

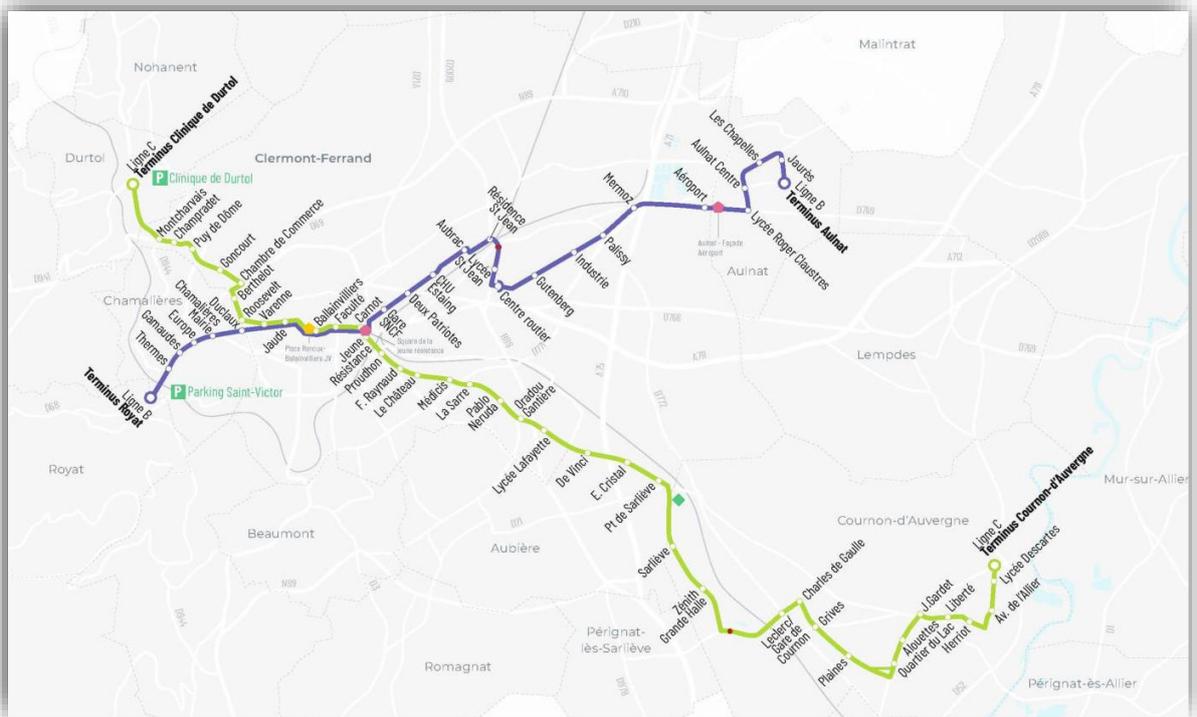
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU PUY-DE-DÔME

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 JUNI 2023 A 9 HEURES AU  
VENDREDI 21 JUILLET 2023 A 12 HEURES*



**ANNEXES**

La commission d'enquête

**Présidente**

Joyce Chetot

**Membres titulaires**

Daniel Derory - Gilles Herbach

---

SOMMAIRE

---

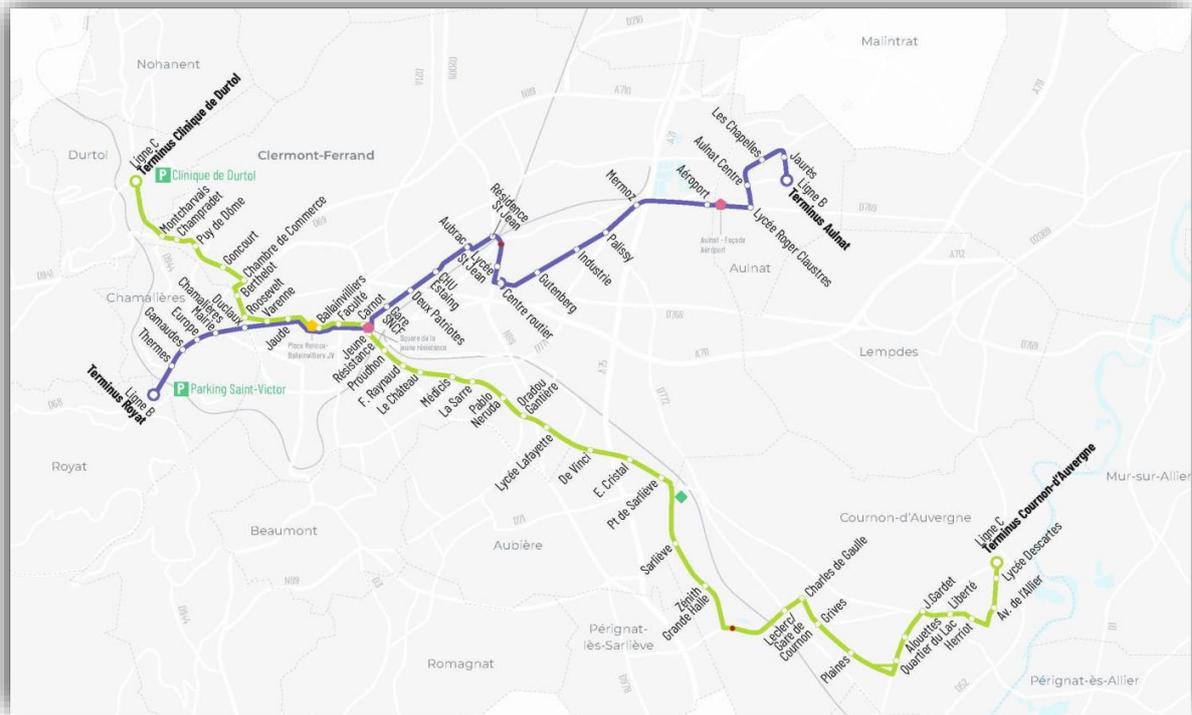
**PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE (28 JUILLET 2023)**  
**RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU SMTC-AC (4 AOÛT 2023)**  
**OBSERVATIONS DU PUBLIC ET APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION  
D'ENQUÊTE**

# PROCÈS VERBAL DE SYNTHÈSE (28 JUILLET 2023)

## 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 à 9 heures au vendredi 21 juillet 2023 à 12 heures*



## Procès-verbal de synthèse

La commission d'enquête

**Présidente**

Joyce Chetot

**Membres titulaires**

Daniel Derory – Gilles Herbach

## SOMMAIRE

<b>GÉNÉRALITÉS .....</b>	<b>2</b>
Le contexte réglementaire .....	2
L'objet du procès-verbal de synthèse .....	2
La méthodologie utilisée .....	2
<b>BILAN SUCCINCT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.....</b>	<b>4</b>
Les permanences .....	4
La consultation du dossier et fréquentation du site .....	4
Incidents relevés au cours de l'enquête.....	5
Avis des conseils municipaux ou des élus.....	5
Les contributions .....	5
<b>MÉTHODOLOGIE DE DÉCOMPOSITION DES CONTRIBUTIONS EN OBSERVATIONS .....</b>	<b>7</b>
Méthodologie générale : de la contribution aux observations .....	7
Liste des thèmes et sous thèmes retenus par la commission .....	7
Répartition des observations par thème.....	8
Répartition des observations par territoire.....	9
Commentaires de la commission .....	9
<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>11</b>
<b>INFRASTRUCTURE.....</b>	<b>12</b>
Opportunité du projet .....	12
Déploiement des lignes B et C.....	12
Aménagements associés .....	13
Les parkings relais.....	14
Intermodalité.....	15
Offre de service .....	16
L'évaluation .....	17
<b>CADRE DE VIE .....</b>	<b>18</b>
Impacts environnementaux et sanitaires.....	18
Alignements d'arbres .....	18
Impacts sociaux et économiques .....	19
<b>HYDROLOGIE .....</b>	<b>21</b>
Eaux pluviales.....	21
Impacts sur les cours d'eau .....	22
<b>ÉNERGIE ET CLIMAT.....</b>	<b>24</b>
Changement climatique .....	24
Gestion de l'énergie .....	24
Centre d'exploitation et de maintenance .....	25
<b>ESPACES NATURELS ET AGRICOLES.....</b>	<b>26</b>
Les mesures d'évitement .....	26
Maîtrise des impacts .....	26
<b>GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE .....</b>	<b>27</b>
Sur l'organisation et lisibilité du dossier.....	27
Sur l'organisation de la procédure .....	27

# GÉNÉRALITÉS

## Le contexte réglementaire

Par décision de la présidente du tribunal administratif du Puy-de-Dôme en date du 15 mai 2023, une commission d'enquête a été désignée pour mener l'enquête publique relative au 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.

Conformément à l'arrêté préfectoral n°20230792 du 22 mai 2023 du Préfet du Puy-de-Dôme prescrivant la présente enquête, cette dernière s'est déroulée pendant une durée de 33 jours consécutifs, du lundi 19 juin 2023 à 9 h au vendredi 21 juillet 2023 jusqu'à 12 h.

Après regroupement de tous les registres et vérification de toutes les contributions et de leurs pièces jointes, les registres ont été clos le vendredi 21 juillet 2023.

L'article R.123-18 du code de l'environnement et l'article 8 de l'arrêté préfectoral prescrivant cette enquête disposent que :

- le procès-verbal de synthèse des observations du public doit être remis au responsable du projet sous huitaine après clôture de l'enquête;
- les réponses du porteur de projet doivent être transmises dans un délai de 15 jours.

## L'objet du procès-verbal de synthèse

Ce document doit permettre au responsable du projet d'avoir une bonne connaissance des préoccupations et suggestions du public. Il est aussi le moyen pour la commission de lui faire part, à l'issue de l'enquête publique, des différentes interrogations nées de son analyse du dossier, des avis de la MRAe, des communes et des observations recueillies.

Par le procès-verbal de synthèse, la commission sollicite les observations en réponse du maître d'ouvrage sur les différents points soulevés.

## La méthodologie utilisée

Après un bilan chiffré succinct de l'enquête publique, le présent procès-verbal établit une synthèse par thèmes et sous-thèmes des observations formulées et des sujets principaux sur lesquels elles ont porté, en la complétant par les propres questions de la commission.

Les contributions ont été décomposées en observations et classées par thèmes et sous-thèmes par la commission puis saisies et résumées dans l'application informatique que la commission partage avec le SMTC.

La commission d'enquête demande au SMTC de bien vouloir lui apporter ses observations en réponse :

- à chacune des observations du public présentes dans l'application informatique partagée, en utilisant cette application ;
- à chacune des observations des communes;
- à chacune des questions formulées dans les chapitres thématiques. Ces questions sont de deux types :
  - soit il s'agit d'une reformulation et/ou d'une généralisation d'une question du public qui réclament une réponse argumentée ;
  - soit il s'agit d'une question propre à la commission.

# BILAN SUCCINCT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

## Les permanences

Neuf permanences se sont tenues en **présentiel** aux jours et heures prescrites par l'arrêté.

Date	Commune	Nombre d'entretiens
Mercredi 21 juin 2023 de 9 h à 12h	Clermont-Ferrand	1
Lundi 26 juin 2023 de 14 h à 17 h	Aulnat	1
Jeudi 29 juin 2023 de 9 h à 17 h	Durtol	3
Mardi 4 juillet de 14 h à 17 h	Cournon d'Auvergne	1
Vendredi 7 juillet de 9 h à 12 h	Royat	3
Mardi 11 juillet de 14 h à 17 h	Aubière	1
Mercredi 19 juillet de 14 h à 17 h	Chamalières	12
Vendredi 21 juillet de 9 h à 12 h	Cournon d'Auvergne	0
Vendredi 21 juillet de 9 h à 12 h	Clermont-Ferrand	1

Les permanences en mairies de Clermont-Ferrand, au siège de l'enquête, et de Chamalières ont été réalisées en présence de deux commissaires enquêteurs.

Les permanences en présentiel ont été complétées par deux **permanences en distanciel**.

Date	Nombre d'entretiens
Mercredi 12 juillet de 18 h à 20h	0
Lundi 17 juillet de 18 h à 20 h	1

**Au cours des 11 permanences, 24 personnes** ou groupe de personnes ont pu dialoguer avec les membres de commission.

## La consultation du dossier et fréquentation du site

Durant toute l'enquête, seule une personne s'est rendue en mairie de Clermont-Ferrand pour consulter le dossier.

Le site internet qui permettait de lire et télécharger les pièces de la demande a été largement plébiscité. Le tableau ci-après présente un aperçu de sa fréquentation.

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

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. Aucune indisponibilité n'a été signalée.

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

---

## Incidents relevés au cours de l'enquête

---

Les permanences se sont déroulées dans un climat de confiance.

Aucun incident notable n'est à signaler.

Mérite toutefois d'être mentionnée la substitution 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, a été constatée en cours de matinée la substitution de 2 pièces du dossier. (Pièce E01\_CERFA ICPE & Annexes CEM, Pièce E02\_Dossier de demande d'autorisation de défrichement – octobre 2022). Le SMTC a procédé à leur remplacement. Le dossier a été jugé complet par le commissaire enquêteur au cours des permanences des 4 et 21 juillet 2023.

---

## Avis des conseils municipaux ou des élus

---

En application de l'article 6 de l'arrêté préfectoral du 22 mai 2023 portant ouverture de l'enquête publique, les conseils municipaux des communes d'Aubière, Aulnat, Clermont-Ferrand, Chamalières, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat ainsi que Clermont Auvergne Métropole sont appelées à donner leur avis dès l'ouverture d'enquête, sur la demande d'autorisation présentée. Ne seront pris en considération que les avis exprimés au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête.

A ce jour, les conseils municipaux de Royat (21 juin 2023), d'Aulnat (21 juin 2023) et de Durtol (26 juin 2023), dont les délibérations ont été transmises à la commission, ont émis un avis favorable sans réserve, ni recommandation.

Le maire de Chamalières a déposé le 20 juillet 2023 une contribution mentionnant un certain nombre de sujets évoqués par le public en y ajoutant d'autres arguments sur lesquels la commission vous invite à faire valoir vos observations en réponse au même titre que celles du public.

Le maire de Cournon d'Auvergne a également déposé une contribution le 21 juillet 2023 rappelant et argumentant son soutien au projet.

---

## Les contributions

---

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

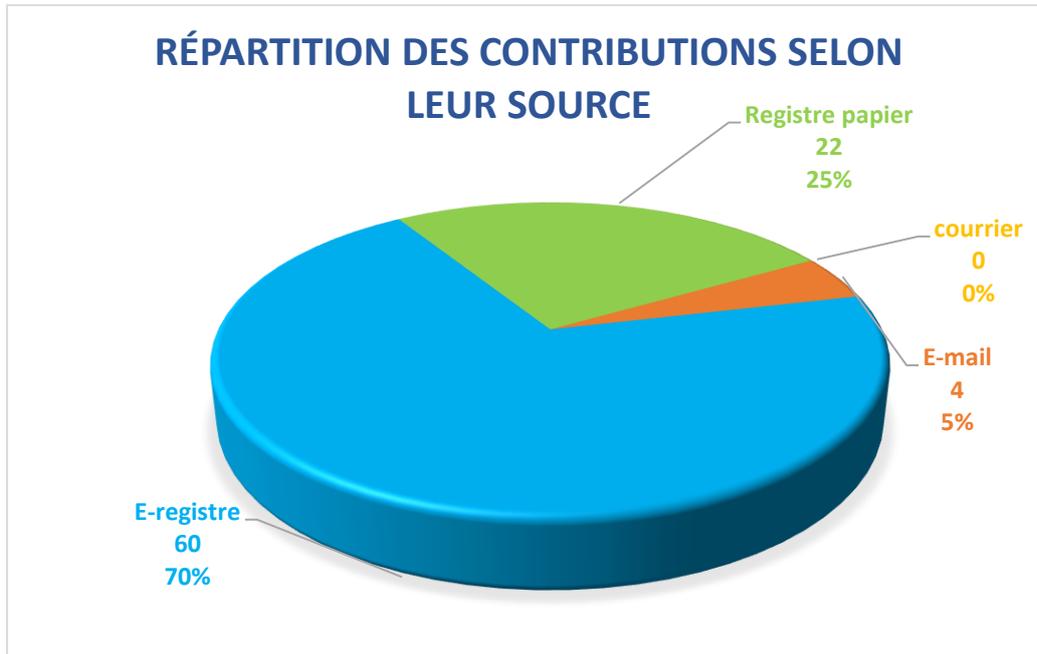
Parmi ces contributions l'une d'entre elles est considérée comme un doublon (contribution R 77 doublon avec la R47) en raison d'une double intégration dans le registre par erreur.

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

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

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

Le graphique ci-après montre la répartition des contributions selon le moyen de dépôt des contributions 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.

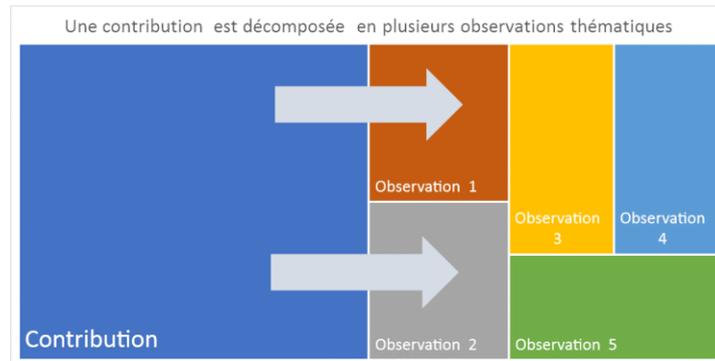
**La répartition des contributions en fonction des communes** se révèle très hétérogène.

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.

# MÉTHODOLOGIE DE DÉCOMPOSITION DES CONTRIBUTIONS EN OBSERVATIONS

## Méthodologie générale : de la contribution aux observations

Une contribution pouvant aborder plusieurs thèmes à la fois, la méthode d'analyse à consister à les découper en observations, chaque observation n'étant affectée qu'à un seul thème.



Cette opération de décomposition a conduit à isoler **217 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-CA.

## Liste des thèmes et sous thèmes retenus par la commission

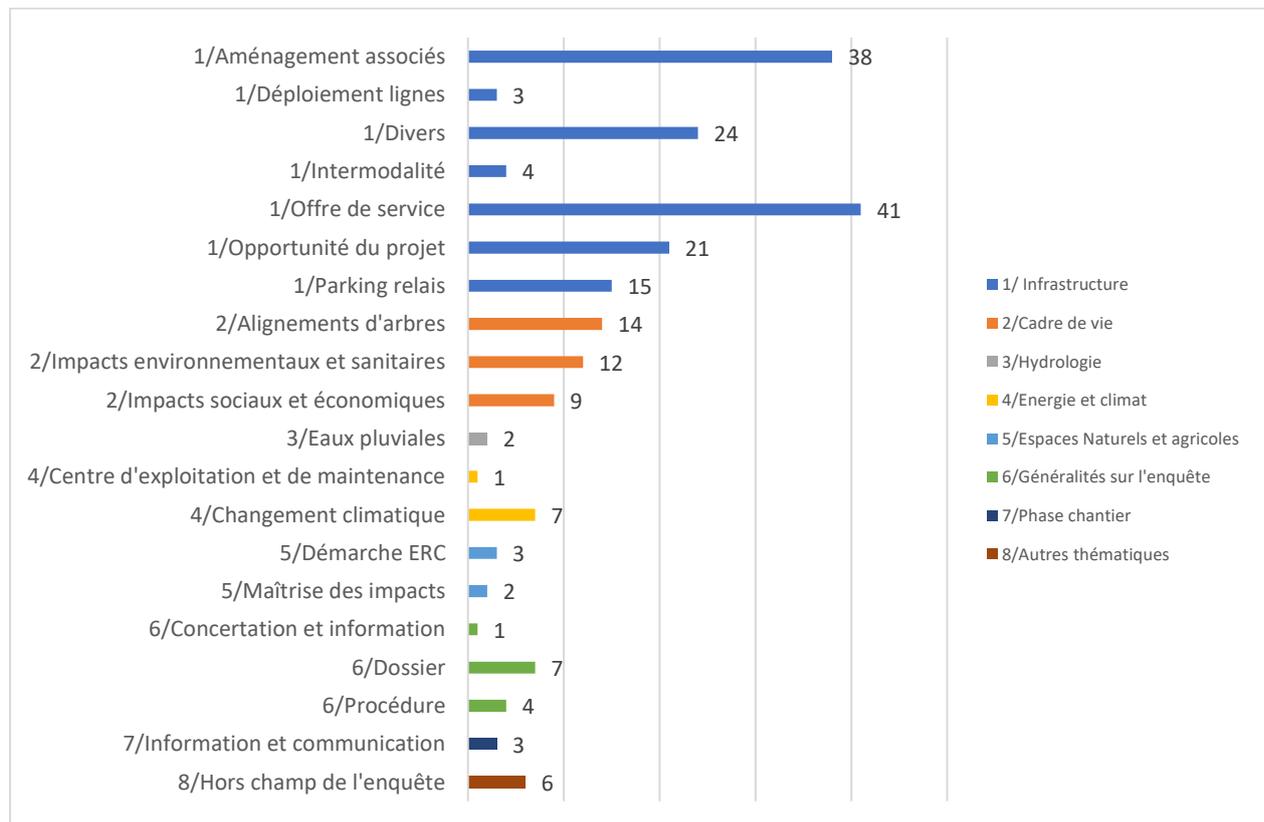
THÈME	SOUS-THEME
INFRASTRUCTURE	- Opportunité du projet
	- Déploiement des lignes
	- Aménagements associés
	- Parking relais
	- Intermodalité
	- Offre de service
	- Evaluation
	- Divers
CADRE DE VIE	- Impacts environnementaux et sanitaires
	- Alignements d'arbres
	- Impacts sociaux et économiques
HYDROLOGIE	- Eaux pluviales
	- Impacts sur les cours d'eau
ENERGIE ET CLIMAT	- Changement climatique
	- Gestion de l'énergie
	- Centre d'exploitation et de maintenance

THÈME	SOUS-THEME
ESPACES NATURELS, ET AGRICOLES	- Démarche ERC
	- Maîtrise des impacts
GENERALITES SUR L'ENQUETE	- Dossier
	- Procédure
	- Concertation et information
PHASE CHANTIER	- Information
AUTRES THEMATIQUES	- Hors champ de l'enquête

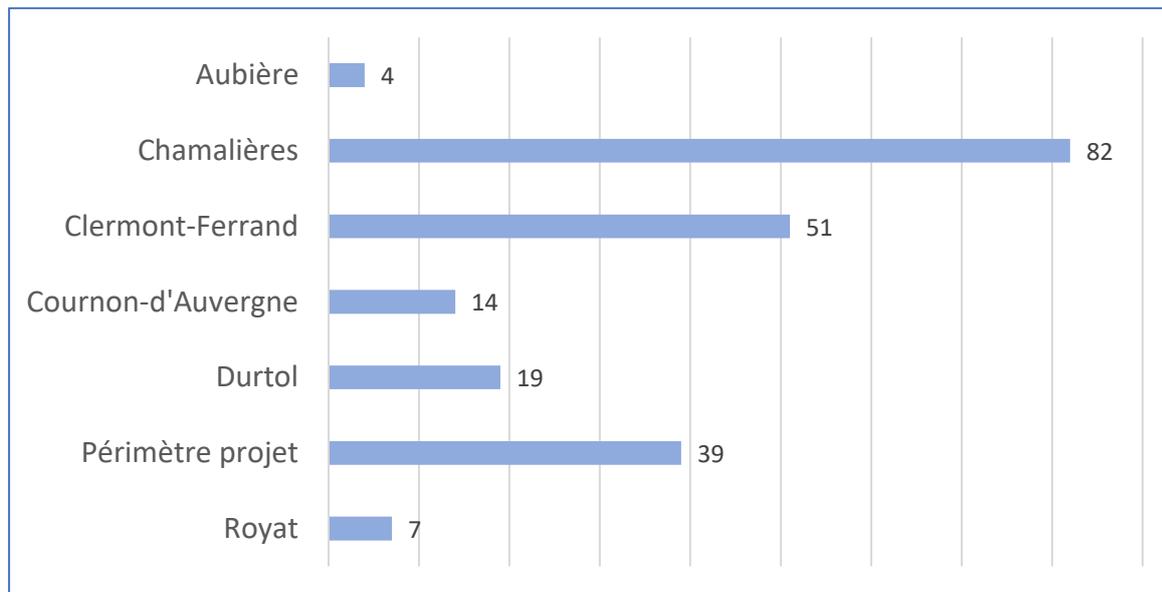
L'exercice de décomposition des contributions en observations a permis d'identifier les sujets les plus mobilisateurs.

Un résumé de chaque observation est présenté pour chaque thème. L'ensemble des observations ainsi résumées est annexé au procès-verbal de synthèse.

### Répartition des observations par thème



## Répartition des observations par territoire



## Commentaires de la commission

Avant de procéder à l'analyse détaillée des observations, la commission tient à souligner quelques éléments généraux sur le résultat de l'enquête publique.

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 -sans anticiper sur l'analyse-, 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, Pérignat les Sarliève) tendent à montrer une certaine cristallisation des sujets (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.

## 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 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.

# INFRASTRUCTURE

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%).

## Opportunité du projet

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.

## Déploiement des lignes B et C

### Le choix des tracés

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 3 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.

---

## Aménagements associés

---

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

### 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 vous 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 ?*

### Les aménagements paysagers

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. Disposez-vous à ce jour d'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 ?*

### Les cheminements cyclables

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. Disposez-vous à ce jour d'un guide finalisé et applicable à la création des pistes cyclables prévues ?*

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 en 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.

*Question N° 4. Quels moyens envisagez-vous mettre en œuvre pour assurer la sécurisation de la pratique du vélo notamment sur site partagé ?*

#### Les aménagements pour la circulation piétonne

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

#### Les parkings relais

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

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.

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 a été laissée sans suite, à l'exception du parking relais Saint-Victor à Chamalières et de celui de la Clinique de Durtol.

En réponse à l'avis de la MRAe, vous indiquez 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 4 axes stratégiques retenus et les temporalités envisagées sur des poches de stationnement existantes (8 parkings représentant 900 places dès la mise en service du réseau de bus travaux (fin août 2023) et 600 places supplémentaires à l'horizon 2025)).

*Question N° 5. Pouvez-vous préciser 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 ?*

#### Sur les parkings de Saint-Victor et de Durtol

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. Pouvez-vous apporter des réponses aux préoccupations et propositions formulées par ces contributeurs ?*

#### 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 Brezet, Rivaly, Ernest Cristal, Grande Halle d'Auvergne, gare d'Aulnat notamment sans que soient évoqués les parkings en bordure d'autoroute.

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

#### 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-CA 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. A ce stade du projet, quels sont les résultats des études/négociations menées pour la création du parking relais d'Aulnat/aéroport ?*

#### 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. A ce stade du projet, quelles sont les réflexions menées qui permettraient d'utiliser en tout ou partie ces parkings ?*

---

### Intermodalité

---

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 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. ?*

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).

---

### Offre de service

---

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

*Question N° 11. Pouvez-vous proposer un tableau comparatif des temps de trajets : temps de trajet réellement observés aujourd'hui et temps projetés avec le BHNS ?*

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. Pouvez-vous préciser votre future stratégie de tarification incitative pour les parkings relais en tant qu'élément essentiel du choix des usagers ? Qu'en est-il de l'interopérabilité des supports de distribution et des titres de transport (SRADDET : règle 13) ?*

L'association Chamalières environnement propose que soit améliorée l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements de transport en commun 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 vous 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 ?*

#### 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. Pouvez-vous expliciter les prévisions à moyen terme de desserte des communes périphériques ?*

---

### L'évaluation

---

#### Sur le suivi des déplacements (MS11)

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 indique qu'une étude de mobilité est en cours et que le bilan socio-économique sera présenté aux services de l'Etat 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 tels.

*Question N° 15. Pouvez-vous proposer, 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 ?*

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

## CADRE DE VIE

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 sur Chamalières et les impacts économiques et sociaux (stationnement, circulation).

### Impacts environnementaux et sanitaires

#### Nuisances sonores

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. Envisagez-vous, 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 ?*

Un contributeur s'interroge sur l'engagement du MOA 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.

### Alignements d'arbres

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 ?*

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

*Question N° 19. Outre les mesures de management environnemental du chantier que vous prévoyez, quelles dispositions techniques (diamètre, hauteur des sujets replantés notamment) envisagez-vous de prendre pour limiter l'impact paysager ?*

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.).

*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 ?*

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. En outre, les acquisitions foncières prévues au projet génèreront probablement certains « délaissés » susceptibles de devenir des îlots de fraîcheur. De telles mesures auraient constitué des innovations importantes au regard des évolutions climatiques actuelles.

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

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

La commune de Chamalières 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 sur Chamalières n'est pas acceptable au regard de la compensation proposée (23 arbres).

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

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. Pouvez-vous apporter des précisions sur les modalités de réutilisation des eaux de ruissellement et/ou des eaux de pluies pour l'arrosage des plantations ?*

---

## Impacts sociaux et économiques

---

### Stationnement

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 envisagez-vous d'engager sur les parkings relais et sur les conséquences de stationnement ?*

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. Pouvez-vous préciser les conditions opérationnelles de la mutualisation évoquée dans le projet ?*

### La circulation

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 paraissent compliquées et difficilement compréhensibles pour de nombreux citoyens.

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 sur Chamalières dégradant ainsi la qualité de vie des habitants et en augmentant la pollution (exemple du site propre unidirectionnel de l'avenue Bergougnan). Elle développe son argumentation dans une note relative au report de trafic qu'entraînera le projet Inspire.

### Les activités économiques

#### Sur la commission d'indemnisation

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.

## HYDROLOGIE

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.

### Eaux pluviales

#### Sur les lignes B et C

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 m<sup>3</sup> et futur : 434 589 m<sup>3</sup>). Pour les secteurs d'aménagement de façade à façade, une des améliorations consiste à un verdissement de certains secteurs en créant uniquement 2 hectares supplémentaires d'espace verts (espaces verts actuels : 102 848 m<sup>2</sup> -espaces verts futurs : 123 273 m<sup>2</sup>).

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

Les stockages des ouvrages de gestion des EP (noues, SAUL, stockage étanche, tranchées d'infiltration) représentant un volume d'environ 2 300 m<sup>3</sup> 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 ? A qui en incombera la responsabilité ?*

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 ?*

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

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 envisagez-vous 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 ?*

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 ?*

#### Sur la gestion patrimoniale des ouvrages et aménagements dédiés à la gestion pluviale

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) ?*

---

## 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. Pouvez-vous justifier les taux d'abattement indiqués dans l'étude d'impact aux pages 134 et 136 ?*

##### La pollution saisonnière

Pour l'entretien hivernal, il est prévu des salages préventifs et pré-curatifs.

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 ? Pouvez-vous préciser le niveau d'abattement de la pollution liée aux fondants via les noues ?*

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

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. Pouvez-vous apporter 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 ?*

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 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 autoépuration 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 ?*

# ÉNERGIE ET CLIMAT

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

---

## Changement climatique

---

Dans la réponse à la MRAe, vous précisez 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 ?*

### 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 ?*

### 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 envisagez-vous de faire évoluer votre 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) ?*

---

## 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 ?*

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 de délibération.

*Question N° 40. Pouvez-vous préciser 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...) ?*

---

## Centre d'exploitation et de maintenance

---

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. Pouvez-vous préciser quelle certification environnementale sera visée (HQE, BREEAM, LEED...) et avec quel niveau de performance sur chacune des cibles environnementales retenues par ces outils ?*

## ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

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

### Les mesures d'évitement

Vous avez 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 Brezet 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.

### Maîtrise des impacts

#### Les mesures de réduction

Vous avez 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. Pouvez-vous préciser la nature et l'importance du dispositif de management environnemental que vous avez prévu de mettre en place (compétences, durée, dimensionnement) et notamment sa déclinaison opérationnelle précise ?*

La commission s'interroge sur l'insuffisance de la mesure de suivi environnemental concernant le suivi écologique de chantier (10 000 €).

#### Cas des mesures de compensation agricole

Les mesures de compensation préconisées sont financières, 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'Etat en matière d'urbanisme.

La MRAe dans son avis a formulé une analyse comparable à celle de la commission en matière de compensation environnementale.

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 que soit utilisée une friche industrielle pour compensation.

*Question N° 43. Envisagez-vous la mise en œuvre de mesures de compensation à objectif environnemental ?*

## GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE

Le public a formulé 12 observations sur ce thème.

### Sur l'organisation et lisibilité du dossier

#### 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 que vous pouvez apporter aux observations de ce contributeur ?*

### 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

Comme l'a souligné la MRAe dans son 2<sup>ème</sup> avis du 25 avril 2023, il n'a pas été donné suite à un certain nombre de recommandations formulées lors de son 1<sup>er</sup> 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.

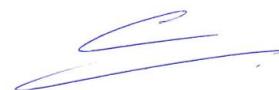
Le dossier ne mentionne aucune information en termes de procédure d'autorisation administrative des parkings relais.

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.

OoO

Remis au Président du  
Syndicat Mixte des Transports en Commun  
De l'Agglomération Clermontoise  
lors d'un entretien le 28 juillet 2023



Joyce Chetot  
Présidente de  
la commission d'enquête

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

**Les contributions du public ont été décomposées par la commission en observations unitaires, chacune de ces dernières associées à un thème spécifique  
Les déposants qui ont souhaité que leurs contributions demeurent anonymes sont identifiés par leur prénom (s'il existe)+ la commune objet de leur contribution (si elle est mentionnée),  
Les observations sont classées par ordre alphabétique du nom du déposant**

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION
E55 - 1	Anonyme---	Estime que le projet entrainera la restriction (excessive) des possibilités de circulation et de stationnement pour tous les clermontois et habitants de la métropole, du fait notamment de la réduction du nombre de voies automobiles sur certains itinéraires : Aristide Briand, Cote Blatin, Jean Jaures, Fleury
E55 - 2	Anonyme---	Déplore que l'étude d'impact ne traite pas des restrictions de circulation et de ses conséquences sur la circulation automobile, ce qui aurait faciliter une meilleure communication et compréhension de ce projet.
@17 - 1	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Conteste la légalité de l'enquête au motif que les travaux ont déjà commencé.
@17 - 2	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Considère que la réduction du nombre de voies de circulation aura des impacts importants en matière de pollution.
@17 - 3	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Pense que le projet, au niveau de la rue de l'Oradou, n'a pas pris en compte les désagréments induits : risques sécuritaires pour un collègue, impacts sur les commerçants.
@52 - 1	Anonyme-Anaïs -Clermont-Ferrand	Demande une ligne de bus ou de tram desservant le parc Montjuzet, la maison des sports et l'axe pistes/Chamalières.
@52 - 2	Anonyme-Anaïs -Clermont-Ferrand	Souhaite que la ville soit repensée pour le vélo et plus généralement pour les mobilité douces, notamment les zones desservies par les lignes 4, 7 et 9.
@72 - 1	Anonyme-Arnaud-Chamalières	Considère que la partie Ouest du réseau InspiRe s'annonce déjà comme un échec. Estime qu'il n'est pas envisageable d'avoir une telle qualité de service (vitesse et cadence) alors que l'avenue de Royat à Chamalières sera partagée avec les automobiles, a fortiori aux heures de pointe.
@72 - 2	Anonyme-Arnaud-Chamalières	Considère que le projet InspiRe a la possibilité unique, à la fois de faire progresser le réseau des transport en commun, et de justifier par sa mise en ?uvre une réduction notable de la place de l'automobile sur notre Métropole.
@72 - 3	Anonyme-Arnaud-Chamalières	Affirme 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 paraît incompréhensible que cette avenue reste en l'état
@72 - 4	Anonyme-Arnaud-Chamalières	Pense que le projet InspiRe est une occasion historique de réduire significativement la pollution due aux transports en augmentant la part modale des transports en commun et celle du vélo . Ce sera probablement le cas en son centre et sur sa partie Est, là où des choix courageux et ambitieux ont été faits . Ce sera aussi une occasion manquée pour InspiRe comme pour le Schéma Cyclable si les engagements pris avec ce dernier et pleinement réalisables dans le cadre d'Inspire sont complètement ignorés.
@13 - 1	Anonyme-Arnaud-Cournon-d'Auvergne	Pense que trop peu de parkings relais ont été prévus (Cournon notamment) et que ceux existant actuellement sont mal adaptés : nombre situation, accès.
@71 - 1	Anonyme-Bertrand -Périmètre projet	Interroge sur la pertinence de la présente enquête au regard de celle de 2022. S'interroge également sur la valeur de cette enquête qui ne porte que sur une partie du projet

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

@71 - 2	Anonyme-Bertrand -Périmètre projet	Demande les raisons de l'exclusion des parkings relais de l'étude d'impact et du projet et interroge sur une troisième enquête pour tout ce qui n'est pas dans ce dossier
@71 - 3	Anonyme-Bertrand -Périmètre projet	Considère que les modalités de gestion des eaux prévues au projet paraissent d'un autre âge, Considère que les eaux pluviales de voirie devraient être traitées comme une ressource à valoriser
@71 - 4	Anonyme-Bertrand -Périmètre projet	Considère que la destruction de terres agricoles pour la création du CEM n'a fait l'objet d'aucune compensation environnementale et que l'analyse multicritère des sites pressentis pour le CEM n'a pas pris en compte la compensation environnementale ce qui aurait pu aboutir à une hiérarchisation différente. Propose d'utiliser une friche industrielle pour compensation
@42 - 1	Anonyme-Céline-Royat	Souhaite que le projet prenne en compte les déplacements vélo à partir de Royat vers Clermont, Aulnat, Cébazat.
@74 - 1	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	S'interroge sur l'absence de mesures de compensation au regard de la destruction de terres agricoles pour la réalisation du CEM
@74 - 2	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les exigences attendues pour éviter les nuisances acoustiques produites par le matériel roulant vis à vis des riverains ?
@74 - 3	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les conditions de réalisation des pistes cyclables - quel engagement peut être pris pour maximiser le linéaire non imperméabilisé sur les pistes cyclables - comment est prise en compte le nécessaire confort d'été pour les cyclistes : ombrage sur le linéaire de pistes cyclables ?
@74 - 4	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur l'engagement du MOA pour la mise en œuvre d'enrobés à performance acoustique optimale
@74 - 5	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Estime que la compatibilité des végétaux et de l'infrastructure passe par une plantation respectueuse de la physiologie des espèces  Considère que la durabilité du projet de plantation sera garantie si un suivi écologique dans le temps est prévu. Questionne sur les méthodes/outils prévues pour intégrer les enjeux du changement climatique dans le choix des espèces et de leur diversité ?
@74 - 6	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les modalités prévues pour la réutilisation des eaux de ruissellement et/ou la réutilisation des eaux pluviales stockées afin d'assurer un arrosage des plantations en période estivale
@74 - 7	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Estime que dans une période de changement climatique, les références des pluies décennales basées sur des historiques désormais dépassés ne semblent plus adaptées.
@74 - 8	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur : - les mesures prévues en lien avec le trafic aboutissant sur le point d'entrée du réseau à Royat ? - quelles mesures pour favoriser/étendre le P+R sur le haut de Royat en lien avec les O/D correspondantes ? - quelles mesures de désimperméabilisation et récupération/utilisation des eaux sur les parkings relais ?
@74 - 9	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les mesures prises pour éviter des incidences en cas d'inondation sur le site du CEM
@73 - 1	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en créant un parking de proximité au carrefour boulevard Cézanne / route de La Baraque (plusieurs milliers de véhicule par jour sur cette route).
@73 - 10	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en installant sur ces voies des écluses favorisant le respect de ces limitations de vitesse
@73 - 11	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en aménageant des chaudières pour favoriser les mobilités douces.
@73 - 12	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose, en complément ou en alternative à la proposition de parking relais+ navette en haut du boulevard Paul Cézanne, le prolongement de la ligne 13 jusqu'à ce croisement boulevard Paul Cézanne/route de la baraque.

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

@73 - 2	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place d'une navette (fréquence élevée aux heures de pointes) entre ce parking et la place Gaillard : correspondance ligne C, 9, 10 et tramway.
@73 - 3	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place une communication / signalétique sur D941 pour favoriser l'accès au parking de proximité et à la navette (gratuite les fins de semaine),
@73 - 4	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements transport en commun en complément de la gratuité les fins de semaine.
@73 - 5	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en versant une aide à l'achat de cycle à assistance électrique
@73 - 6	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en créant des stationnements sécurisés pour les vélos en ville (vélobox)
@73 - 7	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en développant des cours de vélo-école (pour les adultes et les enfants)
@73 - 8	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en réalisant des aménagements cyclables
@73 - 9	Anonyme-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en limitant à 30km/h sur l'ensemble du Boulevard Paul Cézanne, de la Voie Romaine, de l'Avenue de Villars, du Boulevard Thermale et de l'Avenue Joseph Claussat,
@45 - 1	Anonyme-Didier--	Est favorable au principe de réduire la place de la voiture en ville.
@45 - 2	Anonyme-Didier--	Ne comprend pas l'absence d'aménagements pour les vélos et notamment de pistes cyclables provoquant une faible attractivité pour de nouveaux cyclistes.
@46 - 1	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Demande l'aménagement de l'avenue de Royat : bus avec un seul sens de circulation pour ne pas pénaliser la ponctualité des bus, réduire les bruits, la pollution et la dangerosité. Le projet actuel favorisera l'augmentation du trafic automobile
@46 - 2	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Estime que ce projet doit être retravaillé au niveau de l'avenue de Royat : réfection chaussée, positionnement des arrêts Garnaudes/station thermale, voie cycliste
@46 - 3	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Exprime un besoin de transports en commun rapides, propres, modernes, fiable
@49 - 1	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande le prolongement de la ZTL de la rue Blatin jusqu'au carrefour Europe.
@49 - 2	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande le report de la circulation sur 2 axes à sens unique, l'un montant (avenue des Thermes), l'autre descendant (haut de l'avenue de Royat, avenue VGE, avenue Claussat) avec synchronisation des feux pour fluidifier ces 2 circulations.
@49 - 3	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande l'agrandissement de la zone piétonne autour de l'église de Chamalières (conserver l'esprit << village >>) et réaménager le carrefour Europe avec plus de verdure.
@23 - 1	Anonyme-Edouard-Périmètre projet	Demande l'extension du réseau de bus et de pistes cyclables en direction de Pérignat. Pense qu'il faut travailler sur la proximité de Cournon
@63 - 1	Anonyme-Emeline-Clermont-Ferrand	S'interroge sur le développement du Grand Clermont en termes de parkings relais et de transport en commun.
@26 - 1	Anonyme-Florence-Chamalières	Demande le maintien de l'arrêt "station thermale" au motif que les 2 arrêts maintenus sont trop éloignés et d'accès difficile (pente)
@14 - 1	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Pense que la mise en place de bus en sites propres va dans le bon sens mais considère que Clermont Ferrand devrait avoir 3 lignes de tram.
@14 - 2	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande de privilégier des transports collectifs électriques type tramway.
@14 - 3	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande de généraliser des pistes cyclables larges, continues, sécurisées.
@14 - 4	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande de supprimer les aménagements de rues à sens unique pour les voitures qui poussent à la vitesse et privilégier systématiquement des aménagements de rues à double sens avec pistes cyclables.
@14 - 5	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande d'augmenter les surfaces piétonnières, particulièrement au droit des arrêts de transports collectifs.
@14 - 6	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande de supprimer du stationnement automobile de surface et développer le stationnement vélo.

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

@14 - 7	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande de canaliser le trafic automobile vers des parkings relais en périphérie.
@68 - 1	Anonyme-Gilles-Cournon-d'Auvergne	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.
@69 - 1	Anonyme-Gilles-Cournon-d'Auvergne	Interroge sur la création du centre de maintenance sur une terre agricole avec ses conséquences en matière de pollutions associées (CO2) et de réduction de biodiversité. Questionne sur le site choisi plutôt que celui d'une réhabilitation d'une friche industrielle (Cournon, le Brezet).
@40 - 1	Anonyme-Hervé-Royat	Déplore qu'il n'y ait pas d'itinéraires vélo sécurisé pour remonter à Royat. Propose un itinéraire sécurisé empruntant la rue de Monteix évitant ainsi l'avenue Jean Jaurès.
@57 - 1	Anonyme-Jean Michel-Chamalières	Demande que le SMTC démontre le gain, en coût de fonctionnement et d'investissement, généré par le projet.
@57 - 2	Anonyme-Jean Michel-Chamalières	Propose une solution alternative à la suppression de l'arrêt "avenue thermale" consistant à installer un arrêt à égale distance des arrêts "thermes" et "carrefour Europe".
@24 - 1	Anonyme-Julie-Cournon-d'Auvergne	Demande l'extension du réseau de bus en direction de Pérignat. Pense qu'il faudrait aussi une fréquence adaptée
@24 - 2	Anonyme-Julie-Cournon-d'Auvergne	demande l'examen d'une piste cyclable permettant de relier Pérignat-les-Sarlieve - Romagnat -Beaumont (avec un itinéraire longeant la 2x 2 voies par exemple)
@25 - 1	Anonyme-Julie-Périmètre projet	Pense qu'il serait pertinent d'optimiser les lignes de bus et le temps de trajet aux horaires des étudiants pour accéder aux établissements scolaires et facultés
@25 - 2	Anonyme-Julie-Périmètre projet	Demande de déployer plus de pistes cyclables avec des parcours optimisés sans détour: * Pérignat-Les-Sarlieve - Romagnat - Beaumont - Clermont-Ferrand * Pérignat-Les-Sarlieve - Aubiere
@8 - 1	Anonyme-La-Chamalières	Fait part de son mécontentement sur le temps de trajet Tamaris la Pardieu.
@4 - 1	Anonyme-Laurent-Clermont-Ferrand	S'inquiète de la diminution des capacités de stationnement et des conséquences en matière d'approvisionnement des seniors (bus ou vélo après abandon de la voiture).
@38 - 1	Anonyme-Magali-Périmètre projet	S'étonne que le projet ne soit pas plus 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)
@38 - 2	Anonyme-Magali-Périmètre projet	Estime que le projet INSPIRE doit être mieux inter-connecté avec le "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)
@38 - 3	Anonyme-Magali-Périmètre projet	Considère que des parkings relais dans la ville sont inutiles.
@48 - 1	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Estime que le bilan carbone n'est pas satisfaisant au motif que certains éléments n'ont pas été pris en compte dans l'analyse (remplacement des bus à 15 ans, remplacement des batteries, etc..) et que le projet présente des résultats médiocres au regard du changement climatique
@48 - 2	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Estime que le projet aurait du être plus exigeant et ambitieux en matière de mobilités douces en proposant des aménagements complémentaires (parkings relais et de proximité, box à vélos, pistes cyclables, partage de la voirie, aide à l'achat de vélos)
@48 - 3	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Formule une proposition en termes de financement des aides au développement des mobilités douces en invitant les collectivités à reporter les aides du transport aérien vers les mobilités douces.
@5 - 1	Anonyme-Marie-Périmètre projet	S'inquiète des conséquences du projet sur les conditions de déplacement (notamment en urgence) des seniors et sur la pérennité des commerces.
@64 - 1	Anonyme-Matthieu-Périmètre projet	Décrit les dangers de la piste cyclable de Gerzat à Cébazat (croisement RN9). Demande la priorité aux pistes cyclables sur les voies automobiles au motif que cela améliore la sécurité, la rapidité et réduit les incivilités.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE

@61 - 1	Anonyme-Michel-Durtol	Constate que le projet ne mentionne aucun échange entre les gestionnaires de transport (SNCF, Région, Département, Agglomérations Clermont er Riom) et n'a fait émerger aucune complémentarité en termes d'intermodalité.
@61 - 2	Anonyme-Michel-Durtol	Considère que le projet Inspire est étriqué et manque de vision à long terme et qu'il aurait pu être structurant en termes de stratégie globale des déplacements pour le grand Clermont.
@61 - 3	Anonyme-Michel-Durtol	Regrette l'abandon de l'aménagement d'un espace sécurisé le long de la rue de la paix à Durtol. Considère que cette espace serait d'une grande lisibilité en matière de structure des déplacements urbains. Estime que la perspective d'une voie cyclable sécurisée depuis le futur parking P+R Rival jusqu'à la gare SnCF via le terminus BHNS et le centre bourg peut avoir du sens.
@61 - 4	Anonyme-Michel-Durtol	Demande la création d'un parking relais le long de la route du Puy de Dôme en vue d'inciter les voyageurs en provenance d'Orcines, Pontgibaud et Rochefort à adopter les transports en commun et de réduire le trafic automobile dans le centre bourg de Durtol.
@22 - 1	Anonyme-Nathalie-Périmètre projet	Expose ses réflexions personnelles sur la conception des déplacements dans la métropole et sur les conséquences pour différentes catégories de population.
@22 - 2	Anonyme-Nathalie-Périmètre projet	Plaide pour des transports en commun propres respectueux du partage des voies entre bus et automobiles et à un cout acceptable
@66 - 1	Anonyme-Nat-Périmètre projet	Demande de rendre accessible Clermont aux populations venant du nord de l'agglomération au motif que les offres actuelles sont dangereuses, complexes et couteuses.
@67 - 1	Anonyme-Nat-Périmètre projet	Demande la consultation des usagers "faibles" (ou leurs représentants) qui utilisent des véhicules individuels adaptés (Personnes à mobilité réduite). Considère qu'un accès facile aux établissements spécialisés (IME, IEM, etc..) est essentiel.
@39 - 1	Anonyme-Pascal-Clermont-Ferrand	Regrette que l'agglomération soit une des dernières à ne pas rendre systématique le partage des couloirs bus/vélos
@70 - 1	Anonyme-Paul-Chamalières	Constate 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.
@70 - 2	Anonyme-Paul-Chamalières	Suggère de développer les mobilités douces dont le vélo et regrette l'absence dans le projet de piste cyclable entre Royat et Clermont
@70 - 3	Anonyme-Paul-Chamalières	Note que l'étude de report de trafic annexée à la contribution du maire de Chamalières ne prend pas en compte certaines données chiffrées, ne précise pas les hypothèses retenues ni les reports vers les transports en communs et les mobilités douces
@70 - 4	Anonyme-Paul-Chamalières	Rappelle des destructions d'arbres antérieures au projet sur la commune de Chamalières
@70 - 5	Anonyme-Paul-Chamalières	Demande au maitre d'ouvrage de démontrer l'intérêt économique de suppression de l'arrêt "avenue thermale".
@70 - 6	Anonyme-Paul-Chamalières	Souligne l'intérêt du développement du transport en commun et des mobilités douces à Chamalières.
@56 - 1	Anonyme-Pauline-Durtol	Demande à ce que la visibilité soit assurée sur la ligne C au niveau de la rue de la paix
R33 - 1	Anonyme--Périmètre projet	Dénonce les nombreuses nuisances générées par le projet (circulation, travaux)
R33 - 2	Anonyme--Périmètre projet	Affirme que les contraintes liées à ce projet vont à l'encontre de la liberté individuelle et collective et sont sans impact positif certifié.
R28 - 1	Anonyme-Roland-Durtol	Pense qu'il faut enlever les voitures en ville et privilégier les piétons et les cyclistes.
R28 - 2	Anonyme-Roland-Durtol	Estime que le parking du terrain de sport de Durtol éviterait le flux de voitures constaté dans le bourg.

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

R28 - 3	Anonyme-Roland-Durtol	Propose des aménagements à Durtol: - soit mise en place d'un feu dans la partie étroite qui mène au terminus actuel, - soit voie montante par la route de Sayat et voie descendante par le bourg.
@19 - 1	Anonyme-Sébastien-Clermont-Ferrand	Se déclare opposé au projet au motif des nombreuses nuisances qu'il engendre : travaux, engorgement du trafic avec émission de CO2 associée, cout élevé.
@19 - 3	Anonyme-Sébastien-Clermont-Ferrand	Considère qu'il aurait été plus judicieux de développer des ilots de fraîcheur.
@19 - 4	Anonyme-Sébastien-Clermont-Ferrand	Pense que les parkings relais ont été sous évalués.
@44 - 1	Anonyme-Simon-Pierre-Aubière	Est conscient qu'il est important de moderniser le réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise.
@44 - 2	Anonyme-Simon-Pierre-Aubière	Demande que les arbres détruits soient remplacés par des arbres de taille adaptée sinon le bénéfice du projet en sera diminué. S'interroge sur les ilots de fraîcheur en ville.
@44 - 3	Anonyme-Simon-Pierre-Aubière	Demande qu'une place soit laissée à la voiture en ville notamment pour ne pas compliquer la vie des publics nécessitant des soins spécifiques.
@18 - 1	Anonyme-Yves--	Conteste l'opportunité de l'enquête au motif que le dossier est clos et que les travaux ont commencé.
@18 - 2	Anonyme-Yves--	S'inquiète des futures conditions de stationnement au regard des évolutions de l'urbanisme (construction de logements).
@41 - 1	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en créant un parking de proximité au carrefour boulevard Cézanne / route de La Baraque (plusieurs milliers de véhicule par jour sur cette route).
@41 - 10	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en installant sur ces voies des écluses favorisant le respect de ces limitations de vitesse.
@41 - 11	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en aménageant des chaudières pour favoriser les mobilités douces.
@41 - 2	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun par la mise en place d'une navette (fréquence élevée aux heures de pointe) entre ce parking et la place Gaillard : correspondance ligne C, 9, 10 et tramway.
@41 - 3	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place une communication / signalétique sur D941 pour favoriser l'accès au parking de proximité et à la navette (gratuite les fins de semaine)
@41 - 4	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements transport en commun en complément de la gratuité les fins de semaine.
@41 - 5	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts. en versant une aide à l'achat de cycle à assistance électrique.
@41 - 6	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts. en créant des stationnements sécurisés pour les vélos en ville (vélobox).

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

@41 - 7	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en développant des cours de vélo-école (pour les adultes et les enfants) .
@41 - 8	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en réalisant des aménagements cyclables.
@41 - 9	-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en limitant à 30km/h sur l'ensemble du Boulevard Paul Cézanne, de la Voie Romaine, de l'Avenue de Villars, du Boulevard Thermale et de l'Avenue Joseph Claussat.
R82 - 1	AUBRY-Jacques-Chamalières	Demande l'intégration au projet de la rénovation de l'avenue de Royat au motif d'améliorer le confort des usagers des bus.
R82 - 2	AUBRY-Jacques-Chamalières	Considère qu'il est impératif de maintenir l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il dessert une zone densément peuplée et qu'il est plus fréquenté que les arrêts "Thermes" et "Garnaudes.
R82 - 3	AUBRY-Jacques-Chamalières	Considère qu'il est impératif de travailler sur la qualité des matériaux utilisés pour les trottoirs et voiries de l'avenue Berthelot afin de conserver l'identité et les usages du quartier.
R82 - 4	AUBRY-Jacques-Chamalières	Constate un déficit en matière d'abattage/replantation d'arbres sur Chamalières alors que certains arbres abattus sont sains. Constate que la destruction de ces derniers est faite sans compensation.
R84 - 1	AUDOLLENT--Chamalières	Opposé à la suppression de l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il est situé dans une zone densément peuplée et qu'il génèrera une augmentation de la fréquentation des arrêts "garnaudes" et "Thermes" (perte de temps)
R47 - 1	BERAUD---	Demande la mise en place de containers poubelles enterrés
R77 - 1	BERRIOU--Chamalières	Doublon avec la contribution R47 (double intégration dans le registre par erreur)
R27 - 1	BRISSON-GENAIX-Christine-Périmètre projet	Estime que les emplacements des parkings relais devraient être définis avant l'engagement des travaux.
R27 - 2	BRISSON-GENAIX-Christine-Périmètre projet	Estime qu'il y a un manque d'information sur les détails du projet comme le positionnement des arrêts de bus par exemple et demande quels sont les documents explicatifs.
R27 - 3	BRISSON-GENAIX-Christine-Périmètre projet	Demande qui sont les interlocuteurs en cas de copropriété.
R50 - 1	BRUNEL--Chamalières	Demande la conservation des arrêts de bus actuels avenue de Royat
R50 - 2	BRUNEL--Chamalières	Demande la conservation des arbres qui constituent des îlots de fraîcheur
R50 - 3	BRUNEL--Chamalières	Demande la réfection de la chaussée de l'avenue de Royat
R78 - 1	CAZENAVE-Giles-Chamalières	Adhère au projet Inspire suite aux informations reçues en permanence.
R83 - 1	CHAMILLAT--Chamalières	Est opposée à la suppression de l'arrêt "station thermale" du fait des caractéristiques de l'avenue de Royat et de la population concernée (mobilité difficile).
R83 - 2	CHAMILLAT--Chamalières	Questionne sur l'intérêt d'une piste cyclable avenue de Royat.
R83 - 3	CHAMILLAT--Chamalières	Estime qu'il est dommage d'abattre des arbres du fait de leur intérêt en termes d'ombrage.
R83 - 4	CHAMILLAT--Chamalières	Considère que la suppression de stationnements pénalisera les populations et l'activité commerciale.
R83 - 5	CHAMILLAT--Chamalières	Considère que le dossier d'enquête est dense. Estime que des synthèses claires par zones auraient été utiles.
R80 - 1	CHASSAGNY-Jp-Chamalières	Pétition pour le maintien de l'arrêt "avenue thermale" de la future ligne B. Analogue à celle objet de la contribution R75 (60 signatures supplémentaires)
R20 - 1	DUMONTET--Périmètre projet	Requête ligne 5 Considère que les fréquences de la ligne 5 ne sont pas adaptées aux travailleurs à horaires décalés et travaillant le dimanche (santé, hôtellerie).
R85 - 1	FILIOL-Christiane-Durtol	Constate que la création d'une ligne desservant Durtol est un plus pour les habitants.

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU PROCES VERBAL DE SYNTHESE**

R85 - 2	FILIOL-Christiane-Durtol	Regrette que le choix du terminus (coté Clermont) augmente le flux de circulation dans le bourg de Durtol (déjà important) ainsi que les nuisances associées (bruit du fait d'un revêtement dégradé).
R85 - 3	FILIOL-Christiane-Durtol	Interroge sur le devenir de la ligne 10.
R29 - 1	FRANCOIS-Michel--	Demande la raison de la suppression de l'arrêt "Layât" de la ligne 10 desservant cabinet médical et pharmacie.
@26 - 2	GIMBERT-Florence-Chamalières	Demande le double sens de circulation sur l'avenue de Royat au motif que les dispositions prévues dans le projet la rendront plus accidentogène.
R32 - 1	HORTEFEUX-Pascal-Chamalières	Demande le maintien d'un arrêt de bus supplémentaire avenue de Royat du fait de la densité de population présente le long de cette voie.
R32 - 2	HORTEFEUX-Pascal-Chamalières	Demande la conservation du nombre d'arbres présents sur le tracé sur la commune de Chamalières pour garantir l'ambition écologique du projet.
R32 - 3	HORTEFEUX-Pascal-Chamalières	Demande la reprise de la voirie de l'avenue de Royat abimée par le passage des bus actuels tout en coordonnant les travaux des différents opérateurs.
R76 - 1	MAFFI-Gino--	Contribution sans objet (simple visite en permanence)
R30 - 1	MONTMORY--Chamalières	S'oppose à la suppression de la station "avenue thermale" au motif: - de sa très grande fréquentation actuelle - de sa situation dans une voirie en pente rendant l'accès difficile à certains usagers.
R75 - 1	PELISSIER-Anne-Chamalières	Pétition pour le maintien de l'arrêt "avenue thermale" de la future ligne B - 319 signatures.
R86 - 1	--Périmètre projet	Déplore le manque de transport en commun dans le centre ville. Qu'en est il à court et moyen terme?
R87 - 1	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Fait part de l'avis favorable de la commune de Cournon d'Auvergne
R87 - 2	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Considère que le projet constitue une réelle opportunité de parfaire l'organisation de la ville et d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants, le réaménagement des espaces publics associés au projet participant pleinement à la réalisation de ces objectifs.
R87 - 3	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Considère que l'empreinte environnementale du projet sera largement compensée par les bénéfices à court, moyen et long terme en matière de réduction des émissions de GES, de suppression des îlots de chaleur et d'amélioration de la qualité de l'air.
R81 - 1	SCHEIBLING-Marc-Chamalières	Conteste l'étude de report de trafic qui envisage des voies inadaptées (rue des prés, chemin des Farnettes) et sur l'avenue thermale.
R81 - 2	SCHEIBLING-Marc-Chamalières	Compare les mesures de réduction (louables par ailleurs) au choix fait en matière de report important vers des zones densément peuplées.
R31 - 1	TOURNAIRE-Olivier-Chamalières	S'interroge sur le positionnement du terminus technique au droit du parking saint Victor au motif: - de la gêne créée aux riverains, - de l'obligation de créer un ensemble de stationnement à 2 niveaux, - de l'absence de prise en compte de l'empreinte carbone de cet équipement.
R79 - 1	TOURNAIRE-Olivier-Chamalières	Demande une information de la population sur les risques (incendie) liés à la station de recharge et la prise en compte de ceux ci dans la zone résidentielle du parking Saint Victor.
@19 - 2	VIROT-Sébastien-Clermont-Ferrand	Critique une politique anti voiture alors que les transports en commun sont saturés et que les voitures polluent de moins en moins et offrent une polyvalence irremplaçable.

# RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU SMTC-AC (4 AOÛT 2023)

---

## 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

---

# Mémoire en réponse du Maître d'ouvrage au Procès-verbal de synthèse

# PREAMBULE

Le présent document constitue le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la Commission d'enquête remis au Maître d'ouvrage le 28 juillet 2023, qui présente les observations du public recueillies lors de l'enquête du projet InspiRe relative à l'autorisation environnementale.

Les paragraphes suivants reprennent les thèmes du procès-verbal de synthèse et apportent des éléments de réponses aux observations et questionnements soulevés.

*NB : les réponses du maître d'ouvrage sont identifiées dans des paragraphes surlignés en bleu clair, afin de faciliter la lecture de ce mémoire en réponse.*

# INFRASTRUCTURE

## Aménagements associés

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

*Question N° 1. Quelles sont les raisons qui vous 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 ?*

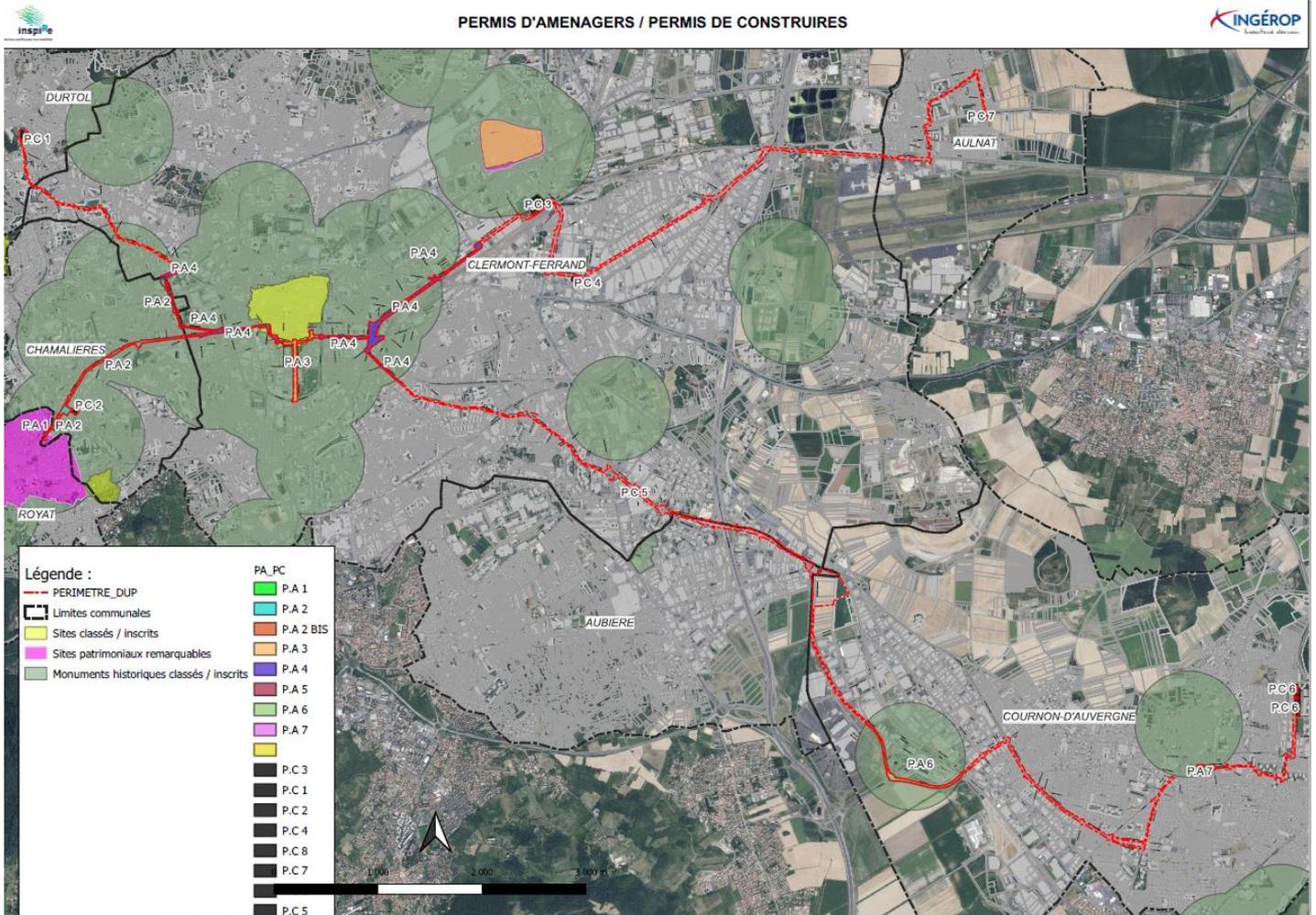
#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°1**

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.



## Les cheminements cyclables

*Question N° 3. Disposez-vous à ce jour d'un guide finalisé et applicable à la création des pistes cyclables prévues ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°3**

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.

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 en 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.

### **Réponses du maître d'ouvrage 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 moyens envisagez-vous mettre en œuvre pour assurer la sécurisation de la pratique du vélo notamment sur site partagé ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°4**

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.

---

## Les parkings relais

---

*Question N° 5. Pouvez-vous préciser 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 maître d'ouvrage à la question n°5**

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 découplé du projet InspiRe et n'est donc pas abordé dans la présente réponse.*

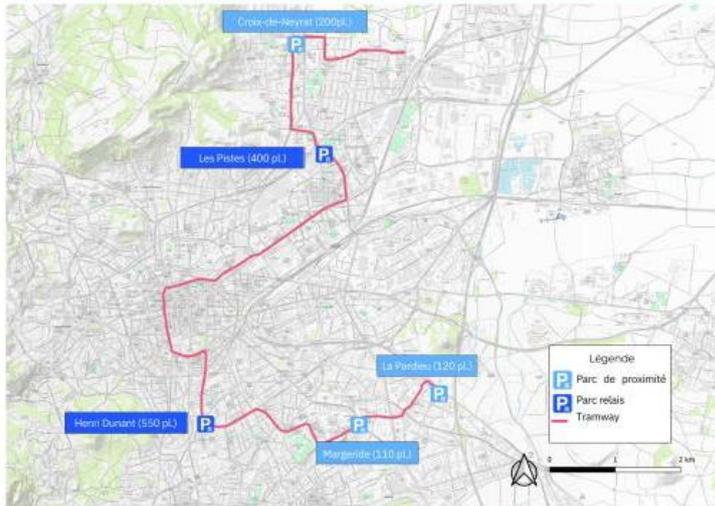
**Ce sont donc a minima 2 800 places qui seront opérationnelles à l'horizon InspiRe.**

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

### Axe 1- Améliorer l'attractivité des P+R existants

clermont  
auvergne  
métropole



Cartographie de l'axe 1 de la stratégie P+R

#### Axe 1 : L'existant

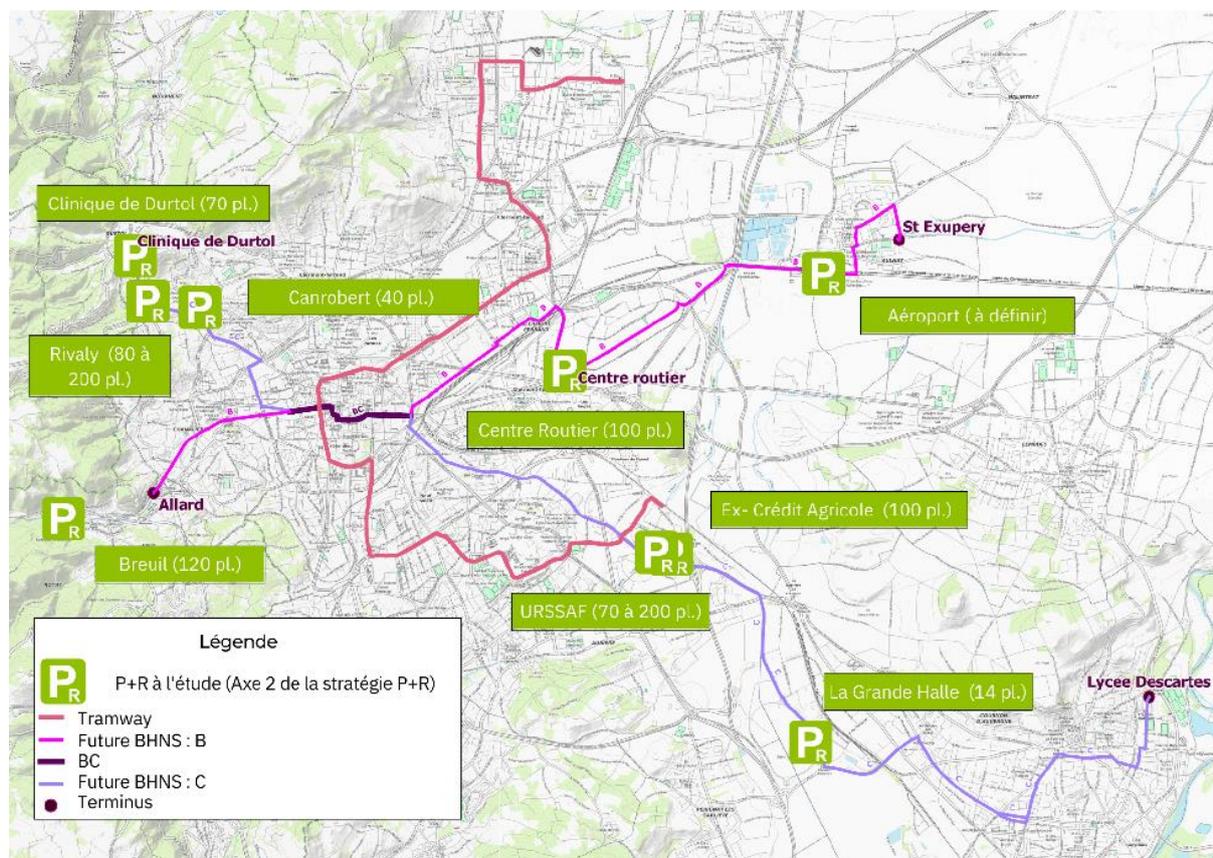
- 2 P+R : Henri Dunant et Les Pistes : 950 places au total
- 3 parcs de proximité : Croix-de-Neyrat, Margeride, La Pardieu : 450 places au total

**1400 places disponibles actuellement sur le territoire métropolitain**

- Améliorer la lisibilité pour les usagers
- Appellation P+R pour l'ensemble des parkings
- Questionner la tarification des P+R
- Développer les actions en direction des touristes et visiteurs

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

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



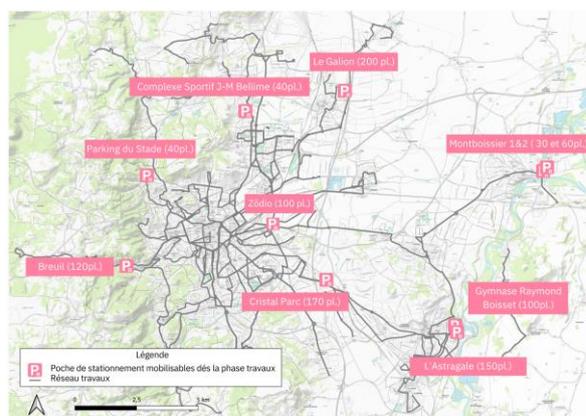
Commune	Nom du P+R	Nombre de place	Parking existant	Projet	Avancement	Mise en service programmée
AULNAT	AEROPORT	50	oui	Mutualisation	Echanges sur les modalités en cours avec le propriétaire et l'exploitant	Fin 2025
CLERMONT-FERRAND	CENTRE ROUTIER	100	oui	Aménagement après démolition bâtiment en friche 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

## 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+VW8 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	GYMNASE 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 la 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 Souvelly Gravins	70	P4RQ+7RW Pérignat-lès-Sarliève
11	Saint-Genes Champanelle	Parking du Château	40	P24C+CH3 Saint-Gènes-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 <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	897,49 m <sup>2</sup>
Surface permeable actuelle – future	293.55 m <sup>2</sup>
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 <sup>2</sup> - 2 505.06 m <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	2 505.06 m <sup>2</sup> - X
Surface permeable actuelle – future	0 m <sup>2</sup> - 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 <sup>2</sup> - 4 158.54 m <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	4 158.54 m <sup>2</sup> - X
Surface permeable actuelle – future	0 m <sup>2</sup> - 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 <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	0 m <sup>2</sup> - X
Surface permeable actuelle – future	1559 m <sup>2</sup> - 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 <sup>2</sup> - 446.08 m <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	0 m <sup>2</sup> - X
Surface permeable actuelle – future	446.08 m <sup>2</sup> - 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 <sup>2</sup> - 1 982.93 m <sup>2</sup>
Surface impermeable actuelle – future	1 982.93m <sup>2</sup> - X
Surface permeable actuelle – future	0 m <sup>2</sup> - 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	

## Sur les parkings de Saint-Victor et de Durtol

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. Pouvez-vous apporter des réponses aux préoccupations et propositions formulées par ces contributeurs ?*

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°6**

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 St 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**

*Question N° 7. A 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 maître d'ouvrage à la question n°7**

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**

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

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°8**

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.

## Sur l'utilisation des parkings du Zénith

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

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°9**

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.

---

## 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 maître d'ouvrage à la question n°10**

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 piétonisation, 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 »).

---

## Offre de service

---

*Question N° 11. Pouvez-vous proposer un tableau comparatif des temps de trajets : temps de trajet réellement observés aujourd'hui et temps projetés avec le BHNS ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°11**

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

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

**Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au Procès-Verbal de synthèse**

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

Sur la tarification

*Question N° 12. Pouvez-vous préciser votre future stratégie de tarification incitative pour les parkings relais en tant qu'élément essentiel du choix des usagers ? Qu'en est-il de l'interopérabilité des supports de distribution et des titres de transport (SRADDET : règle 13) ?*

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°12**

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 SMTC. 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-Etienne, ...

Sur la station « avenue thermale »

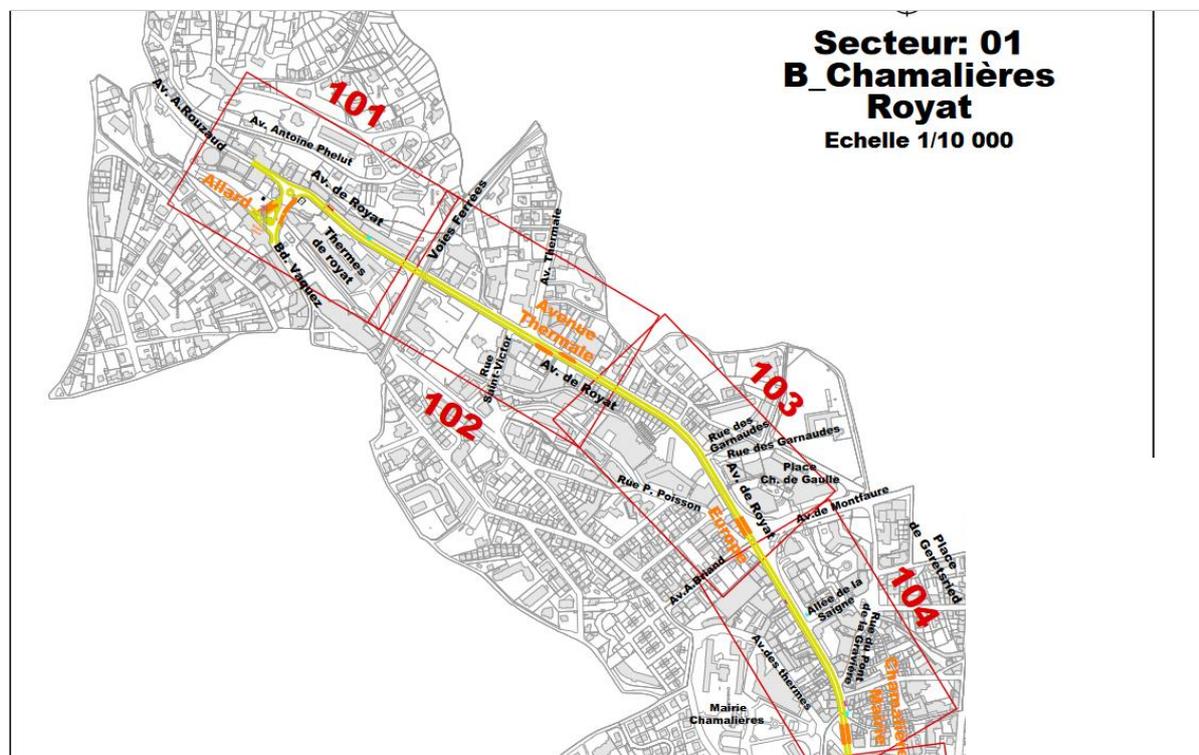
*Question N° 13. Quelles sont les considérations (techniques, économiques, fréquentation) qui ont conduit à supprimer cette station qui semble particulièrement fréquentée par le public ?*

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°13**

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 »

A 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 inter-distance de ces 2 stations avec la station Avenue Thermale, celle-ci a été supprimée.



- 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<sup>er</sup> semestre 2024.

---

## L'évaluation

---

### Sur le suivi des déplacements (MS11)

*Question N° 15. Pouvez-vous proposer, 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 ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°15**

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 maître d'ouvrage à la question n°16**

Comme le maître d'ouvrage l'a indiqué en réponse à l'avis de la MRAE, le SMTC 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.

# CADRE DE VIE

## Impacts environnementaux et sanitaires

### Nuisances sonores

*Question N° 17. Envisagez-vous, 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 ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°17**

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.

## Alignements d'arbres

*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 maître d'ouvrage à la question n°18**

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

*Question N° 19. Outre les mesures de management environnemental du chantier que vous prévoyez, quelles dispositions techniques (diamètre, hauteur des sujets replantés notamment) envisagez-vous de prendre pour limiter l'impact paysager ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°19**

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.

*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 maître d'ouvrage 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 maître d'ouvrage à la question n°20**

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.

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°21**

Tous les espaces végétalisés envisagés dans le cadre du projet sont décrits dans le présent dossier. A 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.

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

La commune de Chamalières 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 sur Chamalières n'est pas acceptable au regard de la compensation proposée (23 arbres).

#### **Réponse du maître d'ouvrage aux observations supra**

Le bilan vert doit être considéré à l'échelle du projet, avec un solde positif d'environ 2800 arbres plantés. A 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'avez-vous pas envisagé de densifier la végétalisation du parking Saint-Victor ce qui aurait amélioré significativement le bilan « abattage/replantation d'arbres » sur Chamalières ?*

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°22**

Il est rappelé que la solution d'implantation du terminus au niveau du parking St-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 sur Chamalières, reste en revanche très largement positif à l'échelle globale (cf Q/R n°18).

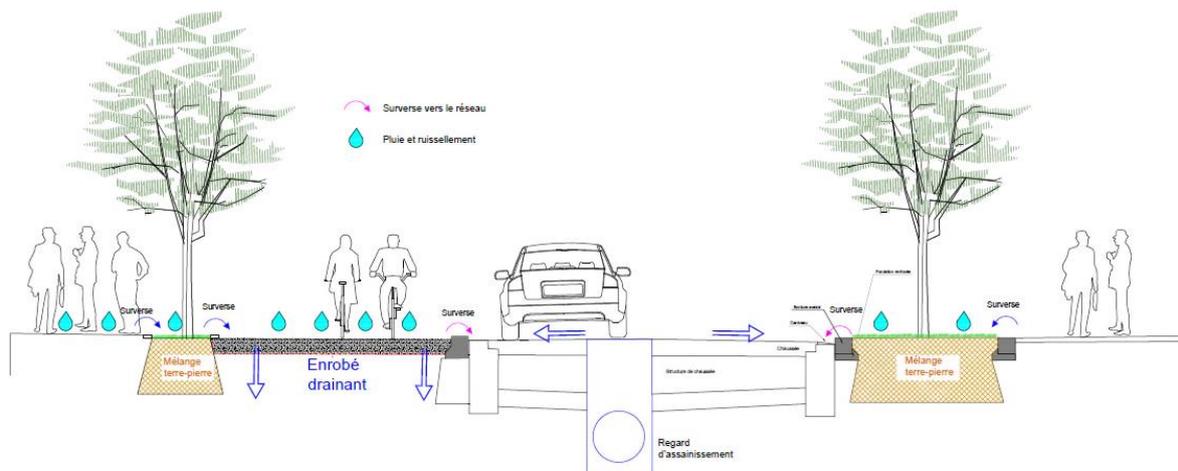
*Question N° 23. Pouvez-vous apporter des précisions sur les modalités de réutilisation des eaux de ruissellement et/ou des eaux de pluies pour l'arrosage des plantations ?*

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°23**

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 m<sup>2</sup> 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 m<sup>3</sup>**. Ils permettent de limiter pour un 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.

### Stationnement

*Question N° 24. Quelles actions d'information envisagez-vous d'engager sur les parkings relais et sur les conséquences de stationnement ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°24**

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](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.

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. Pouvez-vous préciser les conditions opérationnelles de la mutualisation évoquée dans le projet ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°25**

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

### La circulation

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 paraissent compliquées et difficilement compréhensibles pour de nombreux citoyens.

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 sur Chamalières dégradant ainsi la qualité de vie des habitants et en

augmentant la pollution (exemple du site propre unidirectionnel de l'avenue Bergougnan). Elle développe son argumentation dans une note relative au report de trafic qu'entraînera le projet Inspire.

#### **Réponse du maître d'ouvrage 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 trafic, celle présentée dans le présent dossier présente une marge d'incertitudes, mais les données qui en sont issues constituent des éléments tangibles et explicités, et basés sur une méthodologie présentée de manière transparente (partagée avec les services de la Mairie de Chamalières par ailleurs).

#### **Les activités économiques**

##### **Sur la commission d'indemnisation**

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 maître d'ouvrage 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 dévoiements des réseaux. Le maître d'ouvrage, conscient du nombre de dossier que les travaux InspiRe génèreront, 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.

# HYDROLOGIE

## Eaux pluviales

### Sur les lignes B et C

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°26**

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 ».

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

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°27**

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, ...).

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 maître d'ouvrage à la question n°28**

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.**

## Sur les aménagements associés

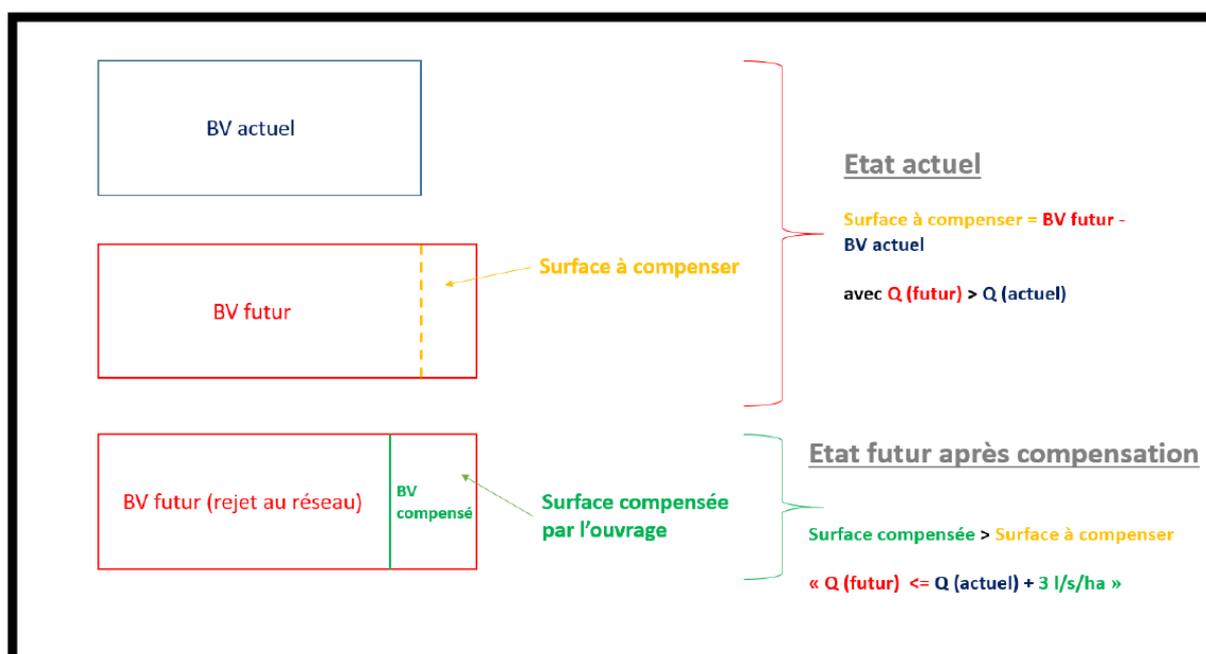
*Question N° 29. Selon quelles modalités envisagez-vous d'actualiser les éléments de l'étude d'impact prenant en compte les divers aménagements du projet (sites, surfaces impactées, compensation) en termes de rejets des eaux pluviales et à quelle échéance ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°29**

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 potential 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)

Sur le centre d'exploitation et de maintenance

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

**Réponse du maître d'ouvrage à la question n°30**

Les principes suivants seront appliqués :

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

## Sur la gestion patrimoniale des ouvrages et aménagements dédiés à la gestion pluviale

*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 maître d'ouvrage à la question n°31**

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, ...).

---

## Impacts sur les cours d'eau

---

### Sur la gestion des pollutions

#### La pollution chronique

*Question N° 32. Pouvez-vous justifier les taux d'abattement indiqués dans l'étude d'impact aux pages 134 et 136 ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°32**

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

*Question N° 33. Quelles sont les alternatives à l'utilisation des fondants prévus ? Pouvez-vous préciser le niveau d'abattement de la pollution liée aux fondants via les noues ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°33**

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.

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

*Question N° 34. Pouvez-vous apporter 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 ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°34**

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 eauxpluviales- 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.

*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 maître d'ouvrage à la question n°35**

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.

# ÉNERGIE ET CLIMAT

## Changement climatique

Dans la réponse à la MRAe, vous précisez 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 maître d'ouvrage à la question n°36**

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).**

## Sur les équipements pour lutter contre les îlots de chaleur

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

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°37**

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'albedo, ...) bénéficieront de leurs impacts positifs concernant la réduction de la température en période estivale. Les stations sont équipés d'abribus couverts par un toit, ce qui permettra une attente à l'ombre.

*Question N° 38. Comment envisagez-vous de faire évoluer votre 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 maître d'ouvrage à la question n°38**

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.**

A 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.

\*

---

## Gestion de l'énergie

---

*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 maître d'ouvrage à la question n°39**

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.

*Question N° 40. Pouvez-vous préciser 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...) ?*

### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°40**

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.

A 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.

---

## Centre d'exploitation et de maintenance

---

*Question N° 41. Pouvez-vous 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 maître d'ouvrage à la question n°41**

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/m<sup>2</sup>.an
- Un objectif de consommations tous usages Hors ENR dans les ateliers, qui devront être (hors process) inférieures 150 kWhEP/m<sup>2</sup>.an
- Le niveau 1 du label biosourcé sera visé dans la mesure du possible (18 kg/m<sup>2</sup> 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 urbain,
- la gestion de l'eau pluviale à la parcelle,
- un chantier faible nuisance,
- la neutralité énergétique des process de transport et de maintenance.

# ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

## Les mesures d'évitement

Vous avez 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 maître d'ouvrage 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<sup>er</sup> 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.**

---

## Maîtrise des impacts

---

### Les mesures de réduction

*Question N° 42. Pouvez-vous préciser la nature et l'importance du dispositif de management environnemental que vous avez prévu de mettre en place (compétences, durée, dimensionnement) et notamment sa déclinaison opérationnelle précise ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°42**

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 règlementaire 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 maitres d'oeuvre 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 oeuvre 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 oeuvre 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'oeuvre 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'oeuvre 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'oeuvre.

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'oeuvre 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<sup>ème</sup> 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

- Améliorer l’efficacité / la performance des transports en commun notamment en agissant sur la vitesse commerciale → *Facteur d’attractivité du territoire*

- Injecter 325 millions d'€ d'investissements, dont une majorité concentrée sur 2 à 3 ans

#### Socle « gouvernance locale »

- 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)

#### Cas des mesures de compensation agricole

*Question N° 43. Envisagez-vous la mise en œuvre de mesures de compensation à objectif environnemental ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°43**

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 impactés, 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 <sup>1</sup>) de 20% PLU et SPT (surface de pleine terre<sup>2</sup>) 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.** A 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.**

---

<sup>1</sup> Le CBS est un coefficient qui décrit la proportion des surfaces favorables à la biodiversité (surface écoaménageable) par rapport à la surface totale d'une parcelle.

<sup>2</sup> Le SPT désigne le rapport entre la surface constituée de pleine terre et la superficie totale du terrain

# GÉNÉRALITÉS SUR L'ENQUÊTE

## Sur l'organisation et lisibilité du dossier

### 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 que vous pouvez apporter aux observations de ce contributeur ?*

#### **Réponse du maître d'ouvrage à la question n°44**

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.

## CONCLUSION

Par l'intermédiaire de ce 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**.

*Document de 43 pages établi, validé et remis à la commission d'enquête le 4 août 2023 par le maître d'ouvrage InspiRe*

# OBSERVATIONS DU PUBLIC ET APPRÉCIATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

### AVERTISSEMENT

Les contributions du public ont été décomposées par la commission en observations unitaires, chacune de ces dernières associées à un thème spécifique  
 Les déposants qui ont souhaité que leurs contributions demeurent anonymes sont identifiés par leur prénom (s'il existe)+ la commune objet de leur contribution (si elle est mentionnée),  
 Les observations sont classées par ordre alphabétique du nom du déposant

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@10 - 1	AD POUZAT--Chamalières	S'oppose à la suppression de l'arrêt "Station thermale" au motif qu'elle serait synonyme de lourdes difficultés pour les personnes à mobilité réduite de fréquenter les cabinets médicaux locaux et donc à poursuivre leurs soins.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@1 - 1	ADMIRAND-Nathalie-Périmètre projet	S'interroge sur les prévisions de développement du réseau sur les communes de la Roche Blanche, Orcet et Le Cendrieu.	La Roche Blanche ne figure pas sur le ressort territorial du SMTC à ce jour. Des contacts sont en cours pour développer des services de ce type.	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@11 - 1	ADMIRAND-Nathalie-Périmètre projet	S'interroge sur le maintien de l'accès aux voitures du parking des Carmes. Demande la gratuité pour les parkings relais.	Le parking des Carmes sera toujours accessible en voiture. Il n'est pas prévu de modifier les tarifs des parkings relais dans le cadre du projet.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@1 - 2	AHSBAHS-Richard-Royat	Interroge sur les conséquences du passage à une voie du boulevard Sud notamment lors du passage de véhicules spécifiques (camion benne poubelle).	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'observation et de la réponse du SMTC
@12 - 1	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Conteste la légalité de l'enquête au motif que les travaux ont déjà commencé.	Les travaux actuellement en cours correspondent à des travaux diligentés par les concessionnaires réseaux pour rénover leurs ouvrages dans la perspective de l'arrivée d'Inspire. Les travaux d'aménagement correspondant au projet démarreront eux en avril 2024 conformément au planning de projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités de l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation de la procédure
@1 - 3	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Considère que la réduction du nombre de voies de circulation aura des impacts importants en matière de pollution.	L'étude d'impact en particulier sur la qualité de l'air intègre bien les impacts de la réduction des voies. elle conclut ainsi : "Au final, le développement de ces deux lignes conduit à une diminution des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre de -1,35 % à l'horizon 2025 et de -1,88 % à l'horizon 2045..."	La commission prend acte de la réponse du SMTC et confirme qu'une des ambitions du projet est bien de réduire la pollution liée aux émissions de gaz à effet de serre notamment
@13 - 1	Anonyme-An Honimus-Clermont-Ferrand	Pense que le projet, au niveau de la rue de l'Oradou, n'a pas pris en compte les désagréments induits : risques sécuritaires pour un collège, impacts sur les commerçants.	les reports de flux ont été étudiés et une attention particulière a été portée sur ces reports à proximité des équipements sensibles (écoles, collèges...) les résultats obtenus semblent compatibles avec un fonctionnement en sécurité de ceux-ci. Un suivi précis sera établi pour vérifier ces hypothèses	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème impacts sociaux et économiques
@14 - 1	Anonyme-Angélique-Clermont-Ferrand	Dénonce une ville invivable du fait de travaux (réseau chaleur, ENEDIS, voirie) de règles d'urbanisme (multiplication immeubles) et d'incivilités. Pense que la ZFE aggravera la situation.	contribution en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'observation
@14 - 2	Anonyme-Angélique-Clermont-Ferrand	S'indigne de la communication relative à la phase chantier.	La communication portait bien sur le démarrage des travaux Inspire. Les autres projets ayant fait l'objet de leur propre communication	La commission prend acte de la réponse du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@14 - 3	Anonyme-Angélique-Clermont-Ferrand	S'interroge sur la pertinence de créer des îlots de fraîcheur et de verdure.	La végétalisation de l'espace public fait partie des objectifs prioritaires du projet;  Une maximisation des espaces végétalisés combinée à la gestion intégrée des eaux pluviales ont été recherchés dans la conception du projet afin de créer le maximum d'îlots de fraîcheur.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@14 - 4	Anonyme-Arnaud-Cournon-d'Auvergne	Pense que trop peu de parkings relais ont été prévus (Cournon notamment) et que ceux existant actuellement sont mal adaptés : nombre situation, accès.	Des parkings relais seront installés en complément de ceux déjà existants avec l'objectif de doubler à minima la capacité totale de places disponibles.  En venant de l'est, des études sont en cours comme indiqué au dossier pour l'installation de P+R à Cournon (Toulaits et Sarliève à proximité du Zénith), La Pardieu, Centre Routier (Brézet) ou l'aéroport d'Aulnat...  D'autres secteurs sont en cours d'étude (Champ Lamet, Pont-du-Chateau, Lempdes)) à proximité des autres lignes du réseau.  Ces équipements seront mis en service concomitamment avec le projet ou préalablement pour favoriser les reports modaux pendant la phase travaux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC mais regrette que la globalité du dossier sur le thème des parkings relais ne soit pas clairement synthétisée dans le dossier d'enquête. elle renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@14 - 5	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en créant un parking de proximité au carrefour boulevard Cézanne / route de La Baraque (plusieurs milliers de véhicule par jour sur cette route).	La restructuration du réseau de bus à horizon est en cours de finalisation (version 4 validée au 4ème trimestre).  Le report avec les potentiels parking relais a été intégré aux études.  Des P+R sont à l'étude à l'est de cette zone, à proximité de la ligne C.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parkings relais
@14 - 6	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en installant sur ces voies des écluses favorisant le respect de ces limitations de vitesse.	cette contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@14 - 7	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en aménageant des chaudières pour favoriser les mobilités douces.	cette contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@15 - 1	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun par la mise en place d'une navette (fréquence élevée aux heures de pointe) entre ce parking et la place Gaillard : correspondance ligne C, 9, 10 et tramway.	La restructuration du réseau de bus à horizon est en cours de finalisation (version 4 validée au 4ème trimestre).  Le report avec les potentiels parking relais a été intégré aux études.  Des P+R sont à l'étude à l'est de cette zone, à proximité de la ligne C.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Offre de service
@15 - 2	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place une communication / signalétique sur D941 pour favoriser l'accès au parking de proximité et à la navette (gratuite les fins de semaine)	Le déploiement de parking relais favorisant l'intermodalité est en cours d'étude et sera déployé dans le même calendrier (fin 2025).  Des parking transitoires seront installés pendant la phase travaux à plus brève échéance.  Différents sites sont étudiés en opportunité sur la partie ouest de la Métropole.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@15 - 3	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements transport en commun en complément de la gratuité les fins de semaine.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Offre de service
@15 - 4	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts. en versant une aide à l'achat de cycle à assistance électrique.	La proposition est notée, mais elle ne relève pas de l'objet de l'enquête ni de la compétence du MOA au titre du projet InspiRe.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@16 - 1	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts. en créant des stationnements sécurisés pour les vélos en ville (vélobox).	des aménagements cyclables sont prévus dans le cadre du projet partout où le Maire de la Commune concernée autorise ces aménagements.  sur l'avenue de Royat, cela n'a pas été possible.  les autres contributions sont en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : aménagements associés
@17 - 1	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en développant des cours de vélo-école (pour les adultes et les enfants) .	La proposition est notée, mais elle ne relève pas de l'objet de l'enquête ni de la compétence du MOA au titre du projet InspiRe.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@17 - 2	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en réalisant des aménagements cyclables.	des aménagements cyclables sont prévus dans le cadre du projet partout ou le Maire de la Commune concernée autorise ces aménagements. sur l'avenue de Royat, cela n'a pas été possible. les autres contributions sont en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : aménagements associés
@17 - 3	Anonyme-Asso Chamalières Environnement-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en limitant à 30km/h sur l'ensemble du Boulevard Paul Cézanne, de la Voie Romaine, de l'Avenue de Villars, du Boulevard Thermale et de l'Avenue Joseph Claussat.	cette contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@18 - 1	Anonyme-Bertrand -Périmètre projet	Considère que la destruction de terres agricoles pour la création du CEM n'a fait l'objet d'aucune compensation environnementale et que l'analyse multicritère des sites pressentis pour le CEM n'a pas pris en compte la compensation environnementale ce qui aurait pu aboutir à une hiérarchisation différente. Propose d'utiliser une friche industrielle pour compensation	Le choix du site d'implantation fait suite à une analyse multicritère décrite dans le dossier. Cette analyse n'est pas contestée par la MRAe mais simplement cette dernière regrette que d'autres sites alternatifs n'aient pas été étudiés. Il s'avère qu'aucun autre site disposant des caractéristiques nécessaires n'était disponible en dehors des 4 sites étudiés.	La commission prend acte de la réponse du SMTC mais regrette qu'aucune compensation environnementale n'ait été prévue dans le projet. Voir partie 4 du rapport - thème Espaces naturels et agricoles, sous thème maîtrise des impacts, mesures de compensation
@18 - 2	Anonyme-Céline-Royat	Souhaite que le projet prenne en compte les déplacements vélo à partir de Royat vers Clermont, Aulnat, Cébazat.	la favorisation de l'utilisation des modes doux est l'objectif premier du projet. qui prévoit l'installation d'aménagement cycles sur plus de 90% du linéaire des 2 lignes de BHNS. le projet intervient en complément du schéma cyclable métropolitain (cf. : <a href="https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/">https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/</a> ). la projet prévoit aussi la plantation de nombreux arbres (1500) même si un certain nombre d'existants devra être abattu (pour des raisons d'état phytosanitaire ou de compatibilité avec le projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@19 - 1	Anonyme-Christine-Cournon- d'Auvergne	Demande qui sont les interlocuteurs en cas de copropriété.	contribution hors du champ de l'enquête	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête
@19 - 2	Anonyme-Christine-Périmètre projet	Estime que les emplacements des parkings relais devraient être définis avant l'engagement des travaux.	Des parkings relais seront installés en complément de ceux déjà existants avec l'objectif de doubler à minima la capacité totale de places disponibles. En venant de l'est, des études sont en cours comme indiqué au dossier pour l'installation de P+R à Cournon (Toulaites et Sarliève à proximité du Zénith), La Pardieu, Centre Routier (Brézet) ou l'aéroport d'Aulnat... D'autres secteurs sont en cours d'étude (Champ Lamet, Pont-du-Chateau, Lempdes)) à proximité des autres lignes du réseau. Ces équipements seront mis en service concomitamment avec le projet ou préalablement pour favoriser les reports modaux pendant la phase travaux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@19 - 3	Anonyme-Christine-Périmètre projet	Estime qu'il y a un manque d'information sur les détails du projet comme le positionnement des arrêts de bus par exemple et demande quels sont les documents explicatifs.	Les plans sont consultables en annexe pièce D02 (planches insertion)	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@19 - 4	Anonyme--Clermont-Ferrand	Estime que le projet entrainera la restriction (excessive) des possibilités de circulation et de stationnement pour tous les clermontois et habitants de la métropole, du fait notamment de la réduction du nombre de voies automobiles sur certains itinéraires : Aristide Briand, Cote Blatin, Jean Jaurès, Fleury	La contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@2 - 1	Anonyme--Clermont-Ferrand	Demande la mise en place de containers poubelles enterrés	L'installation de containers enterrés a été étudiée afin de maximiser leurs implantations. Les contraintes d'installation (disponibilité du sous-sol, absence de cavités, exploitation du quartier ou de la zone...) n'ont pas rendu possible une généralisation de ces équipements.	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@2 - 2	Anonyme--Clermont-Ferrand	Déplore le manque de transport en commun dans le centre ville. Qu'en est il à court et moyen terme?	Le réseau restructuré qui accompagnera les lignes BHNS B et C prévoit une densification de l'offre de transport particulièrement sur les centres villes.	La commission prend acte de l'observation
@22 - 1	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	S'interroge sur l'absence de mesures de compensation au regard de la destruction de terres agricoles pour la réalisation du CEM	La démarche "Eviter-Réduire-Compenser" (ERC) a été appliquée. Une compensation agricole a été mise en place en collaboration avec la Chambre d'Agriculture. Les impacts ont été réduits avec le maintien de la rase existante.	La commission prend acte de la réponse du SMTC mais regrette d'aucune compensation environnementale n'est été prévue dans le projet. Voir partie 4 du rapport - thème Espaces naturels et agricoles, sous thème maîtrise des impacts, mesures de compensation
@22 - 2	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les exigences attendues pour éviter les nuisances acoustiques produites par le matériel roulant vis à vis des riverains ?	Les impacts sonores sont traités dans l'étude d'impact. La technologie retenue pour la motorisation des bus (électriques) permet de réduire les émissions sonores.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@2 - 3	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les conditions de réalisation des pistes cyclables - quel engagement peut être pris pour maximiser le linéaire non imperméabilisé sur les pistes cyclables - comment est prise en compte le nécessaire confort d'été pour les cyclistes : ombrage sur le linéaire de pistes cyclables ?	En complément des exigences réglementaires décrites au dossier soumis à l'enquête 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 - Infiltration des eaux pluviales des pistes cyclables du projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@23 - 1	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur l'engagement du MOA pour la mise en œuvre d'enrobés à performance acoustique optimale	La problématique du bruit dans l'environnement a été intégrée mais la priorité a été donnée à des revêtements adaptés aux spécificités des bus urbains et à la durabilité. La réduction du trafic contribuera aussi à améliorer la problématique du bruit.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@2 - 4	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Estime que la compatibilité des végétaux et de l'infrastructure passe par une plantation respectueuse de la physiologie des espèces Considère que la durabilité du projet de plantation sera garantie si un suivi écologique dans le temps est prévu. Questionne sur les méthodes/outils prévues pour intégrer les enjeux du changement climatique dans le choix des espèces et de leur diversité ?	Les services métropolitains qui assurent l'entretien des espaces publics en général et celui des espaces verts en particulier ont été associés étroitement au choix des espèces, aux prescriptions relatives aux fosses de plantation ainsi qu'aux interventions à conduire sur la période de garantie des végétaux (2 ans).	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@24 - 1	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les modalités prévues pour la réutilisation des eaux de ruissellement et/ou la réutilisation des eaux pluviales stockées afin d'assurer un arrosage des plantations en période estivale	La gestion des eaux pluviales avec infiltration au plus près en particulier dans les fosses de plantation est maximisée. Des ouvrages de rétention permettant de stocker les 15 mm de pluie seront installés sur les linéaires aménagés.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@24 - 2	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Estime que dans une période de changement climatique, les références des pluies décennales basées sur des historiques désormais dépassés ne semblent plus adaptées.	La réglementation prévoit un dimensionnement pour des pluies de retour 10 ans.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème : Hydrologie /Sous-thème : Eaux pluviales
@25 - 1	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur : - les mesures prévues en lien avec le trafic aboutissant sur le point d'entrée du réseau à Royat ? - quelles mesures pour favoriser/étendre le P+R sur le haut de Royat en lien avec les O/D correspondantes ? - quelles mesures de désimperméabilisation et récupération/utilisation des eaux sur les parkings relais ?	Sur Royat, une mutualisation avec le parking relais du Breuil (complexe sportif) desservi par la ligne 5 qui sera renforcée à l'horizon 2025, permettra un report modal sur cet axe sans artificialisation des sols supplémentaire.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@25 - 2	Anonyme-Cody J-Périmètre projet	Questionne sur les mesures prises pour éviter des incidences en cas d'inondation sur le site du CEM	Les concepteurs ont bien intégré le risque "inondations" aux études. Le site n'est que très ponctuellement impacté par le risque inondation, puisque seule une petite surface de la zone est classée en aléa faible. Aucun équipement ne sera installé dans cette zone en aléa faible.	La commission prend acte de la réponse du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@26 - 1	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Demande l'aménagement de l'avenue de Royat : bus avec un seul sens de circulation pour ne pas pénaliser la ponctualité des bus, réduire les bruits, la pollution et la dangerosité. Le projet actuel favorisera l'augmentation du trafic automobile	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
@26 - 2	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Estime que ce projet doit être retravaillé au niveau de l'avenue de Royat : réfection chaussée, positionnement des arrêts Garnaudes/station thermale, voie cycliste	Les lignes de bus 5 et 13 seront renforcées et pourront voir leurs tracés potentiellement modifiés dans le cadre de la concertation qui accompagne la mise en place du réseau de bus restructuré à l'horizon 2025. Le projet ne prévoit pas de remplacer la couche de chaussée de l'avenue de Royat.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@3 - 1	Anonyme-Doudou2014-Chamalières	Exprime un besoin de transports en commun rapides, propres, modernes, fiable	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@3 - 2	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande le prolongement de la ZTL de la rue Blatin jusqu'au carrefour Europe.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'observation
@3 - 3	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande le report de la circulation sur 2 axes à sens unique, l'un montant (avenue des Thermes), l'autre descendant (haut de l'avenue de Royat, avenue VGE, avenue Claussat) avec synchronisation des feux pour fluidifier ces 2 circulations.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@34 - 1	Anonyme-Edouard -Chamalières	Demande l'agrandissement de la zone piétonne autour de l'église de Chamalières (conserver l'esprit << village >>) et réaménager le carrefour Europe avec plus de verdure.	la contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'observation
@34 - 2	Anonyme-Edouard-Périmètre projet	Demande l'extension du réseau de bus et de pistes cyclables en direction de Pérignat. Pense qu'il faut travailler sur la proximité de Cournon	La contribution ne correspond pas à l'objet de l'enquête.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@34 - 3	Anonyme-Florence-Chamalières	Demande le double sens de circulation sur l'avenue de Royat au motif que les dispositions prévues dans le projet la rendront plus accidentogène.	La circulation sur l'avenue de Royat restera à double sens après le projet	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@34 - 4	Anonyme-François-Clermont-Ferrand	Demande la raison de la suppression de l'arrêt "Layât" de la ligne 10 desservant cabinet médical et pharmacie.	le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela, que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est importante entre ses stations	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@35 - 1	Anonyme-Gilles-Cournon-d'Auvergne	Interroge sur la création du centre de maintenance sur une terre agricole avec ses conséquences en matière de pollutions associées (CO2) et de réduction de biodiversité. Questionne sur le site choisi plutôt que celui d'une réhabilitation d'une friche industrielle (Cournon, le Brézet).	Le choix du site d'implantation du CEM a fait l'objet d'une analyse multicritère qui figure dans le dossier. Ce site a été classé comme la meilleure implantation malgré son impact agricole qui sera compensée.	La commission prend acte de la réponse du SMTC mais regrette qu'aucune compensation environnementale n'ait été prévue dans le projet. Voir partie 4 du rapport - thème Espaces naturels et agricoles, sous thème maîtrise des impacts, mesures de compensation
@35 - 2	Anonyme-Jean Michel-Chamalières	Demande que le SMTC démontre le gain, en coût de fonctionnement et d'investissement, généré par le projet.	L'évaluation socio-économique obligatoire pour le dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) conclut ainsi : " les avantages dégagés par le projet sont supérieurs aux coûts engendrés : le projet est rentable pour la collectivité d'un point de vue socio-économique. La valeur actualisée nette par euro public investi représente ce que chaque euro investi rapporte à la collectivité. Ainsi pour 1€ investi dans le projet par la collectivité, le bénéfice net est de 0,94€".	La commission prend acte de l'avis du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@36 - 1	Anonyme-Jean Michel-Chamalières	Propose une solution alternative à la suppression de l'arrêt "avenue thermale" consistant à installer un arrêt à égale distance des arrêts "thermes" et "carrefour Europe".	<p>L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.</p> <p>En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.</p> <p>Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m.</p> <p>Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (appel).</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@37 - 1	Anonyme-La-Chamalières	Fait part de son mécontentement sur le temps de trajet Tamaris la Pardieu.	l'objectif du projet est l'amélioration de la performance des lignes B et C afin d'avoir des temps de trajets en bus plus court	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@38 - 1	Anonyme-Laurent-Clermont-Ferrand	S'inquiète de la diminution des capacités de stationnement et des conséquences en matière d'approvisionnement des seniors (bus ou vélo après abandon de la voiture).	Le projet ne prévoit pas la suppression totale du stationnement sur la Métropole mais la réduction de leurs nombres sur les itinéraires des lignes B et C pour affecter plus d'espaces aux espaces végétalisés ainsi qu'aux modes doux. L'utilisation de la voiture pour les riverains sera toujours possible.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@38 - 2	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Estime que le bilan carbone n'est pas satisfaisant au motif que certains éléments n'ont pas été pris en compte dans l'analyse (remplacement des bus à 15 ans, remplacement des batteries, etc..) et que le projet présente des résultats médiocres au regard du changement climatique	<p>le bilan carbone a été calculé à un stade où l'ensemble des données techniques du matériels roulants affectés au projet n'était pas connu.</p> <p>ce dernier a été mis à jour :</p> <p>En comparant les deux phases sur une période de 30 ans, les tonnes.eq.CO2 au terme de la période sont les suivantes :</p> <p>Construction : 44 466 eq. CO2</p> <p>Exploitation sur 30 ans : 57 910 eq. CO2</p> <p>Cumul au bout de 30 ans : 13 444 eq. CO2</p> <p>Les émissions évitées en phase exploitation et cumulées sur une période de 30 ans compensent les émissions générées par la construction et permettent ainsi d'afficher un bilan positif (c'est à dire que le projet permet d'éviter des émissions sur la période du bilan).</p> <p>Comme dans toute évaluation Carbone, les résultats obtenus présentent un niveau d'incertitude en corrélation étroite avec le niveau de précision des données utilisées. Malgré les approximations effectuées pour l'évaluation de la phase Chantier, des éléments chiffrés disponibles sur des études précédentes ou dans la littérature ont permis de fixer des ratios quantitatifs permettant une comparaison des gains obtenus en phase d'exploitation vis-à-vis des émissions induites par le chantier.</p> <p>La compensation du chantier (incluant Matériel roulant et ouvrages d'art) est atteinte en 18 années d'exploitation, en 2045.</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème : Energie et climat/Sous-thème : changement climatique
@38 - 3	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Estime que le projet aurait du être plus exigeant et ambitieux en matière de mobilités douces en proposant des aménagements complémentaires (parkings relais et de proximité, box à vélos, pistes cyclables, partage de la voirie, aide à l'achat de vélos)	La contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thèmes : Aménagements associés et Parkings relais

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@39 - 1	Anonyme-Marc-Périmètre projet	Formule une proposition en termes de financement des aides au développement des mobilités douces en invitant les collectivités à reporter les aides du transport aérien vers les mobilités douces.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@40 - 1	Anonyme-Marie-Périmètre projet	S'inquiète des conséquences du projet sur les conditions de déplacement (notamment en urgence) des seniors et sur la pérennité des commerces.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@4 - 1	Anonyme-Pascal-Chamalières	Demande le maintien d'un arrêt de bus supplémentaire avenue de Royat du fait de la densité de population présente le long de cette voie.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m de la station à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@41 - 1	Anonyme-Pascal-Chamalières	Demande la reprise de la voirie de l'avenue de Royat abîmée par le passage des bus actuels tout en coordonnant les travaux des différents opérateurs.	Le projet prévoit uniquement la reprise des stations sur l'avenue de Royat. La reprise du revêtement ne sera pas traitée dans le cadre de ce projet.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@41 - 10	Anonyme-Paul-Chamalières	Constate 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.	c'est effectivement l'objectif du PDU et du projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
@41 - 11	Anonyme-Paul-Chamalières	Suggère de développer les mobilités douces dont le vélo et regrette l'absence dans le projet de piste cyclable entre Royat et Clermont	le projet prévoit la favorisation des modes doux et il s'inscrit plus globalement dans le schéma cyclable métropolitain en cours de déploiement	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@41 - 2	Anonyme-Paul-Chamalières	Note que l'étude de report de trafic annexée à la contribution du maire de Chamalières ne prend pas en compte certaines données chiffrées, ne précise pas les hypothèses retenues ni les reports vers les transports en communs et les mobilités douces	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. La méthodologie retenue est décrite précisément dans le cadre de l'étude d'impact.	réponse hors sujet ?
@41 - 3	Anonyme-Paul-Chamalières	Rappelle des destructions d'arbres antérieures au projet sur la commune de Chamalières	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@41 - 4	Anonyme-Paul-Chamalières	Demande au maître d'ouvrage de démontrer l'intérêt économique de suppression de l'arrêt "avenue thermale".	<p>L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.</p> <p>En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.</p> <p>Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m.</p> <p>Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@41 - 5	Anonyme-Paul-Chamalières	Souligne l'intérêt du développement du transport en commun et des mobilités douces à Chamalières.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C
@41 - 6	Anonyme--Périmètre projet	Dénonce les nombreuses nuisances générées par le projet (circulation, travaux)	Les nuisances consécutives aux travaux sont bien appréciées dans le dossier d'étude d'impact.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème impacts sociaux et économiques
@41 - 7	Anonyme--Périmètre projet	Affirme que les contraintes liées à ce projet vont à l'encontre de la liberté individuelle et collective et sont sans impact positif certifié.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@41 - 8	Anonyme-Roland-Durtol	Estime que le parking du terrain de sport de Durtol éviterait le flux de voitures constaté dans le bourg.	<p>Un parking relais est prévu au niveau de la clinique de Durtol.</p> <p>Des études sol sont en cours pour installer un P+R toujours en lien avec la ligne C au niveau du carrefour Avenue de la paix/Avenue du Puy-de-Dôme.</p> <p>Enfin, le stade de Durtol est bien identifié comme un site potentiel de parking relais en lien avec la future ligne 10 du réseau.</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@41 - 9	Anonyme-Roland-Durtol	<p>Propose des aménagements à Durtol :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- soit mise en place d'un feu dans la partie étroite qui mène au terminus actuel,</li> <li>- soit voie montante par la route de Sayat et voie descendante par le bourg.</li> </ul>	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@42 - 1	Anonyme-Roland-Périmètre projet	Pense qu'il faut enlever les voitures en ville et privilégier les piétons et les cyclistes.	le projet s'inscrit dans le plan de déplacement urbain voté en 2019 et en accompagnement du schéma cyclable métropolitain dans le but d'affecter plus d'espace public aux modes doux au détriment de la voiture	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@44 - 1	Anonyme-Simon-Pierre-Aubière	<p>Demande que les arbres détruits soient remplacés par des arbres de taille adaptée sinon le bénéfice du projet en sera diminué.</p> <p>S'interroge sur les îlots de fraîcheur en ville.</p>	<p>Le projet prévoit l'abattage de 400 arbres environ dont la moitié est due à l'état phytosanitaire des végétaux.</p> <p>Le projet prévoit la plantation de plus de 1 500 arbres pour intégrer la problématique du réchauffement climatique. L'installation de végétaux de hautes tiges en milieu urbain, le choix de l'albédo des matériaux d'aménagement et la favorisation de l'infiltration des eaux pluviales urbaines contribuant à l'évapotranspiration sont utilisés dans ce but.</p> <p>Des indicateurs pour le suivi "développement durable" du projet sont en place et l'un d'entre eux score la valeur "îlot de chaleur urbain" ICU de l'aménagement sur des points particuliers. du projet.</p>	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@44 - 2	Anonyme-Yves-Périmètre projet	S'inquiète des futures conditions de stationnement au regard des évolutions de l'urbanisme (construction de logements).	L'objectif du projet est d'offrir une alternative à l'usage de la voiture et donc de réduire le nombre de véhicule en ville	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@44 - 3	AUBRY-Jacques-Chamalières	Demande l'intégration au projet de la rénovation de l'avenue de Royat au motif d'améliorer le confort des usagers des bus.	Le projet prévoit le réaménagement de l'ensemble du façade à façade lorsqu'il est prévu des aménagements cyclables ou des voies affectées exclusivement au bus. Dans le cas contraire, seules les stations sont réaménagées. C'est le cas pour l'avenue de Royat.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
@45 - 1	AUBRY-Jacques-Chamalières	Considère qu'il est impératif de maintenir l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il dessert une zone densément peuplée et qu'il est plus fréquenté que les arrêts "Thermes" et "Garnaudes.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 ml des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 ml sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 ml. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@45 - 2	AUBRY-Jacques-Chamalières	Considère qu'il est impératif de travailler sur la qualité des matériaux utilisés pour les trottoirs et voiries de l'avenue Berthelot afin de conserver l'identité et les usages du quartier.	Les matériaux prévus d'être mis en œuvre sur l'intégralité du projet sont des matériaux de qualité.	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@46 - 1	AUBRY-Jacques-Chamalières	Constate un déficit en matière d'abattage/replantation d'arbres sur Chamalières alors que certains arbres abattus sont sains. Constate que la destruction de ces derniers est faite sans compensation.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattage ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sur Chamalières sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@46 - 2	AUDOLLENT--Chamalières	Opposé à la suppression de l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il est situé dans une zone densément peuplée et qu'il génèrera une augmentation de la fréquentation des arrêts "garnaudes" et "Thermes" (perte de temps)	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 ml des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 ml sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 ml. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@46 - 3	BERRIOU--Clermont-Ferrand	Doublon avec la contribution R47 (double intégration dans le registre par erreur)	doublon	Doublon avec La contribution R47- La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@48 - 1	BERTRAND-Arnaud-Chamalières	Considère que la partie Ouest du réseau InspiRe s'annonce déjà comme un échec. Estime qu'il n'est pas envisageable d'avoir une telle qualité de service (vitesse et cadence) alors que l'avenue de Royat à Chamalières sera partagée avec les automobiles, a fortiori aux heures de pointe.	La contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@48 - 2	BERTRAND-Arnaud-Chamalières	Considère que le projet InspiRe a la possibilité unique, à la fois de faire progresser le réseau des transport en commun, et de justifier par sa mise en œuvre une réduction notable de la place de l'automobile sur notre Métropole.	c'est l'objectif du projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
@48 - 3	BERTRAND-Arnaud-Chamalières	Affirme 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 paraît incompréhensible que cette avenue reste en l'état	La contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@49 - 1	BERTRAND-Arnaud-Chamalières	Pense que le projet InspiRe est une occasion historique de réduire significativement la pollution due aux transports en augmentant la part modale des transports en commun et celle du vélo . Ce sera probablement le cas en son centre et sur sa partie Est, là où des choix courageux et ambitieux ont été faits . Ce sera aussi une occasion manquée pour InspiRe comme pour le Schéma Cyclable si les engagements pris avec ce dernier et pleinement réalisables dans le cadre d'Inspire sont complètement ignorés.	La contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
@49 - 2	BLOT-Magali-Périmètre projet	S'étonne que le projet ne soit pas plus 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)	contribution en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C
@49 - 3	BLOT-Magali-Périmètre projet	Estime que le projet INSPIRE doit être mieux interconnecté avec le "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)	En complément du projet des deux lignes de BHNS, la restructuration globale du réseau de transport en commun prévoit la densification et le développement de l'ensemble des lignes régulières. Des parking relais accompagneront également cette restructuration. Le parking de la gare du train du Puy-de-Dôme ne figure pas parmi les différents sites étudiés car jugé trop éloigné des lignes régulières.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@5 - 1	BLOT-Magali-Périmètre projet	Considère que des parkings relais dans la ville sont inutiles.	La mise en place de parking relais permet le report modal des usagers en voiture vers les transports en commun. C'est un outil complémentaire du projet qui permet d'atteindre les objectifs du projet (et du Plan de Déplacement Urbain) en terme de répartition des modes de déplacement.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@51 - 1	BREUIL-Simon-Pierre-Aubière	Est conscient qu'il est important de moderniser le réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise.	le projet participe à la modernisation du réseau de transport	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@51 - 2	BREUIL-Simon-Pierre-Aubière	Demande qu'une place soit laissée à la voiture en ville notamment pour ne pas compliquer la vie des publics nécessitant des soins spécifiques.	Le projet vise à rééquilibrer les modes de déplacement. Aujourd'hui, 61% des déplacements sur la métropole se font en voiture particulière et le Plan de Déplacement Urbain (PDU) ambitionne de ramener la part de ces déplacements à 50% en 2030. Le projet InspiRe participe à l'atteinte de cet objectif. Les déplacements en voiture seront donc toujours possibles. Il s'agit de développer les alternatives à ceux-ci et donc de réduire le nombre de véhicules en limitant le trafic de transit. Pour les transports sanitaires, cette question est étudiée de près avec les professionnels de la santé et les services préfectoraux afin d'appréhender au mieux les conditions de circulation pendant la phase travaux et à terme (une réunion hebdomadaire).	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@51 - 3	BRIGITTE CELLIER-COURTIL-- Périmètre projet	Déplore que l'étude d'impact ne traite pas des restrictions de circulation et de ses conséquences sur la circulation automobile, ce qui aurait faciliter une meilleure communication et compréhension de ce projet.	l'étude d'impact sur les reports de circulation sont disponibles à partir des pages 170 de la pièces D01 III	La commission prend acte de l'observation
@52 - 1	BRUNEL--Chamalières	Demande la conservation des arrêts de bus actuels avenue de Royat	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@52 - 2	BRUNEL--Chamalières	Demande la réfection de la chaussée de l'avenue de Royat	le projet prévoit uniquement l'aménagement des stations bus sur l'avenue de Royat	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
@53 - 1	BRUNEL--Périmètre projet	Demande la conservation des arbres qui constituent des îlots de fraîcheur	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattage ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@54 - 1	CAZENAVE-Giles-Chamalières	Adhère au projet InspiRe suite aux informations reçues en permanence.	il est pris note de La contribution	La commission prend acte de l'avis du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@56 - 1	CHAMILLAT--Chamalières	Est opposée à la suppression de l'arrêt "station thermale" du fait des caractéristiques de l'avenue de Royat et de la population concernée (mobilité difficile).	<p>L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 ml des 2 stations à proximité.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.</p> <p>En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.</p> <p>Elle est en moyenne à plus de 400 ml sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 ml.</p> <p>Nous nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@57 - 1	CHAMILLAT--Chamalières	Questionne sur l'intérêt d'une piste cyclable avenue de Royat.	il n'est pas prévu d'aménagement avenue de Royat en dehors des stations bus.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@57 - 2	CHAMILLAT--Chamalières	Estime qu'il est dommage d'abattre des arbres du fait de leur intérêt en termes d'ombrage.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattage ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@58 - 1	CHAMILLAT--Chamalières	Considère que le dossier d'enquête est dense. Estime que des synthèses claires par zones auraient été utiles.	La forme n'est pas libre et le dossier respecte la réglementation en la matière (résumé non technique...). Un guide de lecture a été fourni en complément afin de faciliter l'appréhension du dossier.	La commission prend acte de l'observation
@58 - 2	CHAMILLAT--Périmètre projet	Considère que la suppression de stationnements pénalisera les populations et l'activité commerciale.	Le projet prévoit de réaffecter de l'espace dédié à la voiture pour favoriser les autres modes de déplacement. C'est pour faire de la place aux modes doux et à la végétation que des places sont supprimées.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@58 - 3	CHASSAGNY-Jp-Chamalières	Pétition pour le maintien de l'arrêt "avenue thermale" de la future ligne B. Analogue à celle objet de La contribution R75 (60 signatures supplémentaires)	<p>L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 ml des 2 stations à proximité.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.</p> <p>En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.</p> <p>Elle est en moyenne à plus de 400 ml sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 ml.</p> <p>Nous nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@58 - 4	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en créant un parking de proximité au carrefour boulevard Cézanne / route de La Baraque (plusieurs milliers de véhicule par jour sur cette route).	Des études d'opportunité sont en cours sur les parkings relais. Cet emplacement ne fait pas partie des sites prospectés (nécessité d'une ligne forte de transports en commun).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@58 - 5	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en installant sur ces voies des écluses favorisant le respect de ces limitations de vitesse	le projet ne prévoit pas la mise en place d'écluse mais l'aménagement prévoit la réduction des largeurs de chaussées afin de réduire la vitesse.	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@58 - 6	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en aménageant des chaudières pour favoriser les mobilités douces.	Le projet ne prévoit pas la mise en place de chaudières. La réduction des largeurs de chaussées contribuera à réduire la vitesse.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@59 - 1	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose, en complément ou en alternative à la proposition de parking relais+ navette en haut du boulevard Paul Cézanne, le prolongement de la ligne 13 jusqu'à ce croisement boulevard Paul Cézanne/route de la baraque.	Des études d'opportunité sont en cours sur les parkings relais. Cet emplacement ne fait pas partie des sites prospectés (nécessité d'une ligne forte de transports en commun).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@59 - 2	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place d'une navette (fréquence élevée aux heures de pointes) entre ce parking et la place Gaillard : correspondance ligne C, 9, 10 et tramway.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Offre de service
@59 - 3	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en mettant en place une communication / signalétique sur D941 pour favoriser l'accès au parking de proximité et à la navette (gratuite les fins de semaine),	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : offre de service
@59 - 4	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose d'améliorer l'offre de transport en commun en diminuant le prix des abonnements transport en commun en complément de la gratuité les fins de semaine.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Offre de service
@60 - 1	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en versant une aide à l'achat de cycle à assistance électrique	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@60 - 2	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en créant des stationnements sécurisés pour les vélos en ville (vélobox)	Depuis la prise de compétences en matière d'aménagement cyclable 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.  Plus d'info : <a href="https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/">https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/</a>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@6 - 1	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en développant des cours de vélo-école (pour les adultes et les enfants)	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@61 - 1	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de favoriser les mobilités douces pour les trajets courts en réalisant des aménagements cyclables	le projet prévoit plus de 24 km d'itinéraires cyclables sécurisés le long des lignes B et C	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@61 - 2	CHATEAU-Cyril-Chamalières	Propose de freiner la circulation des véhicules en limitant à 30km/h sur l'ensemble du Boulevard Paul Cézanne, de la Voie Romaine, de l'Avenue de Villars, du Boulevard Thermale et de l'Avenue Joseph Claussat,	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@61 - 3	CHATRY-Sophie-Chamalières	Est opposée à la disparition de l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il dessert plus de personnes et est plus fréquenté que l'arrêt "Garnaudes".	<p>L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité.</p> <p>Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.</p> <p>En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.</p> <p>Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m.</p> <p>Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@61 - 4	CHRISTOL-Hervé-Royat	Déplore qu'il n'y ait pas d'itinéraires vélo sécurisé pour remonter à Royat. Propose un itinéraire sécurisé empruntant la rue de Monteix évitant ainsi l'avenue Jean Jaurès.	Le projet prévoit l'aménagement de la ligne B jusqu'à la place Allard. Le projet ne peut donc répondre à cette problématique. Néanmoins la ville de Royat et les services métropolitains conduisent des études visant à revoir la plan de circulation et à favoriser les modes doux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : aménagements associés
@6 - 2	DEMARCO-Bertrand -Périmètre projet	Interroge sur la pertinence de la présente enquête au regard de celle de 2022. S'interroge également sur la valeur de cette enquête qui ne porte que sur une partie du projet	la procédure réglementaire est respectée	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités de l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation de la procédure
@62 - 1	DEMARCO-Bertrand -Périmètre projet	Demande les raisons de l'exclusion des parkings relais de l'étude d'impact et du projet et interroge sur une troisième enquête pour tout ce qui n'est pas dans ce dossier	<p>Les études sur les P+R ne pouvaient se finaliser qu'à partir du moment où le tracé des lignes fortes et structurantes du futur réseau était stabilisé avec la Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>Les impacts de ceux-ci seront cumulés à ceux du projet à travers des dossiers d'autorisations propres comme le prescrit la réglementation.</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
@62 - 2	DEMARCO-Bertrand -Périmètre projet	Considère que les modalités de gestion des eaux prévues au projet paraissent d'un autre âge, Considère que les eaux pluviales de voirie devraient être traitées comme une ressource à valoriser	<p>Le projet d'aménagement des lignes B et C permet, chaque fois que cela est possible et en complément des exigences réglementaires, d'infiltrer une partie des pluies courantes (15 premiers mm), et ceci via deux mécanismes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Infiltration des eaux pluviales dans les fosses d'arbres et bandes plantées</li> <li>- Infiltration des eaux pluviales des pistes cyclables du projet</li> </ul> <p>Ces éléments ne figurent pas dans le dossier qui ne reprend que les exigences réglementaires.</p> <p>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 oeuvre de la récupération de la surface violette ouest par le réseau pluvial (branche n°4), tout en gardant un fonctionnement gravitaire.</p>	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème : Hydrologie /Sous-thème : Eaux pluviales
@62 - 3	DEUX-Nathalie-Périmètre projet	Expose ses réflexions personnelles sur la conception des déplacements dans la métropole et sur les conséquences pour différentes catégories de population.	La contribution ne porte pas sur l'objet de l'enquête	La commission prend acte de l'observation
@62 - 4	DEUX-Nathalie-Périmètre projet	Plaide pour des transports en commun propres respectueux du partage des voies entre bus et automobiles et à un coût acceptable	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
@62 - 5	DULAC-Anais -Clermont-Ferrand	Demande une ligne de bus ou de tram desservant le parc Montjuzet, la maison des sports et l'axe pistes/Chamalières.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@62 - 6	DULAC-Anaïs -Clermont-Ferrand	Souhaite que la ville soit repensée pour le vélo et plus généralement pour les mobilité douces, notamment les zones desservies par les lignes 4, 7 et 9.	La restructuration du réseau de bus qui sera mise en service fin 2025 prévoit une réorganisation des lignes et un développement de l'offre. La desserte de ce secteur sera améliorée. Après un processus de concertation avec les communes, le réseau sera arrêté au 4ème trimestre 2023.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@62 - 7	DUMONTET--Clermont-Ferrand	Requête ligne 5 Considère que les fréquences de la ligne 5 ne sont pas adaptées aux travailleurs à horaires décalés et travaillant le dimanche (santé, hôtellerie).	La restructuration du réseau de bus prévoit de renforcer l'offre sur la ligne 5 dès 2025. L'amplitude horaire des lignes B et C sera largement augmentée.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@62 - 8	ERIC SIMON--Chamalières	Demande le maintien de l'arrêt "Avenue thermale" sur la ligne B du BHNS au motif que cet arrêt dessert une population importante et de nombreuses activités.	L'arrêt "Avenue Thermale actuelle" se trouve à 200 m des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela, que des voies uniquement dédiées aux bus sont recherchées afin d'augmenter leur vitesse commerciale. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est importante entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée au bus sur l'avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km, 62 stations). La suppression de l'arrêt "avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous sommes donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@6 - 3	EVESQUE-Bruno-Clermont-Ferrand	Considère que les modifications de circulation induites par le projet sur le boulevard circulaire engendreront d'importants encombrements préjudiciables aux habitants et thromboseront cette artère de transit de première importance.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'observation et de la réponse du SMTC
@63 - 1	FABBRO-Serge-Chamalières	Constata que les orientations de principe affichées ne se déclinent pas dans les solutions retenues - l'offre en faveur des << modes doux >> n'est pas parfaite sur des parties stratégiques - la politique de restriction du stationnement automobile sur voirie ne semble pas avancer sur certains secteurs cruciaux pour laisser la place aux modes doux.	Une coordination maximale est mise en œuvre entre le projet InspiRe et les autres projets de mobilités tels que la piétonisation, le schéma de circulation, le schéma cyclable métropolitain... La combinaison des intérêts de chacun des modes devant partager l'espace public fait que parfois le résultat obtenu n'est pas parfait mais il constitue un progrès significatif pour les modes doux en général.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@6 - 4	FABBRO-Serge-Chamalières	Constata que l'aménagement de l'avenue de Royat en site réservé pour le BHNS n'est pas retenu. 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.	le projet a pour but de faciliter dès que possible l'usage des modes doux. cela n'a pas pu se faire s'agissant de l'avenue de Royat	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@64 - 1	FABBRO-Serge-Chamalières	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. Souhaite la réalisation d'un maillage avec plusieurs itinéraires alternatifs cyclables sécurisés depuis la circulaire cyclable des boulevards Berthelot et Duclaux.	l'aménagement de voirie nécessite l'accord du Maire détenteur du pouvoir de police de la circulation. Sur l'avenue de Royat. l'installation d'équipements cyclables et d'un site propre bus sur l'avenue de Royat n'a pas reçu d'avis favorable de ce dernier	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@65 - 1	FABBRO-Serge-Chamalières	Constate que le maintien du stationnement avenue de Royat est en contradiction avec le PDU alors que sa réduction serait le moyen le plus efficace pour réduire la place de la voiture au profit des autres modes de déplacement plus vertueux.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
@66 - 1	FABBRO-Serge-Chamalières	Souhaite que l'examen de la faisabilité d'une passerelle piétons cyclistes en face de l'hôpital d'Estaing soit étudiée pour réduire les liaisons douces inter quartiers.	le projet prévoit un équipement cyclable sur le tracé de la ligne B entre Estaing et st Jean. il ne sera pas étudié de passerelle dans le cadre du projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@67 - 1	FABBRO-Serge-Chamalières	S'interroge sur la finalité des financements publics nécessités pour la création d'infrastructures de transports collectifs de bus propres, au regard de l'efficacité de lutte contre la pollution et contre les émissions de GES.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et considère que ce point est du ressort de l'enquête DUP
@68 - 1	FAYON-Julie-Cournon-d'Auvergne	Demande l'extension du réseau de bus en direction de Pérignat. Pense qu'il faudrait aussi une fréquence adaptée	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique en cours	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@69 - 1	FAYON-Julie-Cournon-d'Auvergne	Demande l'examen d'une piste cyclable permettant de relier Pérignat-les-Sarlieve - Romagnat -Beaumont (avec un itinéraire longeant la 2x 2 voies par exemple)	La contribution ne correspond pas à l'objet de l'enquête.	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête
@70 - 1	FAYON-Julie-Périmètre projet	Pense qu'il serait pertinent d'optimiser les lignes de bus et le temps de trajet aux horaires des étudiants pour accéder aux établissements scolaires et facultés	La contribution ne correspond pas à l'objet de l'enquête.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@70 - 2	FAYON-Julie-Périmètre projet	Demande de déployer plus de pistes cyclables avec des parcours optimisés sans détour: * Pérignat-Lès-Sarliève - Romagnat - Beaumont - Clermont-Ferrand * Pérignat-Lès-Sarliève - Aubière	La contribution ne correspond pas à l'objet de l'enquête.	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête
@70 - 3	FILIOL-Christiane-Clermont-Ferrand	Interroge sur le devenir de la ligne 10.	elle sera maintenue et renforcée avec la restructuration du réseau qui sera arrêtée en fin d'année pour mise en service fin 2025	La commission prend acte de l'observation
@70 - 4	FILIOL-Christiane-Durtol	Constate que la création d'une ligne desservant Durtol est un plus pour les habitants.	il est pris note de cette contribution	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@70 - 5	FILIOL-Christiane-Durtol	Regrette que le choix du terminus (coté Clermont) augmente le flux de circulation dans le bourg de Durtol (déjà important) ainsi que les nuisances associées (bruit du fait d'un revêtement dégradé).	le choix du positionnement du terminus a été pris suite à la concertation préalable en lien avec les contributions	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
@70 - 6	FROMONT-Didier-perimètre projet	Est favorable au principe de réduire la place de la voiture en ville.	La contribution est hors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@71 - 1	FROMONT-Didier-perimètre projet	Ne comprend pas l'absence d'aménagements pour les vélos et notamment de pistes cyclables provoquant une faible attractivité pour de nouveaux cyclistes.	Le projet ne prévoit pas d'équipements cycles ou de voies réservées aux bus dans la traversée de Chamalières. Le schéma cyclable métropolitain prévoit de déployer de nouvelles pistes sur le secteur de Chamalières. Toutefois des alternatives à l'avenue de Royat pour des voies cycles seront difficile à trouver.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@71 - 2	GILBERT- -Périmètre projet	S'interroge sur la nécessité de couper des arbres centenaires.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattages ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@71 - 3	GILBERT--Périmètre projet	S'interroge sur les temps de transports prévus et sur les conditions de report de la circulation automobile.	Le tracé de la ligne C évolue (passage par le Zénith). Aussi, il est difficile de comparer par rapport à la situation existante. L'aménagement permettra de gagner en fiabilité et en performance car tout en étant plus long, la durée de trajet entre les centres de Cournon et de Clermont-Ferrand sera réduite de 15 minutes minimum. Une étude de circulation a été conduite par la ville de Cournon. L'itinéraire favorisé est celui passant par Lempdes puis l'autoroute.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
@71 - 4	GILBERT--Périmètre projet	S'inquiète des conséquences sanitaires du projet (prolifération moustiques) au niveau de la place Gardet.	La présence d'eau dans l'aménagement urbain diminue les températures environnantes et favorise l'adaptation au changement climatique ( <a href="https://www.cerema.fr/fr/actualites/rafraichir-ville-guide-synthese-propose-approche">https://www.cerema.fr/fr/actualites/rafraichir-ville-guide-synthese-propose-approche</a> )	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@72 - 1	GIMBERT-Florence-Chamalières	Demande le maintien de l'arrêt "station thermale" au motif que les 2 arrêts maintenus sont trop éloignés et d'accès difficile (pente)	Toutes les stations sont aménagées en lieu et place des stations existantes sur la ligne B actuelle, seule la station actuelle << avenue Thermale >> qui elle est supprimée car elle se situe à 200 m des 2 stations les plus proches. La suppression de cet arrêt permet de conserver une distance inter-arrêts de 380 m ce qui correspond aux standards d'une ligne de BHNS et à la moyenne des interdistances des deux lignes B et C. Plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est importante	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@72 - 2	GISCARD D'ESTAING-Louis-Périmètre projet	Affirme que la mise en œuvre du projet aura un impact majeur en termes de report des flux de circulation sur Chamalières dégradant ainsi la qualité de vie des habitants et en augmentant la pollution (exemple du site propre unidirectionnel de l'avenue Bergougnan). Justifie son argumentation dans une note relative au report de trafic sur Chamalières suite au projet Inspire.	L'étude de report de trafic est fournie au dossier. La fermeture d'un sens sur Bergougnan induit un report de trafic sur les axes environnants. Une partie du trafic pendulaire devra se reporter sur des itinéraires plus adaptés (A89 au nord ou N89 au sud).	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@72 - 3	GISCARD D'ESTAING-Louis-Périmètre projet	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. Considère que l'abattage de 52 arbres prévu sur Chamalières n'est pas acceptable au regard de la compensation proposée (23 arbres)	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattages ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître. L'évolution des études a permis de réduire le nombre d'arbres supprimés sur Chamalières.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@72 - 4	GISCARD D'ESTAING-Louis-Périmètre projet	Est opposé 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.  Demande au SMTC de fournir des données actualisées justifiant la suppression de cet arrêt.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité.  Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.  En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.  Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m.  Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@73 - 1	GISCARD D'ESTAING-Louis-Périmètre projet	Souligne que la potentielle dégradation de la qualité de l'air mériterait d'être prise en compte dans le projet.	L'étude sur la qualité de l'air conclut ainsi : "Au final, le développement de ces deux lignes conduit à une diminution des coûts collectifs liés à la pollution de l'air et à l'effet de serre de -1,35 % à l'horizon 2025 et de -1,88 % à l'horizon 2045."	La commission prend acte de la réponse du SMTC et confirme qu'une des ambitions du projet est bien de réduire la pollution liée aux émissions de gaz à effet de serre notamment
@73 - 10	GOMBERT-Marie-Josée-Chamalières	Demande le maintien des arrêts de bus "avenue thermale" et "garnaudes" avenue de Royat au motif: - de la densité de population présente - de la configuration	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité.  Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus.  En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat.  Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m.  Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
@73 - 11	GOMBERT-Marie-Josée-Chamalières	Demande la conservation du nombre d'arbres présents sur le tracé sur la commune de Chamalières et vers Royat pour garantir l'ambition écologique du projet.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées.  Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattage ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sur Chamalières sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@73 - 12	GUYOT-LÉNAT-William-Aubière	Souhaite vivement qu'il y ait une meilleure continuité de voies cyclables et une meilleure séparation avec les automobiles.	le projet permet de développer des aménagements cyclables sur les itinéraires des lignes B et C.  la métropole continue le déploiement de son schéma cyclable (plus d'info : <a href="https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/">https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/le-schema-cyclable/</a> )	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
@73 - 2	GUYOT-LÉNAT-William-Clermont-Ferrand	Souhait de disposer de zones adaptées et vidéo-surveillées pour le stationnement des vélos.	des équipements permettant de stationner les vélos seront déployés dans le cadre du projet (essentiellement en station). Parallèlement la métropole développe des solutions de stationnement sécurisé ( <a href="https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/les-parcs-a-velo/">https://www.clermontmetropole.eu/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/a-velo/les-parcs-a-velo/</a> )	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : aménagements associés

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@73 - 3	HORTEFEUX-Pascal-Chamalières	Demande la conservation du nombre d'arbres présents sur le tracé sur la commune de Chamalières pour garantir l'ambition écologique du projet.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattages ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sur Chamalières sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@73 - 4	JACQUOT-Laetitia-Clermont-Ferrand	Considère que ce projet est une aberration économique, écologique et sociale.	La contribution n'entre pas dans le champ de l'enquête	La commission prend acte de la réponse du SMTC et de l'observation
@73 - 5	JACQUOT-Laetitia-Clermont-Ferrand	Dénonce l'absence d'information et de concertation notamment en matière financière et regrette qu'aucune réponse n'ait été apportée aux contributions émises lors des consultations précédentes.	Le projet a fait l'objet d'une large information de la part du MOA depuis 2020, via ses propres canaux et dans les médias. Une concertation publique s'est déroulée du 11 janvier au 31 mars 2021. Une procédure de déclaration d'utilité publique a été lancée, dont l'enquête s'est déroulée du 30 mai au 4 juillet 2022. En réponse à une recommandation de la commission d'enquête, le maître d'ouvrage a mis en oeuvre une concertation continue permettant de lever les dernières difficultés qui peuvent subsister sur le projet. Le projet a évolué pour prendre en compte ces différentes étapes de concertation, évolutions qui sont présentées dans la présente enquête. Enfin, les éléments relatifs à l'impact financier du projet sont détaillés, notamment dans le cadre de l'analyse des coûts collectifs.	La commission prend acte de l'observation
@73 - 6	JACQUOT-Laetitia-Clermont-Ferrand	Demande qu'un système de transport en commun revu et corrigé soit proposé aux clermontois.	L'objectif du projet est d'augmenter la performance des lignes B et C et celle de l'ensemble du réseau restructuré	La commission prend acte de la réponse du SMTC et considère que le projet s'inscrit bien dans cet objectif
@73 - 7	JACQUOT-Laetitia-Clermont-Ferrand	Dénonce la coupe d'arbres centenaires et s'inquiète des conditions de leur remplacement.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattages ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@73 - 8	JAMIN-Véronique -Durtol	Regrette l'absence de plans précis sur les infrastructures prévues. Pense que les aspects marketing du dossier ont été privilégiés au détriment des aspects techniques.	Les plans sont consultables en annexes de l'étude d'impact, Pièce "D02_X_Annexe_plans insertion BHNS-septembre 2022"	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@73 - 9	JAMIN-Véronique -Durtol	Demande des précisions sur la nature du parking prévu à Durtol terminus.	La capacité du parking sera quasiment doublée pour tenir compte à la fois de la restitution des usages actuels (Clinique et abords) mais aussi pour intégrer le développement de l'intermodalité (P+R). Le parking de Durtol sera fléché comme P+R.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@74 - 1	JAMIN-Véronique -Durtol	S'interroge sur le devenir du site de Rivaly.	Ce site a été identifié comme un emplacement pertinent pour l'installation d'un P+R. Des contacts ont été pris avec Auvergne Habitat et une étude de faisabilité a été diligentée. Cette dernière conclut à la faisabilité uniquement si la surface foncière est agrandie. Des contacts amiables sont en cours avec les propriétaires voisins du site afin de garantir un nombre de places de stationnement identique à l'actuel sur la résidence et des places affectées à l'usage P+R.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@74 - 2	JAMIN-Véronique -Durtol	S'interroge sur le devenir de la station de bus C actuelle aux Quatre Routes.	Elle existera toujours et les deux quais (montée /descente) seront installés dans la même zone. Les plans sont consultables en annexe pièce D02 (planches insertion), page 48 (pour ce secteur).	La commission prend acte de la réponse du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
@74 - 3	JONARD-Gael-Durtol	S'interroge sur l'impact du projet sur le devenir des zones de stationnement actuelles de l'avenue de la Paix	Les places de stationnement sur voirie avenue de la paix à Durtol sont supprimées. Des places seront disponibles au niveau du parking créé face à la clinique. Des aménagements cyclables sont prévus chaque fois que la largeur permet de les installer. En l'état, l'avenue de la Paix ne permet pas une continuité de ceux-ci.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@74 - 4	JONARD-Gael-Durtol	S'inquiète des conditions de trafic avenue de la Paix résultant de la mise en œuvre d'Inspire : densité, vitesse excessive, état de la chaussée, ralentisseurs, sécurité des écoles et des arrêts de bus.	Les études techniques ont permis de réaliser un diagnostic des structures de chaussées existantes et d'évaluer les travaux à engager pour assurer la compatibilité de celles-ci avec le trafic envisagé. La largeur de la voirie sera réduite à 6,50 ce qui permettra de faire baisser la vitesse et de sécuriser les traversées piétonnes.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@74 - 5	JONARD-Gael-Durtol	S'interroge sur l'avenir des arbres de la rue de la Paix source de fraîcheur et de biodiversité	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattage ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sur l'avenue de la Paix à Durtol sans pouvoir le faire disparaître puisque 13 arbres seront abattus à terme pour 20 plantés.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
@74 - 6	KERVAREC-Juliette-Périmètre projet	Souhaite la création de pistes cyclables par Romagnat et Aubière.	La contribution est hors du champ de l'enquête publique elle renvoie au déploiement du schéma cyclable métropolitain	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête
@74 - 7	KERVAREC-Juliette-Périmètre projet	Considère les TC insuffisants et le temps de trajet trop important pour rejoindre Clermont Ferrand à partir de Pérignat les Sarliève.	l'objectif du projet est l'amélioration de la performance des lignes B et C mais aussi de l'ensemble du réseau de transport qui sera restructuré à l'horizon 2025	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@74 - 8	KERVAREC-Juliette-Périmètre projet	Considère la création des lignes B et C insuffisante et demande l'adaptation des moyens de mobilité avec les villes voisines de Clermont Métropole à fort dynamisme démographique.	l'objectif du projet est l'amélioration de la performance des lignes B et C mais également de l'intégralité du réseau qui sera complètement restructuré à l'horizon fin 2025	La commission prend acte de la réponse du SMTC
@74 - 9	L'ANTON-Michel-Durtol	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.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Intermodalité
@8 - 1	L'ANTON-Michel-Durtol	Considère que le projet Inspire est étriqué et manque de vision à long terme et qu'il aurait pu être structurant en termes de stratégie globale des déplacements pour le grand Clermont.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
@9 - 1	L'ANTON-Michel-Durtol	Regrette l'abandon de l'aménagement d'un espace sécurisé le long de l'avenue de la paix à Durtol. Considère que cet espace serait d'une grande lisibilité en matière de structure des déplacements urbains. Estime que la perspective d'une voie cyclable sécurisée depuis le futur parking P+R Rival jusqu'à la gare Sncf via le terminus BHNS et le centre bourg peut avoir du sens.	Le foncier disponible sur l'avenue de la Paix à Durtol n'a pas permis de réaliser des aménagements cyclables sur la totalité de la voie.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
E21 - 1	L'ANTON-Michel-Durtol	Demande la création d'un parking relais le long de la route du Puy de Dôme en vue d'inciter les voyageurs en provenance d'Orcines, Pontgibaud et Rochefort à adopter les transports en commun et de réduire le trafic automobile dans le centre bourg de Durtol.	Des études de faisabilité pour l'installation d'un Parking Relais dans le secteur de l'avenue du Puy-de-Dôme sont en cours. Elles devraient aboutir d'ici à la fin d'année.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
E43 - 1	LEROY-Pauline-Durtol	Demande à ce que la visibilité soit assurée sur la ligne C au niveau de l'avenue de la paix	les traversées piétonnes seront réduites en longueur dans cet objectif	La commission prend acte de l'avis du SMTC

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
E55 - 1	MAFFI-Gino-Clermont-Ferrand	Contribution sans objet (simple visite en permanence)	il est pris note de la visite	La commission prend acte de l'observation
E55 - 2	MATHIEU-Yves-Clermont-Ferrand	Conteste l'opportunité de l'enquête au motif que le dossier est clos et que les travaux ont commencé.	Les travaux actuellement en cours correspondent à des travaux diligentés par les concessionnaires réseaux pour rénover leurs ouvrages dans la perspective de l'arrivée d'Inspire. Les travaux d'aménagement correspondant au projet démarreront eux en avril 2024 conformément au planning de projet	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités de l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation de la procédure
E7 - 1	MERCIER-Sophie-Royat	Regrette l'abandon de la piste cyclable rue de Royat. Demande d'étudier à nouveau la faisabilité d'une piste cyclable : supprimer des stationnements, utiliser des trottoirs.	Suite aux décisions prises pendant la phase concertation préalable par la ville de Chamalières, l'avenue de Royat ne sera aménagée dans le projet qu'au niveau des stations.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thèmes : Déploiement des lignes B et C et Aménagements associés
E7 - 2	MONTMORY--Chamalières	S'oppose à la suppression de la station "avenue thermale" au motif: - de sa très grande fréquentation actuelle - de sa situation dans une voirie en pente rendant l'accès difficile à certains usagers.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
E7 - 3	MOREL-Françoise-Clermont-Ferrand	S'interroge sur l'abattage d'arbres sains et des conséquences de ce choix. Considère que le projet manque d'ambitions en matière de végétalisation et d'aménagement des voiries.	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées. Néanmoins, pour des raisons phytosanitaires ou pour permettre l'aménagement de l'espace, certains abattages ne peuvent être évités. Les études ont permis de réduire au maximum cet impact sans pouvoir le faire disparaître. Un travail particulier a été conduit par les architectes paysagistes du projet pour recourir à des espèces robustes, en capacité de se développer en site urbain dense et de s'adapter aux conditions météorologiques futures (adaptation au changement climatique)	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
R20 - 1	MOREL-Françoise-Clermont-Ferrand	Constate que 7,5 ha de terres agricoles seront détruites.	Le choix du site pour aménager le futur centre d'exploitation et de maintenance a été conduit dans une démarche Eviter-réduire-compenser Compte tenu des besoins en termes de foncier et de localisation, le site de la pointe de Cournon s'est avéré comme le plus opportun. Des mesures de compensation de la filière impactée ont été approuvées par les professionnels (chambre d'agriculture...) et les Services de l'état.	La commission prend acte de la réponse du SMTC mais regrette qu'aucune compensation environnementale n'ait été prévue dans le projet. Voir partie 4 du rapport - thème Espaces naturels et agricoles, sous thème maîtrise des impacts, mesures de compensation
R27 - 1	MOREL-Françoise-Clermont-Ferrand	Conteste l'étude sur l'estimation des besoins en places de stationnement nécessaires et sa justification par des observations faites en périodes de confinement.	La réduction du nombre de places de stationnement est un des objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) voté en 2019. Le projet InspiRe s'inscrit pleinement et en cohérence avec ces objectifs. Une partie des études diligentées par le projet ont été réalisées en période de crise sanitaire; néanmoins les résultats obtenus sont en pleine cohérence avec ceux issus des études d'élaboration du PDU.	La commission constate que cette observation est hors champ de la présente enquête tout en prenant en compte l'avis du SMTC.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
R27 - 2	MOREL-Françoise-Clermont-Ferrand	Conteste l'absence de création ou d'agrandissement de parkings relais à l'est de l'agglomération.	Des parkings relais seront installés en complément de ceux déjà existants avec l'objectif de doubler à minima la capacité totale de places disponibles. En venant de l'est, des études sont en cours comme indiqué au dossier pour l'installation de P+R à Cournon (Toulaits et Sarliève à proximité du Zénith), La Pardieu, Centre Routier (Brézet) ou l'aéroport d'Aulnat... D'autres secteurs sont en cours d'étude (Champ Lamet, Pont-du-Chateau, Lempdes)) à proximité des autres lignes du réseau. Ces équipements seront mis en service concomitamment avec le projet ou préalablement pour favoriser les reports modaux pendant la phase travaux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R27 - 3	PELISSIER-Anne-Chamalières	Pétition pour le maintien de l'arrêt "avenue thermale" de la future ligne B - 319 signatures.	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m des 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
R28 - 1	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Fait part de l'avis favorable de la commune de Cournon d'Auvergne	Il est pris note de l'avis favorable de la ville de Cournon.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R28 - 2	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Considère que le projet constitue une réelle opportunité de parfaire l'organisation de la ville et d'offrir une meilleure qualité de vie aux habitants, le réaménagement des espaces publics associés au projet participant pleinement à la réalisation de ces objectifs.	il est pris note de l'avis favorable de la ville de Cournon	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Opportunité
R28 - 3	RAGE-François-Cournon-d'Auvergne	Considère que l'empreinte environnementale du projet sera largement compensée par les bénéfices à court, moyen et long terme en matière de réduction des émissions de GES, de suppression des îlots de chaleur et d'amélioration de la qualité de l'air.	L'étude d'impact démontre les bénéfices environnementaux du projet.	La commission prend acte de l'observation
R29 - 1	ROBERT-William-Clermont-Ferrand	Relève que le projet Inspire va rendre impossible la circulation et le stationnement sur Ballainvilliers Gergovie et Malfreyt / Lagarlaye /Lafayette.	tous les riverains qui disposent d'un parking privé ou d'un accès privatif à leurs logements pourront continuer d'accéder à leur domicile	La commission prend acte de la réponse du SMTC
R30 - 1	ROBERT-William-Clermont-Ferrand	Regrette l'absence de compensation des aires de stationnement dans les quartiers Ballainvilliers Gergovie et Malfreyt /Lagarlaye /Lafayette.	des parkings relais seront installés en complément de ceux déjà existants avec l'objectif de doubler à minima la capacité totale de places disponibles. ces équipements seront mis en service concomitamment avec le projet ou préalablement pour favoriser les reports modaux pendant la phase travaux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R31 - 1	ROBERT-William-Clermont-Ferrand	Approuve le principe de réduction du trafic d'entrée à Clermont Ferrand mais considère que la réduction des capacités de circulation et le stationnement est une entrave à la liberté.	Chaque résident qui dispose d'une garage privé pourra accéder à celui-ci. Les parkings en ouvrage sont tous maintenus	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R32 - 1	ROBERT-William-Clermont-Ferrand	Considère que la mise en circulation à double sens de Malfreyt /Lagarlaye /Lafayette déjà mise en place a des effets néfastes.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
R32 - 2	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Pense que la mise en place de bus en sites propres va dans le bon sens mais considère que Clermont Ferrand devrait avoir 3 lignes de tram.	la contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R32 - 3	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande de privilégier des transports collectifs électriques type tramway.	le choix du mode et l'analyse comparative avec le système tramway figurent au dossier (dossier A0 chapitre V.3 page 37)	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R33 - 1	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande de généraliser des pistes cyclables larges, continues, sécurisées.	la contribution est hors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
R33 - 2	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande de supprimer les aménagements de rues à sens unique pour les voitures qui poussent à la vitesse et privilégier systématiquement des aménagements de rues à double sens avec pistes cyclables.	la contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R47 - 1	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande d'augmenter les surfaces piétonnières, particulièrement au droit des arrêts de transports collectifs.	contribution en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
R50 - 1	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande de supprimer du stationnement automobile de surface et développer le stationnement vélo.	le projet prévoit des aménagement cycles sur 90% du linéaires ainsi que des équipements de stationnement en complémentarité du déploiement du schéma cyclable métropolitain. des places de stationnements automobiles sont supprimées au profit d'autres modes de déplacement	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R50 - 2	ROBIN-François-Clermont-Ferrand	Demande de canaliser le trafic automobile vers des parkings relais en périphérie.	des P+R sont déployés en compléments du projet pour permettre une report modal vers les transports collectifs	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R50 - 3	ROJDA-Matthieu-Périmètre projet	Décrit les dangers de la piste cyclable de Gerzat à Cébazat (croisement RN9). Demande la priorité aux pistes cyclables sur les voies automobiles au motif que cela améliore la sécurité, la rapidité et réduit les incivilités.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R75 - 1	SCHEIBLING-Marc-Chamalières	Conteste l'étude de report de trafic qui envisage des voies inadaptées (rue des prés, chemin des Farnettes) et sur l'avenue thermale.	Le modèle de simulation des itinéraires de report peut très ponctuellement envisager des reports sur des voies non adaptées. Cela reste marginal et se limite à quelques voies sans remettre en cause les reports sur les autres axes.	La commission prend acte de la réponse du SMTC
R76 - 1	SCHEIBLING-Marc-Périmètre projet	Compare les mesures de réduction (louables par ailleurs) au choix fait en matière de report important vers des zones densément peuplées.	cette analyse est bien intégrée à l'étude d'impact du dossier	La commission prend acte de la réponse du SMTC
R77 - 1	SERVIERE-Nat-Périmètre projet	Demande de rendre accessible Clermont aux populations venant du nord de l'agglomération au motif que les offres actuelles sont dangereuses, complexes et coûteuses.	le parking des pistes accessible depuis le nord permet un accès au réseau des transports urbains	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : parkings relais
R78 - 1	SERVIERE-Nat-Périmètre projet	Demande la consultation des usagers "faibles" (ou leurs représentants) qui utilisent des véhicules individuels adaptés (Personnes à mobilité réduite). Considère qu'un accès facile aux établissements spécialisés (IME, IEM, etc..) est essentiel.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'observation
R79 - 1	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Constata que le dossier est peu lisible et comportant de nombreux flous liés à plusieurs chapitres : pistes cyclables, ZFE, ZTL, sens de la circulation des flux routiers, les liaisons intermodales.	La forme du dossier a été jugée recevable par les services de l'État. Elle est conforme à la réglementation.	La commission prend acte de l'observation

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
R80 - 1	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Considère que les << parking relais >> apparaissent sous dimensionnés, mal placés pour ceux connus, insuffisants dans tous les cas. Ils sont sources de bien de tracas pour les commerçants alors qu'ils devraient pourtant être gage de performance de la fréquentation des BHNS et donc corollaires de l'intérêt environnemental d'Inspire.	L'ensemble des parkings relais connus à la date de constitution du dossier a été intégré. Depuis des études sur des sites complémentaires sont en cours.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R81 - 1	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Affirme que la future piste cyclable de la rue de l'Oradou sera dangereuse du fait de la juxtaposition bus/ vélo sur une seule voie étroite vers un secteur déjà pointé pour cette dangerosité.	Les couloirs bus mixtes (vélos bus) sont permis par la réglementation. Sans être la solution idéale, cela permet de concilier les usages sur les secteurs les plus contraints comme la rue de l'Oradou.	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R81 - 2	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	S'interroge si le plan arbres, végétalisation, est vraiment à la hauteur ?	La plantation de végétaux en ville est un des objectifs principaux du projet. Le nombre de sujets va être doublé sur les lignes B et C aménagées.	La commission prend acte de la réponse du SMTC et renvoie à son analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - thème Cadre de vie, sous thème alignements d'arbres
R82 - 1	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Constate que le chapitre << urbanistique >> est détaché des considérations environnementales des BHNS alors qu'il est étroitement lié à ces 2 lignes de transport en commun Relève la nécessité de la mise en conformité des communes avec le futur PLUi pour qu'INSPIRE soit efficient.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R82 - 2	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	S'interroge sur l'existence d'études sur les bitumes sombres pour les BHNS et les autres travaux en cours .	La question du réchauffement climatique et de l'albedo des surfaces aménagées sont bien traités dans le cadre du dossier.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R82 - 3	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Conclue que le projet << peut -beaucoup - mieux-faire >> .... avec beaucoup plus de réflexions en amont, et de concertations réelles .	la contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'observation
R82 - 4	THOMAS-Florence-Clermont-Ferrand	Constate que cette présente enquête reste extrêmement confidentielle du fait que tout semble acté.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités de l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation de la procédure
R83 - 1	TISSANDIER -Marie Pierre - Chamalières	S'étonne de la suppression de l'arrêt "avenue thermale" au motif qu'il est très fréquentée par la population du quartier	L'arrêt "Avenue Thermale" actuelle se trouve à 200 m de 2 stations à proximité. Le projet a pour but de renforcer la performance des lignes du futur réseau et en particulier de la ligne B installée avenue de Royat. C'est pour cela que des voies uniquement dédiées au bus sont recherchées afin d'augmenter la vitesse commerciale des bus. En effet, plus la performance du système est haute et plus l'inter distance est grande entre ces stations. C'est d'autant plus important en l'absence de voie réservée aux bus sur l'Avenue de Royat. Elle est en moyenne à plus de 400 m sur le projet (27 km 62 stations). La suppression de l'arrêt "Avenue Thermale" permet de conserver une distance inter-arrêt de 380 m. Nous nous situons donc dans cette moyenne d'autant plus que la circulation est dense et en l'absence de site réservé aux bus (rappel).	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés
R83 - 2	TOURNAIRE-Olivier-Chamalières	S'interroge sur le positionnement du terminus technique au droit du parking saint Victor au motif: - de la gêne créée aux riverains, - de l'obligation de créer un ensemble de stationnement à 2 niveaux, - de l'absence de prise en compte de l'empreinte carbone de cet équipement.	l'installation du terminus au niveau du parking St Victor est un terminus standard qui prévoit le stationnement de bus et des locaux de relève pour les chauffeurs. Le parking en ouvrage présente un fonctionnement au parking actuel le niveau de nuisance généré par ces équipements est tout à fait compatible avec son environnement (cf. étude d'impact)	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Aménagements associés

**LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT**

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
R83 - 3	TOURNAIRE-Olivier-Chamalières	Demande une information de la population sur les risques (incendie) liés à la station de recharge et la prise en compte de ceux ci dans la zone résidentielle du parking Saint Victor.	Les bus et les équipements de recharge sont conformes aux normes en vigueur et une vigilance particulière a été portée au risque incendie. Au stade des études, des échanges avec les services de défense incendie sur les prescriptions techniques à prévoir dans le cadre de l'installation des terminus ont été conduits. Le permis de construire recevra aussi un avis de ces mêmes services.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R83 - 4	VALETTE-Didier-Chamalières	Considère que les données de report de trafic contenues dans le présent dossier sont obsolètes dans la mesure où elles n'intègrent pas la mise à double sens des boulevards extérieurs.	Le dossier support de l'enquête publique a été déposé aux services de l'État en octobre dernier sur la base d'études antérieures. La mise à double sens des boulevards extérieurs n'était pas connue. Elle ne pouvait donc pas être intégrée au dossier.	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R83 - 5	VALETTE-Didier-Chamalières	Relève des données contradictoires à l'examen des projections de report de charges de trafic sur l'avenue thermale : pages 171 et 174 de l'étude d'impact.	La carte page 171 correspond à la différence de charge entre l'hypothèse avec projet versus l'hypothèse de référence à l'Heure de Pointe du matin HPM et celle de la page 174 l'Heure de Pointe du Soir (HPS). S'agissant de trafic pendulaire, il est normal que les chiffres ne soient pas les mêmes - Question : Très attentif aux conséquences de la fermeture de l'avenue Bergougnan à la descente, j'essaie de comprendre comment vont se faire les reports de trafic des véhicules en provenance d'Orcines et de Durtol. Dans les documents de la nouvelle enquête publique du projet, l'étude des reports de trafic a été modifiée par rapport à la précédente enquête. Réponse : la carte proposée à la page 171 de l'étude d'impact - Pièces D01 III est rigoureusement identique à celle proposée page 139 du dossier DUP Pièces G4 de décembre 2021. Question : J'ai franchement l'impression que la personne qui a réalisé cette étude a jeté les chiffres des reports de charges au hasard sur la carte (page 171 de l'étude d'impact - Pièce D01 III) Commençons par le trafic en provenance d'Orcines (descente de la Baraque) : d'après ce document, le projet Inspire aurait pour effet de réduire le trafic descendant de 180 (versus -80 dans la précédente étude) au niveau du feu du carrefour Thermale/av du Puy de Dôme : Où sont passés ces véhicules ? Report sur la vallée de Royat ? Réponse : la réduction de la capacité de trafic en provenance d'Orcines engendre des temps de déplacement plus importants qui vont avoir pour conséquences des reports sur des axes à plus grande échelle en l'occurrence par la RD1089 qui deviendra plus compétitive. Cela explique que le modèle simule une diminution... Question : Les Hauts de Chamalières ? La route de Ternant ? Kidnappés par une soucoupe volante ? Réponse : Parmi les impacts du projet, un développement important de l'offre TC est pris en compte (mise en service des 2 BHNS et restructuration de l'ensemble des lignes de bus autour de ces 2 lignes). Ce développement génère un report modal qui explique également la baisse du nombre de voitures. Question : Mais admettons... Au passage, on note que, plus haut, un report de trafic de +20 serait constaté sur les Hauts de Chamalières, alors que c'était +60	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités sur l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation et la lisibilité du dossier
R84 - 1	VALETTE-Didier-Chamalières	Relève des incohérences sur les chiffres de report de trafic automobile (provenant d'Orcines et Durtol vers l'avenue Bergougnan) entre ceux annoncés au titre du présent dossier et ceux figurant dans le dossier de l'enquête précédente (DUP). Mentionne en particulier que certaines voies de report ne pourront supporter le trafic prévu.	Commençons par le trafic en provenance d'Orcines (descente de la Baraque) : d'après ce document, le projet Inspire aurait pour effet de réduire le trafic descendant de 180 (versus -80 dans la précédente étude) au niveau du feu du carrefour Thermale/av du Puy de Dôme : Où sont passés ces véhicules ? Report sur la vallée de Royat ? Réponse : la réduction de la capacité de trafic en provenance d'Orcines engendre des temps de déplacement plus importants qui vont avoir pour conséquences des reports sur des axes à plus grande échelle en l'occurrence par la RD1089 qui deviendra plus compétitive. Cela explique que le modèle simule une diminution... Question : Les Hauts de Chamalières ? La route de Ternant ? Kidnappés par une soucoupe volante ? Réponse : Parmi les impacts du projet, un développement important de l'offre TC est pris en compte (mise en service des 2 BHNS et restructuration de l'ensemble des lignes de bus autour de ces 2 lignes). Ce développement génère un report modal qui explique également la baisse du nombre de voitures. Question : Mais admettons... Au passage, on note que, plus haut, un report de trafic de +20 serait constaté sur les Hauts de Chamalières, alors que c'était +60	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème Généralités sur l'enquête /Sous-thème : sur l'organisation et la lisibilité du dossier
R85 - 1	VERDIER-Gilles-Cournon-d'Auvergne	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.	La ligne C va desservir le Zénith avec le projet. Il est prévu, en accord avec la Région, d'utiliser pour partie le parking du Zénith comme parking relais.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R85 - 2	VERGNAUD-Emeline-Clermont-Ferrand	S'interroge sur le développement du Grand Clermont en termes de parkings relais et de transport en commun.	Le MOA invite le demandeur à se référer aux réponses apportées aux questions n°5 et 14 dans le mémoire en réponse du MOA au procès-verbal de synthèse.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parkings relais

## LISTE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC ANNEXEE AU RAPPORT

IDENTIFIANT	CONTRIBUTEUR	RESUME DE L'OBSERVATION	REPONSE DU SMTC	AVIS DE LA COMMISSION
R85 - 3	VIROT-Sébastien-Clermont-Ferrand	Se déclare opposé au projet au motif des nombreuses nuisances qu'il engendre : travaux, engorgement du trafic avec émission de CO2 associée, cout élevé.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête	La commission prend acte de l'avis du SMTC
R86 - 1	VIROT-Sébastien-Clermont-Ferrand	Critique une politique anti voiture alors que les transports en commun sont saturés et que les voitures polluent de moins en moins et offrent une polyvalence irremplaçable.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC.
R87 - 1	VIROT-Sébastien-Clermont-Ferrand	Considère qu'il aurait été plus judicieux de développer des ilots de fraîcheur.	La contribution est en dehors du champ de l'enquête publique	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête. Voir partie 4 du rapport - Thème : Energie et climat/Sous-thème : changement climatique
R87 - 2	VIROT-Sébastien-Clermont-Ferrand	Pense que les parkings relais ont été sous évalués.	Des parkings relais seront installés en complément de ceux déjà existants avec l'objectif de doubler à minima la capacité totale de places disponibles. En venant de l'est, des études sont en cours comme indiqué au dossier pour l'installation de P+R à Cournon (Toulaits et Sarliève à proximité du Zénith), La Pardieu, Centre Routier (Brézet) ou l'aéroport d'Aulnat... D'autres secteurs sont en cours d'étude (Champ Lamet, Pont-du-Chateau, Lempdes)) à proximité des autres lignes du réseau. Ces équipements seront mis en service concomitamment avec le projet ou préalablement pour favoriser les reports modaux pendant la phase travaux.	La commission prend acte de l'avis du SMTC et renvoie à l'analyse dans le rapport d'enquête : Voir partie 4 du rapport - Infrastructure /Sous-thème : Parking-Relais
R87 - 3	WALSER-Pascal-Clermont-Ferrand	Regrette que l'agglomération soit une des dernières à ne pas rendre systématique le partage des couloirs bus/vélos	contribution en dehors du champ de l'enquête publique	La commission constate que cette observation est hors champ de l'enquête