu de permanence	Jour	Heure début	Heure fin
Aubière	Mardi 11 juillet 2023	14 h	17 h
Aulnat	Lundi 26 juin 2023	14 h	17 h
Chamalières	Mercredi 19 juillet 2023	14 h	17 h
Clermont-Ferrand (siège de l'enquête)	Mercredi 21 juin 2023	9 h	12 h
	Vendredi 21 juillet 2023	9 h	12 h
Cournon-d'Auvergne	Mardi 4 juillet 2023	14 h	17 h
	Vendredi 21 juillet 2023	9 h	12 h
Durtol	Jeudi 29 juin 2023	9 h	12 h
Royat	Vendredi 7 juillet 2023	9 h	12 h

De plus, la commission a prévu de se tenir à disposition du public au cours de permanences en distanciel par entretien téléphonique avec prise de rendez-vous préalable sur le site du registre dématérialisé aux dates suivantes :

- Mercredi 12 juillet 2023 de 18 h à 20 h,
- Lundi 17 juillet 2023 de 18 h à 20 h.

3.3- DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3.3.1 - Ouverture de l'enquête

L'enquête a été ouverte le lundi 19 juin 2023 à 9 h, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral.

3.3.2 - Les moyens d'accès au dossier et d'expression du public

Les moyens matériels et informatiques ont été déployés en totale conformité avec la programmation arrêtée en concertation entre le SMTC-AC et la commission.

Toutes les communes ont reçu préalablement à l'ouverture de l'enquête le dossier « papier » de l'enquête et ont pu le mettre à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête. Toutes disposaient également d'au moins un registre dès le début de l'enquête.

Le site Internet de consultation du dossier d'enquête et le registre électronique associé ont été ouverts, puis fermés aux dates et heures prévues par l'arrêté.

Le registre numérique a été indisponible par intermittence le 11 juillet de 7 h 15 à 12 h. Les dysfonctionnements ne se sont produits que durant quelques minutes dans la matinée et n'ont pas compromis le dépôt de trois contributions entre 11 h 51 et 12 h 09.

L'adresse courriel a été opérationnelle durant toute la durée de l'enquête.

Afin de guider au mieux le public, le SMTC-AC a mis à sa disposition une permanence téléphonique dont le numéro d'appel figurait dans l'arrêté d'organisation.

3.3.3 - Les permanences

11 permanences au total dont 2 en distanciel ont été tenues par les trois membres de la commission d'enquête dans les mairies des 7 communes concernées.

L'enquête publique s'est bien déroulée. Les conditions d'accueil du public et de consultation du dossier ont été de bonne qualité dans les différentes mairies.

Bilan quantitatif

Toutes ces permanences ont permis aux membres de la commission d'enquête d'avoir 24 entretiens avec des personnes ou des groupes de personnes, dont un en distanciel. De plus, la commission a reçu hors permanences des représentants de l'association Vélocité63.

Certains élus ont rencontré un membre de la commission au cours de l'enquête (Aulnat, Cournon-d'Auvergne, Durtol, Royat). Une réunion spécifique a été organisée avec les élus de la commune de Chamalières (le 7 juillet 2023) pour examiner principalement la problématique de la station « avenue Thermale », les alignements d'arbres et la gestion des reports du trafic.

3.3.4 - Les contributions

87 contributions ont été déposées dans les délais de l'enquête.

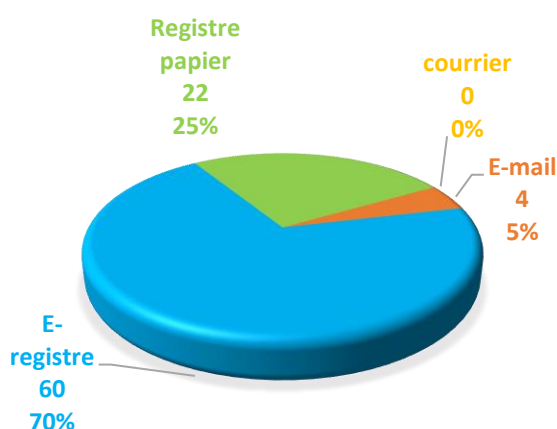
Parmi ces contributions l'une d'entre elles est considérée comme un doublon (contribution R 77 doublon avec la R47) en raison d'une double intégration dans le registre numérique par erreur.

Il est à noter deux pétitions portant sur la demande de quelques centaines de contributeurs de Chamalières pour le maintien de la station de « l'avenue Thermale » comportant de nombreuses signatures en doublon (Contribution R75 : 319 signatures ; contribution R80 : 379 signatures dont de nombreux doublons avec la R 75).

La répartition des contributeurs par type ou statut se présente ainsi :

Particulier	76
Partenaire socio-éco / organisation professionnelle	0
Élu / collectivité	2
Association	6
Autre (pétitions)	2

Le graphique ci-après montre la répartition des contributions selon le moyen d'expression utilisé :



- Il apparaît de manière nette que le moyen d'expression le plus prisé par le public a été le registre numérique qui, ajouté à la possibilité de consultation en ligne du dossier, a offert d'incontestables facilités de participation et a provoqué une mobilisation significative du public sur le projet.
- La répartition des contributions en fonction des communes** se révèle très hétérogène
- Le fort taux de participation sur la commune de Chamalières s'explique pour partie, par l'émergence de points de cristallisation des oppositions relatives à la suppression de la station « Avenue Thermale » et à des demandes d'aménagement de l'avenue de Royat.

3.3.5 - Incidents relevés au cours de l'enquête

Les permanences se sont déroulées dans un climat de confiance.

Aucun incident notable n'est à signaler.

Toutefois, il paraît nécessaire de préciser les faits suivants :

- La disparition de documents en mairie de Cournon-d'Auvergne

Le 4 juillet, lors du contrôle par les référentes communales de Cournon-d'Auvergne de la complétude du dossier, la disparition de deux pièces du dossier a été constatée en cours de matinée. (Pièce E01_CERFA ICPE & Annexes CEM, Pièce E02_Dossier de demande d'autorisation de défrichement - octobre 2022). Le SMTC a procédé à leur remplacement immédiatement. Le dossier a été jugé complet par le commissaire enquêteur. Le dossier a été jugé complet par le commissaire enquêteur au cours des permanences des 4 et 21 juillet 2023. Cet incident n'a eu aucune incidence significative sur l'information du public ni sur les conditions de son expression.

- La demande d'information complémentaire faite auprès de l'autorité organisatrice

La demande de dérogation au régime d'enquête publique unique sollicitée par le SMTC le 20 septembre 2021 et l'avis favorable du Préfet du Puy-de-Dôme en date du 14 octobre 2021 visés dans l'arrêté préfectoral n°20230792 du 22 mai 2023 prescrivant la présente enquête ont été demandés par la commission à l'autorité organisatrice. Ceux-ci reçus le 11 juillet 2023 figurent en pièces jointes.

3.3.6 - Clôture de l'enquête et modalités de transfert des dossiers et registres

L'enquête a été close le vendredi 21 juillet 2023 à 12 h, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral.

À compter de ce moment, les registres papier n'ont plus été disponibles pour le public et le registre électronique ne permettait plus le dépôt de contributions.

Les services du SMTC-AC et les membres de la commission d'enquête ont alors organisé la collecte des registres auprès des 7 mairies des communes.

La commission d'enquête a procédé le 21 juillet 2023, au contrôle de leur contenu et du rattachement des bonnes pièces jointes à chaque contribution et à la clôture de tous les registres collectés.

3.3.7 - Notification du procès-verbal de synthèse et observations en réponse du maître d'ouvrage

À l'issue d'un travail de décomposition des contributions du public en observations, puis de thématisation de celles-ci, selon une méthodologie décrite dans la partie 4 du présent rapport, la commission a remis le procès-verbal de synthèse, le 28 juillet 2023 à Madame Galliot, vice-présidente du SMTC-AC.

Ce procès-verbal comportait une synthèse par thème des principaux sujets abordés par le public ainsi qu'un certain nombre de questions auxquelles le SMTC-AC était invité à répondre afin d'éclairer les analyses de la commission.

Parallèlement, l'ensemble des observations émanant du public avaient été intégrées dans l'outil informatique partagé par le SMTC-AC et la commission, afin que chacune puisse faire l'objet d'une observation en réponse par le SMTC-AC, comme le procès-verbal de synthèse lui proposait.

Par courriel datée du 4 août 2023, M. Astaix Directeur Maîtrise d'Ouvrage et Grands Projets a transmis à la commission le mémoire en réponse du SMTC-AC. Ce document consiste en une copie du procès-verbal de synthèse au sein duquel, le SMTC-AC a intégré ses réponses aux différentes questions que la commission posait. Parallèlement les observations en réponse aux observations individuelles ont été apportées par le SMTC-AC le 3 août 2023.

Fort de ces éléments, la commission a pu procéder à l'analyse des contributions recueillies au cours de l'enquête, analyse qui constitue l'essentiel de la partie 4 du présent rapport.

Le procès-verbal de synthèse de la commission et les réponses du SMTC-AC figurent en annexe au présent rapport.

Les observations en réponse aux observations individuelles sont quant à elles, colligées dans une série de tableaux figurant également en annexe au présent rapport.

3.3.8 - Fréquentation du site, nombre et origine des contributions recueillies pendant l'enquête publique :

Les chiffres clés de l'utilisation du site Internet figurent dans le tableau ci-après.

Nombre de visiteurs uniques	461
Nombre de visites	836
Nombre de documents téléchargés	416

▲ *Commentaire et appréciation de la commission*

Grâce à une préparation, une organisation et un suivi minutieux en concertation étroite entre les services du SMTC-AC et la commission d'enquête, et grâce également à un bon appui des mairies des différentes communes notamment pour l'organisation des permanences et de l'accueil du public et la tenue des registres papier, l'enquête publique a pu parfaitement remplir ses objectifs.

Les moyens mis en œuvre en matière d'information et de publicité par le SMTC-AC, relayés par les communes, allant très largement au-delà des strictes obligations réglementaires, se sont avérés des outils efficaces pour porter à la connaissance du public l'existence de cette enquête et les modes d'expression qu'elle lui offrait.

La qualité du dossier intelligible en dépit de sa complexité, sa mise en ligne avec possibilité de téléchargement des pièces consultées, les notices d'utilisation diffusées en mairie ont amplement contribué à rendre le projet accessible à un large public.

Le dépôt des contributions s'est trouvé grandement facilité par la mise en place du registre numérique dont le public a fait un large usage. Cet outil, facile d'utilisation et permettant le dépôt de pièces jointes sans limitation de taille a pu, de surcroît, jouer un rôle important sur la qualité et la richesse des contributions.

Les personnes ayant besoin de renseignements et d'aide pour comprendre le dossier et celles plus attirées par les moyens d'expression traditionnels, tels que le registre "papier", ont pu quant à elles trouver au cours des permanences de la commission, dans la durée de l'enquête et dans les horaires d'ouverture des mairies des moyens destinés à répondre à leurs interrogations et à faciliter le dépôt de leurs contributions. L'enquête s'est déroulée dans un bon climat et aucun incident notable n'est à déplorer.

3.4- CONSULTATION DES AUTORITÉS, ORGANISMES, PERSONNES ET SERVICES DE L'ÉTAT

Le présent chapitre résume les observations et avis que la demande a pu susciter soit avant l'enquête de la part des différentes administrations et organismes, soit au cours de l'enquête pour les conseils municipaux ayant délibéré.

3.4.1 - Avis des services

Les avis des différents services sont synthétisés dans le tableau suivant :

Organisme	Thématiques	Date	Avis
ARS	Aspects sanitaires	13 janvier 2023	Demande et préconisations
DREAL	Volet « espèces protégées »	12 janvier 2023	Prescriptions
DREAL	Centre d'exploitation et de maintenance	9 janvier 2023	Demandes de précisions
DREAL	Centre d'exploitation et de maintenance	27 février 2023	Prescriptions
DDT	Gestion des risques	9 janvier 2023	Demande de suivi
DDT	Sites « Natura 2000 »	29 novembre 2022	Absence d'incidence
SDIS	Centre d'exploitation et de maintenance	Avril 2023	Avis favorable avec réserves

Ces avis ont été transmis à la commission par le service instructeur de la DDT.

Les services n'ont pas formulé d'opposition au projet. Ils ont principalement exprimé des demandes de compléments (ARS), formulé des prescriptions à intégrer dans l'arrêté d'autorisation (DREAL), des mesures de préventions et de suivi (SDIS, DDT).

L'avis de l'ARS comporte principalement une demande de réalisation d'une campagne de mesure acoustique au niveau du CEM suite à la mise en route de l'exploitation ainsi que des préconisations préventives vis-à-vis de la lutte contre le moustique tigre et les espèces allergisantes et invasives.

L'avis de la DDT, service « prospective aménagement risques », porte sur des recommandations d'entretien des structures prévues pour stocker des débordements dus à la crue centennale.

Le SDIS émet un avis favorable sous réserve de la prise en compte au niveau du CEM de moyens de lutte contre l'incendie et d'intervention face aux risques technologiques et de secours d'urgence pour la protection des tiers et des autres enjeux environnementaux.

Par ailleurs, la direction du Cycle de l'Eau de Clermont Auvergne Métropole par courrier du 25 octobre 2022 autorise le SMTC-AC à rejeter les eaux pluviales résiduelles dans les réseaux de la Métropole.

3.4.2 - Avis des conseils municipaux et de la métropole

Monsieur le Préfet a demandé aux communes intéressées par le projet ainsi qu'à Clermont Auvergne Métropole de délibérer dès l'ouverture de l'enquête. Ne sont pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête soit le 5 août 2023.

COMMUNES	Date de la délibération	Avis
Aulnat	21/06/2023	Favorable
Durtol	26/06/2023	Favorable
Royat	21/06/2023	Favorable

Les maires des communes de Chamalières et de Cournon-d'Auvergne ont déposé des contributions :

- Chamalières (20 juillet 2023) pour mentionner un certain nombre de sujets évoqués par le public en y ajoutant d'autres arguments sur lesquels la commission à inviter le SMTC-AC à faire valoir ses observations en réponse au même titre que celles du public.
- Cournon-d'Auvergne (21 juillet 2023) pour rappeler et argumenter son soutien au projet.

Les communes d'Aubière, Clermont-Ferrand et Clermont Auvergne Métropole n'ont pas délibéré.

▲ *Commentaire et appréciation de la commission*

La commission d'enquête considère que la consultation pour avis des services, des conseils municipaux des communes concernées et de la métropole a été convenablement organisée.

3.5- CONSULTATION DE LA MISSION RÉGIONALE D'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale a été consultée conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Pour rappel, saisie sur chaque projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.

Cet avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité du dossier restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.

L'avis n'est ni favorable, ni défavorable. Il doit faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la met à disposition du public au moment de l'ouverture de l'enquête publique.

Le projet a fait l'objet de 2 avis :

- L'avis n° 2022-ARA-AUPP-1127 du 12 avril 2022 relatif à la création des lignes BHNS B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat. Pour rappel cet avis a été émis dans le cadre de la procédure de DUP, parcellaire et mise en compatibilité des PLU et a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part du SMTC-AC ;
- L'avis n° 2023-ARA-AP-1501 du 25 avril 2023 relatif à la création des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand par le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise sur les communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat.

Le deuxième avis est émis au vu du dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, des ICPE et d'autorisation d'alignement d'arbres. **Il est complémentaire et indissociable du premier avis.**

Dans son 1^{er} avis, l'Autorité environnementale recommandait, entre autres, de :

- Décrire précisément l'ensemble du projet InspiRe et de faire évoluer en conséquence l'étude d'impact, dès le stade de déclaration d'utilité publique du projet.
- Restituer dans l'étude d'impact les réflexions ayant conduit au choix du mode de transport (BHNS), à l'emplacement des lignes B et C et à celui du centre de maintenance, et aux solutions examinées, du point de vue de leurs incidences environnementales.
- Préciser les effets du projet au regard des objectifs du PDU.

Dans son 2^{-ème} avis, l'autorité environnementale note que le dossier a évolué pour prendre en compte certaines des insuffisances relevées lors du 1^{er} avis, en particulier :

- la justification du tracé des lignes créées,
- la justification du choix du mode retenu (BHNS plutôt que tramway ou solution tram-train),
- la compatibilité du projet avec les objectifs fixés par le PDU,

- la justification de la nécessité de créer un nouveau centre d'exploitation et de maintenance et du choix de son site d'implantation,

Cependant, sur ce dernier point, l'autorité environnementale considère que la possibilité de s'implanter sur un site alternatif n'a pas été étudiée de manière suffisante au regard de l'importance des impacts environnementaux générés par la création du nouveau centre projeté. (Consommation de 7,5 ha d'espace agricole à haute valeur agronomique, artificialisation d'une coupure d'urbanisation, et dégradation du paysage d'entrée d'agglomération). Elle réitère donc sa recommandation d'approfondir la recherche d'implantations alternatives.

Par ailleurs, elle indique que certaines recommandations émises, lors du 1^{er} avis n'ont pas fait l'objet de suites à savoir :

- la réflexion relative à l'emplacement des parkings relais, à l'exception de l'augmentation de capacité des parkings Saint-Victor (de 192 à 197 places) et de la clinique de Durtol (de 81 à 158 places),
- l'analyse des incidences du projet en matière d'urbanisation induite au périmètre du Scot et en particulier aux secteurs périurbains situés dans la zone d'influence des parcs relais,
- la mise en œuvre d'une échéance plus courte que celle de cinq ans retenue dans le dossier pour évaluer, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, le report modal vers les TC permis par la mise en place des nouvelles lignes.
- La description du dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et de réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Le maître d'ouvrage a produit un mémoire en réponse à l'avis émis par la MRAe. Ce document a été joint au dossier d'enquête.

▲ *Commentaire et appréciation de la commission*

La commission d'enquête a examiné les diverses recommandations formulées par l'Autorité environnementale, ainsi que les observations en réponse apportées par le SMTC-AC dans le cadre général de l'analyse des observations.

Cet examen a nourri l'analyse par thème de la commission qui fait l'objet de la partie 4 du présent rapport.

PARTIE 4 - ANALYSE ET APPRÉCIATION DE LA COMMISSION

Sommaire :

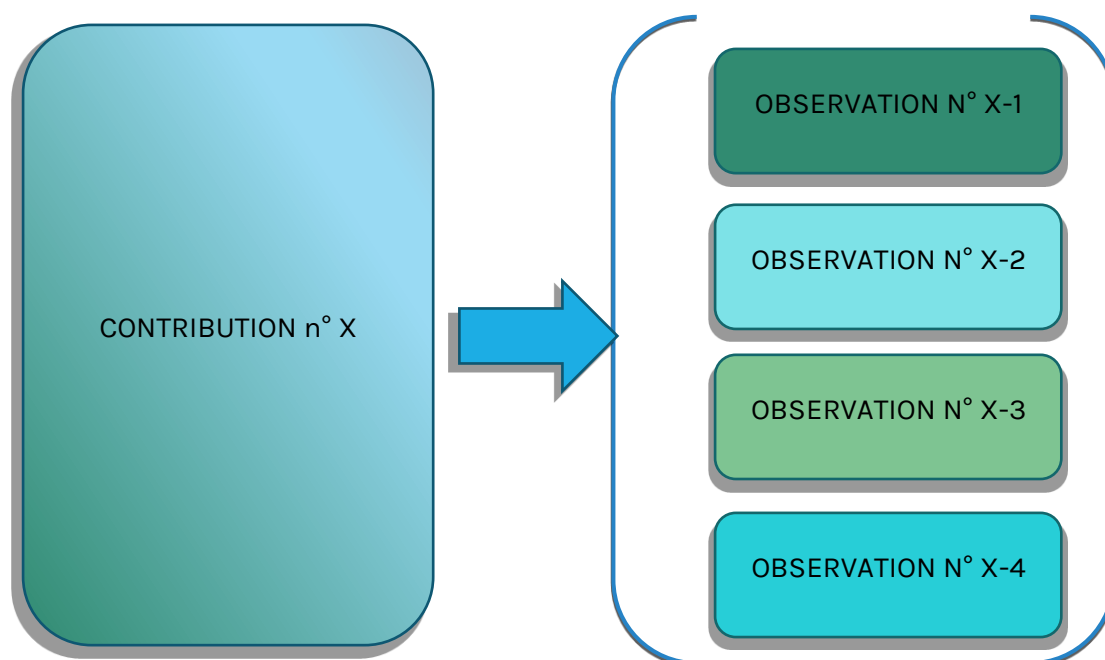
4.1- MÉTHODOLOGIE DE DÉCOMPOSITION DES CONTRIBUTIONS EN OBSERVATIONS	48
4.2- INTRODUCTION	53
4.3- INFRASTRUCTURE	55
4.4- CADRE DE VIE	83
4.5- HYDROLOGIE	95
4.6- ÉNERGIE ET CLIMAT	105
4.7- ESPACES NATURELS ET AGRICOLES	113
4.8- GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE	125
4.9- PHASE CHANTIER	127

4.1- MÉTHODOLOGIE DE DÉCOMPOSITION DES CONTRIBUTIONS EN OBSERVATIONS

Remarque préalable : Les déposants qui ont souhaité que leur contribution demeure anonyme, comme la réglementation l'autorise, seront identifiés par leur prénom (s'il a été renseigné) suivi de la commune objet de leur contribution. Le tableau des observations figure en annexe du présent rapport.

4.1.1 - Méthodologie générale : de la contribution aux observations

Comme mentionné au paragraphe « 3.3.4 -Les contributions page 39 », les contributions portant sur plusieurs sujets ont été décomposées en autant d'observations que de sujets abordés.



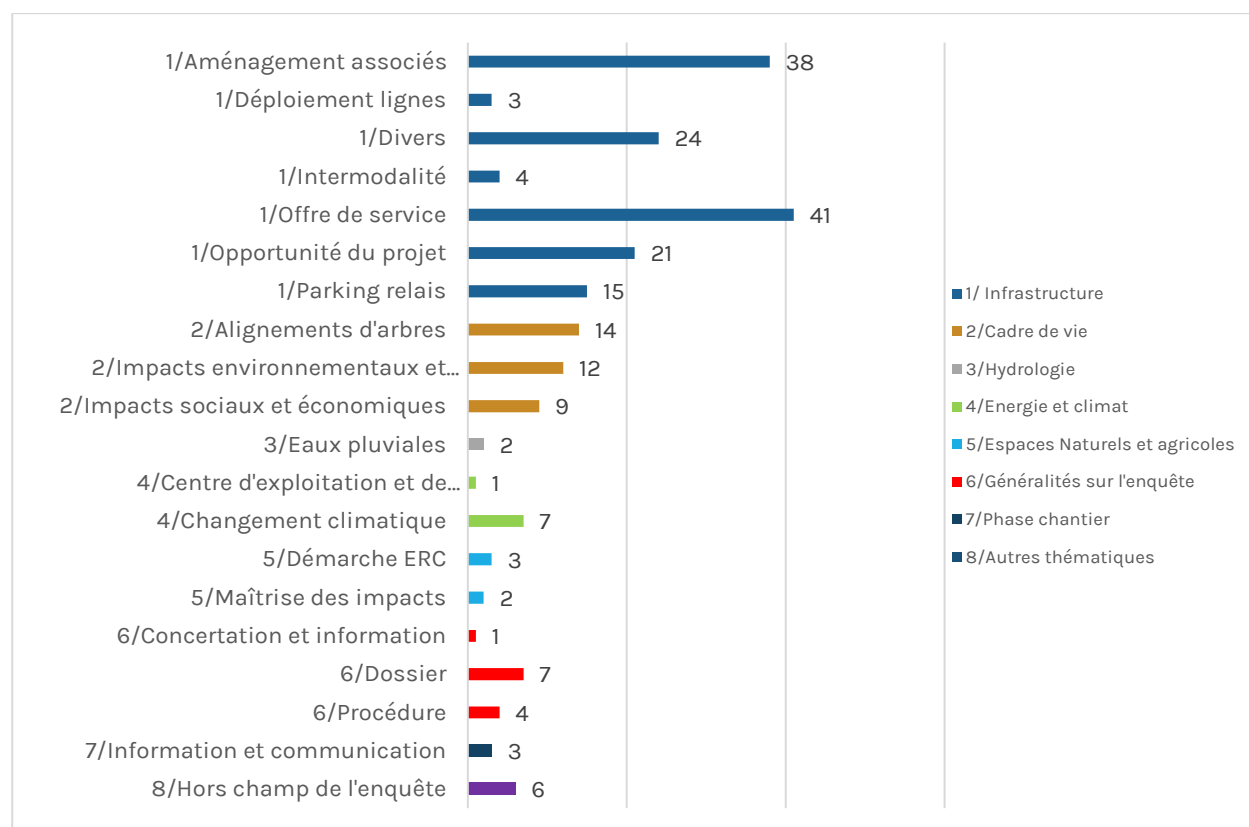
Cette opération de décomposition a conduit à isoler **217 (218 dont un doublon) observations thématiques venant du public,**

Les observations ainsi dégagées ont pu être répertoriées, classifiées par territoire et par thèmes et sous-thèmes puis résumées dans l'outil informatique que partagent la commission d'enquête et le SMTC-AC.

4.1.2 - Liste des thèmes et sous-thèmes

THÈME	SOUS-THEME
INFRASTRUCTURE	- Opportunité du projet
	- Déploiement des lignes
	- Aménagements associés
	- Parkings relais
	- Intermodalité
	- Offre de service
	- Évaluation
	- Divers
CADRE DE VIE	- Impacts environnementaux et sanitaires
	- Alignements d'arbres
	- Impacts sociaux et économiques
HYDROLOGIE	- Eaux pluviales
	- Impacts sur les cours d'eau
ÉNERGIE ET CLIMAT	- Changement climatique
	- Gestion de l'énergie
	- Centre d'exploitation et de maintenance
ESPACES NATURELS, ET AGRICOLES	- Démarche ERC
	- Maîtrise des impacts
GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE	- Dossier
	- Procédure
	- Concertation et information
PHASE CHANTIER	- Information
AUTRES THÉMATIQUES	- Hors champ de l'enquête

4.1.3 - Répartition des observations par thème

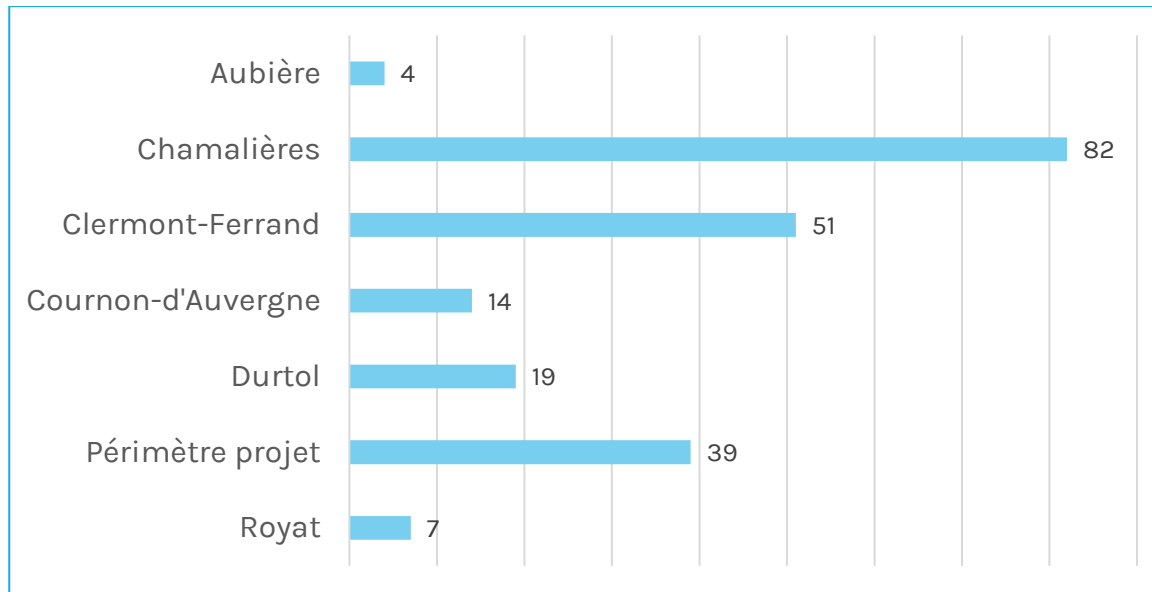


Remarque sur la thématisation des observations :

La thématisation des observations est un exercice délicat dont le résultat peut donner lieu à discussion. En effet, selon l'angle sous lequel elle est regardée par le lecteur, une même observation peut être rattachée à différents thèmes. Exemple : une observation sur le CEM pourra avec la même pertinence être regardée comme relevant des thèmes « infrastructure », « espaces naturels et agricoles » ou « énergie et climat ».

Il en résulte que le nombre d'observations affiché par thème représente plus un ordre de grandeur, témoin d'une tendance, qu'une donnée mathématique précise à l'unité près.

4.1.4 - Répartition des observations par territoire



4.1.5 - Nombre total d'observations

217 observations issues de l'analyse des contributions du public et 44 observations de la commission d'enquête portent le nombre total d'observations traitées par la commission à 261.

▲ *Commentaire de la commission*

Plusieurs constats méritent d'être faits :

1. **Le nombre de contributions** est relativement faible pour un projet de cette nature. La plupart émane de particuliers et il est frappant de constater qu'un certain nombre d'entre elles concerne :
 - des demandes relatives au thème « infrastructure », dont certains sous thèmes relèvent de l'enquête publique de DUP de 2022 ;
 - des généralités sur l'enquête : incohérences des données de report de circulation, contestation de la légalité de l'enquête au motif que les travaux ont déjà commencé.

Seules 36 observations parmi les 217 observations concernent des sujets relevant du champ de l'enquête : 14 sur les alignements d'arbres, 8 sur le climat, 5 sur enjeux environnementaux et sanitaires ainsi que 9 contributions relatives à l'autorisation au titre de la loi sur l'eau et la déclaration ICPE du CEM de Cournon-d'Auvergne.

Deux conclusions peuvent être tirées de ces chiffres :

- La communication sur l'enquête publique par voie d'affichage, fléchée sur les communes, n'a sans doute pas atteint les citoyens de « base ».
- Les quelques personnes qui se sont déplacées en permanences se sont étonnées de l'objet de la présente enquête en la jugeant trop technique et regrettent ne pas avoir reçu de réponses à leurs préoccupations exprimées lors de l'enquête de DUP.

- 2. Les communes de provenance des contributions et leur teneur** (Clermont-Ferrand, Chamalières, Royat) tendent à montrer les sujets d'interrogation des contributeurs (à titre d'exemple : prise en compte insuffisante des aspects économiques et sociaux sur Clermont-Ferrand, suppression de la station de l'avenue thermale sur Chamalières, choix du tracé de l'avenue de Royat, adaptation des moyens de mobilité avec les villes voisines de Clermont Métropole à fort dynamisme démographique sur Pérignat les Sarliève).

Malgré la faible participation du public à cette enquête pour un projet de cette ampleur, sur des sujets ne relevant pas de son champ, le constat fait tendrait à montrer le très fort attachement des contributeurs, découvrant les conséquences du projet sur leur situation personnelle ou professionnelle, à être certains de voir leur requête bien prise en compte par la commission.

En outre le fait que l'enquête de DUP relative au même projet se soit déroulée il y a quelques mois a pu « troubler » la population pas toujours au fait des nuances des procédures d'enquête publique et l'inciter à ne pas participer activement à celle-ci, considérant que le projet avait été acté.

La communication sur l'enquête publique semble avoir été plutôt efficace.

4.2- INTRODUCTION

Les chapitres suivants synthétisent par thèmes toutes les observations recueillies au cours de la présente enquête.

Une majorité des contributeurs s'étant exprimés via le registre numérique ou s'étant présentés lors des permanences ont fait part de préoccupations relevant de la précédente enquête publique de DUP du projet qui s'est déroulée en 2022 et à la suite de laquelle le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 19 octobre 2022.

La commission a estimé que, par respect pour les contributeurs, ces observations devaient être relatées et le SMTC-AC invité à y répondre, même si un certain nombre d'entre elles pourraient être considérées comme hors champ de la présente enquête.

La même question s'est posée pour un certain nombre d'observations qui pourraient, de prime abord, paraître devoir être exclues de l'analyse de la commission puisque n'entrant pas directement dans le champ d'une enquête prescrite au titre du Code de l'Environnement.

Il en va, par exemple ainsi des contributions traitant de l'offre de service ou des parcs relais, assez éloignées des sujets traités dans l'évaluation environnementale, pièce majeure du dossier soumis à l'enquête.

La commission a cependant estimé devoir les traiter au même titre que les autres en considérant que les questions qu'elles abordent sont en lien direct avec l'atteinte des objectifs du projet, qui sont fondamentalement d'ordre environnemental :

- Réduction de la pollution atmosphérique urbaine,
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre,
- Économie d'énergie.

Ainsi ce sont bien les conditions de circulation offertes aux déplacements « mode doux » ou bien le nombre, la localisation des parcs-relais qui permettront ou non d'atteindre le taux de report modal visé et les effets environnementaux associés.

PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE

L'analyse de la commission a porté sur l'ensemble des 217 observations issues de la décomposition thématique de toutes les contributions du public recueillies à la faveur de l'enquête.

Cette analyse prend deux formes :

Celle d'une **série de chapitres indicés de 4.3 à 4.10** qui, thème par thème, fournissent :

- Un résumé, souvent une copie, des principaux objectifs du projet ;
- Une synthèse des principales observations portant sur le thème y compris celles qu'a pu formuler la commission dans son procès-verbal de synthèse ;
- Les questions posées au maître d'ouvrage par la commission dans son procès-verbal de synthèse ;
- Les réponses apportées par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse ;
- Une appréciation de la commission sur chacun des sous-thèmes ;
- Une synthèse générale sur le thème.

Celle d'un **tableau** reprenant la totalité des observations et mentionnant pour chacune d'elle :

- Son identifiant ;
- Son contributeur (*) ;
- Un résumé ;
- L'appréciation portée sur elle par le maître d'ouvrage ;
- L'analyse et l'appréciation de la commission (**).

Pour faciliter l'accès de ces éléments par le public, la commission a jugé souhaitable de regrouper ces observations par ordre alphabétique des contributeurs.

Remarque : L'analyse de la commission a porté sur la totalité des contributions sauf une, celle réceptionnée le 22 juillet à 23 h 25 soit 24 heures après la clôture de l'enquête.

(*) Sous une forme anonymisée dans le respect de la législation sur les données personnelles

(**) Lorsque l'observation rejoint une problématique générale faisant l'objet de plusieurs observations individuelles, le tableau renvoie au chapitre correspondant de l'analyse thématique de la commission.

4.3- INFRASTRUCTURE

Ce thème regroupe les observations touchant globalement à la définition des nouvelles infrastructures, soit les deux nouvelles lignes B et C, leurs aménagements et équipements (parkings relais) associés du projet ainsi qu'aux qualités recherchées en matière d'intermodalités, de service et de suivi. La commission a souhaité le décomposer en 7 sous thèmes :

- Opportunité du projet
- Déploiement lignes,
- Aménagements associés
- Parking relais
- Intermodalité
- Offre de service
- Évaluation

Ce thème a fait l'objet d'observations de la MRAe, des communes, et de 146 émanant du public. Il arrive donc très largement en tête des préoccupations de la population (67%).

4.3.1 - Opportunité du projet

Ce thème se situe a priori hors champ de la présente enquête et a notamment fait partie des sujets de la première enquête « DUP et parcellaire » du printemps 2022 qui a acté les grandes orientations du projet soumis à la présente enquête.

Pourtant, le dossier présenté rappelle en introduction dans la pièce AOO : « description du projet » les principes d'opportunité du projet InspiRe.

Certaines contributions du public reviennent sur ce sujet et remettent en cause certains aspects du projet concernant son opportunité, mais elles sont en nombre assez limité et sans arguments cohérents entre eux.

D'une manière générale, les quelques contributeurs qui se sont exprimés sur ce thème sont conscients qu'il est important de moderniser le réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise par la mise en place de bus en sites propres et approuvent le principe de réduction du trafic d'entrée à Clermont-Ferrand, mais certains considèrent la réduction des capacités de circulation et de stationnement comme une entrave à la liberté individuelle.

Par ailleurs, sur la partie Ouest du réseau InspiRe et notamment sur le secteur de l'avenue de Royat à Chamalières, quelques contributeurs considèrent que la qualité de service ne pourra pas être atteinte (vitesse et cadence) en raison du partage des voies avec les automobilistes, et a fortiori aux heures de pointe.

Enfin, quelques contributeurs constatent que le projet est conforme au PDU et devrait conduire à une diminution du trafic automobile, à une augmentation de la qualité de vie des habitants et à une réduction de la pollution.

4.3.2 - Déploiement des lignes B et C

Depuis l'enquête de 2022, le dossier a évolué pour prendre en compte certaines insuffisances en particulier sur la justification du choix du mode retenu et du tracé des lignes créées. Le projet de création des deux lignes B et C répond à un des objectifs du plan de déplacement urbain de la métropole clermontoise de réduction de la part modale de la voiture particulière dans les déplacements.

Le choix du matériel BHNS sur roues.

Le dossier précise les critères pris en compte dans le choix du parti technologique du mode retenu et apporte les justifications qui ont conduit à écarter la création d'une ligne tram-train, présentant notamment les désavantages d'un coût d'investissement très élevé dans les parties de ligne "tram" (trois fois plus élevés que pour un BHNS) et la faible disponibilité des sillons dans la partie centrale de l'étoile ferroviaire et sur l'axe nord-sud.

Parmi les solutions techniques envisagées (BHNS, tramway ou solution tram-train), la solution de deux lignes de BHNS a été jugée plus favorable.

Le choix des tracés

Ce choix est bien argumenté pour le tracé des 2 lignes, et les critères retenus pour l'analyse des variantes et du choix concernent tout à la fois :

- La qualité et l'attractivité du système de transport,
- Les enjeux techniques,
- Les enjeux urbains,
- Les impacts sur l'environnement.

Sur ces sujets, peu de contributeurs se sont exprimés. Toutefois, ils plaident pour des transports en commun propres, respectueux du partage des voies entre bus et automobiles à un coût acceptable. Ils ne remettent pas en cause la solution retenue à l'exception de l'un d'entre eux qui considère que Clermont-Ferrand devrait disposer de trois lignes de tram.

Sur l'aménagement de l'avenue de Royat

Plusieurs contributeurs demandent l'aménagement de l'avenue de Royat et la réfection de cette voirie abîmée, et interrogent sur les mesures pour favoriser/étendre le P+R sur le haut de Royat.

Un contributeur considère que l'avenue de Royat constitue un axe structurant permettant de relier en sécurité Clermont-Ferrand à Chamalières et en partie à Royat. Compte tenu de l'offre qualitative apportée par le projet InspiRe et le Schéma Cyclable Métropolitain voté en 2018, il lui paraît incompréhensible que cette avenue reste en l'état.

L'association Vélocité 63 constate que l'aménagement de l'avenue de Royat en site réservé pour le BHNS n'est pas retenu, ce qui implique l'absence de voie cyclable sécurisée associée. Elle regrette de ne pas trouver la justification du maintien de l'état actuel de l'organisation de la circulation automobile, de ses causes et aussi de ces conséquences sur le projet InspiRe, dans toutes ses composantes.

4.3.3 - Aménagements associés

Sur ce thème, le public a formulé 38 observations, soit un peu plus de 17 % des observations émises.

Les aménagements associés concernent tout à la fois les aménagements nécessaires :

- au déploiement et au fonctionnement des lignes B et C,
- à l'accessibilité des lignes (dont les parkings relais, traités dans la partie suivante).

Les aménagements et ouvrages soumis à un permis de construire ou permis d'aménager

Le dossier d'enquête précise qu'au stade de la présente enquête publique, six permis d'aménager des espaces publics et huit permis de construire sont identifiés. Or, contrairement à ce qui est annoncé, ces projets ne font pas l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de l'étude d'impact réactualisée, hormis le CEM et les box de la résidence « Les Chandlots » à Clermont-Ferrand.

Si pour le CEM, les informations contenues dans le dossier sont détaillées, les autres sites (huit sites d'aménagements et ouvrages et six sites soumis à permis) ne sont pas localisés sur plan et ne font pas l'objet d'une description même sommaire.

Question N° 1. Quelles sont les raisons qui ont conduit à ne pas localiser, ni décrire, ni à évaluer sur le plan environnemental tous les différents ouvrages et aménagements faisant partie du projet ?

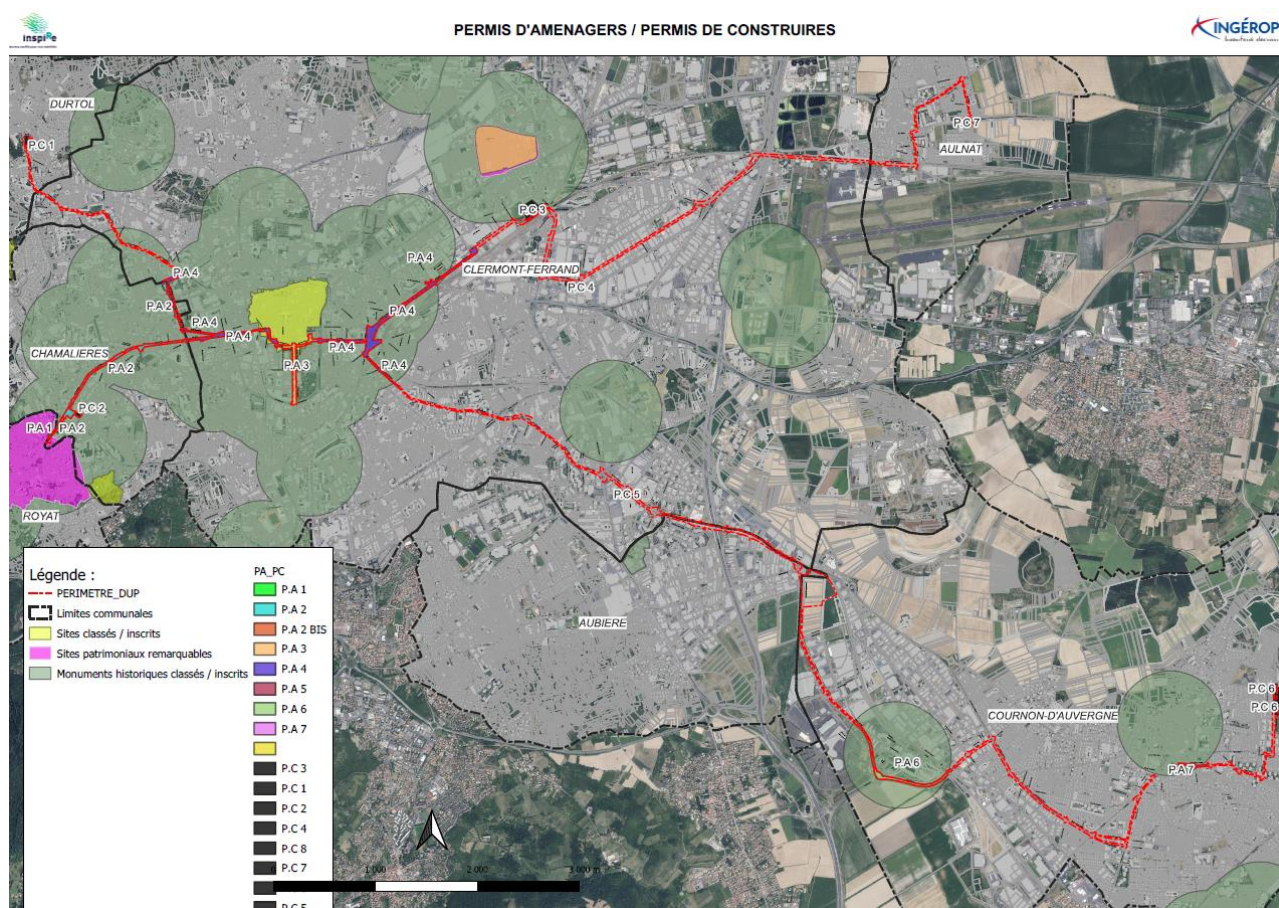
Réponse du SMTC-AC :

L'ensemble des aménagements intégrés dans les six permis d'aménager (PA) et les huit permis de construire (PC) identifiés sont bien pris en compte dans l'évaluation environnementale. Aucun nouvel aménagement n'a ou ne sera ajouté dans les PC / PA par rapport au périmètre de l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale. De la même manière que le CEM et les box « Chandlots », tous les aménagements décrits dans les PC / PA à venir, au titre du code de l'urbanisme, ont bien fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement.

Considérant le périmètre très large de l'enquête :

- *Soit ces aménagements ne sont pas spécifiquement identifiés dans le dossier d'enquête publique et dans l'évaluation environnementale, car leur impact environnemental est non substantiel. C'est notamment le cas pour les bâtiments d'exploitation ou les sous-stations électriques, qui sont implantés sur des espaces urbains et imperméables ;*
- *Soit ces aménagements sont traités en tant qu'aménagements linéaires connexes à la réalisation des 2 lignes BHNS et ne sont donc pas identifiés spécifiquement. Les stations voyageurs, qui sont positionnées tout au long du projet, relèvent ainsi de ce cas.*

La carte ci-dessous permet de situer les différents PC (hors CEM) / PA au regard du projet et des périmètres de protection patrimoniale : les PC et PA (y compris CEM) sont tous strictement compris dans le périmètre DUP et bien pris en compte dans l'évaluation environnementale.



▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission note que le SMTC- AC indique que tous les aménagements décrits dans les PC/PA ont bien fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement, mais que ces aménagements ne sont pas systématiquement identifiés, car « leur impact environnemental est non substantiel. » (Bâtiments d'exploitation ou les sous-stations électriques). Il semble qu'il en soit de même « pour les aménagements linéaires connexes à la réalisation des 2 lignes BHNS ».

La commission est dans l'incapacité à apprécier la lisibilité de la procédure administrative. Elle estime ne pas être en mesure de formuler un avis éclairé et s'en remet donc à l'État, garant du respect de la réglementation, pour que soit explicité l'impact, ou l'absence d'impact, environnemental de ces aménagements.

Les aménagements paysagers.

Ces aménagements « le long des tracés » ont pour objectifs d'améliorer la préservation de la biodiversité en ville et de renforcer le dialogue entre le tracé du BHNS et le grand paysage.

Neuf différentes séquences linéaires ont été identifiées et traitées en fonction de leurs natures, positions et des enjeux qui leur sont propres : enjeux de grand paysage, de coulée verte, d'entrée de ville, de zone industrielle, de nouveau quartier, de voisinage, de voie structurante, de centre-bourg, et de centre-ville.

Le dossier indique qu'au moment de sa rédaction, le choix définitif des essences n'a pas été arrêté. La palette végétale présentée résulte donc des études préliminaires et est susceptible d'évoluer.

Question N° 2. À ce jour des informations complémentaires sur les essences d'arbres retenues pour la réalisation des nouveaux alignements prévus et notamment leur capacité à s'adapter au changement climatique sont-elles disponibles ?

Réponse du SMT-C-AC :

Le maître d'ouvrage s'engage à joindre une notice spécifique sur ce sujet des essences aux dossiers de consultation des entreprises des 3 lots relatifs aux aménagements paysagers (2 pour les lignes et 1 pour les Allées du Cardo). Ainsi, le maître d'ouvrage a sollicité une expertise auprès de son maître d'œuvre général pour établir ce document, qui devra émettre des préconisations précises sur les essences d'arbres à planter, prenant en compte les effets attendus du dérèglement climatique pour les 50 années à venir. Les propositions devront aussi tenir compte de la gestion en phase exploitation des espaces verts proposés, afin d'éviter que les aménagements conçus ne soient modifiés une fois mis en service (entretien impossible, volume d'eau nécessaire trop important ...).

Analyse et appréciation de la commission

La commission note avec intérêt l'ensemble des mesures préconisées dans le projet en matière de gestion des arbres et des espaces verts. Elle approuve également l'engagement du maître d'ouvrage à joindre une notice environnementale et paysagère aux marchés de travaux relatifs aux espaces verts.

Les cheminements cyclables

Le projet de BHNS s'accompagne de la mise en œuvre de bandes cyclables, pistes cyclables ou voies vertes sur plus de 90% du linéaire du BHNS, soit des aménagements cyclables sur environ 25 kilomètres de linéaire.

Il comprend également la création d'aménagements d'intermodaux entre les transports en commun et les cycles à proximité des stations BHNS les plus opportuns.

Le dossier précise que les aménagements cycles réalisés dans le cadre du projet seront conformes aux préconisations de la Métropole qui sont résumées dans un « Guide technique des aménagements cyclables » qui est en cours d'approbation. Ce guide prend appui sur les recommandations techniques du CEREMA.

Ce sujet a fait l'objet de plusieurs observations du public. L'association Chamalières environnement propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en réalisant des aménagements cyclables, en créant des stationnements sécurisés pour les vélos en ville (vélobox). Elle fait de nombreuses propositions pour favoriser les mobilités douces (à titre d'exemple : aménagements de chaudières, cours vélo-école...).

Question N° 3. À ce jour un guide finalisé et applicable à la création des pistes cyclables prévues est-il disponible ?

Réponse du SMTC-AC :

Depuis la prise de compétences en matière d'aménagements cyclables en 2017, Clermont Auvergne Métropole met en place un schéma cyclable dont la volonté est de constituer un réseau structuré, continu et sécurisé. La mise en place de stationnements sécurisés sur l'espace public est incluse au schéma.

Le projet InspiRe prévoit plus de 24 km d'itinéraires cyclables sécurisés le long des lignes B et C.

Il n'existe pas encore de guide applicable à la création d'aménagements cyclables sur le territoire métropolitain. En revanche, les retours d'expérience des services métropolitains ont été pris en compte dans la conception, tout comme les principes méthodologiques présentés dans la littérature technique sur le sujet (guides CEREMA, ...). Enfin, l'association Vélocité 63 a également été associée à la conception pour apporter le point de vue des cyclistes, usagers des aménagements.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission s'étonne de la réponse apportée concernant le « guide technique des aménagements cyclables » alors que celui-ci est mentionné à la page 74 de l'étude d'impact de la manière suivante : « Il est à noter que les aménagements cycles réalisés dans le cadre du projet seront conformes aux préconisations de la Métropole qui sont résumées dans un « Guide technique des aménagements cyclables » qui est en cours de délibération. Ce guide prend appui sur les recommandations techniques du CEREMA ». La commission souhaite que les préconisations du guide soient strictement appliquées pour la conception des aménagements cyclables et leur réalisation.

Quelques contributeurs demandent de déployer des pistes cyclables avec des parcours optimisés sans détour : (Pérignat-Lès-Sarliève - Romagnat - Beaumont - Clermont-Ferrand, Pérignat-Lès-Sarliève - Aubière).

L'association Vélocité 63 souhaite que l'avenue de Royat bénéficie d'un aménagement cyclable sécurisé sans remettre en cause les alignements d'arbres et en réduisant le stationnement. Elle demande également la réalisation d'un maillage avec plusieurs itinéraires alternatifs cyclables sécurisés depuis la circulaire cyclable des boulevards Berthelot et Duclaux.

Certains contributeurs font état de la dangerosité de la circulation à vélo sur site partagé (exemple des multiples partages des modes rue de l'Oradou), regrettent l'abandon de la piste cyclable de l'avenue de Royat et demandent d'étudier à nouveau la faisabilité d'une piste cyclable sur ce secteur.

Réponse du SMTC-AC aux observations supra :

Le maître d'ouvrage invite la commission d'enquête à se référer aux réponses apportées directement aux observations. Il rappelle notamment que l'aménagement de voirie nécessite l'accord du Maire, détenteur du pouvoir de police de la circulation. L'installation d'aménagements cyclables et d'un site propre bus sur l'avenue de Royat n'a pas reçu un avis favorable du Maire de Chamalières.

Question N° 4. Quels sont les moyens envisagés pour assurer la sécurisation de la pratique du vélo notamment sur site partagé ?

Réponse du SMTC-AC :

La réalisation de sites propres vélos sur une majorité du linéaire des lignes va dans le sens d'une sécurisation de la pratique du vélo.

La proposition de sites partagés sur certaines sections permet, lorsque la largeur d'espace public n'est pas suffisante pour positionner des sites propres pour l'ensemble des usages, d'optimiser l'espace tout en conciliant les enjeux de performance des transports en commun et de sécurisation de la pratique du vélo. Ces aménagements sont autorisés par la réglementation.

Les spécialistes du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement) ont été étroitement associés à la conception des aménagements cyclables, via une prestation opérationnelle d'accompagnement financée par le maître d'ouvrage, et ont œuvré à la déclinaison locale des préconisations des guides établis par le CEREMA au niveau national, ouvrages de référence sur ce sujet.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte des dispositions prises par le SMTC-AC pour la conception, en lien avec le CEREMA, des aménagements cyclables.

Elle prend note également des réponses apportées aux nombreuses observations individuelles relatives à la demande d'aménagements cyclables et à la problématique de l'avenue de Royat.

Par ailleurs, si le schéma cyclable mis en place par Clermont Auvergne Métropole en 2017 constitue une indéniable avancée, le SMTC-AC doit s'attacher à la réalisation effective des voies sécurisées, tout comme à la mise en œuvre des autres mesures favorisant l'utilisation de ce mode de déplacement alternatif à la voiture selon une planification concertée. La commission suggère que le SMTC-AC poursuive la concertation avec les associations cyclistes en tant qu'usagers des aménagements ainsi qu'avec les collectivités.

Les aménagements pour la circulation piétonne

Le dossier d'enquête revendique le renforcement des modes doux au titre d'une priorité dans les aménagements du projet InspiRe. Les modes actifs sont privilégiés en premier lieu et il est prévu que toutes les traversées d'axes soient sécurisées pour les modes doux et tout spécifiquement pour les piétons. Ce projet s'inscrit ainsi dans la lignée d'une politique volontariste de la ville en faveur des mobilités actives.

Le projet annonce une amélioration des aménagements piétons au plan qualitatif (délimitation plus facile des différents espaces grâce à une structuration par la végétalisation importante. L'objectif est ainsi de proposer des aménagements piétons confortables, pacifiés, à l'ombre et "isolés" de la voirie routière.

Un contributeur demande d'augmenter les surfaces piétonnières, particulièrement au droit des arrêts de transports collectifs.

Les autres projets urbains

Le dossier de présentation (pièce A01) inventorie une vingtaine de projets urbains en cours et qualifie leur niveau d'interaction avec le projet InspiRe. Mais par la suite, certains d'entre eux ne sont plus évoqués : cela paraît être le cas par exemple de la gare routière boulevard Fleury qui va forcément interagir avec le projet InspiRe et le réaménagement du Square de la Jeune résistance. Or dans la justification de l'étude d'impact (document D01 du dossier d'enquête), le sujet de la gare routière n'est pas abordé.

Au final, les observations du public se sont essentiellement concentrées sur les sujets des parkings relais (voir ci-après), des pistes cyclables, des surfaces piétonnes, et des arrêts (ceux supprimés ou nouveaux).

Analyse et appréciation de la commission

La commission regrette que le principe d'une co-maîtrise d'ouvrage ait induit une segmentation des thèmes et n'ait pas permis la conception simultanée des projets urbains et de la restructuration des mobilités. C'est le cas notamment du projet de déplacement de la gare routière (compétence Métropole) qui n'a pas été évoqué par le maître d'ouvrage unique, qu'est le SMTC-AC, notamment dans le cadre de l'aménagement du lieu d'intensité « le square de la Jeune Résistance ».

4.3.4 - Parkings relais

Ce sujet a fait l'objet d'une quinzaine de remarques du public.

Le SCoT a défini le cadre réglementaire en inscrivant au sein de son document d'Orientations Générales (DOG) l'orientation de poursuivre le développement des parcs relais pour promouvoir l'intermodalité et augmenter la part modale des transports collectifs, ceci en complémentarité avec le réseau de bus express et le réseau de transport collectif en site propre.

Le projet de BHNS se situe bien dans cette logique en s'accompagnant d'une redistribution de l'espace public entre les différents modes de déplacements et notamment d'une réduction de la place de la voiture au profit des mobilités plus durables telles que la marche, le vélo ou les transports en commun.

Dans le cadre de la déclaration de projet, il est indiqué que la Métropole (30 septembre 2022) et le SMTC-AC (6 octobre 2022) définiront un programme précis de réalisation de ces P+R pour les lignes B et C, avec budget et planning associés.

Dans la déclaration de projet du SMTC du 6 octobre 2022 dont un extrait de la page 5 est reproduit ci-après, il n'est nullement évoqué un programme précis.

Le projet prévoit la construction de 2 parkings-relais (Royat et limite Clermont-Ferrand/Durtol), ainsi que, le cas échéant des parkings relais et de proximité complémentaires, ceux-ci étant alors désignés et financés par la Métropole.

Le programme prévoit par ailleurs la réalisation de deux parkings de restitution (Clinique de Durtol, Parking Saint-Victor) et le projet prévoit la construction de 2 parkings-relais à l'ouest (Royat et limite Clermont-Ferrand/Durtol), ainsi que, le cas échéant des parkings relais et de proximité complémentaires, ceux-ci étant alors désignés et financés par la Métropole.

Un parking relais au centre routier du Brézet fait l'objet d'un mandat confié à la SPL Aménagement. Une discussion avec la Région permet d'envisager la mutualisation partielle des parkings de la Grande Halle.

La commission note que l'avis de la MRAe émis à l'occasion de la présente enquête souligne que la recommandation relative à la réflexion sur l'emplacement des parkings relais, formulée lors de l'enquête de DUP, a été laissée sans suite, à l'exception du parking relais de Saint-Victor à Chamalières et de celui de la Clinique de Durtol.

En réponse à l'avis de la MRAe, le SMTC-AC indique que « *Les possibilités d'expérimentation avant de réaliser des parkings en ouvrage, forcément coûteux y compris en énergie, sont à privilégier, dans la mesure du possible et en fonction de la réalité du terrain. Les études de dimensionnement des P+R répondent en effet à différentes méthodologies qui peuvent amener à des résultats très disparates en matière de modélisation. L'expérimentation reste donc la meilleure manière d'appréhender le sujet.* »

Des compléments d'information sont apportés sur les quatre axes stratégiques retenus :

- Axe 1 : améliorer l'attractivité des P+R existants (5 parkings offrant 1 400 places) ;
- Axe 2 : programmer la réalisation des P+R déjà identifiés dans le cadre d'Inspire (8 sites);
- Axe 3 : expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes (8 sites représentant 900 places dès la mise en service du réseau de bus travaux (fin août 2023);
- Axe 4 : permettre le déploiement de P+R à plus long terme (600 places supplémentaires à l'horizon 2025).

Quelques contributeurs estiment que les emplacements des parkings relais devraient être définis avant l'engagement des travaux, contestent l'absence de création ou d'agrandissement de parkings relais à l'est de l'agglomération, pensent que trop peu de parkings relais ont été prévus (Cournon notamment) et que ceux existant actuellement sont mal adaptés : nombre, capacité, situation, accès.

Le comité de quartier Sud considère que les parkings relais apparaissent sous-dimensionnés, mal placés pour ceux connus, insuffisants dans tous les cas, et sont sources de préoccupations pour les commerçants alors même qu'ils conditionnent la fréquentation des BHNS et par là l'atteinte des objectifs environnementaux d'Inspire.

Un contributeur demande les raisons de l'exclusion des parkings relais de l'étude d'impact et du projet et interroge sur la pertinence d'une nouvelle consultation publique pour les aménagements ne figurant pas dans le dossier.

Question N° 5. Des précisions peuvent-elles être apportées sur le programme de développement des parkings relais (localisation, capacité, caractéristiques, délai de réalisation) garantissant l'efficacité du système InspiRe ? Dans le cas de réutilisation de surfaces déjà artificialisées est-il envisagé d'en renaturer une partie ?

Réponse du SMTC-AC :

Le maître d'ouvrage, dans son mémoire en réponse à l'avis de la MRAe cité par la commission d'enquête, a apporté des éléments complémentaires sur le sujet des parkings relais, avec une stratégie globale, ne se limitant pas aux seuls parkings de Saint-Victor (qui n'est pas un P+R au sens strict) et de Durtol.

*Ainsi, **suivant la recommandation de la commission d'enquête relative à la DUP**, la Déclaration de projet InspiRe, qui a été approuvée par délibérations du Conseil Métropolitain en date du 30 septembre 2022 et du Comité syndical du SMTC-AC en date du 6 octobre 2022, a notamment permis à la collectivité de **s'engager sur une stratégie en matière de Parkings relais sur le territoire métropolitain**. Cette stratégie, ainsi que les modalités de sa mise en œuvre, ont été présentées dans le mémoire en réponse à l'avis de la MRAE.*

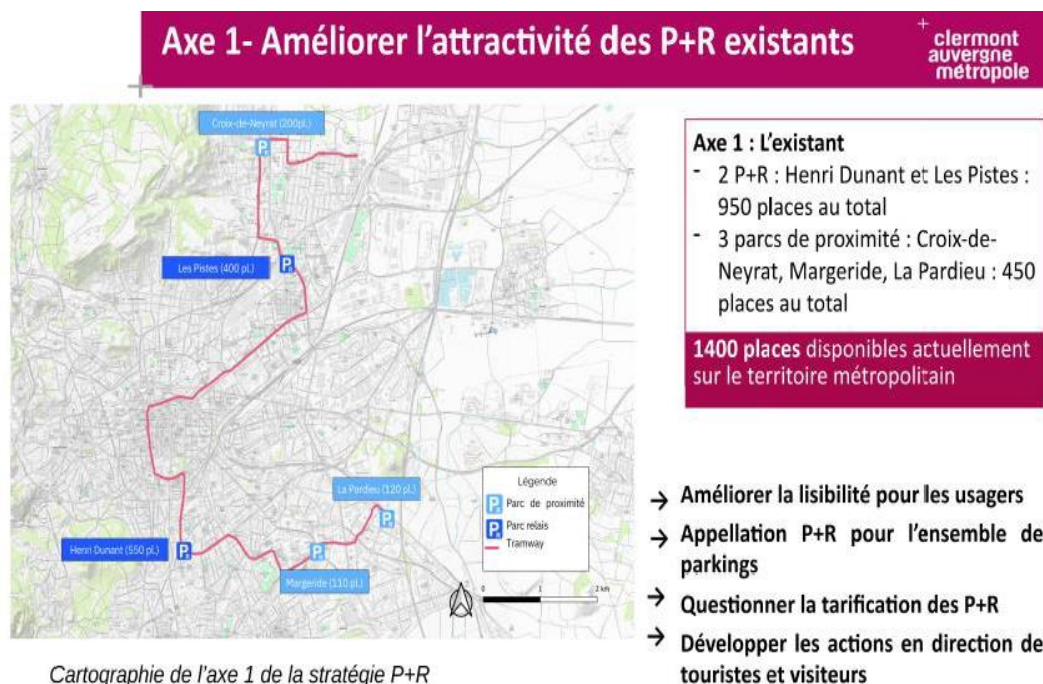
Le maître d'ouvrage souhaite apporter, en réponse à la question de la commission d'enquête, les éléments d'avancement suivants, suite à la réalisation d'études de faisabilité.

La stratégie métropolitaine des P+R s'articule autour de 4 axes :

- *Axe 1 : Améliorer l'attractivité des P+R existants : 1 400 places*
- *Axe 2 : Programmer la réalisation des P+R identifiés via le projet InspiRe : entre 500 et 1000 places*
- *Axe 3 : Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes : entre 900 et 1 800 places à tester*
- *Axe 4 : Permettre des possibilités à moyen et long terme. Cet axe, du fait de son horizon temporel, est découpé du projet InspiRe et n'est donc pas abordé dans la présente réponse.*

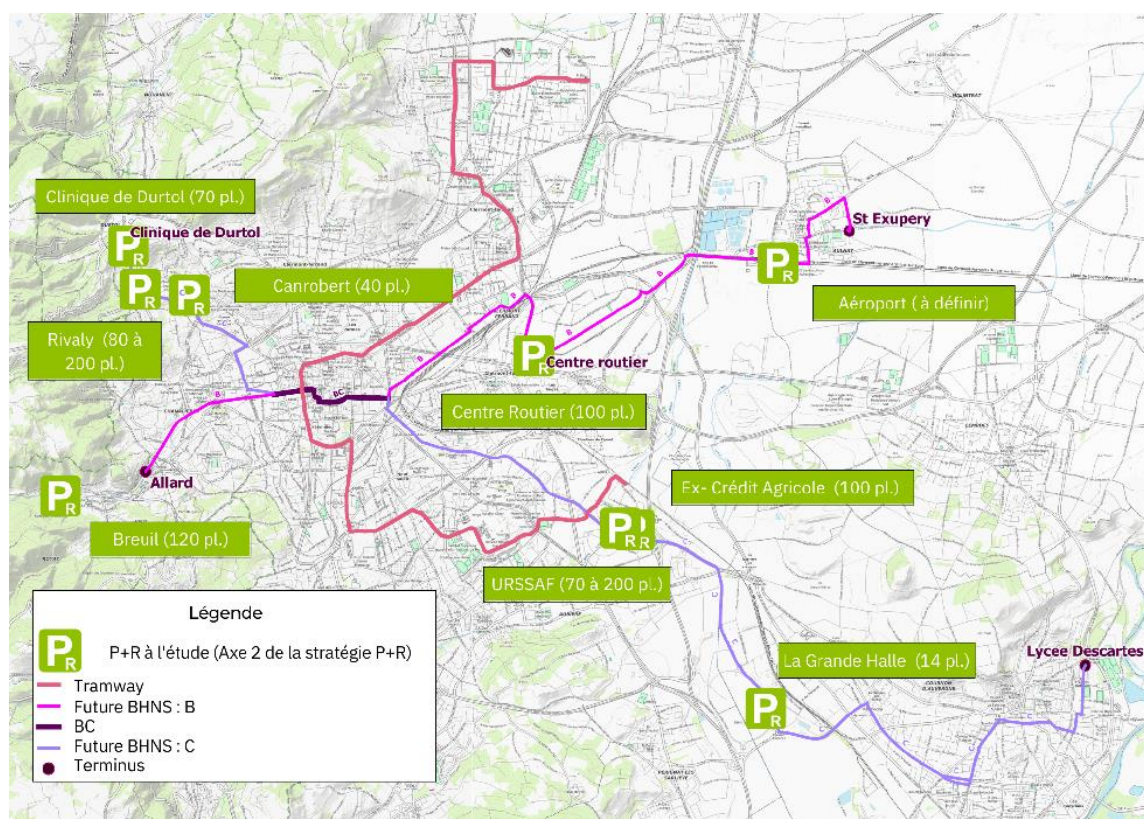
Ce sont donc a minima 2 800 places qui seront opérationnelles à l'horizon InspiRe.

Les éléments suivants ont été validés dans les instances de gouvernance du projet. Le maître d'ouvrage s'engage donc sur les échéances de mise en service programmée.

Axe 1 : Améliorer l'attractivité des P+R existants

Commune	Nom du P+R	Nombre de place	Surface totale	Mise en service programmée
AUBIERE	MARGERIDE	110	3 508 m ²	En fonctionnement
CLERMONT-FERRAND	LA PARDIEU	120	3 144 m ²	
CLERMONT-FERRAND	CROIX-DE-NEYRAT	200	2 000 m ²	
CLERMONT-FERRAND	LES PISTES	400	17 745 m ²	
CLERMONT-FERRAND	HENRI DUNANT	550	5 876 m ²	

Axe 2 : Programmer la réalisation des P+R identifiés via le projet InspiRe



Commune	Nom du P+R	Nombre de place	Parking existant	Projet	Avancement	Mise en service programmée
AULNAT	AEROPORT	50	oui	Mutualisation	Echanges sur les modalités en cours avec le propriétaire et l'exploitant	Fin 2025
CLERMONT-FERRAND	CENTRE ROUTIER	100	oui	Aménagement après démolition bâtiment en friche dans le cadre du projet de « Requalification de l'îlot Jules Verne »	Mandataire recruté (SPL) Etudes en cours	Fin 2025
CLERMONT-FERRAND	EX-CREDIT AGRICOLE	75 à 175	non	Parking en ouvrage	Etudes en cours	Fin 2025
CLERMONT-FERRAND	URSSAF	88 à 212	oui	Plusieurs scénarios à l'étude : aménagement d'un parking de surface paysager et parking en ouvrage	Etudes de faisabilité réalisées	fin 2025 ou fin 2026 en fonction du scénario retenu
COURNON-D'AUVERGNE	LA GRANDE HALLE D'AUVERGNE	14	oui	Mutualisation	Accord Région	Fin 2025
CLERMONT-FERRAND	CANROBERT	38	non	Aménagement d'un parking de surface paysager	Etudes de faisabilité réalisées	
CLERMONT-FERRAND	RIVALY	80 à 200	oui	Mutualisation + Parking en ouvrage	Bureau d'étude recruté Recherche opportunité foncière	
DURTOL	CLINIQUE DE DURTOL	70	oui	Parking en ouvrage	Dépôt PC à venir	Fin 2025
ROYAT	LE BREUIL	120	oui	Mutualisation / foisonnement avec les usages actuels	Etude de circulation commune de Royat en cours	Fin 2025

Enquête publique portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés –

Rapport

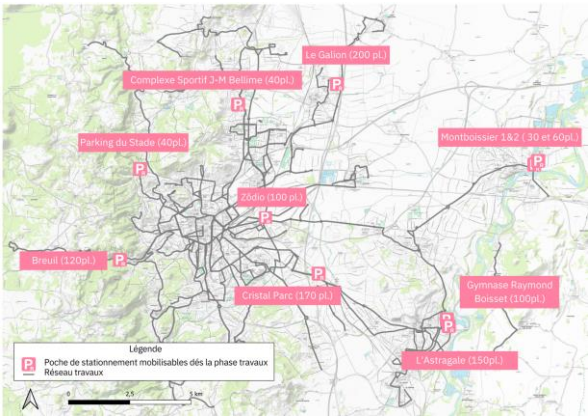
66

Axe 3 : la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes

Un point d'avancement est fait ci-dessous sur les P+R de l'axe 3 à horizon du réseau travaux de transports en commun, soit pour la rentrée 2023.

OPÉRATIONNEL EN RÉSEAU TRAVAUX (RSB)

Fiche n°	Commune	Nom du P+R	Nombre de place	Localisation
1	CEBAZAT	COMPLEXE SPORTIF JEAN-MARIE BELLIME	40	R4C3+VV8 Cébazat
2	CLERMONT-FERRAND	CRISTAL PARC	170	Q45W+V77 Clermont-Ferrand
3	CLERMONT-FERRAND	ZÔDIO	100	Q4H9+HX Clermont-Ferrand
4	COURNON-D'AUVERGNE	ASTRAGALE	150	P6R7+6JJ Cournon-d'Auvergne
5	COURNON-D'AUVERGNE	GYMNASÉ RAYOND BOISSET	100	P6V7+685 Cournon-d'Auvergne
6	DURTOL	PARKING DU STADE	40	Q3X3+C2F Durtol
7	GERZAT	PARKING DU GALION	200	R5H4+WJ Gerzat
8	PONT-DU-CHÂTEAU	MONTBOISSIER (1)	60	R726+CF6 Pont-du-Château
9	PONT-DU-CHÂTEAU	MONTBOISSIER (2)	30	Q7X5+QFC Pont-du-Château
10	ROYAT	PARKING DU BREUIL	120	Q28R+2Q Royat

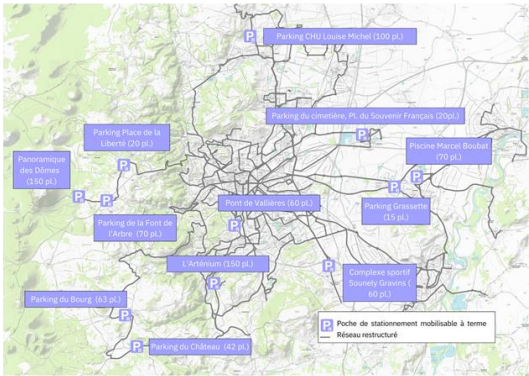


9 PARKINGS POUR UN TOTAL DE 910 PLACES – 01/07/23
+ 1 PARKING (ZÔDIO) - 01/01/24 SOIT 1010 PLACES

L'état d'avancement est compatible avec une mise en service en septembre 2023, sauf pour le parking « Zodio » qui sera mis en service en janvier 2024.

Un point d'avancement est fait ci-dessous sur les P+R de l'axe 3 à horizon InspiRe.

Fiche n°	Commune	Nom du P+R	Nombre de places	Localisation
1	Aulnat	Parking du cimetière « Place du souvenir Français »	20	Q5W6+R5P Aulnat
2	Cébazat	Parking du CHU Louise Michel	100	R3QR+VP8 Cébazat
3	Ceyrat	Parking de l'Arténium	150	P3M9+6H Ceyrat
4	Clermont-Ferrand	Pont de vallières	60	Q35J+7JX Clermont-Ferrand
5	Lempdes	Parking covoiturage Grasette	15	Q5FJ+R2V Lempdes
6	Lempdes	Piscine Marcel Boubat	70	Q5HV+HGJ Lempdes
7	Orcines	Panoramique des Dômes	150	QXCP+F6 Orcines
8	Orcines	Parking de la Font de l'Arbre	70	Q293+G4X Orcines
9	Orcines	Parking Place de la Liberté	20	Q2M7+J9R Orcines
10	Pérignat-lès-Sarlièves	Complexe Sportif Sounely Gravins	70	P4RQ+7RW Pérignat-lès-Sarliève
11	Saint-Genes Champanelle	Parking du Château	40	P24C+CH3 Saint-Genes-Champanelle
12	Saint-Genes Champanelle	Parking du Bourg	60	P297+QMF Saint-Genes-Champanelle



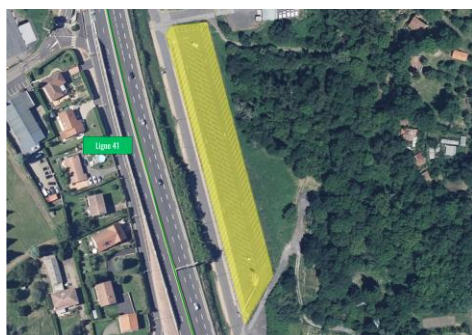
Le maître d'ouvrage apporte ci-après des éléments plus précis concernant certains parkings listés dans cet axe 3. L'ensemble des parkings font l'objet d'une fiche d'avancement du même type, et le maître d'ouvrage s'engage sur une mise en service programmée à décembre 2025.

Aulnat

Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	20
Adresse	Q5W6+R5P Aulnat
Parcelle(s)	X
Zonage	X
Surface totale – Surface du parking	X - 1 191.04 m ²
Surface imperméable actuelle – future	897,49 m ²
Surface perméable actuelle – future	293.55 m ²
Nombre d'arbres actuels – futurs	3 arbres – X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Ligne 12
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès de la commune sur le RRB stabilisé
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

Cébazat

Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	100
Adresse	R3QR+VP8 Cébazat
Parcelle(s)	BA248, BA294, BA262
Zonage	U
Surface totale – Surface du parking	53 274 m ² - 2 505.06 m ²
Surface imperméable actuelle – future	2 505.06 m ² - X
Surface perméable actuelle – future	0 m ² - X
Nombre d'arbres actuels – futurs	0 arbre – X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Ligne 31
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès du propriétaire sur le RRB stabilisé
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

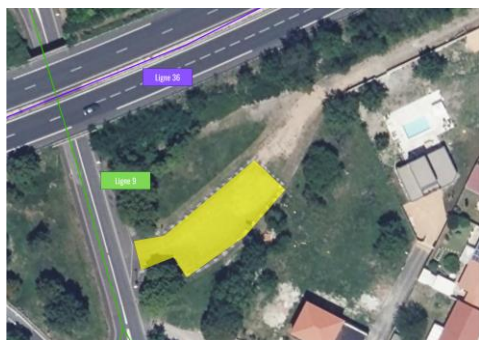
Ceyrat

Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	150
Adresse	P3M9+6H Ceyrat
Parcelle(s)	K2099, K2101, K1909, K2020
Zonage	AUI
Surface totale – Surface du parking	11 542 m ² - 4 158.54 m ²
Surface imperméable actuelle – future	4 158.54 m ² - X
Surface permeable actuelle – future	0 m ² - X
Nombre d'arbres actuels – futurs	0 arbre – X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Ligne 41
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès de la commune sur le RRB stabilisé
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

Clermont-Ferrand Vallières

Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	60
Adresse	Q35J+7JX Clermont-Ferrand
Parcelle(s)	HK57
Zonage	Ug
Surface totale – Surface du parking	1559 m ²
Surface imperméable actuelle – future	0 m ² - X
Surface permeable actuelle – future	1559 m ² - X
Nombre d'arbres actuels – futurs	3 arbres - X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Lignes 4 et 8
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès de la commune sur le RRB stabilisé - Parking actuellement payant de la ville de Clermont-Ferrand
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

Lempdes Grasette



Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	15
Adresse	Q5FJ+R2V Lempdes
Parcelle(s)	AW411
Zonage	U
Surface totale – Surface du parking	3999 m ² - 446.08 m ²
Surface imperméable actuelle – future	0 m ² - X
Surface perméable actuelle – future	446.08 m ² - X
Nombre d'arbres actuels – futurs	0 arbre – X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Ligne 9
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès de la commune sur le RRB stabilisé
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

Lempdes piscine



Caractéristiques du P+R	
Nombre de place	70
Adresse	Q5HV+HGJ Lempdes
Parcelle(s)	AC165
Zonage	Uv
Surface totale – Surface du parking	11220 m ² - 1 982.93 m ²
Surface imperméable actuelle – future	1 982.93m ² - X
Surface perméable actuelle – future	0 m ² - X
Nombre d'arbres actuels – futurs	0 arbre – X
Contraintes réglementaires	X
Procédure réglementaire	X
Lignes TC connectées	Réseau restructuré (en cours de stabilisation) : Ligne 9
Avancement du projet	Parking identifié avec la commune sur le RRB V3. Suite à donner : Confirmation auprès de la commune sur le RRB stabilisé
Mise en service programmée	Décembre 2025
Bassin/ aire d'influence concernées	

Analyse et appréciation de la commission

La commission note avec satisfaction les informations transmises par le SMTAC-AC en termes de localisation, de superficie, du nombre de places des parkings relais.

La commission se félicite de ces précisions même si elle regrette que le SMTAC-AC ne lui ait pas communiqué ces informations, dès les premières réunions de travail et ce pour des raisons ne lui paraissant pas compréhensibles.

Elle l'invite à poursuivre le travail de programmation et de réalisation de ces parkings qui gagnerait à être opérationnel dans les délais prévus afin d'assurer la cohérence du projet.

La commission insiste sur le respect des engagements indispensables formulés relatifs aux échéances de mise en service des lignes.

Sur les parkings de Saint-Victor et de Durtol

Le projet inscrit deux poches de stationnement plus conséquentes reconstituées au niveau du :

- Terminus bus sur le parking Saint-Victor (Chamalières) dont l'aménagement entraîne la suppression de places de stationnements. La capacité maximale de restitution avec une structure sur dalle est de 197 places.
- Terminus bus en face de la clinique de Durtol dont l'aménagement entraîne la suppression de places de stationnement. La capacité maximale de restitution avec un ouvrage sur dalle à 2 étages est de 158 places.

Quelques contributeurs s'interrogent sur le positionnement du terminus technique au droit du parking Saint-Victor en raison de la gêne créée aux riverains et de l'obligation de créer un ensemble de stationnement à 2 niveaux. D'autres contributeurs proposent des aménagements à Durtol (utilisation du parking du terrain de sport de Durtol, mise en place d'un feu dans la partie étroite qui mène au terminus actuel...).

Question N° 6. Des réponses peuvent-elles être apportées aux préoccupations et propositions formulées par ces contributeurs ?

Réponse du SMTC-AC :

Le choix du positionnement du terminus à Saint-Victor a été pris suite à la concertation préalable, en lien avec les différentes contributions. L'installation prévue au niveau du parking Saint-Victor est un terminus standard qui intègre le stationnement de bus et des locaux de relève pour les chauffeurs. Le parking en ouvrage présente un fonctionnement identique au parking actuel. Le niveau de nuisances générées par ces équipements est analysé dans l'étude d'impact et ne représente pas d'évolution significative par rapport à l'état actuel.

Les P+R prévus à Durtol, qui seront mis en service en septembre 2023 pour celui du stade et fin 2025 pour celui de la Clinique, sont décrits en réponse à la question précédente.

Sur le parking en bordure d'autoroute

La mise en place de parkings relais en bordure d'autoroute n'est mentionnée que dans le document D01 (justification de l'étude d'impact).

Le document D00 (résumé non technique de l'étude d'impact) évoque la nécessité de créer de nouveaux parkings relais et indique que plusieurs sites font l'objet d'études de faisabilité tels que les secteurs Breuil, Centre routier du Brézet, Rivaly, Ernest Cristal, Grande Halle d'Auvergne, gare d'Aulnat notamment sans que soient évoqués les parkings en bordure d'autoroute.

Question N° 7. À ce stade du projet, quels sont les résultats des études de faisabilité pour la mise en place de parking en bordure d'autoroute ?

Réponse du SMTC-AC :

Trois sites pouvant accueillir la fonction P+R sont identifiés dans l'axe 2 de la stratégie métropolitaine à proximité de l'A75 : ex- Crédit Agricole, URSSAF et Grande Halle, pour un total d'environ 200 places. L'état d'avancement des études et la mise en service (fin 2025 ou fin 2026 en fonction du scénario retenu) sont détaillés en réponse à la question n°5.

Par ailleurs, dans le cadre de l'axe 3 de la stratégie, des parkings existants à proximité des axes autoroutiers ont également été repérés pour accueillir la fonctionnalité P+R : Le Galion à Gerzat (200 places mises en service en septembre 2023), Cristal Parc à Clermont-Ferrand (170 places mises en service en septembre 2023) et la Grassette à Lempdes (15 places mises en service en décembre 2025).

Sur le parking de l'aéroport

Les documents A00 (description du projet) et D01 (justification du projet) précisent le principe d'aménagement de la façade urbaine de l'aéroport en tant que lieu d'intensité fonctionnelle incarné par la multi modalité (BHNS, aéroport, gare d'Aulnat, VL) et terminus de la ligne B.

La commune d'Aulnat dans sa délibération du 21 juin 2023 souligne qu'un travail de réflexion sur la création d'un parking relais est en cours avec le SMTC-AC ainsi qu'avec le Syndicat Mixte de l'Aéroport de Clermont-Ferrand Auvergne (SMACFA) pour envisager les différents scénarios et partenariats possibles.

Question N° 8. À ce stade du projet, quels sont les résultats des études/négociations menées pour la création du parking relais d'Aulnat/aéroport ?

Réponse du SMTC-AC :

Le P+R situé au niveau de l'aéroport fait partie de l'axe 2 de la stratégie métropolitaine. Comme précisé en réponse à la question n°5, les discussions sont en cours avec le propriétaire et le gestionnaire pour définir les modalités de mise en service de 50 places P+R (l'objectif est de bien séparer les usages et de ne pas transformer le P+R en parking pour les usagers de l'aéroport en concurrence des parkings prévus à cet effet), pour une mise en service fin 2025.

Analyse et appréciation de la commission

La commission reçoit les précisions sur le parking Saint-Victor à Chamalières, sur la volonté de développer un deuxième parking sur la commune de Durtol (site du stade) et des parkings en bordure de l'autoroute A75 (Ex-Crédit Agricole, URSSAF, Grande Halle).

La commission prend acte des négociations en cours pour définir les modalités de mise en service de 50 places P+R à l'aéroport. Elle souligne l'importance de ce parking relais qui gagnerait à être opérationnel dans les délais prévus afin de permettre une cohérence du projet et notamment le bon fonctionnement de la ligne B.

Sur l'utilisation des parkings du Zénith

Un contributeur estime que les parkings du Zénith devraient être utilisés en parkings relais gratuits du fait de la proximité avec la ligne de bus et la gare de Cournon Sarliève.

Question N° 9. À ce stade du projet, quelles sont les réflexions menées qui permettraient d'utiliser en tout ou partie ces parkings ?

Réponse du SMTC-AC :

Clermont Auvergne Métropole et la Région ont conduit une étude de mobilité aux abords du site de la Grande Halle d'Auvergne, et dans ce cadre des hypothèses de mutualisation des parkings existants ont été analysées. Après consultation de son exploitant, la Région, propriétaire des parkings du Zénith, a donné son accord pour une mutualisation à hauteur de 14 places, par courrier en date du 5 octobre 2022. Ce P+R sera mis en service d'ici fin 2025.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de la faible disponibilité de places (14) octroyée par la Région sur un site peu occupé et ayant un important potentiel de stationnement hors manifestation prévue à la Grande Halle d'Auvergne. Elle invite le SMTC-AC à poursuivre la concertation avec cette instance.

La commission s'étonne que la Région gestionnaire du site du Zénith, mais aussi autorité organisatrice de transports et maître d'ouvrage du SRADDET n'apporte pas une meilleure contribution à la mise en œuvre de l'objectif stratégique n°2 du SRADDET (Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics) et n'applique pas de fait la règle n°10 – Coordination et cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité.

4.3.5 - Intermodalité

L'intermodalité concerne l'interaction avec :

- Le système de transport collectif Tramway et bus,
- Le réseau routier par l'intermédiaire des parkings relais,
- Le réseau des cheminements piétons,
- Le réseau ferré.

Les 3 premiers sujets ont déjà été traités ci-dessus.

L'intermodalité avec le fer est peu traitée, et ce malgré les engagements du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT :

- « Optimiser et renforcer la croix ferroviaire en vue d'améliorer l'offre au sein du Grand Clermont
- « Renforcer sa connexion avec les territoires limitrophes, et de relier le cœur métropolitain aux pôles de vie pour favoriser leur accessibilité, grâce à une desserte performante en transports collectifs (train ou autocars express) ».

Le SRADDET dans sa règle n°10 (opposable) prescrit la coordination et la cohérence des services de transport à l'échelle des bassins de mobilité.

L'offre ferrée se situe bien en dehors des compétences du SMTC-AC et même de la Métropole, mais il paraît dommageable de ne pas avoir pu profiter du projet InspiRe pour avancer sur ce sujet.

Un contributeur constate que le projet ne mentionne aucun échange entre les gestionnaires de transport (SNCF, Région, Département, Agglomérations Clermont et Riom) et n'a fait émerger aucune complémentarité en termes d'intermodalité.

Question N° 10. Comment sera assurée la coordination opérationnelle entre les AOM (Métropole, région, département) en matière d'offres de services, tarifications, information multimodale des voyageurs, etc. ?

Réponse du SMTC-AC :

Une coordination maximale est mise en œuvre entre le projet InspiRe et les autres projets de mobilités de la Métropole ou des communes du ressort territorial : stratégie de piétonnisation, schéma de circulation, schéma cyclable métropolitain...

La coordination opérationnelle avec les autorités de périmètre plus large que le ressort territorial du SMTC est normalement à la charge des autorités supra. Pour ce qui concerne les compétences régionales, le SMTC participe et contribue à l'ensemble des réflexions engagées concernant son périmètre, notamment en ce qui concerne l'implantation de la Gare routière.

Pour ce qui concerne le lien avec les AOM de « même rang », le SMTC porte à la connaissance de la commission d'enquête des démarches très opérationnelles, mais pouvant avoir un effet positif à court ou moyen terme :

- Une réflexion est en cours avec Mond'Arverne Communauté, EPCI voisin du SMTC au sud et appartenant au même bassin de mobilité, afin de mettre en œuvre des actions partenariales et d'étudier des scénarios d'offres TC pouvant être mises en œuvre en cas d'adhésion au SMTC.*
- Des échanges techniques sont organisés régulièrement avec les AOM voisines (Riom Limagne et Volcans, SM TUT, ...) pour mettre en œuvre des actions partenariales opérationnelles.*
- Le SMTC va mettre en service d'ici quelques mois une application multimodale de recherche d'itinéraires et d'achats de titres de type MaaS (« Mobility as a service »).*

Analyse et appréciation de la commission

La commission ne peut que regretter qu'il n'y ait pas une concertation plus étroite avec les autorités supra et plus particulièrement avec celle en charge du transport ferroviaire.

Un contributeur estime que le projet INSPIRE doit être mieux interconnecté avec le secteur "rural" afin de limiter le nombre de voitures en ville, le trafic et la pollution associés (exemple de la desserte des sites touristiques éloignés de la ville : Puy-de-Dôme).

4.3.6 - Offre de service

Le dossier résume l'offre de service à la présentation des temps de parcours, à son amplitude et aux fréquences en heures de pointe.

Au-delà du niveau d'offre proposé, le mode d'exploitation sera également le plus proche possible d'un tramway avec une priorité maximale au niveau des carrefours.

Question N° 11. Un tableau comparatif des temps de trajets - temps de trajet réellement observés aujourd'hui et temps projetés avec le BHNS - peut-il être proposé ?

Réponse du SMTC-AC :

Il ressort de la modélisation au stade des études PRO les vitesses suivantes :

Pour la ligne B :

- *De Royat à Saint-Exupéry : 39 minutes environ pour 12,3 km soit une vitesse commerciale de 18.8 km/h*
- *De Saint-Exupéry à Royat : 39 minutes environ pour 12,2 km soit une vitesse commerciale de 18.8 km/h*

Pour la ligne C :

- *De Durtol-Clinique à Cournon-Toulaits : 54 minutes environ pour 18,1 km soit une vitesse commerciale de 20.1km/h*
- *De Cournon-Toulaits à Durtol-Clinique : 59 minutes environ pour 18 km soit une vitesse commerciale de 18.3 km/h*

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note des réponses sur les temps de trajet futurs, mais regrette de ne pas pouvoir établir la comparaison avec les temps de trajet actuels, élément déterminant pour une bonne acceptabilité du projet par le public.

Plusieurs contributions font part de remarques sur les lignes actuelles, sur l'articulation du projet avec les lignes existantes (ligne 5 non adaptée aux travailleurs à horaires décalés et travaillant le dimanche, insuffisance de fréquences et d'arrêts sur la ligne P52), sur le devenir de la ligne 10, sur le prolongement de la ligne 13, etc.

L'association Chamalières environnement propose que soit améliorée l'offre de transport en commun par la mise en place d'une navette (fréquence élevée aux heures de pointe) entre le parking de proximité au carrefour boulevard Cézanne et la place Gaillard : correspondance ligne C, 9, 10 et tramway.

Sur la tarification

Le dossier ne comporte aucune information sur les modalités de tarification, notamment pour les coûts à l'unité ou les abonnements pour les parkings relais.

Question N° 12. La future stratégie de tarification incitative pour les parkings relais en tant qu'élément essentiel du choix des usagers peut-elle être précisée ? Qu'en est-il de l'interopérabilité des supports de distribution et des titres de transport (SRADET : règle 13) ?

Réponse du SMT-CAC :

Une tarification incitative est d'ores et déjà mise en place pour les 2 P+R (Les Pistes et H. Dunant) existants :

- *Pour les abonnés T2C, l'utilisation des P+R est gratuite sous réserve d'une validation A/R dans un transport en commun sur la durée du stationnement.*
- *Pour les non-abonnés, 2 tarifs préférentiels sont applicables.*
- *Le samedi et le dimanche, l'accès aux Parcs Relais est gratuit pour les abonnés et les non-abonnés.*

Une réflexion est en cours sur ce sujet dans le cadre de la stratégie métropolitaine relative aux P+R.

Une billettique moderne et interopérable, compatible avec le système régional OURA, a été mise en service en fin d'année 2022 sur le ressort territorial du SMT-C. Ainsi, des abonnés T2C peuvent utiliser leur carte OURA pour acheter des titres et utiliser les transports en commun des réseaux partenaires OURA comme TCL à Lyon, le STAS à Saint-Étienne ...

Analyse et appréciation de la commission

La commission considère que les précisions apportées sur la tarification des parkings relais (gratuité pour les abonnés, tarifs préférentiels pour les non-abonnés) sont de nature à renforcer leur efficacité.

L'association Chamalières environnement propose que soit améliorée l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements en complément de la gratuité les fins de semaine.

Sur la station « avenue thermale »

Deux pétitions analogues de plus de 300 signatures, dont certaines figurent en doublon sur les deux documents, demandent le maintien de l'arrêt "station avenue thermale" au motif que les deux arrêts maintenus sont trop éloignés et d'accès difficile (pente). De nombreux contributeurs de Chamalières font les mêmes remarques.

De même, la commune de Chamalières est opposée à la suppression de l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il dessert une zone densément peuplée et qu'il bénéficie d'une fréquentation importante : 216 montées à comparer aux stations Garnaudes (37) et Thermes (172) - données 2016 et demande de fournir des données actualisées justifiant la suppression de cet arrêt.

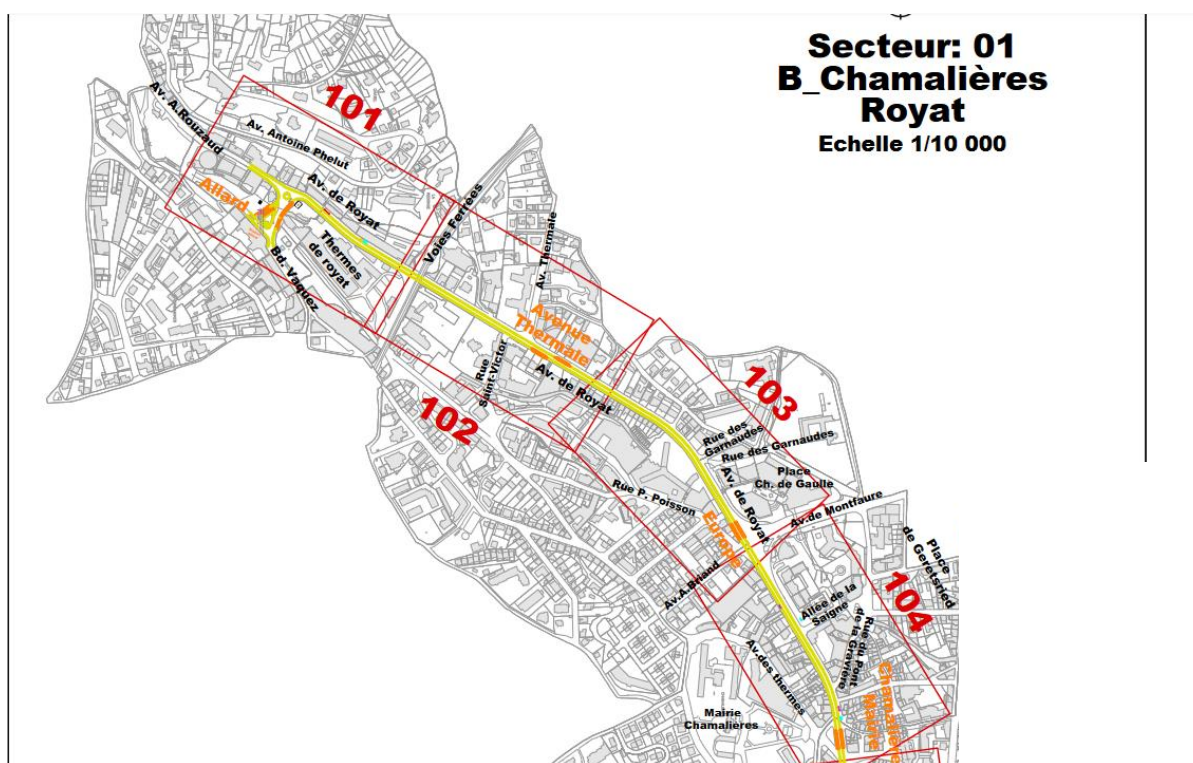
Un contributeur demande de démontrer l'intérêt économique de suppression de l'arrêt "avenue thermale".

Question N° 13. Quelles sont les considérations (techniques, économiques, fréquentation) qui ont conduit à supprimer cette station qui semble particulièrement fréquentée par le public ?

Réponse du SMTAC-AC :

Pour rappel, dans le cadre du mémoire en réponse au PV des observations de l'enquête DUP, le maître d'ouvrage avait apporté la réponse suivante : « Le maintien de l'arrêt Avenue thermale n'a pas été jugé opportun, l'arrêt Thermes étant redescendu avenue de Royat. Les inter-distances à ce jour, entre les arrêts Thermes, Avenue Thermale et Garnaudes sont respectivement de 180 et 170 m. Ces inter-distances ne correspondent pas aux critères d'un BHNS. Les arrêts répétitifs nuisent à la performance du système et influent négativement sur les temps de trajet. »

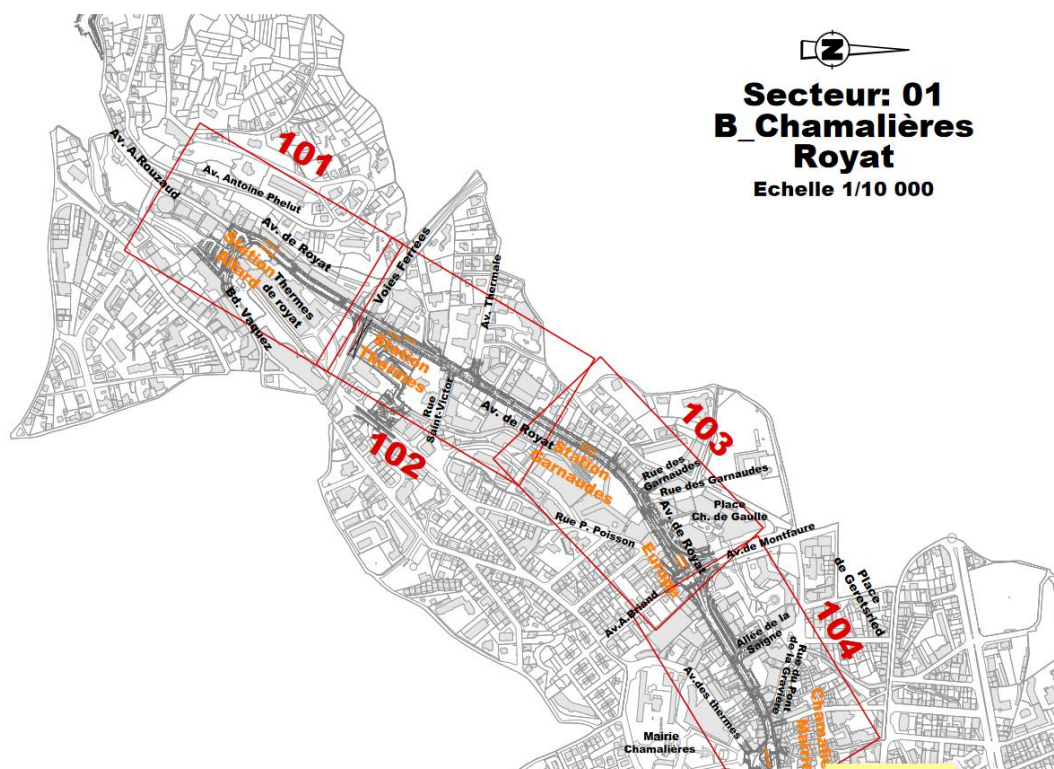
En complément, le maître d'ouvrage rappelle qu'au stade des études préliminaires versions 1 et 2 (2020/2021, cf. plans « études préliminaires »), le projet prévoyait de maintenir la station Avenue Thermale.



Extrait des plans de niveau « études préliminaires »

À la demande de la Mairie de Chamalières, dans le cadre de l'avis formalisé par les communes sur les études préliminaires du projet et dans le cadre de la concertation préalable, les stations Garnaudes et Thermes ont été maintenues (cf. plans « avant-projet »).

Considérant la très faible interdistance de ces 2 stations avec la station Avenue Thermale, celle-ci a été supprimée.



Extrait des plans de niveau « avant-projet »

Le maître d'ouvrage rappelle que la distance moyenne entre arrêts pour un projet de BHNS est de 500m. Pour les lignes B et C, cette distance est en moyenne de 440 m.

L'interdistance entre arrêts de la ligne B avenue de Royat se situe dans la moyenne basse de celles constatées sur l'ensemble du projet, et elle est inférieure aux standards nationaux de ce type de ligne.

De plus, l'arrêt Thermes doit être maintenu dans la perspective d'une potentielle prolongation future de la ligne jusqu'au Breuil à Royat. Dans cette hypothèse, une recharge en ligne serait nécessaire à l'exploitation de la ligne et son positionnement face au terminus Saint-Victor permet d'assurer une mutualisation des équipements de recharge.

À noter que l'arrêt Garnaudes a lui aussi fait l'objet d'une demande de maintien au stade de la DUP.

Compte tenu de ces éléments, le maître d'ouvrage confirme que l'arrêt « avenue Thermale » ne sera pas « réintégré ».

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de ces informations techniques et comprend la logique d'efficacité (vitesse commerciale recherchée) d'un BHNS qui dépend du compromis entre le nombre d'arrêts et leur inter distance.

La commission considère que l'argument relatif à la prolongation de la ligne vers Royat est particulièrement pertinent.

Sur la desserte des communes périphériques et de l'ouest de l'agglomération

Quelques contributeurs considèrent, comme insuffisante, la création des lignes B et C et demandent l'adaptation des moyens de mobilité avec les villes voisines de Clermont Métropole à fort dynamisme démographique. (Exemple : Pérignat lès Sarliève). D'autres s'étonnent que le projet ne soit pas mieux articulé avec les lignes existantes notamment en ce qui concerne la partie ouest de l'agglomération mal desservie actuellement (par exemple insuffisance de fréquences et d'arrêts sur la ligne P52).

Question N° 14. Les prévisions à moyen terme de desserte des communes périphériques peuvent-elles être explicitées ?

Réponse du SMTC-AC :

Le projet InspiRe se base sur :

- *L'organisation du réseau autour de 3 lignes principales : la ligne A du tramway complétée par deux nouvelles lignes de bus B et C à Haut Niveau de Service.*
- *Mais aussi et surtout la restructuration du réseau de transports publics métropolitain dans son ensemble.*

L'ambition de ce réseau restructuré ou réseau 2025 est d'offrir à TOUS les habitants du territoire un réseau de transports performants, adaptés à leurs besoins de déplacements : travail, école, formation, courses, médecin, activité sportive ou culturelle...

Les déplacements seront facilités, plus confortables et plus rapides grâce à :

- *plus de lieux desservis : grands pôles d'activité et d'emploi, équipements universitaires et scolaires, centres hospitaliers et médicaux,*
- *des temps de parcours améliorés,*
- *des plages horaires élargies,*
- *des bus confortables, accessibles à tous.*

Pour accéder aux services essentiels et relier le centre urbain, il faudra au maximum 30 minutes depuis n'importe quelle commune de la métropole.

Ce sont 1 million de kilomètres chaque année sur les lignes B et C et 1 million sur le reste du réseau de bus urbain qui seront ajoutés en matière d'offres, ce qui représente une augmentation de 20 % d'offre de transports en commun pour une augmentation de 50 % de fréquentation attendue.

La validation du réseau 2025 est prévue à l'automne 2023 avec une diffusion des tracés au grand public au 1^{er} semestre 2024.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de ces précisions.

4.3.7 - Évaluation

En réponse à la recommandation formulée par la MRAe dans son avis en date du 25 avril 2023, le SMTC-AC propose :

- Un bilan environnemental et un bilan socio-économique établis 3 à 5 ans après la mise en service du projet. (Avec proposition de mesures correctives ou de compléments en cas d'écart constaté par rapport au bilan de fin de chantier)
- Le bilan socio-économique s'appuiera sur l'enquête de mobilité en cours.

La présentation des bilans environnementaux et des suivis des mesures concernant la biodiversité aux services de l'État est précisée.

Sur le suivi des déplacements (MS11)

L'étude d'impact prévoit la réalisation d'une étude de suivi du report modal, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun.

La MRAe recommande la mise en œuvre d'une échéance plus courte que celle de cinq ans retenus dans le dossier pour évaluer, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, le report modal vers les TC permis par la mise en place des nouvelles lignes.

Dans la réponse aux recommandations de la MRAe, le SMTC-AC indique qu'une étude de mobilité est en cours et que le bilan socio-économique sera présenté aux services de l'État dans les 3 à 5 ans après la mise en service du projet

La commission note qu'aucun indicateur de suivi n'est prévu en termes de réalisation des parkings relais en tant que tel.

Question N° 15. Même si le projet est incomplet, des critères d'évaluation de mise en œuvre des parkings relais au fur et à mesure de leur réalisation et de leurs conséquences sur les reports modaux peuvent-ils être proposés ?

Réponse du SMTC-AC :

Des indicateurs de suivi seront effectivement mis en place dans le cadre de la stratégie P+R, que ce soit sur le nombre de places disponibles au fur et à mesure des mises en service, mais aussi sur le taux d'occupation, afin de pouvoir adapter les capacités au plus près des besoins.

Question N° 16. Une échéance annuelle est-elle envisageable en vue d'un suivi plus fin ?

Réponse du SMTC-AC :

Comme le maître d'ouvrage l'a indiqué en réponse à l'avis de la MRAE, le SMTC-AC s'est attaché les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage Développement Durable et d'une coordination environnementale, dont les marchés ont été signés fin 2022. Cette expertise permettra d'analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et de réajuster le cas échéant les mesures ERC.

Les missions comportent notamment un volet de recueil et de suivi d'indicateurs définis dans le cadre de la stratégie de développement durable en cohérence avec ceux prévus dans le PDU, permettant de s'assurer de l'efficacité du projet sur le report modal, le développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun en phase exploitation. Cette démarche permettra donc de disposer d'éléments d'évaluation à échéance plus rapprochée que celle du bilan global.

Analyse et appréciation de la commission

La commission approuve les propositions formulées et préconise de fixer des indicateurs de suivi dont l'évolution permettra d'apprécier l'efficacité du projet en les complétant chaque fois que cela est possible par des indicateurs de qualité et de performance. Elle suggère au SMTC-AC de prendre l'attache du CEREMA pour définir les critères les plus pertinents.

SYNTHÈSE SUR LE THÈME « INFRASTRUCTURES »

Ce thème est celui qui a suscité le plus d'observations des communes et du public, même si la majorité de ces thèmes concernent principalement l'enquête précédente de D.U.P.

Après avoir analysé dans le détail l'ensemble des observations, la commission considère que :

- Sur le plan de l'opportunité, le projet est cohérent avec les objectifs et les orientations du SCoT, du PDU, ainsi que du Schéma de Transition écologique de la Métropole.
- Certains des aménagements associés dont l'impact environnemental paraît peu substantiel par le maître d'ouvrage n'ont pas fait l'objet d'une actualisation de l'étude d'impact et méritent donc un examen de leur situation administrative par les services de l'État, garant du respect de la réglementation.
- L'absence de précisions sur les parkings relais (qui ont fait l'objet d'importants et très utiles compléments de la part du maître d'ouvrage unique) a altéré la compréhension du projet, en diminuant la crédibilité de son efficacité future. À noter le très faible engagement de la Région AURA concernant le partage du parking du Zénith dont elle a la responsabilité.
- L'intermodalité avec le réseau ferré est peu abordée et devra faire l'objet d'une concertation avec les autorités supra et plus particulièrement avec celle en charge du transport ferroviaire.
- Les précisions apportées sur la tarification des parkings relais (gratuité pour les abonnés, tarifs préférentiels pour les non-abonnés) sont de nature à renforcer leur efficacité.
- Concernant le point particulier de la suppression de la station « avenue thermale », en sus des arguments destinés à crédibiliser une vitesse commerciale suffisante (nombre des arrêts et inter distances entre eux), l'argument relatif à la prolongation future de la ligne vers les hauts de Royat apparaît comme particulièrement pertinent.
- Les indicateurs de suivi des parkings relais méritent d'être approfondis. La fréquence du bilan socio-économique, fixée dans le dossier d'enquête entre 3 et 5 années, méritera d'être diminuée.

La commission note que depuis la précédente enquête de DUP le projet a évolué favorablement en particulier pour les parkings relais et que les précisions apportées par le maître d'ouvrage unique permettront au projet du BHNS de remplir les objectifs fixés.

Mais elle estime que ces objectifs ne peuvent être atteints que si les engagements fournis par le maître d'ouvrage unique désigné pour la conduite de ce projet deviennent ceux de la co-maîtrise d'ouvrage, donc de Clermont Auvergne Métropole qui assume les compétences d'urbanisme et d'aménagement, et de développement durable, dépassant ainsi celles du SMTC-AC en charge des exclusivement des équipements et des infrastructures de transports en commun.

4.4- CADRE DE VIE

Ce thème regroupe les observations touchant globalement aux impacts du projet sur la qualité et au cadre de vie des citoyens ainsi qu'à la biodiversité et la nature en ville. La commission a souhaité le décomposer en 4 sous thèmes :

- Impacts environnementaux et sanitaires : qualité de l'air et pollution atmosphérique, nuisances sonores (bruits, vibrations), pollution lumineuse ;
- Nature en ville, paysages et patrimoine,
- Alignements d'arbres : la commission a choisi d'isoler ce thème du fait qu'il fait l'objet d'une procédure spécifique intégrée à la présente enquête ;
- Impacts sociaux et économiques : perturbation du commerce, modification de l'organisation du réseau de transport, des zones de stationnement, de la circulation et des mobilités douces.

Ce thème a fait l'objet de 35 observations du public soit 16 % des observations totales. Elles concernent essentiellement deux points : les alignements d'arbres avec un focus important à Chamalières et les impacts économiques et sociaux (stationnement, circulation).

4.4.1 - Impacts environnementaux et sanitaires

Ne seront traités dans ce paragraphe que les impacts environnementaux et sanitaires différents de ceux relatifs aux espaces naturels et agricoles et ceux relatifs à l'hydrologie. (CF. 4.7-ESPACES NATURELS ET AGRICOLES et 4.5-HYDROLOGIE)

L'étude d'impact a notamment identifié :

- Les nuisances acoustiques ;
- Les impacts sur la qualité de l'air ;
- Les nuisances liées aux émissions lumineuses ;
- Les nuisances olfactives.

Les deux premiers constituent un enjeu fort et présentent une sensibilité forte.

Nuisances acoustiques

Les principaux impacts sont liés à l'exécution des chantiers et aux bruits qui leur sont associés notamment en milieu urbain densément peuplé : démolition, moteurs des engins, terrassements, etc.

Une organisation optimale des chantiers devrait permettre de réduire les éventuelles nuisances. En particulier une gestion rigoureuse des horaires journaliers de début et de fin de chantier est indispensable.

Question N° 17. Dans les zones les plus densément peuplées et les zones sensibles (hôpitaux, établissements d'enseignement ou de maisons de repos...), des mesures restrictives en matière d'horaires de chantier sont-elles envisagées ?

Réponse du SMTC-AC :

Il n'est pas envisagé d'adapter les horaires de chantier en fonction des zones : en effet, la quasi-totalité du périmètre est située en zone urbaine, avec une densité importante. En revanche, et sauf besoin ponctuel spécifique, il n'est pas envisagé de réaliser des travaux de nuit.

Au-delà de la question précise des horaires, le maître d'ouvrage précise que de nombreuses mesures de réduction des impacts, et en particulier des nuisances de « voisinage » des fronts de chantier, sont prévues dans le cadre du présent dossier, afin de limiter les nuisances acoustiques, l'envol de poussières ... Le coordonnateur environnemental ainsi que les maîtres d'œuvre seront en charge de faire respecter ces mesures par les entreprises.

Il n'est pas prévu de réaliser des enrobés acoustiques. Ces revêtements sont efficaces pour des vitesses maximales autorisées supérieures à 50km/h, car en-dessous cette vitesse, le bruit généré par les moteurs est supérieur au bruit de roulement, la mise en œuvre d'enrobés acoustiques perdant alors de son efficacité.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte des arguments exposés par le SMTC-AC. En particulier elle note que le travail de nuit, possiblement générateur de nuisances acoustiques, n'est pas envisagé sauf nécessité.

La commission considère en outre que les mesures de réduction prévues au projet sont pertinentes et suffisantes. Elle attire toutefois l'attention du SMTC-AC sur le fait que la population devrait être très attentive à l'effectivité de ces mesures. Le SMTC-AC devra donc s'assurer de leur mise en œuvre en dimensionnant en conséquence les actions de suivi relevant du management environnemental.

Un contributeur s'interroge sur l'engagement du maître d'ouvrage pour la mise en œuvre d'enrobés à performance acoustique optimale et sur les exigences attendues pour éviter les nuisances acoustiques produites par le matériel roulant vis-à-vis des riverains

Qualité de l'air

Les impacts les plus importants seront constatés lors de la phase chantier du fait de nombreux travaux générateurs de poussières et de gaz d'échappement alors qu'en phase d'exploitation le projet a pour objectif majeur de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre.

La réponse à la réduction des nuisances à la qualité de l'air en phase chantier réside dans une organisation optimale des travaux. À ce titre le management environnemental prévu au projet, notamment sa déclinaison opérationnelle, aura un rôle important. (CF.4.7- ESPACES NATURELS ET AGRICOLES)

Émissions lumineuses et nuisances olfactives

Compte tenu de la situation des principaux chantiers en zones fortement urbanisées, l'impact des émissions lumineuses sur la population ne devrait pas être supérieur à ce qu'il est aujourd'hui.

Quant aux nuisances olfactives, le projet ne devrait pas en générer spécifiquement.

Nuisances sanitaires

Un des impacts les plus prégnants est dû au développement d'animaux « nuisibles », notamment des insectes, dont la prolifération peut être favorisée par la présence de délaissés de chantier : stockage de déchets, eaux stagnantes, etc. En particulier le risque est important pour le moustique tigre dont la présence est avérée dans l'agglomération.

Pour l'ensemble des impacts analysés ci-dessus, le projet prévoit un important catalogue de mesures visant à les réduire. Elles sont décrites dans la mesure de réduction MR1 à laquelle est associée une mesure de suivi MS1.

L'efficacité des mesures prévues, pertinentes par ailleurs, dépendra de la qualité du management environnemental qui sera mis en place et particulièrement de la qualité de sa déclinaison opérationnelle. Ce point, élément incontournable du projet selon la commission, sera traité au paragraphe 4.7-ESPACES NATURELS ET AGRICOLES relatifs aux impacts sur les milieux naturels et agricoles qui bénéficieront également du management environnemental prévu dans le projet

4.4.2 - Alignements d'arbres

L'autorisation environnementale, objet de la présente enquête, tient lieu de l'autorisation administrative concernant la procédure de « porter atteinte aux allées et alignements d'arbres » qui relève dans le cas présent d'une décision préfectorale en application de l'article L350-3 du code de l'environnement.

Le dossier affiche des incohérences de chiffres concernant l'impact du projet en matière de gestion des alignements d'arbres. Le document « Description du projet » pointe la suppression de 512 arbres et la plantation de 3 325 arbres alors que le document « Diagnostic phytosanitaire » en dénombre respectivement 331 et 2 813.

Question N° 18. Quels sont les chiffres à prendre en compte ?

Réponse du SMTC-AC :

Ceux du document « description de projet ». Environ la moitié des abattages est liée au mauvais état phytosanitaire des végétaux.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte de la réponse du SMTC

L'étude phytosanitaire précise qu'une très grande majorité des arbres expertisés (90 % du total) ont une résilience qualifiée de bonne ou normale.

Elle montre également que l'état sanitaire général des arbres est bon :

- Certains de ces arbres seront supprimés alors qu'ils sont parfaitement sains. Leur remplacement nécessitera une attention technique particulière dans la mesure où le public admet difficilement que des arbres adultes et sains soient supprimés et remplacés par des arbres de moindre valeur patrimoniale et/ou paysagère.
- Ceux conservés devront être particulièrement protégés pendant les travaux (catégories 2 et 3 qui représentent 27% des arbres présents sur le parcours). Ce sera notamment le cas de ceux identifiés « chiroptères ».

Question N° 19. Outre les mesures de management environnemental du chantier prévues, quelles dispositions techniques (diamètre, hauteur des sujets replantés notamment) peuvent être envisagées pour limiter l'impact paysager ?

Réponse du SMTC-AC :

Comme évoqué plus haut, 50% environ des arbres abattus ne le sont pas pour des raisons phytosanitaires, ce qui représente environ 250 arbres, à mettre en rapport avec la plantation de 3325 arbres. L'impact paysager sera donc limité, mais le maître d'ouvrage travaille activement à prendre en compte, dans la notice aménagements paysagers qui sera jointe aux marchés de travaux relatifs aux espaces verts, les enjeux liés à l'adaptation aux dérèglements climatiques, à l'entretien courant des végétaux, mais également à l'intégration paysagère.

Analyse et appréciation de la commission

La commission note avec intérêt l'ensemble des mesures préconisées dans le projet en matière de gestion des alignements d'arbres : protection des chiroptères lors des abattages, choix d'espèces favorables à l'avifaune et aux chiroptères, suivi écologique des plantations. Elle approuve également l'engagement du maître d'ouvrage, dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, à prendre en compte dans la notice aménagements paysagers qui sera jointe aux marchés de travaux relatifs aux espaces verts, les enjeux liés à l'adaptation aux dérèglements climatiques, à l'entretien courant des végétaux, mais également à l'intégration paysagère.

La commission approuve aussi le choix du SMTC-AC de très largement augmenter les alignements: remplacement des 331 arbres dont la destruction est prévue et ajout de 1905 arbres supplémentaires en tenant compte, dans le choix des espèces, de leur valeur en terme de biodiversité.

La commission considère en outre que la réussite paysagère finale des aménagements végétaux prévus au projet dépendra de la qualité de la réalisation des travaux tant de plantation (meilleur compromis à trouver entre la taille des sujets plantés et les chances de réussite des plantations) que des conditions de protection des arbres à conserver. La commission estime que le suivi préconisé doit être complété par un suivi écologique opérationnel.

En outre certains arbres dont la suppression est programmée doivent probablement bénéficier de mesures de protection au titre du code de l'urbanisme notamment (Espaces Boisés Classés, arbres remarquables, etc.).

Réponse du SMTC-AC aux observations supra:

*Le maître d'ouvrage précise qu'une régularisation a été menée sur ce sujet des mesures de protection des arbres, via la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, effective depuis le 19 octobre 2022 et la prise de la DUP. **Le projet est donc compatible avec les documents d'urbanisme sur ce sujet.***

Question N° 20. Quelle est l'articulation entre la procédure « autorisation de porter atteinte aux allées et alignements d'arbres » et les autres procédures éventuelles ?

Réponse du SMTC-AC :

L'articulation a été traitée au stade de l'enquête publique DUP, par l'intermédiaire de la procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme. Ainsi, les aménagements prévus dans le cadre du présent dossier sont tous compatibles avec les PLU en vigueur suite aux mises en compatibilité validées dans le cadre de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 19 octobre 2022.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte de la réponse du SMTC-AC et note que les destructions d'arbres prévues au projet sont conformes avec les PLU en vigueur.

Le projet affiche que les plantations d'arbres s'inspireront d'un certain nombre de palettes végétales rappelant l'environnement paysager clermontois (Coteaux, Chaîne des puys, Limagne) et utiliseront des essences locales adaptées et favorables à la biodiversité (avifaune, chiroptères). La création d'îlots de fraîcheur aux abords des lignes ainsi que la végétalisation significative des parkings comme suggérées par une mission flash de l'Assemblée Nationale de juin 2021 (Mission sur les enjeux environnementaux des aires de stationnement) ne sont jamais évoquées dans le projet alors que les acquisitions foncières prévues au projet généreront probablement certains « délaissés » et que de telles mesures auraient constitué des innovations importantes au regard des évolutions climatiques actuelles.

Question N° 21. Est-il envisagé l'implantation d'îlots de fraîcheur dans ou à proximité de l'emprise des lignes et des équipements annexes ainsi que pour la végétalisation des parkings ?

Réponse du SMTC-AC :

Tous les espaces végétalisés envisagés dans le cadre du projet sont décrits dans le présent dossier. À noter qu'au-delà des îlots de fraîcheur, des actions opérationnelles portant à la fois sur la végétalisation, mais aussi les revêtements, sont mises en œuvre pour réduire le phénomène d'îlots de chaleur urbains.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission considère que la réponse du SMTC-AC reprend le contenu du projet sans apporter d'arguments supplémentaires permettant d'éclairer la commission.

Cette dernière considère que le projet aurait gagné en ambition environnementale grâce à l'intégration significative d'espaces végétalisés dans certains aménagements associés tels que les parkings ou les stations. Dans le cas des parkings, les actions de végétalisation pourraient être utilement associées à la récupération des eaux pluviales à des fins d'arrosage des plantations.

Outre l'intérêt à long terme de ces espaces en matière de lutte contre le changement climatique, le projet s'inscrirait pleinement dans les ambitions et objectifs de la loi Climat Résilience et améliorerait très sensiblement le cadre de vie des habitants (une station de bus à toiture végétalisée permet d'abaisser de 2°C la température estivale à l'intérieur de l'abri bus – exemple de la Métropole de Bordeaux).

De plus, la mise en place d'une telle mesure sur le parking Saint-Victor permettrait d'atténuer le déficit « destruction/replantation d'arbres » sur le territoire communal de Chamalières.

Sur la commune de Chamalières, 52 arbres seront abattus alors que 23 seront remplacés générant ainsi un déficit de 29 arbres.

La commune signale un écart entre le document soumis à l'enquête et celui de la phase projet au niveau du nombre d'arbres à abattre avenue Berthelot. Elle considère que l'abattage de 52 arbres prévu à Chamalières n'est pas acceptable au regard de la compensation proposée (23 arbres).

Réponse du SMTC-AC aux observations supra :

Le bilan vert doit être considéré à l'échelle du projet, avec un solde positif d'environ 2800 arbres plantés. À l'échelle de la commune de Chamalières, le bilan vert est certes déficitaire, mais de seulement 29 arbres, et ce en partie pour des raisons phytosanitaires. Par ailleurs, le choix de la Mairie de s'opposer à la mise en place de sites propres bus et vélos sur l'avenue de Royat a eu pour conséquence de ne pas mettre en œuvre un aménagement de façade à façade, comme sur le reste du linéaire, ce qui a réduit d'autant les possibilités de plantations pour le maître d'ouvrage.

Question N° 22. Pourquoi n'est-il pas envisagé de densifier la végétalisation du parking Saint-Victor ce qui aurait amélioré significativement le bilan « abattage/replantation d'arbres » à Chamalières ?

Réponse du SMTC-AC :

Il est rappelé que la solution d'implantation du terminus au niveau du parking Saint-Victor est liée à l'impossibilité, au titre des enjeux patrimoniaux, de le positionner au niveau de la place Allard. La solution retenue a été rendue possible grâce à l'accord de la Mairie de Royat d'utiliser le parking Saint-Victor, qui a d'autres fonctions, pour installer la partie technique du terminus. Dans le cadre de la conception de celui-ci, la priorité a donc été donnée à l'optimisation de la surface nécessaire à l'implantation du terminus, ne permettant pas d'avoir une ambition forte sur la végétalisation. Le bilan, s'il est légèrement déficitaire à Chamalières, reste en revanche très largement positif à l'échelle globale (cf. Q/R n°18).

Analyse et appréciation de la commission

La commission renvoie à son analyse détaillée de la réponse du SMTC à la question 21.

Un contributeur s'interroge sur les modalités prévues pour la réutilisation des eaux de ruissellement et/ou des eaux pluviales stockées afin d'assurer un arrosage des plantations en période estivale.

Question N° 23. Des précisions sur les modalités de réutilisation des eaux de ruissellement et/ou des eaux de pluies pour l'arrosage des plantations peuvent-elles être apportées ?

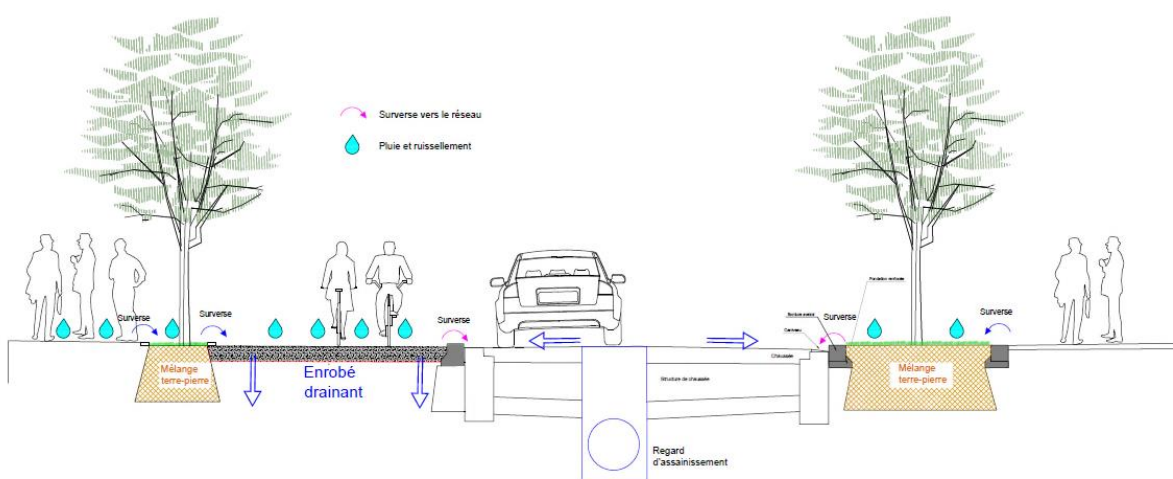
Réponse du SMTC-AC :

Le projet d'aménagement des lignes B et C permet en complément des exigences réglementaires, et afin de répondre aux objectifs de l'Agence de l'eau, d'infiltrer une partie des pluies courantes (15 premiers mm), et ceci via deux mécanismes :

Infiltration des eaux pluviales dans les fosses d'arbres et bandes plantées. Le projet d'aménagement comporte une réelle ambition en matière de végétalisation, avec la création de nombreuses bandes plantées, permettant d'accueillir plus de 3300 arbres sur l'ensemble du périmètre du projet. Pour ce faire de nombreux réseaux existants vont être déplacés afin de libérer le sous-sol et permettre la mise en place des fosses terre-pierre devant accueillir les végétaux.

- Infiltration des eaux pluviales des pistes cyclables du projet. L'aménagement comporte une surface importante (plus de 3 hectares) de pistes cyclables. L'aménagement prévoit la mise en place d'un enrobé drainant sur environ 4 cm d'épaisseur, ayant une porosité d'environ 25%, et pouvant donc stocker 10 mm de pluie.*

La coupe type ci-après représente l'aménagement mis en place sur une partie du linéaire du projet :



Concernant la gestion des eaux pluviales, les éléments techniques ci-dessous issus des études de niveau projet sont apportés en réponse à la question de la commission d'enquête :

La surface, active, c'est-à-dire la surface pondérée par les coefficients d'apport des différents types de revêtement, représente la surface du projet pour laquelle, en Q10, l'eau va effectivement ruisseler jusqu'à l'exutoire.

Dans le cadre de l'aménagement des lignes B et C du BHNS, la surface active ayant pour exutoire le réseau d'assainissement pour la Q10 sera réduite de 0,76 ha soit 7 600 m² grâce à la création d'espaces verts.

Il en résulte donc une diminution du débit de rejet en Q10 vers le réseau d'assainissement.

Cette diminution, au-delà de la baisse de la surface active interceptée par le réseau, est accentuée par la mise en place d'ouvrages de rétention avec rejet à débit limité sur certains secteurs (où l'on crée des surfaces de voirie complémentaires), les stockages réalisés avec rejet à débit limité permettant de réduire encore l'impact des fortes pluies sur le réseau.

*Les volumes de stockage créés par le projet avant rejet au réseau d'assainissement représentent **840 m³**. Ils permettent de limiter pour une occurrence 10 ans le débit de fuite à 11,2 l/s pour une surface interceptée de 9,33 ha.*

Ainsi, la diminution de surface active de 0,76 ha permet d'enlever 138 l/s du réseau d'assainissement pour Q10 en période de pointe.

De plus le stockage avec rejet à débit limité permet de diminuer les débits de pointe des rejets au réseau d'assainissement de 250 l/s pour Q10 malgré l'évolution des surfaces actives (1,56ha de surface active interceptée dans des ouvrages avec limitation de débit)

Au final, ces mécanismes permettent une diminution de 388 l/s des débits de pointe dans le réseau d'assainissement pour Q10 entre la situation actuelle et la situation aménagée.

Le projet n'intègre pas de mécanisme de récupération d'eau pour l'arrosage sur le tracé des lignes.

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de toutes ces considérations techniques, mais regrette qu'aucun mécanisme de récupération ne soit prévu pour l'arrosage des plantations.

4.4.3 - Impacts sociaux et économiques

L'étude d'impact identifie clairement des enjeux et sensibilités fortes en matière d'activités économiques et sociétales comme les mobilités douces (piétons, vélos), le stationnement et la circulation notamment en phase de travaux.

Les observations recueillies au cours de l'enquête publique confirment que ces points constituent une des principales préoccupations du public.

Le stationnement

Le projet a pour objectif de modifier durablement et significativement la part modale, le trafic routier devant diminuer de 2,2% à terme. Il devrait ainsi avoir des conséquences sur les besoins de stationnement. C'est ainsi que 970 places de parking devraient être supprimées, ces suppressions devant être compensées par la création de places sur les parkings relais.

À ce stade du projet et en l'absence d'informations précises sur les localisations des parkings relais et sur le détail des suppressions de place envisagées, le public ne dispose d'aucune visibilité sur les conditions de report modal. Ce point constitue une des lacunes importantes du projet.

Sans remettre en cause le principe de suppression de places de stationnement publiques, principe conforme aux dispositions du PDU, la commission s'interroge sur l'insuffisance de communication ciblée, détaillée et rapide sur les parkings relais et leurs conséquences sur le report modal. Ces informations seraient de nature à réduire les inquiétudes de la population en ce qui concerne les stationnements résidentiel et commercial.

Question N° 24. Quelles actions d'information, le SMTC-AC envisage d'engager sur les parkings relais et sur les conséquences de stationnement ?

Réponse du SMTC-AC :

En accompagnement des outils de communication propres au projet InspiRe, et afin d'offrir une lisibilité globale aux usagers, la Métropole a déployé un dispositif de communication et d'information nommé C le Chantier. Les modalités et l'offre en matière de P+R sont consultables sur le site internet <https://www.clermontmetropole.eu/c-le-chantier-travaux/en-pratique/roulez-malin-parcs-relais-et-covoiturage/>.

Les parkings relais sont systématiquement intégrés aux messages diffusés sur les modalités de déplacement sur le territoire métropolitain pendant la période à venir de haute intensité des chantiers sur l'espace public.

Dès à présent, les cartes des P+R en service sont également consultables sur le site de la T2C (https://www.t2c.fr/sites/default/files/Nouvelle_arborescence/Plans/RSB%20%2B%20POCHES%20STATIONNEMENT%20V3.png)

Les grands axes de la stratégie métropolitaine en matière de P+R et la programmation de réalisation, présentés dans la réponse à la question 5, feront l'objet d'une conférence de presse à l'automne 2023. Des outils de communication sur les P+R à destination des usagers (flyers) sont en cours d'étude.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte de la réponse du SMTC-AC et note avec intérêt qu'une conférence de presse prévue dès l'automne 2023 devrait permettre une large information du public.

La commission partage la décision du SMTC-AC de produire des outils de communication auprès du public. Elle considère que la qualité de ces derniers et leur diffusion aux étapes pertinentes du projet faciliteront l'acceptabilité du projet par la population.

De plus le projet mentionne une mutualisation entre les stationnements publics sur voirie et privés. La commission s'interroge sur les conditions opérationnelles de cette mutualisation notamment les parkings de la clinique de Durtol, de l'aéroport voire à terme du Zénith.

Question N° 25. Les conditions opérationnelles de la mutualisation évoquée dans le projet peuvent-elles être précisées ?

Réponse du SMTC-AC :

Les éléments sont présentés dans les réponses aux questions 5 à 9.

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse des réponses aux questions 5 à 9.

La circulation

Comme pour le stationnement, le projet affectera durablement les conditions de circulation automobile dans l'agglomération du fait des choix techniques retenus pour la réalisation des lignes : mise en site propre, suppression de sens de circulation, création de pistes cyclables et d'alignements d'arbres.

Les impacts seront probablement plus prégnants pour la population en phase travaux. C'est le cas notamment dans le secteur de l'Oradou où les conditions futures de circulation semblent compliquées et difficilement compréhensibles pour de nombreux contributeurs.

La commission, se faisant l'écho du public note qu'une communication explicitant dans le détail les modifications prévisionnelles, même temporaires, de circulation automobile est nécessaire. Sa mise en œuvre serait de nature répondre aux attentes du public.

La commune de Chamalières affirme que la mise en œuvre du projet aura un impact majeur en termes de report des flux de circulation à Chamalières dégradant ainsi la qualité de vie des habitants et en augmentant la pollution (exemple du site propre unidirectionnel de l'avenue Bergougnan). Elle justifie son argumentation dans une note relative au report de trafic qu'entraînera le projet InspiRe.

Réponse du SMTC-AC aux observations supra:

*Le maître d'ouvrage rejoint la commission d'enquête sur la nécessité d'explicitier dans le détail les modifications de circulation automobile. **Un dispositif inédit par son ampleur est ainsi en cours de déploiement** : des informations actualisées sont disponibles sur le site internet du projet, des flyers sont distribués à l'ensemble des riverains concernés par les fronts de travaux 3 semaines avant leur démarrage, un outil permettra dès septembre 2023 de recenser en temps réel les sections concernées par des restrictions avec export direct des données vers des outils de recherche d'itinéraires comme Waze ou Maps, et une équipe de 7 médiateurs travaux sera chargée de renseigner les riverains et commerçants pendant toute la durée du chantier...*

Le maître d'ouvrage ne rejoint pas l'analyse de la Mairie de Chamalières concernant les reports de trafics. Il précise d'ailleurs qu'il a échangé à plusieurs

reprises avec la Mairie pour expliciter les données de trafics présentées dès le dossier d'enquête publique DUP et reprises dans le présent dossier. Comme toute simulation de trafic, celle présentée dans le présent dossier présente une marge d'incertitudes, mais les données qui en sont issues constituent des éléments tangibles et explicites, et basés sur une méthodologie présentée de manière transparente (partagée avec les services de la Mairie de Chamalières par ailleurs).

Les mobilités douces

Le projet prévoit la mise en place de nouveaux aménagements liés aux mobilités douces : pistes cyclables, cheminements piétons. Ces actions sont de nature à favoriser le report modal en augmentant sensiblement la part des mobilités douces.

Les activités économiques

Certaines activités notamment commerciales risquent d'être impactées notamment, en phase chantier, dans les zones où les travaux seront les plus importants. Les impacts pourraient se traduire par des pertes de chiffre d'affaires (perte de clientèle du fait d'accessibilité modifiée ou supprimée temporairement).

Le projet a identifié cet enjeu à un niveau fort et y répond par une organisation optimale des chantiers et le maintien des accessibilités au moins piétonnes.

De même il est mentionné la mise en place d'une commission d'indemnisation à l'amiable pour répondre aux éventuelles pertes d'exploitation.

La commission d'enquête s'interroge sur le cadre d'intervention de cette commission d'indemnisation.

Réponse du SMTAC-AC aux observations supra :

La commission d'indemnisation interviendra pour le projet InspiRe dans les mêmes conditions que pour tous les travaux réalisés sur le territoire métropolitain, avec prise en compte des aménagements InspiRe mais également des projets liés comme les déviements des réseaux. Le maître d'ouvrage, conscient du nombre de dossier que les travaux InspiRe généreront, a renforcé l'équipe chargée de traiter les dossiers d'indemnisation avec le recrutement, d'ores et déjà effectif, d'une personne en charge de traiter spécifiquement les dossiers liés au projet.

SYNTHÈSE SUR LE THÈME « CADRE DE VIE »

Ce thème a suscité quelques observations du public.

Après avoir analysé dans le détail l'ensemble de ces observations, la commission considère que :

- Les mesures de réductions des nuisances en phase chantier sont pertinentes et suffisantes, et devront être bien mises en œuvre grâce à des actions de suivi environnemental renforcé.
- Sur le plan plus large du management environnemental, les précisions apportées par le maître d'ouvrage sont de nature à rassurer la commission et la population.
- L'étude du patrimoine arboré est sérieuse et documentée. Son diagnostic est réalisé sur la base de plusieurs critères et aboutit à une bonne évaluation du risque. En outre, des préconisations ont été proposées pour chacun des arbres conservés.
- L'impact environnemental et paysager des abattages d'arbres prévus apparaît limité du fait des mesures préconisées comme la prise en compte des effets du dérèglement climatique en ce qui concerne le choix et l'entretien des végétaux. Le suivi écologique opérationnel sera primordial pour renforcer les chances de réussite des plantations.
- Le bilan vert du projet doit être apprécié à l'échelle du périmètre global du projet, mais de nombreuses solutions existent pour améliorer encore cet équilibre notamment par une approche communale susceptible de renforcer l'adhésion de la population au projet. Par exemple le verdissement partiel de certains parkings relais pourrait répondre à des déficits très ponctuels.
- Une partie significative des eaux de pluie sera infiltrée sur site, mais il paraît anachronique (évolution du climat et renforcement de l'utilisation des eaux de pluie) de ne pas les valoriser par exemple pour l'arrosage des plantations qui y seront réalisées.
- La communication paraît bien organisée, tant pour les modifications temporaires lors de la phase chantier que celles pérennes à l'issue de la mise en service du projet.
- Les impacts sur les activités économiques seront minimisés par l'optimisation de l'organisation du chantier et le maintien des accessibilités à minima piétonnes. Pour autant, les impacts pourront faire l'objet d'indemnisation à l'amiable au moyen d'une commission d'indemnisation.

La commission estime donc qu'il est nécessaire de :

- Assurer un management environnemental non seulement lors de la phase de conception, mais également et surtout pendant la phase de travaux.
- Rechercher le verdissement de certains aménagements tels que les parkings relais même au prix de quelques places perdues.
- Enfin, dans le cadre de l'évolution climatique et de la nécessaire économie des ressources, les eaux de pluie devraient faire l'objet d'une réutilisation systématique ce qui limitera d'autant la consommation d'eau, par exemple pour l'arrosage des végétaux.

4.5- HYDROLOGIE

Le projet soumis à autorisation environnementale est composé des 3 opérations distinctes suivantes :

- L'aménagement des lignes BHNS B et C qui comprend :
 - o Le réaménagement des lieux d'intensité « Aéroport d'Aulnat » et « Square de la Jeune Résistance »,
 - o L'aménagement des parkings.
- Le réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix,
- L'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

Selon les secteurs et sous bassins versants, la gestion des eaux pluviales s'effectue par :

- Rejet direct dans le réseau unitaire existant ;
- Rejet à débit limité de 3l/s/ha au cours d'eau ou au réseau unitaire précédé d'un stockage ou d'un dispositif d'infiltration.

Les risques de pollution des eaux de ruissellement sont également explicités pour les 3 opérations distinctes en faisant référence à :

- la pollution chronique ;
- la pollution accidentelle ;
- la pollution saisonnière liée à la gestion hivernale des voiries et l'entretien des accotements.

Ce thème n'a suscité que deux observations du public bien qu'il soit un des sujets principaux justifiant l'enquête publique (autorisation environnementale). Le rejet des eaux pluviales et les travaux dans le lit mineur de l'Artière soumis au titre du code de l'environnement à autorisation environnementale interrogent la commission sur différents points.

4.5.1 - Eaux pluviales

Sur les lignes B et C

Les principes de gestion des eaux pluviales sont précisés dans le dossier par secteurs avec identification des types d'ouvrages prévus et des surfaces actives concernées.

La commission note que la gestion des eaux pluviales ne fait pas l'objet de modification notable par rapport au fonctionnement existant qui s'effectue en grande partie avec rejet dans le réseau d'assainissement sans compensation, (Rejet direct dans le réseau actuel : 444 395 m² et futur : 434 589 m²). Pour les secteurs d'aménagement de façade à façade, une des améliorations consiste à un verdissement de certains secteurs en créant uniquement deux hectares supplémentaires d'espaces verts (espaces verts actuels : 102 848 m² -espaces verts futurs : 123 273 m²)

Question N° 26. Existe-t-il des sections du tracé concernées par un réseau séparatif ? Dans ce cas, la part d'eaux pluviales rejetées dans les réseaux d'assainissement EP et EU peut-elle être précisée ?

Réponse du SMTC-AC :

Certaines sections du tracé sont concernées par un réseau séparatif. Dès lors qu'un réseau séparatif existe, les grilles d'assainissement pluvial sont raccordées sur le réseau « eaux pluviales ».

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission regrette le caractère général et imprécis de la réponse apportée. Elle souligne la nécessité d'affirmer comme prioritaire le principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'assainissement collectif.

Les stockages des ouvrages de gestion des EP (noues, SAUL, stockage étanche, tranchées d'infiltration) représentant un volume d'environ 2 300 m³ sont bien détaillés dans le dossier. Néanmoins, la commission constate que le dossier ne mentionne pas les modalités d'entretien des différents ouvrages de gestion des EP dont certains pourraient faire l'objet de dysfonctionnements avec parfois des conséquences sanitaires.

Question N° 27. Quels sont les moyens envisagés pour assurer l'entretien des divers dispositifs d'assainissement prévus ? À qui en incombera la responsabilité ?

Réponse du SMTC-AC :

L'entretien des dispositifs d'assainissement relève de la compétence de la Métropole et de sa direction du cycle de l'eau. Une convention de gestion est prévue entre le maître d'ouvrage et les futurs gestionnaires (voirie, assainissement) pour garantir la bonne association des services gestionnaires à la conception (d'ores et déjà réalisée), au suivi des travaux et surtout à la remise des ouvrages (réception, fourniture des dossiers des ouvrages exécutés ...).

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte du fait qu'une convention de gestion est prévue entre le maître d'ouvrage et les futurs gestionnaires. Elle estime nécessaire de développer une gouvernance permettant de rendre effectif à moyen et long terme l'entretien de ces ouvrages et aménagements qui contribuera à la réussite de la gestion intégrée de l'eau en milieu urbain.

Les dimensionnements s'appuient sur le schéma général d'assainissement de la Métropole qui prévoit un dimensionnement sur la décennale, c'est-à-dire sans tenir compte des conséquences désormais connues du changement climatique que peuvent être les épisodes pluvieux violents pouvant être aggravés par la topographie dans certains secteurs. Ce sujet interpelle un contributeur qui considère que les références des pluies décennales basées sur des historiques désormais dépassés ne semblent plus adaptées.

Question N° 28. Pourquoi cet élément d'adaptation aux conséquences du changement climatique n'a-t-il pas été pris en compte dans les études ?

Réponse du SMTC-AC :

La réglementation prévoit un dimensionnement pour des pluies de retour 10 ans.

Les études sont basées sur les coefficients de Montana qui sont locaux et mis à jour en fonction des évolutions météorologiques.

Par ailleurs, les réseaux de la Métropole sont dimensionnés pour une occurrence décennale.

Enfin, les éléments fournis en réponse à la question n°23 démontrent de la volonté du maître d'ouvrage de prendre en compte les effets du changement climatique et de prévoir des dispositifs permettant de soulager en partie les dispositifs d'assainissement.

Analyse et appréciation de la commission

La commission note avec satisfaction la volonté du SMTC-AC de prendre en compte les effets du changement climatique.

Dans ce contexte, elle estime souhaitable que dans les zones que le maître d'ouvrage considère sensibles et/ou ayant une sensibilité avérée aux inondations, soit envisagé un niveau de protection supérieure à la période d'occurrence décennale. En particulier, l'agence de l'eau préconise une occurrence trentennale en milieu urbain, zones industrielles, zones commerciales.

Un contributeur considère que les modalités de gestion des eaux prévues au projet paraissent d'un autre âge, et que les eaux pluviales de voirie devraient être traitées comme une ressource à valoriser.

Sur les aménagements associés

Les données chiffrées sont détaillées pour les lignes B et C, les secteurs Renoux-Ballainvillers-Joffre- Vercingétorix et le centre d'exploitation et de maintenance.

Les surfaces soustraites aux zones inondables sont également bien définies. (Trémie Schuman, boulevard Saint-Jean, avenue Ernest Cristal)

Cependant, la commission constate l'insuffisance d'informations concernant les parkings relais que ce soit en termes de localisation, de modalités de rejets, de surfaces impactées, de volume de stockage au niveau des 5 sites potentiels (Durtol, Royat, La Pardieu, le Brézet et la Grande Halle d'Auvergne) et des 7 poches de stationnement mobilisables dès la phase travaux.

Question N° 29. Selon quelles modalités, le SMTC-AC envisage d'actualiser les éléments de l'étude d'impact prenant en compte les divers aménagements du projet (sites, surfaces impactées, compensation) en termes de rejets des eaux pluviales et à quelle échéance ?

Réponse du SMTC-AC :

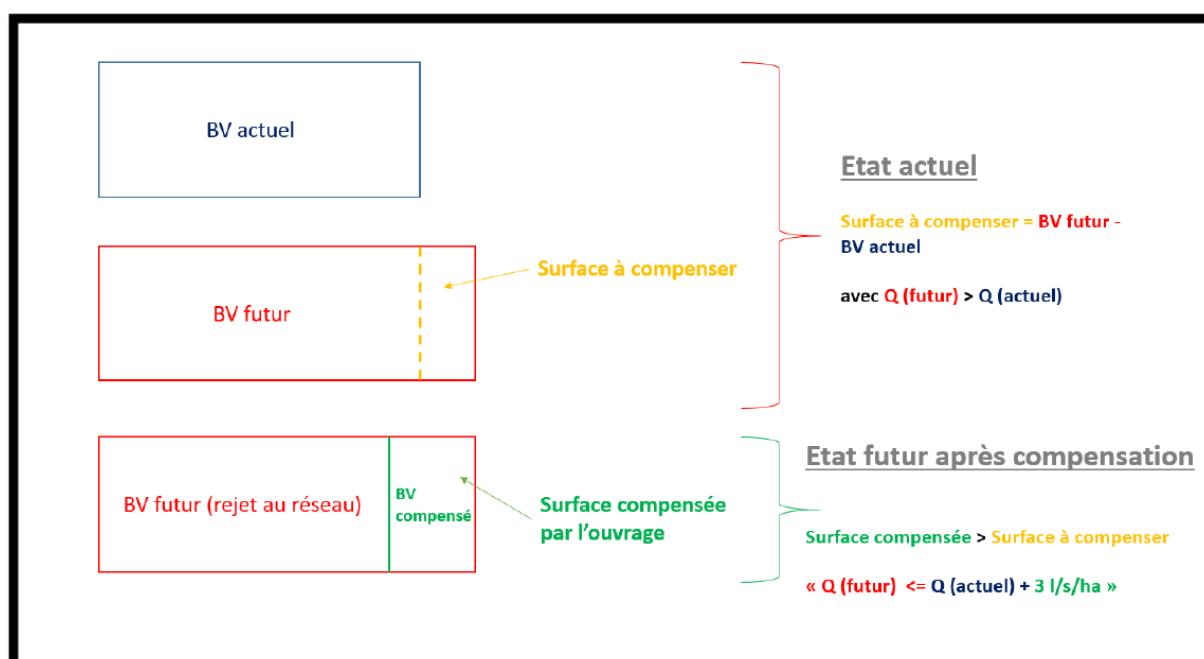
Le maître d'ouvrage, en réponse à la question 5, a apporté des éléments précis d'avancement sur la localisation et les surfaces impactées concernant les parkings relais, qui ne font pas partie du périmètre de l'enquête.

Néanmoins, le maître d'ouvrage s'engage sur la mise en œuvre des principes suivants pour la gestion des eaux pluviales au niveau des nouveaux ouvrages P+R :

- *L'ensemble des surfaces actives nouvellement imperméabilisées doivent être compensées de manière à ne pas envoyer de débit supplémentaire supérieur*

à 3 l/s/ha au milieu naturel ou au réseau d'assainissement par rapport à la situation existante.

- Les compensations de surface active complémentaire doivent être faites de la manière suivante :
 - Si possibilité d'infiltrer : faire de l'infiltration.
 - Si impossibilité d'infiltrer :
 - Rejet au cours d'eau : Avec débit à rejet limité à hauteur de 3 l/s/ha.
 - Si pas de rejet possible au cours d'eau : rejet dans le réseau d'assainissement unitaire à un débit limité à 3 l/s/ha.



Ces principes s'appliquent et se déclinent de la manière suivante pour les 7 P+R de l'axe 2 en cours d'étude :

Commune	Nom du P+R	Nombre de places	Parking existant	Projet	Gestion des eaux pluviales
AULNAT	AEROPORT	50	oui	Mutualisation	Pas de modification de l'existant
CLERMONT-FERRAND	CENTRE ROUTIER	100	oui	Aménagement après démolition bâtiment en friche dans le cadre du projet de « Requalification de l'îlot Jules Vernes »	Engagement : - Diminution des surfaces totales et actives en rejet direct au réseau ou cours d'eau. - Rejet par infiltration lorsque c'est possible ou sinon compensation par stockage et rejet à débit limité vers cours d'eau ou réseau unitaire à hauteur de 3 l/s/ha.
CLERMONT-FERRAND	EX-CREDIT AGRICOLE	75 à 175	non	Parking en ouvrage	Engagement : - Diminution des surfaces totales et actives en rejet direct au réseau ou cours d'eau. - Rejet par infiltration lorsque c'est possible ou sinon compensation par stockage et rejet à débit limité vers cours d'eau ou réseau unitaire à hauteur de 3 l/s/ha.
CLERMONT-FERRAND	URSSAF	88 à 212	oui	Mutualisation (avec potentiel parking en ouvrage)	Pas de modification de l'existant (sauf si ouvrage)
COURNON-D'AUVERGNE	LA GRANDE HALLE D'AUVERGNE	14	oui	Mutualisation	Pas de modification de l'existant
CLERMONT-FERRAND	CANROBERT	38 à 103	non	Aménagement d'un nouveau parking	Engagement : - Diminution des surfaces totales et actives en rejet direct au réseau ou cours d'eau. - Rejet par infiltration lorsque c'est possible ou sinon compensation par stockage et rejet à débit limité vers cours d'eau ou réseau unitaire à hauteur de 3 l/s/ha.
CLERMONT-FERRAND	RIVALY	80 à 200	oui	Mutualisation + Parking en ouvrage	Pas de modification de l'existant (sauf si ouvrage)
DURTOL	CLINIQUE DE DURTOL	70	oui	Parking en ouvrage	Intégré au dossier
ROYAT	LE BREUIL	120	oui	Mutualisation + parking en ouvrage	Pas de modification de l'existant (sauf si ouvrage)

Analyse et appréciation de la commission

La commission note que le SMTC-AC apporte des éléments d'avancement sur la localisation et les surfaces impactées concernant les parkings relais qu'elle considère comme partie intégrante du projet.

La commission se félicite des précisions apportées même si elle regrette que le SMTC-AC ne lui ait pas communiqué ces informations, dès les premières réunions de travail, pour des raisons ne lui paraissant pas compréhensibles.

Au vu des réflexions conduites sur le changement climatique, la commission estime que le projet devrait se fixer des objectifs plus ambitieux sur la gestion des eaux pluviales en :

- Privilégiant de manière significative la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales au plus près de leur point de chute ;
- Favorisant les parkings perméables végétalisés pour assurer la maîtrise à la source des eaux de ruissellement et la pollution associée.

Un contributeur s'interroge sur les mesures de désimperméabilisation et de récupération/utilisation des eaux sur les parkings relais ?

Sur le centre d'exploitation et de maintenance

Le projet prévoit la réutilisation des eaux pluviales pour les usages ne nécessitant pas d'eau potable type chasses d'eau, nettoyage et entretien (bâtiments et bus), l'arrosage des espaces extérieurs via des dispositifs de cuves.

Question N° 30. Quels types de traitement et de stockage sont prévus avant usage pour les sanitaires ?

Réponse du SMTC-AC :

Les principes suivants seront appliqués :

- *Préfiltration gravitaire 950µm en amont de la fosse de stockage.*
- *Filtration 50µm + 10 µm + UVc en aval du stockage*

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte des principes appliqués.

Sur la gestion patrimoniale des ouvrages et aménagements dédiés à la gestion des eaux pluviales

Les ouvrages et aménagements prévus et futurs des dispositifs de gestion des eaux pluviales intégrés à l'espace urbain, peuvent soulever des questions techniques et organisationnelles dont le dossier ne fait pas état (partage des responsabilités entre les acteurs en charge de la production et de la gestion de ces ouvrages, des modalités de gestion d'ouvrages intégrés assurant des fonctions diverses...).

Question N° 31. Quelle organisation le SMTC et CA envisagent-ils mettre en œuvre pour assurer une gestion patrimoniale des ouvrages et aménagements dédiés à la gestion des eaux pluviales (entretien, réhabilitation, renouvellement, adaptation et optimisation ...) entre les différents acteurs susceptibles d'intervenir dans le domaine des eaux pluviales (espaces verts, assainissement, transport) ?

Réponse du SMTC-AC :

L'entretien des dispositifs relatifs aux eaux pluviales, mais aussi à l'assainissement, à la voirie, aux ouvrages d'art ... relève de la compétence de la Métropole. Une convention de gestion est prévue entre le maître d'ouvrage et les futurs gestionnaires (voirie, assainissement) pour garantir la bonne association des services gestionnaires à la conception (d'ores et déjà réalisée), au suivi des travaux et surtout à la remise des ouvrages (réception, fourniture des dossiers des ouvrages exécutés.)

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte du fait qu'une convention de gestion est prévue entre le maître d'ouvrage et les futurs gestionnaires et renvoie à l'appréciation formulée à la question 27.

4.5.2 - Impacts sur les cours d'eau

Sur la gestion des pollutions

La pollution chronique

Selon les informations figurant dans l'étude d'impact, les noues enherbées au droit des lignes B et C auront une efficacité sur l'abattement des MES de l'ordre de 65%. Sur les secteurs au droit du secteur Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix, la gestion des pollutions via les noues permettra l'abattement de la pollution de l'ordre de 50 à 65%.

Question N° 32. Les taux d'abattement indiqués dans l'étude d'impact aux pages 134 et 136 peuvent-ils être justifiés ?

Réponse du SMTC-AC :

En page 134 de l'étude d'impact, le taux d'abattement de la pollution de 65 % concerne les MES.

En page 136, il est question de pollution chronique (MES, DCO ZN, CU, CD, HAP et Hc). Le taux d'abattement pour les MES est toujours de 65 % tout comme celui du Cu, Cd et Zn. Le taux de 50 % concerne les paramètres DCO, HAP et Hc

Ces données sont issues de guides référence tels que « La ville et son assainissement » (CERTU, 2003) et « Pollution d'origine routière – Conception des ouvrages de traitement des eaux » (SETRA, 2006).

La pollution saisonnière

Pour l'entretien hivernal, il est prévu des salages préventifs et précuratifs.

Selon les informations figurant dans l'étude d'impact, les modalités de gestion des pollutions liées aux sels de déverglaçage sont différentes entre celles prévues pour les lignes B et C et le CEM.

Question N° 33. Quelles sont les alternatives à l'utilisation des fondants prévus ? Le niveau d'abattement de la pollution liée aux fondants via les noues peut-il être précisé ?

Réponse du SMTC-AC :

Située à faible altitude, la zone d'étude est peu enneigée.

Les apports en chlorure de sodium sont mis en œuvre pendant les périodes de gel, mais leur élimination est progressive sur une durée estimée à 4 mois. On peut également estimer que seulement 70 % du sel déposé sur les voies seront repris par les eaux de ruissellement.

Les noues ont également un effet d'abattement de cette pollution, le taux précis n'étant pas connu car dépendant de plusieurs paramètres.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte des réponses apportées. En ce qui concerne les fondants, elle suggère d'initier une réflexion sur un mode de gestion plus novateur qui permette notamment d'anticiper les éventuels impacts sur la végétalisation.

Sur l'évaluation de l'impact des rejets du CEM sur le milieu récepteur

Au vu des faibles perméabilités relevées au droit du futur bassin de rétention et de la faible profondeur de la nappe, il est prévu que le rejet s'effectue dans la rase présente sur site qui se rejette ensuite dans la Grande Rase de Sarliève.

Sur la partie ouest du site, il est envisagé un rejet vers le réseau pluvial en fonctionnement gravitaire.

Le dossier indique qu'au moment de sa rédaction les données concernant l'épaisseur de la dalle de protection du canal souterrain (Grande Rase de Sarliève) traversant la parcelle n'étaient pas connues. Aussi, la possibilité d'implanter le réseau pluvial en gravitaire restait en attente

Question N° 34. Des éléments techniques sur la possibilité d'utiliser le canal souterrain ? et sur les dispositions prévues pour assurer le transfert des eaux pluviales vers la Grande rase de Sarliève peuvent-ils être apportés ?

Réponse du SMTC-AC :

Les éléments techniques relatifs aux dispositifs de gestion des eaux pluviales au niveau du CEM sont décrits de manière précise dans la Pièce D02_VIII_Annexe_APD-Note hydraulique CEM – gestion eaux pluviales- septembre 2022 du dossier d'enquête publique. Le paragraphe V apporte notamment les éléments en réponse à la question n°34 de la commission d'enquête.

▲ Analyse et appréciation de la commission

Le SMTC-AC n'apporte pas de réponse à la question sans doute mal formulée. Il renvoie à la page 35 du document cité, qui indique : « *Pour la surface violette à l'ouest, il est envisagé en priorité de récupérer cette surface par le réseau pluvial (branche n°4), tout en gardant un fonctionnement gravitaire. Cependant, des données sur l'épaisseur de la dalle de protection du canal traversant la parcelle sont en attente afin d'affirmer la possibilité d'implanter le réseau pluvial en restant en gravitaire.* »

Par contre, en réponse à une observation individuelle, le SMTC-AC apporte les précisions suivantes : « *Par ailleurs, concernant le centre d'exploitation et de maintenance, et en complément de la réponse à la question n°34 du PVS, le MOA confirme la mise en œuvre de la récupération de la surface violette ouest par le réseau pluvial (branche n°4), tout en gardant un fonctionnement gravitaire.* ».

La commission prend acte de ces précisions qui lèvent toutes les incertitudes concernant le fonctionnement de cet ouvrage.

Dans le cadre de la compétence GEMAPI, un réseau de suivi a été mis en place par Clermont Auvergne Métropole afin de mieux connaître l'état des cours d'eau métropolitain et étudier leur évolution. Lors de l'élaboration du DAE, le SMTC-AC ne disposait pas de données concernant la qualité du milieu récepteur dont la Grande Rase de Sarliève. La concentration initiale théorique

dans le cours d'eau prise en compte pour les calculs serait basée sur la valeur médiane de la classe de qualité « bonne » pour chaque paramètre. Les simulations réalisées semblent mettre en évidence que la mise en place du bassin de rétention avec traitement de décantation permet d'assurer la gestion qualitative des eaux de ruissellement.

En sus, il est précisé que « *l'impact éventuel du projet en termes de pollution chronique sur la masse d'eau superficielle apparaît très modéré, d'autant qu'il convient de rajouter une auto-épuration complémentaire dans la rase (et surtout une adsorption - infiltration) et un parcours de près de 500 m avant de rejoindre cette dernière* ».

Question N° 35. Les données du suivi réalisé dans le cadre de la GEMAPI corroborent-elles les hypothèses initiales définissant la qualité et les objectifs de qualité des eaux ? et l'impact du projet en termes de pollution chronique sur la qualité du milieu récepteur ?

Réponse du SMTAC-AC :

D'après les données de Clermont Auvergne Métropole, le cours d'eau de la Rase de Sarliève est en très mauvais état depuis le début des analyses en 2006. De plus, le cours d'eau est impacté par le rejet du lagunage de la ZAC de la Novialle.

Les hypothèses initiales définissant la qualité et les objectifs de qualité sont plus contraignantes. Le choix de la classe de bonne qualité pour définir les paramètres de rejet permet donc au projet d'avoir un impact négligeable sur la qualité du cours d'eau.

Analyse et appréciation de la commission

La commission constate que le cours d'eau de la Rase de Sarliève est dans un état plus dégradé que celui figurant dans l'étude d'impact. Elle souhaite que des mesures de la qualité du milieu récepteur de la Grande Rase de Sarliève soient réalisées de manière plus approfondie.

SYNTHÈSE SUR LE THÈME « HYDROLOGIE »

Dans la perspective des évolutions climatiques annoncées, la gestion des eaux pluviales est un des facteurs déterminants devant guider les choix à opérer en termes d'aménagement.

La commission regrette que ces choix aient été opérés a minima, en se basant sur la réglementation en vigueur (occurrence décennale) complétée par les objectifs de l'Agence de l'eau - infiltration d'une partie des pluies courantes : 15 premiers mm-, qui lui paraissent insuffisamment adaptés à l'évolution du climat et aux phénomènes pluviométriques de forte intensité.

La commission considère que le projet devrait se fixer des objectifs plus ambitieux sur la gestion des eaux pluviales en :

- Privilégiant de manière significative la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales au plus près de leur point de chute ;
- Favorisant les parkings perméables végétalisés pour assurer la maîtrise à la source des eaux de ruissellement et la pollution associée ;
- Affirmant comme prioritaire le principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'assainissement collectif ;
- Prévoyant un niveau de protection supérieure à la période d'occurrence décennale dans les zones sensibles (zones commerciales, zones industrielles) et/ou ayant une sensibilité avérée aux inondations.

La commission souligne que la réussite de la gestion intégrée de l'eau dépend d'une coopération et d'une coordination entre les différentes parties prenantes. La mise en œuvre d'une convention de gestion entre le maître d'ouvrage du réseau INSPIRE et les futurs gestionnaires de la voirie et de l'assainissement devrait permettre de mobiliser des moyens techniques et opérationnels de nature à garantir la conception des dispositifs d'assainissement, à rendre effectif à moyen et long terme leur entretien et à initier des réflexions sur des modes de gestion novateurs (par exemple : pour les fondants).

4.6- ÉNERGIE ET CLIMAT

La plupart des propositions sont issues du schéma des déplacements du Grand Clermont, établi dans le cadre de la révision du PDU (Plan de Déplacement Urbain) de la Métropole avec pour objectif de :

- Réorganiser l'espace urbain de telle sorte que moins de déplacements s'effectuent en voiture afin de diminuer les émissions atmosphériques ;
- Améliorer le bilan carbone grâce à un matériel à propulsion électrique. Les bus sur les lignes B et C seront des bus à énergie propre n'émettant pas de Gaz à Effet de Serre (GES), tout comme le reste du parc de bus qui devrait migrer vers des véhicules dit "zéro émission" à échéance 2027,
- Concevoir un bâtiment bioclimatique au centre d'exploitation et de maintenance
- Équiper le CEM d'un champ photovoltaïque d'une puissance d'environ 3 MWc permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte et d'une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin.
- Fournir l'électricité nécessaire au fonctionnement des bus au niveau des terminus techniques via des recharges et au niveau du centre d'exploitation et de maintenance (CEM).
- Mettre en place une politique de stationnement au service de l'intermodalité.

Ce thème n'a suscité que huit observations de la part du public.

4.6.1 - Changement climatique

Les émissions de gaz à effet, en phase chantier de serre sont estimées à 37 650 tonnes eqCO_2 dont l'essentiel (75 %) liées à la construction de l'infrastructure.

En phase exploitation, la réduction des émissions de GES reste modeste au regard de l'importance et du coût carbone de l'infrastructure. Ainsi, les émissions de GES liées au chantier ne seront compensées qu'après 15 années d'exploitation, en tenant compte des 50 % d'électricité produite par les panneaux photovoltaïques installés au niveau du centre de maintenance.

Forte de ce constat, l'Autorité environnementale dans son 1^{er} avis du 12 avril 2022, recommandait d'indiquer comment le projet au regard de la réduction des émissions de GES et de la part modale de la voiture individuelle permettait d'atteindre les objectifs du PDU.

Dans la réponse à la MRAe, le SMTAC-AC précise que l'ensemble des différentes actions recensées au niveau du PDU permettent d'atteindre les objectifs fixés. Le projet InspiRe est une des composantes de ce plan. Dans le cadre de ce projet, les actions telles que la révision du schéma de voirie, l'apaisement de l'espace public et de la circulation automobile, et le partage de la voirie contribueront à réduire les émissions de GES et par conséquent participeront à l'atteinte des objectifs du PDU.

Question N° 36. Comment expliquer l'écart entre la réduction attendue des GES et les objectifs fixés par le schéma de transition énergétique et écologique et le PDU ?

Réponse du SMTAC-AC :

Effectivement, comme indiqué en réponse à l'avis MRAE portant sur le dossier d'enquête « DUP », le projet InspiRe ne constitue qu'une composante du PDU. C'est bien l'ensemble des différentes actions recensées au PDU qui permettront d'atteindre les objectifs que s'est fixé celui-ci. Le projet InspiRe contribue à réduire les émissions de GES et la part modale de la voiture individuelle et par conséquent participe de l'atteinte des objectifs du PDU.

D'ailleurs, l'évaluation environnementale du projet, qui constitue une composante du PDU, donne des résultats cohérents avec l'analyse réalisée dans le PDU (pièce "choix du scénario", partie "recherche et évaluation des leviers d'action") concernant l'évaluation de l'efficacité "individuelle" des actions dans l'atteinte des objectifs globaux du PDU : ainsi, en combinant les leviers "zone de circulation restreinte" (en partie), "réseau armature TCSP" et "niveau de service TCU", qui sont ceux actionnés dans le projet étudié dans le cadre de l'étude d'impact, les résultats attendus au PDU concernant les parts modales sont cohérents avec ceux de l'étude d'impact.

Le maître d'ouvrage précise donc que le projet des lignes B et C, et plus globalement le projet évalué dans le cadre de l'étude d'impact, répond bien aux objectifs qui lui sont assignés dans le PDU, dont il ne constitue qu'une composante.

Pour rappel, l'évaluation environnementale du PDU estime que la mise en œuvre du scénario PDU en 2030 permettra une diminution des émissions de gaz à effet de serre de 45% par rapport à 2012, et de 30% par rapport au scénario tendanciel. Ces niveaux de réduction apparaissent cohérents avec les objectifs au niveau national et au niveau de la Métropole (via le STEE).

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend acte des réponses apportées.

Sur les équipements pour lutter contre les îlots de chaleur

Ce sujet a fait l'objet de quelques contributions émanant du public.

Question N° 37. Quels équipements pourraient être mis en œuvre au niveau des stations pour améliorer le confort des voyageurs?

Réponse du SMTAC-AC :

Les stations positionnées sur des sections sur lesquelles des actions de réduction du phénomène d'îlots de chaleur (espaces végétalisés, revêtements adaptés notamment en matière d'albédo ...) bénéficieront de leurs impacts positifs concernant la réduction de la température en période estivale. Les stations sont équipées d'abribus couverts par un toit, ce qui permettra une attente à l'ombre.

▲ Analyse et appréciation de la commission

La commission note avec satisfaction les dispositions prises par le SMTC-AC au niveau des stations. Cependant, elle suggère en application des dispositions prévues par le Schéma de transition énergétique et écologique dans son action n°13 (conduire des actions pilotes de réduction des îlots de chaleur urbains sur des sites en cours d'aménagement) de végétaliser à titre expérimental la toiture d'un abri voyageurs situé en secteur minéral et ce afin d'adapter le mobilier urbain au changement climatique.

Sur la transition énergétique de la flotte des bus

La commission note que sur le site du CEM, il est prévu d'accueillir 190 bus (40 BHNS électriques de 18 m et 150 bus GNV et électriques), le reste de la flotte étant maintenu dans le site de Champratel.

Question N° 38. Comment le SMTC-AC envisage-t-il de faire évoluer la stratégie de renouvellement de la flotte pour tenir compte des nouvelles dispositions imposées aux Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) (Article L224-8 du code de l'environnement) ?

Réponse du SMTC-AC :

Les objectifs législatifs et réglementaires s'appliquant aux autorités organisatrices de la mobilité seront mis en œuvre.

D'ores et déjà, le SMTC a stoppé l'acquisition de bus diesel depuis 2020 et a arrêté une stratégie de transition énergétique qui prévoit que son parc de bus (220 – 230 bus à horizon 2027-2030) ne comptera plus aucun véhicule diesel en 2035.

À noter que le SMTC est soumis à des objectifs plus ambitieux que ceux présentés dans l'article L224-8 du code de l'environnement cité par la Commission d'enquête. Ainsi, au titre de l'article D224-15-5-1 du même code : « Pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit majoritairement dans les territoires de plus de 250 000 habitants des zones A et B, respectivement précisés au II de l'article D. 224-15-3 et aux 1°, 2° et 4° du II de l'article D. 224-15-4, sont considérés comme des autobus à très faibles émissions les véhicules du groupe 1 de catégorie M3 de classe I ou A. Dans ces territoires, la part d'autobus à très faibles émissions parmi les autobus à faibles émissions permettant l'atteinte des objectifs prévus à l'article L. 224-8-2 est d'au minimum 50 %. »

Les véhicules bioGNV ne sont pas considérés comme des véhicules à très faibles émissions. Le SMTC procèdera donc à des acquisitions annuelles en fonction des bus en fin de vie avec un minimum de 50% de véhicules électriques (sur batteries ou avec piles à combustible hydrogène, selon leur domaine de pertinence) pour aboutir en 2035 à un parc de 220 à 230 bus composés d'environ 40 BHNS (18m) électriques, 90 à 100 bus à propulsion électrique (sur batteries ou H2) et 90 à 100 bus thermiques fonctionnant au bio GNV.

Il est par ailleurs rappelé l'installation de 4,5 MWc de panneaux photovoltaïques sur le futur centre d'exploitation et de maintenance, soit l'équivalent de la consommation des bus affectés aux services des lignes B et C.

Enfin, concernant la flotte « privée » de bus / cars mobilisée pour l'offre du SMTC, qui représente plusieurs dizaines de véhicules, l'obligation ne porte que sur l'utilisation de véhicules à faibles émissions (le bio GNV est autorisé), avec une fraction de 50% jusqu'à fin 2024 puis de 100% ensuite.

Le SMTC travaille également sur cette flotte via une expérimentation hydrogène en conditions réelles d'exploitation sur une ligne de son réseau, ainsi qu'à l'incitation vers des énergies moins émissives dans le cadre des clauses de ses futurs marchés d'affrètement.

Analyse et appréciation de la commission

La commission ne peut que louer l'ambition du SMTC-AC dans le renouvellement de la flotte des bus.

4.6.2 - Gestion de l'énergie

Le projet prévoit des parkings relais. Aucune information n'est apportée sur leur équipement en termes de production et de distribution d'énergie électrique.

Question N° 39. Une étude du potentiel solaire des sites de parkings relais propices à la production d'énergie renouvelable a-t-elle été réalisée ? Un bilan prévisionnel entre la production et la consommation d'énergie peut-il être fourni ?

Réponse du SMTC-AC :

Au regard de l'avancement des projets de P+R, l'étude de potentiel solaire des sites de P+R n'a pas encore été menée. Néanmoins, le maître d'ouvrage rappelle que l'équipement des parkings publics en extérieur est un axe de la stratégie métropolitaine de production d'énergie locale et renouvelable, plusieurs parkings (Pardieu Gare, Margeride, ...) étant déjà équipés, et que des études de ce type, qui déboucheront sur des réalisations effectives selon le potentiel, seront menées sur les projets de P+R décrits supra.

Le projet de BHNS s'accompagne de la mise en œuvre de bandes cyclables, pistes cyclables ou voies vertes sur plus de 90% du linéaire du BHNS, soit des aménagements cyclables sur environ 25 kilomètres de linéaire.

Il est indiqué que les aménagements cycles réalisés conformément aux préconisations de la Métropole sont résumés dans un « Guide technique des aménagements cyclables » qui est en cours d'approbation.

Question N° 40. Les grandes orientations du guide technique en termes d'aménagement de production et de distribution d'énergie (espaces de stationnement des vélos, recharge de batteries...) peuvent elle être précisées ?

Réponse du SMTC-AC :

Le maître d'ouvrage ne dispose pas des éléments détaillés du guide sur le sujet, qui se concentre principalement sur les aménagements cyclables en voirie et moins sur les stationnements vélos. Néanmoins, le cahier des charges des espaces publics de stationnement prévoira a minima une alimentation électrique pour assurer la recharge des vélos à assistance électrique, selon des modalités d'utilisation qui restent à définir. Par ailleurs, comme pour les P+R et en fonction du potentiel solaire, des panneaux photovoltaïques pourront être mis en place.

À noter que les stations C-Vélo, service mis en œuvre par le SMTC, sont équipées préférentiellement de panneaux photovoltaïques, quand l'ensoleillement le permet, pour assurer de manière autonome l'alimentation électrique du totem.

Analyse et appréciation de la commission

Dans le cadre de la production d'énergie renouvelable, la commission constate au travers des réponses apportées par le SMTC-AC que la réflexion pour développer le recours à l'énergie photovoltaïque (stations, parkings ...) telle qu'évoquée dans l'étude d'impact n'est pas encore finalisée et que les études ne sont pas engagées.

La commission ne perçoit pas dans les réponses du SMTC-AC une volonté affirmée de s'inscrire dans les objectifs de développement des énergies renouvelables le long du site du BHNS et de ses aménagements alors que Clermont Auvergne Métropole est engagé dans une démarche de labellisation « Territoire à Énergie POSitive » (TEPOS) et que le schéma de transition énergétique et écologique (STEE) prévoit leur développement.

Dans le cadre des orientations du SRADDET et des impératifs locaux (TEPOS et STEE), la commission estime qu'il serait nécessaire que, dès à présent, le projet se montre plus ambitieux en la matière. Cette inflexion qui s'inscrit dans les objectifs de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables consiste à déployer la production d'énergie renouvelable sur les secteurs où la nature du bâti se prête à l'installation de panneaux photovoltaïques (parkings, stations ...) y compris sur les espaces déjà artificialisés.

La commission rappelle que la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables stipule dans son article 40 que les parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés devraient être équipés, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage.

4.6.3 - Centre d'exploitation et de maintenance

Le centre d'exploitation et de maintenance (CEM), tel que prévu devrait accueillir un système de production électrique à implanter en ombrières de parking (bus et/ou véhicules légers) ainsi qu'en toitures des bâtiments.

Le dimensionnement de la centrale photovoltaïque s'appuie sur l'objectif de couverture de 50% des besoins électriques des lignes de bus B & C.

En outre, le projet prévoit :

- Une architecture régénérative pour le bâtiment,
- La production de chauffage et le refroidissement,
- Un outil intelligent de gestion de l'énergie : alimentation du CEM, recharge des bus et injection sur le réseau électrique public.

Il est fait état d'éco-conception mais le dossier reste assez vague sur les niveaux de performance visés dans les différents domaines. Pourtant il existe plusieurs référentiels permettant de les préciser et de les objectiver

Question N° 41. Le SMTC-AC peut-il préciser quelle certification environnementale sera visée (HQE, BREEAM, LEED...) et avec quel niveau de performance sur chacune des cibles environnementales retenues par ces outils ?

Réponse du SMTC-AC :

Même si le projet ne vise pas à obtenir un label officiel, les ambitions de la maîtrise d'ouvrage sont bien réelles en matière de performances environnementales et énergétiques.

En dehors du strict respect de la réglementation RT ou RE, le maître d'ouvrage s'est engagé dans une démarche volontariste sur un certain nombre d'axes :

- *L'atteinte du niveau E3C1 du référentiel E+C- sur la parcelle (pergola photovoltaïque du dépôt non-inclus)*
- *Une production d'énergie renouvelable de type photovoltaïque, avec pour objectif une couverture de 100% des besoins de consommation des BHNS des lignes B et C en bilan annuel*
- *Un objectif de consommations tous usages Hors ENR dans la partie tertiaire, qui devront être inférieures à 120 kWhEP/m².an*
- *Un objectif de consommations tous usages Hors ENR dans les ateliers, qui devront être (hors process) inférieures 150 kWhEP/m².an*
- *Le niveau 1 du label biosourcé sera visé dans la mesure du possible (18 kg/m² de matière biosourcée).*

Au-delà de ces objectifs quantitatifs, la conception a intégré une démarche environnementale globale et volontaire à l'échelle du site avec :

- *des bâtiments frugaux et low-tech autant que possible, passif et bioclimatique,*
- *la lutte contre les îlots de chaleur urbains,*

- *la gestion de l'eau pluviale à la parcelle,*
- *un chantier faible nuisance,*
- *la neutralité énergétique des process de transport et de maintenance.*

▲ **Analyse et appréciation de la commission**

La commission prend acte de la démarche environnementale et volontariste du maître d'ouvrage à l'échelle du site.

SYNTHÈSE SUR LE THÈME « ÉNERGIE ET CLIMAT »

La commission regrette que le projet manque d'ambition et d'innovation en la matière.

Certes, le projet InspiRe contribue à réduire les émissions de GES et la part modale de la voiture individuelle ce qui permettra d'atteindre les objectifs du PDU. Toutefois, la commission n'a pas perçu dans ces mesures une volonté affirmée de s'inscrire dans les objectifs de développement des énergies renouvelables alors que Clermont Auvergne Métropole est engagé dans une démarche de labellisation « Territoire à Énergie POSitive » (TEPOS) et que le schéma de transition énergétique et écologique (STEE) prévoit leur développement.

Pour ces raisons, il lui semble que le projet gagnerait en crédibilité et en efficacité en :

- Déployant la production d'énergie renouvelable sur les secteurs où la nature du bâti se prête à l'installation de panneaux photovoltaïques (parkings, stations) y compris sur les espaces déjà artificialisés. Le projet s'inscrirait ainsi dans les objectifs de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.
- Mettant en œuvre des dispositifs novateurs, par exemple en expérimentant au niveau des stations et des parkings relais des moyens de réduction des effets de la chaleur (à titre d'exemple : végétalisation de toiture d'abri voyageurs situé en secteur minéral). Le projet répondrait ainsi aux dispositions prévues par le Schéma de transition énergétique et écologique dans son action n°13 (conduire des actions pilotes de réduction des îlots de chaleur urbains sur des sites en cours d'aménagement).

Par contre, la commission se félicite des mesures prises par le maître d'ouvrage en matière de renouvellement de la flotte de bus qui s'inscrit bien dans la logique de la transition énergétique. En ce qui concerne le CEM, les ambitions du maître d'ouvrage sont bien réelles en matière environnementale et énergétique (couverture de 100% des besoins de consommation des BHNS B et C en bilan annuel).

4.7- ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Ce thème regroupe l'ensemble des observations relatives aux milieux naturels, à la biodiversité et plus généralement aux espaces naturels et agricoles du périmètre du projet. Sont notamment abordés dans ce thème :

- La démarche ERC (Évitement, Réduction, et Compensation) et plus particulièrement les mesures de compensation ;
- Les impacts sur les milieux naturels et agricoles ainsi que sur les écosystèmes présents sur le périmètre.

Ce thème a très peu mobilisé le public (5 observations) alors qu'il constitue une des composantes de l'autorisation environnementale.

4.7.1 - Démarche ERC

La démarche ERC a été appliquée lors de la conception du projet et détaillée dans le cadre de l'évaluation environnementale.

Les mesures d'évitement

En matière d'espaces naturels et agricoles les principales mesures d'évitement ont consisté à retenir après évaluation environnementale, les choix les moins impactant et d'exclure les zones humides et les secteurs à forts enjeux faunistiques et floristiques de l'emprise des lignes et des équipements associés. Le choix du site d'implantation du CEM à Cournon-d'Auvergne a fait exception à la règle exposée ci-dessus puisque cet équipement consommera (artificialisera) 7,53 ha de terres agricoles et aura pour effet de :

- Poursuivre inexorablement la destruction d'un ensemble agricole de bonne valeur agronomique ;
- Perturber significativement et dégradant un corridor écologique constitutif d'un paysage agricole ouvert entre les urbanisations de Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne.

Comme la MRAE l'a souligné avec pertinence, des alternatives au site de Cournon-d'Auvergne dont celui du Brézet n'ont pas fait l'objet d'investigations approfondies qui auraient peut-être évité l'artificialisation de 7,53 ha.

Dans sa réponse, le SMTC-AC a identifié plusieurs critères d'analyse pour comparer les 4 sites pressentis pour le CEM. Le critère agricole n'a pas été retenu créant un biais indiscutable dans le choix compte tenu de la valeur agricole du site retenu à Cournon-d'Auvergne.

De plus, il est indiqué que le site du Brézet est situé dans une zone PPRNi d'aléas faible ou moyen.

Un contributeur considère que l'analyse multicritères des sites pressentis pour le CEM n'a pas pris en compte la compensation environnementale ; cette carence ayant pu en fausser les conclusions.

Réponse du SMTC aux observations supra :

Le maître d'ouvrage rappelle les éléments présents dans le dossier d'enquête sur ce sujet, notamment dans le cadre du mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale.

- *une démarche avait été engagée dès le démarrage du projet par le SMTC et l'EPF d'Auvergne pour la recherche et le choix du site du CEM. Ces recherches se sont poursuivies plus largement après la formalisation du 1^{er} avis de l'Autorité Environnementale, comme celle-ci l'avait recommandé, sans qu'aucun autre site répondant aux contraintes fonctionnelles et réglementaires du dépôt n'ait pu être identifié.*
- *Par ailleurs, l'étude d'impact démontre que, **en dehors de l'impact agricole non contestable** pour lequel une démarche éviter-réduire a été appliquée (cf. également réponse à la question n°43 ci-après), le site retenu ne présente pas d'incidences environnementales majeures ni même significatives. **Les impacts identifiés dans l'étude d'impact actualisée sont même plus faibles que dans le cadre de l'étude d'impact initiale, la haie arbustive située le long de la rase étant préservée.***
- *Le critère agricole a bien été pris en compte dans l'analyse multicritères portant sur 4 sites.*
 - *Le site du Brézet est un ancien site industriel, sans activité agricole,*
 - *Les 3 autres sites accueillent le même type de cultures : céréales.*

Ainsi, ce critère "agricole", au regard des autres contraintes environnementales étudiées, n'est pas apparu comme prépondérant pour la comparaison multicritères. De plus, il est important de rappeler que d'autres critères que les critères environnementaux viennent s'ajouter pour le choix du site d'implantation.

Surtout, le critère de réponse au besoin et aux fonctionnalités d'exploitation attendues du futur CEM a également été prépondérant dans le choix de son implantation.

En effet, après recensement des 4 différents sites pouvant accueillir le futur CEM, une analyse plus poussée de dimensionnement a été effectuée avec l'exploitant T2C pour estimer au plus juste le besoin foncier et les surfaces nécessaires à chaque activité.

Notamment, le site du Brézet est trop petit (6,8ha alors que le terrain de Cournon est de 8ha) pour assurer un bon fonctionnement du CEM et présenterait ainsi des problèmes d'exploitation du dépôt. Comme pour les sites existants, ce dernier ne permet pas de répondre à la stratégie de développement durable du SMTC qui envisage des bâtiments à haute performance énergétique accueillant à terme uniquement des véhicules zéro émission (180 à 190 pour le nouveau CEM) et à court terme 4 modes de propulsion (diesel, GNV, électrique sur batteries et électrique H2).

D'autre part, le foncier Brézet n'était pas maîtrisé et sa localisation en zone du PPRNPI entraîne des contraintes importantes en termes de conception. D'ailleurs, la démarche ERC vise à éviter des secteurs présentant des enjeux importants.

Ainsi, au final, la comparaison multicritères démontre clairement que parmi les 3 sites hors Brézet, le site retenu est le moins impactant en matière environnementale.

Le site du Brézet, présentant le clair avantage de ne pas conduire à l'artificialisation de sols, n'a pas pu être retenu pour son caractère non compatible avec les besoins surfaciques liés aux contraintes réglementaires de transition énergétique du parc (cf. réponse à la question n°38) et pour la difficulté pour maîtriser le foncier.

Le site retenu représente ainsi le meilleur compromis parmi les 4 sites entre maîtrise des impacts environnementaux et réponses aux objectifs fonctionnels. Néanmoins, il va générer un impact réel en matière d'artificialisation des sols, sur lequel le maître d'ouvrage apporte des éléments complémentaires et engageants en réponse à la question n°43.

L'analyse par la commission de l'avis du SMTC-AC sur ce point est formulée en réponse à la question 43.

4.7.2 - Maîtrise des impacts

Les mesures de réduction

Dans la thématique « espaces naturels et agricoles » les mesures de réduction concernent essentiellement la phase chantier incontestablement celle qui présente le plus de risque d'impacts environnementaux. Ces mesures concernent :

- Le management environnemental du chantier (mesures de réduction MR 3) ;
- L'adaptation du calendrier pour tenir compte de la biologie de certaines espèces comme l'avifaune et les chiroptères ;
- L'identification préalable des arbres gîtes en vue de la préservation des chiroptères ;
- Le contrôle de la dissémination des plantes invasives ;
- La mise en cohérence des travaux avec le planning des pratiques agricoles (récoltes).

La réalisation de chantiers de grande ampleur comme l'est celui du BHNS constitue toujours un risque majeur pour l'environnement et plus particulièrement pour les espaces et milieux naturels et les espèces du fait :

- D'une information insuffisante (parfois inexistante) des opérateurs de chantier qui peut conduire à des dégâts environnementaux irréparables ;
- Une méconnaissance des enjeux environnementaux par les responsables de terrain pouvant générer des directives imprécises parfois contraires aux objectifs de préservation recherchés.

Le SMTC-AC a fait le choix de mettre en place un management environnemental du chantier sans que des précisions qualitatives (qui, quand, comment, compétences) ni quantitative (combien) soient apportées laissant planer des interrogations sur l'efficacité du dispositif.

Question N° 42. La nature et l'importance du dispositif de management environnemental prévu de mettre en place (compétences, durée, dimensionnement) et notamment sa déclinaison opérationnelle précise peuvent-elles être précisées ?

Réponse du SMTC-AC :

*Le maître d'ouvrage précise que le coût identifié par la commission d'enquête (10.000€) porte sur la mesure MS2 de suivi « écologique » du chantier, **et pas sur le suivi environnemental qui relève de la mesure MS1**. Le suivi écologique concerne les mesures concernant spécifiquement les espèces présentes sur la zone (principalement au niveau du dépôt) et consiste en 3 visites par un expert de la bonne mise en œuvre des mesures relatives aux espèces.*

Le suivi environnemental, qui s'apparente au management environnemental évoqué dans la question n°42, est décrit dans la MS1, et son coût n'est pas précisé dans le dossier.

Le maître d'ouvrage souhaite apporter les éléments complémentaires suivants, qui ont valeur d'engagement puisque les marchés relatifs au suivi environnemental ont d'ores et déjà été notifiés.

Deux prestataires ont été retenus :

- ***L'AMO environnement** sera en charge des missions suivantes :*
 - *L'assistance au pilotage transverse et général des questions environnementales et du développement durable :*
 - *Le pilotage des acquisitions de données spécifiques et commissionnement*

Le montant ferme de la prestation s'élève à 300.000€ HT.

L'AMO environnement assure :

- *un rôle de conseil sur les sujets impactant la stratégie environnementale du projet :*
 - *technique et réglementaire auprès du MOA,*
 - *quant aux objectifs et performances à fixer dans le cadre des différents volets du projet inspiRe pour atteindre les objectifs de la stratégie DD et de limitation de l'impact environnemental de ce dernier,*
 - *quant aux modalités de vérification de l'atteinte de ces derniers, en conception, en cours d'exécution, à la réception et en exploitation,*
 - *par la production d'avis motivés et de rapports d'analyse ou toute autre intervention en séance.*
- *un rôle de contrôleur vis-à-vis des objectifs et engagements du MOA :*
 - *des choix architecturaux et techniques au regard des objectifs DD,*
 - *des visas et avis émis par les maîtres d'œuvre quant aux offres et études des entreprises en charge de la réalisation*
 - *de l'atteinte des objectifs in situ :*
 - *de contrôles de mesures de protection de l'environnement,*
 - *soit par la mise en œuvre de ses propres moyens de contrôle métrologiques,*

- soit par le pilotage de prestations dont il aura établi les missions et assisté le Moa à en rédiger les contrats (rédaction des dossiers de consultation, analyse des candidatures et des offres puis pilotage des prestations, validation de la teneur de livrables et des résultats d'analyse),
- soit par l'analyse des données documentaires, à toutes les phases des différents volets du projet — y compris les données numériques issues des GTC OU GTB et autres systèmes de pilotage (SMART CHARGING, SMART GRID, systèmes embarqués...)
- un rôle de prescripteur concernant les prestations qu'il recommande au Moa et qu'il pilote.
- **Le coordonnateur environnemental** veille à ce que les principes généraux de protection de l'environnement (selon le code de l'environnement) soient effectivement mis en œuvre pour l'ensemble du projet InspiRe. Le coordonnateur environnemental est en quelque sorte le porte-parole de la conscience environnementale du maître d'ouvrage. Il est l'interlocuteur privilégié du chargé environnement des maîtres d'œuvre et des entreprises ainsi que des services ou organismes concernés par le domaine de l'environnement. Il est également l'animateur de la qualité environnementale de l'opération. Ainsi, il est susceptible de répondre à toute question ou sujétion environnementale inhérente au chantier. Il intervient à la demande du maître d'œuvre et/ou maître d'ouvrage pour tout problème de chantier nécessitant son expertise.

En phase conception, le coordonnateur environnemental participe aux études lors de l'élaboration de l'avant-projet et du projet et de l'élaboration des contrats de travaux par les maîtres d'œuvre.

*En phase travaux, de la période de préparation jusqu'à la garantie de parfait achèvement, le coordonnateur environnemental veille à l'application correcte des mesures de protection de l'environnement qu'il a définies dans les notices de respect de l'environnement des marchés de travaux. Il travaille en étroite collaboration avec le maître d'œuvre ainsi que les surveillants de travaux présents sur le chantier. Il bénéficie d'un accès aux chantiers **et réalise des visites régulières (a minima une fois par semaine sur l'ensemble du chantier)**, qui peuvent être inopinées.*

Le montant ferme de la prestation s'élève à 240.000€ HT, dont près de 190.000€ pour la phase travaux, ce qui témoigne d'une présence forte et régulière sur le chantier.

Le maître d'ouvrage a donc d'ores et déjà mis en œuvre les prestations de management environnemental prévues dans le dossier, pour un montant minimal de 540.000€, lui permettant de décliner sa stratégie de développement durable de manière opérationnelle, de garantir l'atteinte des performances environnementales notamment au niveau du CEM, et de s'assurer de la mise en œuvre effective (sous

peine de pénalités) de l'ensemble des mesures environnementales prévues pour la phase chantier.

Le maître d'ouvrage souhaite par ailleurs, par l'intermédiaire de cette question, assurer la commission d'enquête de son engagement majeur pour la prise en compte des enjeux du développement durable dans le cadre de son projet, qui constitue le 3^{ème} pilier d'InspiRe à côté de l'amélioration et la décarbonation des mobilités et de la transformation urbaine.

Ainsi, de manière inédite pour un projet de ce type, le maître d'ouvrage a arrêté dès l'engagement des études préliminaires en 2020 une stratégie DD pour InspiRe, qui porte sur l'ensemble des piliers du développement durable. Cette stratégie (présentée ci-dessous dans sa version validée en 2020) a été déclinée sans écart sur la phase de conception et le MOA s'engage à poursuivre sa mise en œuvre en phase travaux puis en phase d'exploitation.

Pilier « environnement – écologie »

- *Couvrir une grande partie de nos besoins énergétiques avec des EnR locales:*
 - *autoproduire de l'électricité renouvelable*
 - *acheter des EnR locales avec un objectif d'accompagner des projets*
- *Remettre de la nature en ville : profil en travers, lieux de projet*
- *Mieux partager l'espace public sur les axes empruntés par les lignes B et C, au profit des modes actifs et des TC et au détriment de la voirie « classique » (trafic de transit/d'échanges et stationnement « pendulaire »).*
- *Recruter nos prestataires en fonction de critères écologiques*
- *Garantir la qualité environnementale du projet depuis la conception (qualité des études, importance de ce critère dans les choix stratégiques) jusqu'à l'exploitation, en passant par la réalisation (coordination environnementale ...)*

Pilier social

- *Participer à la transition « sociale » de la Métropole, notamment en matière d'urbanisme (comme la ligne A a pu le faire)*
- *Adapter le réseau à la nouvelle configuration spatiale et réduire les inégalités territoriales en matière de mobilité (renforcer l'offre disponible pour les bénéficiaires des tarifs solidaires, améliorer l'accessibilité)*
- *Générer et pérenniser des emplois à caractère d'insertion sociale notamment à travers les marchés publics*

Pilier économique

- *Les concertations réglementaires classiques : concertation préalable, enquête publique*
- *Une concertation tout au long de l'élaboration du projet et de la construction du nouveau réseau, notamment sous forme d'ateliers participatifs*
- *Une communication continue à destination du public, et notamment en phase chantier*

- Une gouvernance du projet associant les Maires (comité exécutif) à côté de la co-maîtrise d'ouvrage, et les acteurs locaux (associations, acteurs économiques) au travers du comité des partenaires

La déclinaison opérationnelle

- Une déclinaison « globale » : depuis la conception jusqu'à l'exploitation, en passant par la réalisation, et sur toutes les thématiques.
- Un dispositif de suivi
- **Phase réalisation** : mettre « réellement » en œuvre les mesures qui seront définies dans le cadre de l'étude d'impact
 - Un coordonnateur environnemental
 - Le levier des marchés publics :
 - Clauses sociales et environnementales (critères, labels ...)
 - Accès des PME
 - Achats innovants
 - La communication « chantier »
- **Phase exploitation**
 - la performance « BHNS » et plus globalement du réseau
 - l'optimisation énergétique du système « transport » (production – consommation)
 - L'optimisation des coûts d'entretien (financiers et environnementaux)

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note de la réponse du SMTC-AC, celle-ci étant particulièrement argumentée et détaillée complétant ainsi utilement les éléments sur ce thème contenus dans le dossier.

La commission rappelle son attachement au caractère opérationnel de la mission du coordonnateur environnemental.

En phase d'exploitation, les mesures de réduction proposées sont modestes et adaptées aux enjeux identifiés souvent faibles ou modérés. Elles concernent :

- La gestion différenciée des espaces verts en l'adaptant à la faune et la flore présente ;
- La mise en place de pratiques vertueuses en matière de gestion des abords des voies.

La commission constate la mise en place de mesures de suivi annuel sont envisagées en phase exploitation. Ce sont souvent des mesures ponctuelles liées à la dissémination des plantes invasives, à des déplacements de flore et à des aménagements spécifiques pour la faune.

Parallèlement aux mesures de réduction, le projet envisage des mesures de suivi environnemental. Ces dernières sont détaillées et chiffrées page 239 de l'étude d'impact. La commission s'interroge sur l'insuffisance de celle concernant le suivi écologique de chantier (10 000 €).

Les mesures de compensation

La commission constate que seules deux mesures de compensation agricoles ont été préconisées dans le projet. Elles concernent les espaces agricoles et sont analysées spécifiquement en fin du présent chapitre.

Cas des mesures de compensation agricole

Afin de compenser la destruction, par artificialisation, de 7,53 ha de terres agricoles, le maître d'ouvrage propose deux mesures de compensation dont l'une est individuelle (indemnisation de l'exploitant en place) et l'autre collective. Cette dernière comporte des actions pré identifiées mais présentant des niveaux de faisabilité très disparates : mesures difficiles à mettre en œuvre, mesures envisageables, mais comportant des incertitudes, mesures abouties.

En outre la commission constate qu'elles touchent à des domaines divers dont la plupart n'ont aucun lien avec l'environnement : obtention d'une IGP ail de Billom, installation de distributeurs de produits fermiers, animation technique de filières (légumes de plein champ), etc.

De fait les mesures de compensation préconisées sont exclusivement financières et agricoles collectives et ne sauraient en aucun cas constituer une compensation environnementale à l'artificialisation d'un espace de naturalité constitutif d'un plus vaste ensemble, certes agricole, mais présentant un intérêt environnemental assez fort au cœur de zones très urbanisées. En outre, désormais la loi climat et résilience a intégré la logique de désartificialisation avec des échéances 2031 et 2050. Le projet semble ne pas avoir pris en compte ces nouvelles orientations fortes de l'État en matière d'urbanisme.

La MRAE dans son avis a formulé une analyse comparable à celle de la commission en matière de compensation.

Quelques contributeurs s'interrogent sur l'absence de mesures de compensation au regard de la destruction de terres agricoles pour la réalisation du CEM. Ils proposent d'utiliser une friche industrielle pour compensation.

Question N° 43. Le SMTC-AC envisage-t-il la mise en œuvre de mesures de compensation à objectif environnemental ?

Réponse du SMTC-AC :

Une fois le site retenu (secteur Pointe de Cournon), la démarche suivante a été mise en œuvre afin d'éviter puis de réduire les impacts sur l'agriculture du CEM sur la pointe de Cournon :

- *Une étude de dimensionnement a été réalisée pour estimer au plus juste les besoins en foncier, ce qui a permis une optimisation des surfaces relatives à chaque activité co-construites avec T2C.*
- *Une fois l'emprise du dépôt estimée, il a été décidé d'implanter le dépôt sur la partie Nord du site de la Pointe de Cournon afin de ne pas laisser de parcelles agricoles entre la zone urbanisée au Nord et le CEM.*
- *La voie d'accès au dépôt sera réalisée par le talus en limite Nord de la parcelle pour une insertion par l'Avenue de Clermont afin de ne pas créer de perte supplémentaire de surface agricole.*
- *Enfin, les parcelles au sud pourront continuer à être exploitées, y compris pendant la phase Travaux (accès au sud maintenu).*

Par ailleurs, la compensation agricole individuelle auprès de l'exploitant d'une part, ainsi que la mise en œuvre de mesures de compensation collective d'autre part, vont être déployées. Concernant la compensation agricole collective, un fonds d'un

montant de 100 000 € a été créé par le Maître d'ouvrage et validé par la Commission de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Puy-de-Dôme. Introduit par la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 et son décret d'application du 31 août 2016, il vise à maintenir ou rétablir le potentiel de production agricole perdu, induit directement ou indirectement par les aménagements ou projets affectant les territoires agricoles. Il sera consigné à la Caisse des Dépôts et Consignations et sera géré de façon collégiale par un comité de pilotage réunissant le SMTC-AC, Clermont Auvergne Métropole, la Direction Départementale des Territoires et la Chambre d'Agriculture. Un Appel à Manifestation d'Intérêt qui sera lancé entre l'été et l'automne 2023, permettra de sélectionner les porteurs de projets. La CDPENAF du Puy-de-Dôme validera en dernière instance l'attribution des fonds.

Sans pouvoir s'engager à date sur le ou les projets retenus, un critère pourra être pris en compte pour valoriser l'impact environnemental des projets analysés en matière de désartificialisation des sols, pour que la compensation financière ait également un impact environnemental positif.

Pour revenir précisément sur la question posée par la commission d'enquête :

- L'étude d'impact concluait, dès le stade « DUP », à l'absence d'impacts significatifs du projet de dépôt sur la **biodiversité et les milieux naturels**, la suppression de la haie de la rase étant la plus impactante. Considérant les mesures de réduction et d'accompagnement définies, les impacts résiduels sont négligeables.

Le choix du projet architectural, intervenu après la finalisation du dossier DUP et pris en compte dans la présente enquête, intègre le maintien de la rase existante. Bien que la préservation de cette haie réduise le principal impact identifié dans l'étude d'impact concernant les milieux naturels, **le maître d'ouvrage, comme précisé dans les dossiers, s'engage à maintenir et à mettre en œuvre les mesures d'accompagnement prévues pour « compenser » cet impact, en particulier la mesure MA2 qui vise à créer un réseau de haies bocagères à haute valeur écologique favorable à la biodiversité, par la plantation de 330 ml de haies afin de limiter le dérangement de la faune lié à l'exploitation de la zone de dépôt.**

- L'étude d'impact conclut, comme le souligne justement la commission d'enquête, à un impact agricole direct au niveau du centre d'exploitation et de maintenance portant sur 2 îlots agricoles d'une superficie totale de 18,02 ha destinés aux grandes cultures impactées, avec un impact de 7,53 ha sur ces 18,02 ha. La seule mesure de compensation proposée porte sur une indemnisation financière et collective, mais pas sur la compensation dite environnementale relative à l'artificialisation liée à l'implantation du CEM sur 7,53ha de terres agricoles.

Sur ce sujet, « profitant » de la question de la commission d'enquête sur ce sujet, le maître d'ouvrage détaille les engagements ci-après :

- Le MOA précise que ce ne seront pas 7,53ha de terres qui seront artificialisées sur le site du CEM. En effet, des prescriptions intégrées au PLU de Cournon s'appliquent : CBS (coefficient de biotope par surface ²) de 20% PLU et SPT (surface de pleine terre³) de 15%. Le maître d'ouvrage, dans le cadre du permis de construire déposé auprès de la Mairie de Cournon fin juillet 2023, s'engage à respecter des objectifs plus ambitieux : CBS de 30% et SPT de 25%. **Cela représente 2,3 ha de surfaces éco-aménagées, dont près de 2 ha de surfaces de pleine terre, comprenant 1,2 ha de type prairie et 0,75 ha de type zones humides.** À noter que ces espaces présentent des capacités de stockage carbone supérieures aux capacités des terres agricoles initiales.

En considérant le CBS, le « solde » surfacique artificialisé s'élève à 5,23ha (5,53ha en considérant le SPT).

- Le dépôt actuel de Pardieu représente 6,2ha. La totalité de la surface peut être considérée comme artificialisée. Le SMTC, propriétaire de ce tènement, va céder cet ensemble. Le maître d'ouvrage ne peut donc pas s'engager à date sur les aménagements qui seront réalisés sur ces parcelles. Néanmoins, le PLU actuel prévoit pour cette zone un CBS de 0,4 et un coefficient SPT de 0,2 (il apparaît peu probable que le futur PLUi soit moins ambitieux que le PLU actuel sur ce point, mais c'est bien le PLU en vigueur au moment du dépôt des demandes d'urbanisme qui définira les coefficients applicables).

Sur la base des prescriptions actuellement applicables, la surface éco-aménagée serait donc de 2,5ha au minimum, avec 1,24 ha de pleine terre, représentant un gain net pour la zone et venant en partie « compenser » (à 50%) le solde surfacique artificialisé du nouveau CEM.

▲ Analyse et appréciation de la commission

Sur le plan environnemental « strict » la commission confirme son étonnement que la destruction de 7,5 ha de terres agricoles n'ait pas été identifiée dans le projet comme un impact environnemental majeur au regard des ambitions récemment affichées par la loi climat résilience en matière d'artificialisation des sols. En effet, même si l'étude d'impact n'a pas identifié d'enjeu environnemental sur la parcelle, le « grignotage » continu d'un ensemble agricole, îlot de biodiversité, certes ordinaire, au cœur de zones densément urbanisées ou équipées (autoroute) aurait dû être pris en compte. La commission considère que cet « oubli » est particulièrement dommageable.

Le CEM étant désormais déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 19 octobre 2022, la commission considère que le projet de BHNS gagnerait en ambition écologique si une véritable compensation environnementale était mise en œuvre par le maître d'ouvrage.

² Le CBS est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface éco aménageable) par rapport à la surface totale d'une parcelle.

³ Le SPT désigne le rapport entre la surface constituée de pleine terre et la superficie totale du terrain

À ce sujet la commission note avec intérêt les propositions formulées par le SMTC en matière de compensation, mais estime qu'elles devraient faire l'objet d'un engagement fort de la collectivité.

Les mesures d'accompagnement

Le projet identifie des mesures d'accompagnement ponctuelles comme la création de haies bocagères, de sites de reproduction de la faune et de déplacement de flore patrimoniale non protégée, mais à fort enjeu.

La principale mesure d'accompagnement concerne le choix d'espèces arborées adaptées à l'avifaune et aux chiroptères en vue du remplacement des alignements d'arbres supprimés et de la création de nouveaux alignements.

SYNTHÈSE SUR LE THÈME « ESPACES NATURELS ET AGRICOLES »

Ce thème a attiré quelques observations du public et des interrogations de la commission.

Après avoir analysé dans le détail l'ensemble de ces observations, la commission considère que :

- La démarche Eviter Réduire Compenser (ERC) a été appliquée lors de la conception du projet et détaillée au sein de l'évaluation environnementale. La consommation des 7,53 ha de terres agricoles est compensée au plan financier par l'indemnisation individuelle du propriétaire et au plan agricole par le soutien à plusieurs projets agricoles collectifs. Pourtant le site de 7,53 ha fait partie d'un ensemble agricole et naturel dont le « grignotage » (auquel participe la création du CEM) est préjudiciable au maintien d'un ensemble constitutif d'un paysage agricole et naturel ouvert entre les urbanisations de Cournon d'Auvergne et Clermont-Ferrand.
- L'impact du CEM dans son environnement plus large que son site d'implantation aurait dû être identifié et pris en compte.
- Concernant les impacts sur les espaces naturels ou non, le maître d'ouvrage a apporté d'importantes précisions notamment sur sa stratégie de management environnemental non seulement dans la phase de conception mais aussi et particulièrement lors de la phase travaux.

La commission estime donc qu'il est nécessaire :

- Qu'une compensation environnementale soit mise en œuvre au regard de l'artificialisation induite par la création du CEM, par exemple par des opérations de renaturation.
- Que cette compensation fasse l'objet d'un engagement fort de la co-maîtrise d'ouvrage.

4.8- GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE

Sont regroupées sous ce thème, les observations qui concernent l'enquête publique sur un plan administratif ou réglementaire. Elles abordent l'organisation et la lisibilité du dossier, l'organisation de la procédure ainsi que la concertation et l'information.

Le public a formulé 12 observations sur ce thème.

4.8.1 - Sur l'organisation et lisibilité du dossier

Sur les erreurs matérielles relevées

La commission a relevé des incohérences de chiffres concernant l'impact du projet en matière de gestion des alignements d'arbres. Cette observation est formulée au paragraphe 4.4.2 - Alignements d'arbres.

Sur l'actualisation et la justification de certaines données

Un contributeur considère certaines données contradictoires (projections de report de charges de trafic sur l'avenue thermale : pages 171 et 174 de l'étude d'impact) et celles concernant les données de report de trafic obsolètes dans la mesure où elles n'intègrent pas la mise à double sens des boulevards extérieurs.

Question N° 44. Quels sont les compléments, les justifications qui peuvent être apportés aux observations de ce contributeur ?

Réponse du SMTC-AC :

Les données de trafic présentées dans l'étude d'impact sont issues d'une simulation réalisée suite à l'abandon de la mise en sens unique de l'avenue de Royat. Lors de la réalisation de cette simulation, les projets menés par les différents acteurs locaux et partenaires n'étaient pas tous connus par la MOA InspiRe, de même que certains projets n'étaient pas suffisamment définis pour permettre leur intégration complète à la simulation, ce qui était notamment le cas pour le projet de mise à double sens des boulevards extérieurs.

Des réponses précises sont également apportées directement à la contribution via le registre dématérialisé.

Analyse et appréciation de la commission

La commission prend note des informations apportées à ce contributeur que ce soit au niveau du tableau de synthèse de réponse aux observations individuelles ou dans ce document.

4.8.2 - Sur l'organisation de la procédure

Sur l'enquête elle-même

Quelques contributeurs contestent la légalité de l'enquête au motif que les travaux ont déjà commencé.

Une association a estimé que la durée et la période de cette enquête publique, ne lui permettait pas d'organiser avec ses adhérents une réflexion approfondie.

Lors des permanences, certaines personnes ont exprimé oralement leur désintérêt pour cette enquête jugée trop technique et se sont interrogées sur son opportunité. Elles regrettent l'absence de réponses aux questions posées lors de l'enquête de 2022.

Sur la procédure

Afin de faciliter la réalisation du projet, une dérogation préfectorale à la réalisation d'une enquête unique a été accordée en octobre 2021.

Suite à l'enquête publique de 2022, un arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique le projet de Clermont Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) a été signé le 19 octobre 2022.

L'étude d'impact du projet InspiRe a été actualisée sur la base des avant-projets réalisés pour les lignes B et C, le centre d'exploitation et de maintenance et l'aménagement du lieu d'intensité Renoux- Ballainvilliers -Joffre- Vercingétorix, mais elle n'intègre toujours pas la localisation des parkings relais et leurs caractéristiques.

Comme l'a souligné la MRAe dans son 2^{ème} avis du 25 avril 2023, il n'a pas été donné suite à un certain nombre de recommandations formulées lors de son 1^{er} avis du 12 avril 2022 notamment sur la nécessité de présenter une étude d'impact portant sur l'ensemble du projet y compris sur les parkings relais.

La commission rejoint les recommandations émises à deux reprises par la MRAe et regrette que la demande d'autorisation environnementale ne comporte pas une présentation d'ensemble du projet, ses principaux enjeux environnementaux et l'évaluation de ses incidences.

Le dossier ne mentionne aucune information en termes de procédure d'autorisation administrative des parkings relais.

Selon les informations figurant dans l'addendum de mai 2023, les permis de construire, de démolir et les permis d'aménager relèvent de procédure spécifique. Le dépôt des demandes est prévu dès septembre 2023 avec début de travaux en 2024.

Un contributeur s'interroge sur la pertinence de la présente enquête au regard de celle de 2022 et sur sa valeur qui ne porte que sur une partie du projet.

4.9- PHASE CHANTIER

Ce thème n'a fait l'objet que de trois observations relatives à l'information et à la concertation. Les réponses aux contributeurs sont apportées de manière individuelle dans l'annexe relative aux observations du public.

4.10-AUTRES THÉMATIQUES

La commission a considéré que six observations ne relèvent pas du champ de l'enquête.

Les résumés de ces observations, les réponses apportées par le SMTC-AC et l'appréciation de la commission figurent dans l'annexe relative aux observations du public

4.11- SYNTHÈSE DU SMTC-AC

Le SMTC-AC a souhaité faire la synthèse suivante :

Par l'intermédiaire du mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse, le maître d'ouvrage a apporté des éléments de réponse à l'ensemble des questions posées par la commission d'enquête et à toutes les observations du public.

En synthèse de ce document, **le maître d'ouvrage s'engage, via cette réponse au procès-verbal de la commission d'enquête, à mettre en œuvre l'ensemble des mesures décrites dans le dossier d'enquête, mais également les actions complémentaires décrites dans le présent mémoire**, et en particulier :

- **Mise en œuvre des 3 axes décrits de la stratégie P+R**, permettant la création à l'horizon InspiRe de 2800 places opérationnelles, les ouvrages P+R créés respectant les principes de gestion des eaux pluviales présentés ;
- Mise en œuvre sur l'ensemble du tracé des **principes de gestion des eaux pluviales pour les petites pluies** ;
- Et surtout, **poursuite de la déclinaison sans écart de la stratégie de développement durable**, notamment au travers de la mise en œuvre du management environnemental en phase travaux et **de mesures de compensation environnementale des impacts du projet de CEM sur l'artificialisation des sols**

Analyse et appréciation de la commission

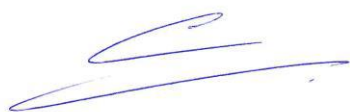
La commission se félicite des engagements pris par le SMTC-AC même si elle considère que certains aspects du projet méritent les améliorations et les compléments figurant dans les analyses supra.

PARTIE 5 - CLÔTURE DE L'ENQUÊTE

La commission d'enquête a dressé, signé et clos le présent rapport d'enquête relative au projet de demande d'autorisation environnementale relative au déploiement des lignes Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C de l'agglomération clermontoise et ses aménagements associés.

Il sera transmis à la préfecture du Puy-de-Dôme, autorité organisatrice de l'enquête assorti de ses annexes (Procès-Verbal de Synthèse de la commission, mémoire du SMTIC en réponse au PVS, tableau récapitulatif des contributions thématiques) et pièces jointes ainsi que des conclusions de la commission et de son avis présentés dans un document distinct.

Fait , le 16 août 2023



Joyce CHETOT
Présidente



Daniel DERORY
Commissaire enquêteur



Gilles HERBACH
Commissaire enquêteur