

Enquête publique portant sur la proposition du 3^{ème} PPA du grand Clermont

Rapport du commissaire enquêteur

30 décembre 2022

SOMMAIRE

1. GENERALITES	3
1.1. OBJET DE L'ENQUETE.....	3
1.2. PERIMETRE DE L'ENQUETE.....	4
2. DEROULEMENT DE L'ENQUETE PUBLIQUE.....	4
2.1. CONTEXTE ADMINISTRATIF	4
2.2. PRISE DE CONNAISSANCE DU DOSSIER.....	4
2.3. ORGANISATION DES PERMANENCES D'ACCUEIL DU PUBLIC	5
2.4. PUBLICITE FAITE A L'ENQUETE.....	6
3. CONTRIBUTION DU PUBLIC.....	7
3.1. PREAMBULE.....	7
3.2. OBSERVATIONS DU PUBLIC	7
3.2.1. <i>Action M6</i>	8
3.2.2. <i>Action M8</i>	8
3.2.3. <i>Action M1</i>	9
3.2.4. <i>Actions diverses</i>	9
4. REPONSE DE LA DREAL AU PV DE SYNTHESE.....	9
5. ANNEXE 1.....	11
6. ANNEXE 2.....	27

1. Généralités

1.1. Objet de l'enquête

L'union européenne au travers de l'arrêté 2008/50/CE traduit en droit français par les articles L222-4 à L222-7 et R222-13 à R222-36 du code de l'environnement demande à ce que pour toute agglomération de plus de 250.000 habitants, ou présentant un risque de dépassement des valeurs cible ou limite des polluants décrits dans l'article R221-1 du même code, doit élaborer un Plan de Protection de l'Air (PPA). Le PPA est établi pour une durée de 5 ans. Il fixe les actions sectorielles en faveur de l'amélioration de la qualité de l'air ainsi que les objectifs de réduction des polluants défini dans l'article R221-1 du Code de l'Environnement. Il doit faire l'objet d'une réévaluation quinquennale.

Au niveau européen, la directive (EU) 2016/2284 du 16 décembre 2016 fixe pour chaque pays des objectifs de réduction des émissions de polluants par rapport à celles de 2005.

Le PPA de Clermont-Ferrand a été établi dans sa première version en 2008. Le PPA n°2, approuvé fin 2014, a fait l'objet d'une réévaluation en 2020. Celle-ci a montré une pollution de fond dépassant en 2019 la valeur réglementaire de NO₂ de 40µg/m³ de moyenne annuelle pour environ 1.000 personnes. De plus les perspectives tendancielle pour 2027 pour les oxydes d'azote et les particules fines PM_{2,5} ne permettent pas d'atteindre les objectifs fixés par l'OMS en 2005 sans une accentuation des actions. Une troisième version a donc été élaborée, plus ambitieuse et augmentée d'un volet d'actions concernant les activités économiques.

Polluants	Objectifs ⁴
	<i>En émissions</i>
NO _x	Objectif PREPA 2030 dès 2027 : - 69%
PM _{2,5}	Alignement objectif PREPA 2027 : - 50%
NH ₃	Alignement objectif PREPA 2027 : - 11%
COVNM	Alignement objectif PREPA 2027 : - 46%
	<i>En expositions :</i>
	<i>aucun citoyen exposé au delà de</i>
NO ₂	40 µg/m ³ (UE, OMS 2005)
PM ₁₀	20 µg/m ³ (OMS 2005)
PM _{2,5}	10 µg/m ³ (OMS 2005)

Objectifs du 3^{ème} PPA

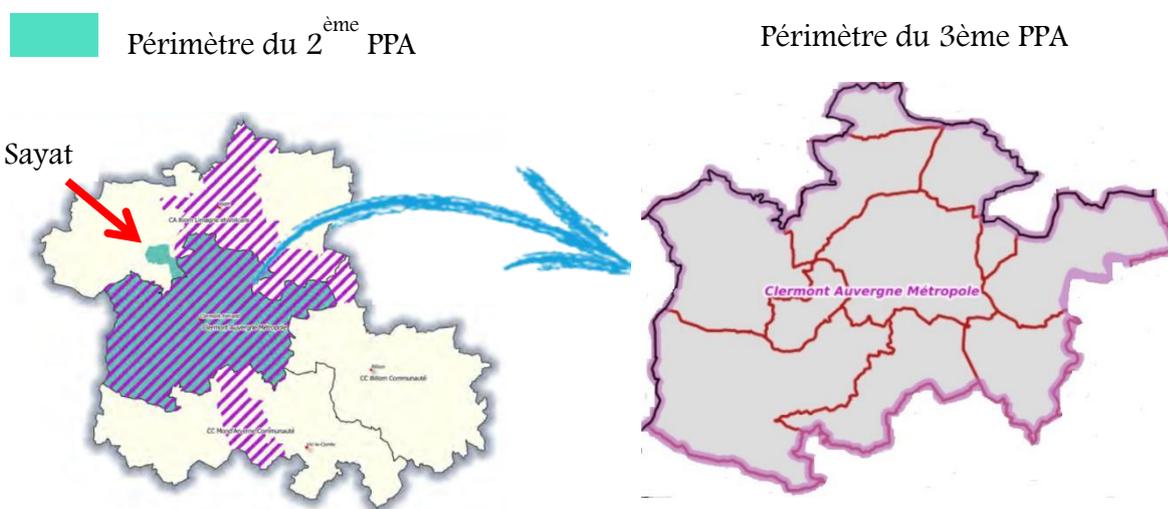
Les plans d'actions du PPA comportent les quatre volets suivants:

- Activités économiques (3 défis répartis en 6 actions donnant lieu à 14 sous-actions)
- Résidentiel-Tertiaire(2 défis répartis en 7 actions donnant lieu à 12 sous-actions)
- Mobilités (3 défis répartis en 16 actions donnant lieu à 27 sous-actions)
- Communication.(1 défis répartis en 4 actions donnant lieu à 7 sous-actions)

Elle donne une part plus importante aux collaborations transversales entre partenaires territoriaux. C'est cette nouvelle version qui fait l'objet de la présente enquête, elle devrait être concrétisée en 2023.

1.2. Périmètre de l'enquête

Le périmètre concerné a été modifié par rapport à celui du précédent PPA. Il correspond au territoire de Clermont-Auvergne-Métropole et regroupe 21 communes des quatre EPCI englobés ou empiétant la zone de surveillance de l'air de Clermont-Ferrand: Aubières, Aulnat, Beaumont, Blanzat, Cebazat, Ceyrat, Chamallières, Clermont-Ferrand, Chateaugay, Cournon d'Auvergne, Durtol, Gerzat, Le Cendre, Lempdes, Nohanent, Orcines, Pérignat-lès-Sarlièvre, Pont du Château, Romagnat, Royat et Saint Genès Champanelle. La commune de Sayat précédemment incluse s'en trouve maintenant exclues.



2. Déroulement de l'enquête publique

2.1. Contexte administratif

Le PPA relève d'une démarche de l'état et est élaboré localement sous la responsabilité du préfet qui en assure également la mise en œuvre. L'enquête publique afférente à ce troisième PPA a été confiée par la préfecture du Puy de Dôme à la DREAL qui en est le siège.

Le tribunal administratif, par l'arrêté du 07/07/2022 suite à la demande du préfet du Puy de Dôme du 28/06/2022 demandant l'ouverture d'une enquête publique, a désigné comme commissaire enquêteur moi-même, Mr. Pierre Mihailovic.

2.2. Prise de connaissance du dossier

Le dossier d'enquête m'a été présenté dès le 06 septembre par la DREAL toutefois je n'ai pu en disposer que tardivement, le 27 octobre. Celui-ci, en accord avec l'article R222.24 du code de l'environnement, comporte les documents suivants :

0. Notice explicative
1. Projet du PPA 3
 - 1.1. Rapport de présentation et son résumé R1.1
 - 1.2. Plans d'actions et son résumé R1.2
 - 1.3. Evaluation environnementale et son résumé R1.3
 - 1.4. Modélisation horizon 2027
 - 1.5. Arrêtés préfectoral de gestion des pics de pollution
 - 1.6. Evaluation du PPA 2
2. Concertations et consultations
 - 2.1. Bilan de la concertation du public
 - 2.2. Avis du CODERST
 - 2.3. Avis des organes délibérants
 - 2.4. Avis de l'Autorité environnementale
 - 2.5. Réponse à l'avis de l'Autorité environnementale
3. Documents régionaux
 - 3.1. Plan régional ozone
 - 3.2. Synthèse SRADDET

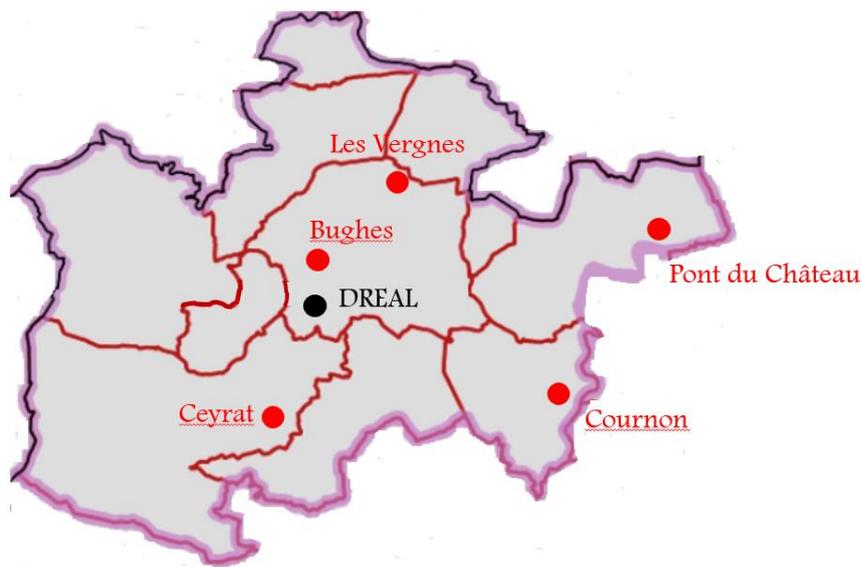
2.3. Organisation des permanences d'accueil du public

En concertation avec la DREAL et la préfecture du Puy de Dôme j'ai arrêté les dates de début et de fin de l'enquête:

- ouverture de l'enquête et mise à disposition du public du dossier d'enquête, papier et numérique, le mercredi 2 novembre 2022
- fermeture de l'enquête le lundi 5 décembre 2022 soit une durée de 34 jours en accord avec l'article R123-6 du code de l'environnement

Afin de couvrir au mieux le périmètre du PPA, six permanences ont été décidées aux lieux et dates suivantes:

date	horaire	lieu
02/11/2022	14h à 16h	Mairie annexe de Clermont place des Bughes
08/11/2022	15h à 17h	Mairie de Pont du Château
16/11/2022	10h à 12h	Mairie annexe des Vergnes
19/11/2022	10h à 12h	Mairie de Cournon d'Auvergne
24/11/2022	13h30 à 15h30	Mairie de Ceyrat
05/12/2022	10h à 12h	Mairie annexe de Clermont place des Bughes



En dehors de ces permanences, le dossier d'enquête ainsi que les registres ont été mis à disposition du public aux heures d'ouverture habituelles des mairies lieux de permanence ainsi qu'à la DREAL, siège de l'enquête.

La possibilité a également été offerte durant la durée de l'enquête de formuler les observations par courriel (ppa-clermont-ferrand@mail.registre-numerique.fr) ou par le biais d'un registre dématérialisé (<https://www.registre-numerique.fr/ppa-clermont-ferrand>) et également par courrier postal à l'attention du commissaire enquêteur adressé à la DREAL 7 rue Léo Lagrange 63033 Clermont-Ferrand Cedex 1. Il n'a pas été retenu la numérisation des éventuelles contributions papier et leur intégration au registre dématérialisé.

Il est à noter que le lieu de la permanence de début et de fin d'enquête, la Direction de Santé Publique signalé simplement comme étant située place des Bughes était pour le moins difficile à trouver, la place des Bughes étant très vaste et peu fréquentée en dehors des manifestations sportives. Moi-même, commissaire enquêteur et donc motivé pour m'y rendre, j'ai rencontré des difficultés certaines. Qu'en a-t-il été pour le citoyen standard ?

Depuis, à ma demande, le numéro de rue de cette annexe a été rajouté sur le site internet de l'enquête (sur le terrain il s'agit en fait de la rue Lacépède).

2.4. Publicité faite à l'enquête

Conformément à l'article R123-11 du code de l'environnement j'ai pu vérifier par moi-même la parution de l'avis de l'ouverture d'enquête dans deux périodiques régionaux:

- La Montagne en date du 17/10/2022 et du 04/11/2022
- Le Semeur Hebdo du 14/10/2022 et du 04/11/2022.

Par ailleurs il est étonnant que sur le site internet de Clermont Métropole (<https://www.clermontmetropole.eu/accueil/>) à la rubrique Qualité de l'air/Plan de

Protection de l'Atmosphère s'il est fait mention des deux premiers plans nulle part n'est signalée cette révision ni l'existence d'une procédure d'enquête publique en cours.

De même sur le site internet de la DREAL (auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr) le PPA est présenté (en suivant les onglets *Climat Air Transition Energétique/Qualité de l'Air/Plan de Protection pour la Qualité de l'Air*) mais il n'est pas signalé l'existence de cette enquête ni proposé de lien vers le registre numérique.

Il est à noter que les contributions recueillies émanent presque toutes de la commune de Ceyrat qui est le seul lieu de permanence ayant réalisé un affichage de l'avis d'enquête conforme aux articles R.123-9 et R.123-11 du code de l'environnement et facilement visible de l'extérieur. Même si ce formalisme n'est demandé que pour les projets et non pour les plans et programmes il attire bien mieux l'attention qu'une simple feuille A4 écrite tout petit. Ceci explique peut-être cela.

Cette communication timide sur le PPA m'a été confirmée, voire reprochée, par les personnes reçues lors des permanences qui ont toutes regretté n'avoir été informées du PPA et de l'enquête publique que par la bande, via les réseaux sociaux et non par les moyens officiels. Une publicité dépassant le cadre réglementaire, par exemple sur les bus et trams de la SMTc, acteur important du PPA, aurait été plus efficace et aurait permis une implication plus active du public.

3. Contribution du public

3.1. Préambule

La très faible participation du public au regard de la population concernée (seulement douze contributions de sept contributeurs pour 289.817 habitants soit 0,0024 %) est dans la continuité de celle observée lors de la concertation préalable de juin 2021.

Au-delà de la publicité modeste précédemment évoquée, la lecture des contributions révèle une notable différence entre les préoccupations très concrètes des citoyens et la nature plutôt générale des actions et sous-actions présentées. Ces dernières sont très consensuelles et prêtent difficilement à débat. Ainsi la sous-action M7.1 intitulé « Proposer des lignes de car performantes » ne peut que recevoir un assentiment unanime.

Ce décalage, associé à la nécessité d'une lecture détaillée, inenvisageables pour le citoyen s'il n'est déjà impliqué et sensibilisé aux thématiques du PPA, a pu rendre perplexe les personnes ayant consulté les documents du dossier. Documents dont l'ampleur et la multiplicité peuvent également avoir été causes de découragement. En effet il y a eu durant la durée de l'enquête 160 téléchargements et 222 consultations (chiffres déjà faibles en soi) mais seulement sept personnes ont sauté le pas et émis un commentaire.

3.2. Observations du public¹

Durant la durée de l'enquête douze contributions ont été déposées par le public, onze par le biais du registre numérique² et une par courriel. Elles sont le fait de sept

¹ L'intégralité des contributions figure en annexe

² Moyen seulement signalé sur l'avis d'enquête que seule la mairie de Ceyrat présentait de façon visible

contributeurs privés et d'une association. Un contributeur a scindé son observation en cinq contributions distinctes bien que quatre d'entre elles relèvent du même thème, celles-ci seront regroupées dans la suite.

Ces observations ne concernent pas directement le PPA en ce sens qu'elles ne commentent pas directement des points ou des actions précises, trop générales pour donner prise à des remarques ainsi que précédemment évoqué. Par contre par ses contributions le public a exprimé des propositions concrètes qui s'inscrivent pleinement dans plusieurs actions du PPA. Toutes concernent la mobilité en se répartissant principalement sur les thèmes de l'usage du vélo et des transports en commun.

Elles se rapportent directement aux actions notées M6 et M8 relatives aux pistes cyclables et aux transports en commun. Elles traduisent les difficultés, hélas chroniques, rencontrées dans les zones urbaines jouxtant les centres villes. Zones pour lesquelles le choix entre voiture individuelle et mobilité douce est souvent difficile, trop près pour justifier l'autosolisme mais trop loin pour bénéficier des facilités du centre-ville.

3.2.1. Action M6

Deux contributions (@1 et @2³) s'inscrivent dans cette action « Améliorer la performance du réseau urbain ». Action qu'elles complètent puisque seul le projet Inspire a été retenu par le PPA (l'unique sous-action M6-1 lui est dédiée). Or des améliorations plus modestes mais au retombées immédiates sont parallèlement attendues pour les quartiers Sud-Ouest, Ceyrat, et Beaumont notamment, non concernés par ce projet Inspire:

- Etendre en soirée la circulation des bus afin de permettre leur utilisation pour sortir en ville le soir. Passé 21 h l'automobile est incontournable dès lors que l'on ne se trouve pas sur le parcours des lignes A, B ou C
- Faire en sorte que les lignes 4 et 26 aillent systématiquement à leur terminus de Ceyrat et augmenter leur fréquence d'autant que la ligne 26 assure la liaison avec la ligne B
- Ajouter un arrêt au Haut de Gravenoire pour le bus à la demande desservant Charade

3.2.2. Action M8

Cinq contributions (@2, @3, @4, @5-7-8-9, @12) concernent le vélo. Il apparaît une forte attente de développement et de sécurisation des pistes cyclables. La précarité du cycliste dans le flux automobile est à l'évidence un frein à cette mobilité.

- Améliorer la visibilité et la matérialisation des pistes cyclables d'une façon générale sur l'agglomération clermontoise
- Créer une vraie piste cyclable reliant Ceyrat à Boisséjour et Beaumont dont l'itinéraire permettrait des trajets utilitaires en desservant écoles et commerces.
- Mieux faire respecter aux automobilistes un comportement et une vitesse compatible avec un usage partagé de l'espace
- La contribution @12 de l'association Vélo-Cité 63 accueille favorablement les actions Mobilité du PPA en faveur de la « solution vélo » et se propose d'aider à leur

³ La numérotation des contributions reprend celle du registre numérique

concrétisation. Cette association salue le succès de l'initiative C-vélo de la SMTC qui est un puissant vecteur en faveur de l'usage du vélo au quotidien.

Dans le document accompagnant cette contribution, outre le message attendu de promotion du vélo, il est proposé la création d'une Maison des Mobilités qui centraliserait les informations sur les nouvelles mobilités et favoriserait les échanges en ce domaine.

Commentaire du commissaire enquêteur:

Cette proposition de Maison de Mobilités demanderait à être travaillée d'avantage afin de préciser ces objectifs, son contenu, ses moyens, son adéquation avec le besoin Créer et multiplier les structures est une chose les rendre pertinentes en est une autre.

Il est à noter que le projet Inspire, pilier de l'action M6 relative au réseau de bus, comporte un volet important de développement du réseau cyclable puisqu'il y est prévu le doublement par un aménagement cyclable de:

- la ligne C reliant Durtol à Cournon dans son intégralité
- la partie orientale de la ligne B entre le centre de Clermont et Aulnat.

3.2.3. Action M1

Une contribution, @11, concerne l'incitation pour les automobilistes à adopter ce que l'on appelle une éco-conduite qui limiterait les nuisances urbaines, bruit et pollution. Ce souhait se retrouve peu ou prou dans toutes les contributions

3.2.4. Actions diverses

Une contribution, @1, aborde plusieurs autres thématiques s'inscrivant également dans plusieurs actions du PPA la mise en application dont elle encourage la mise en application:

- Action M12, développer l'utilisation de bus au GNL et GNV
- Action M1 réduction de la vitesse à 90 km/h sur la zone urbaine de l'A71, A75 et A89
- Action R1 simplifier l'accès aux aides à la rénovation énergétique des logements
- Action R2 lutter contre les appareils de chauffage au bois peu performants

La contribution E10, communiquée par courriel, se cantonne à apporter son soutien au PPA de façon globale

4. Réponse de la DREAL au PV de synthèse⁴

A la clôture de l'enquête j'ai communiqué à la DREAL, maître d'ouvrage du PPA, une synthèse des contributions recueillies. Outre celle-ci j'y exposais deux remarques en continuité des observations du public.

⁴ Le PV de synthèse figure en annexe 2

L'une, qui concernait la mobilité cyclable, mettait en exergue la focalisation du PPA sur les aides à l'acquisition de vélos et non sur son utilisation une fois celui-ci acquis. L'autre remarque concernait l'importance de parkings relais judicieusement placés et desservis pour permettre l'intermodalité à une population se rendant en centre-ville mais contrainte à l'autosolisme car trop loin pour le vélo et en dehors des lignes de bus ou tram. La connexion entre les premiers kilomètres et le dernier.

A ces remarques la DREAL a apporté les réponses suivantes.

Pour le vélo

Lors des ateliers de travail d'élaboration des actions du PPA, d'autres idées ou sous-actions ont effectivement été identifiées comme étant des leviers à l'usage du vélo mais sont restées sans suite :

- *La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et l'association Vélo-Cité 63, notamment, se sont exprimées sur la nécessité d'inclure le vélo dans les réflexions sur l'intermodalité (vélo dans le train, parking à vélo sur les aires de covoiturage -voir M4.3...), sur l'apprentissage du vélo (vélo-école) et de son entretien (ateliers de réparation). Ces propositions ont fait consensus entre les participants quant à leur intérêt mais n'ont pas abouti à une sous-action du PPA par absence d'identification de structures partenaires en particulier pour apporter le budget nécessaire aux associations.*
- *La proposition de développer le stationnement sécurisé des vélos, transcrite dans la sous-action M8-2 non retenue, s'est heurtée à la multiplicité des acteurs intervenant sur ce sujet en fonction du lieu d'aménagement (bailleur social, propriétaire privé, gestionnaire de voirie, La Région, la SNCF...) sans qu'un « chef de file » puisse clairement être désigné.*

Pour les parkings relais

Sur le second point, la sous-action M5-2 « encourager l'intermodalité via le développement des parkings P+R » prévoit le développement de parkings relais. Cette sous-action correspond en partie à l'action 5.3 du PDU de l'agglomération clermontoise. Elle est la résultante de décisions qui seront prises dans deux projets distincts, le projet InspiRe (échéance 2026) et la révision de la stratégie de stationnement portée par Clermont Auvergne Métropole (échéance 2023). Ces décisions doivent être en synergie.

La DREAL n'a pas apporté de commentaire quant aux contributions du public proprement dites.



Pierre Mihailovic
Commissaire enquêteur
Le 30 décembre 2022

5. Annexe 1

Contributions du public

REGISTRE NUMERIQUE

by Publilégal

REGISTRE NUMERIQUE D'ENQUÊTE PUBLIQUE

**Enquête publique sur le projet du troisième plan de
protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération
clermontoise**

Contributions du 02/11/2022 au 05/12/2022

Rapport généré le 05/12/2022 à 18:07:39

Nombre d'avis déposés : 12

@1 - Ceyrat

Date de dépôt : Le 05/11/2022 à 18:05:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution Nathalie Ferard PROTECTION DE L'ATMOSPHERE (PPA) DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE

Contribution :

Améliorer les transports en commun pour toute l'agglomération clermontoise, et pas seulement les lignes principales, avec Inspire :

Par exemple à Ceyrat :

Le bus 4 tous les bus devraient aller jusqu'au terminus à Ceyrat : souhait d'une fréquence identique à celle de Beaumont.

Améliorer l'amplitude : pouvoir sortir le soir à Clermont et rentrer en bus. Actuellement ce n'est pas possible, car il faut quitter le centre de Clermont à 21h20 pour rentrer à Ceyrat. Ce serait bien d'ajouter un bus qui part du centre ville vers 22h30 ou 23h.

Ligne 26 : aller jusqu'au terminus systématiquement et dans le haut du quartier de Fontimbert, toute la journée. Développer la fréquence du 26 pour améliorer la connexion avec la ligne B à Royat.

Bus à la demande : Trouver une solution pour desservir Haut de Croix de Frun, Haut de Gravenoire, avec les bus services à la demande par exemple (qui dessert Charade) : ajouter un arrêt simplement en haut de Gravenoire.

Moovicité : créer de l'agilité s'il reste de la place dans le véhicule. Mettre un message sur les réseaux sociaux pour rendre service à une autre personne et densifier l'utilisation

Développer les Bus propres au Gaz Naturel Véhicule, les Poids lourds au GNV également, dans l'agglomération.

Réduire la vitesse sur l'autoroute A71, A89, A75 dans le contournement de Clermont. Faire passer un secteur de 110 km/h à 90km/h, comme c'est le cas dans de nombreuses agglomérations.

Amélioration énergétique des bâtiments :

Limiter le dogmatisme du chauffage au bois. Emission de particules. Le bois est trop noble, à utiliser principalement pour la construction.

Simplifier Ma prime rénov, et Ma prime rénovCopro, pour inciter à de réelles rénovations. C'est trop compliqué actuellement. Les études AMOA et maîtrise d'oeuvre sont trop couteuses également.

Merci d'avance.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@2 - Ceyrat

Date de dépôt : Le 09/11/2022 à 13:35:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Des bus et des vélos

Contribution :

Augmenter les fréquences de la ligne 4 jusqu'au terminus de Ceyrat comme la ligne de Beaumont.

Avoir des bus qui rentre le soir sur Ceyrat plus tardivement.

Avoir des vraies pistes cyclables protégées entre Ceyrat et Clermont .

Avoir plus d'arbres surtout sur Jaude .

Merci

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@3 - Ceyrat

Date de dépôt : Le 10/11/2022 à 15:15:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Absence de piste cyclable sur Ceyrat et vitesse automobile excessive en zone résidentielle

Contribution :

Bonjour,

J'habite Ceyrat, avenue Jean-Baptiste Marrou (le principal axe reliant Boisséjour à Ceyrat et le plus emprunté de la commune), et je suis chaque jour stupéfaite de l'absence de piste cyclable et de la vitesse excessive des automobilistes (y compris en zone 30 km/h).

En effet, pour réduire la pollution atmosphérique, réduire (ou, dans ce cas précis, simplement respecter) la vitesse légale autorisée est incontournable. En allant moins vite, on consomme moins de carburant et on rejette moins de polluants. D'autre part, rouler moins vite inciterait plus d'habitants à se déplacer à pied, en vélo ou en trottinette car ils se sentiraient plus en sécurité (voir débouler un semi-remorque à 60 km/h en descente quand on amène ses enfants à l'école de Boisséjour à pied ou se faire doubler nerveusement quand on est en vélo n'est pas très incitatif).

C'est pourquoi une piste cyclable dûment protégée, sur cette avenue et sur l'avenue du Mont-Dore et la route de Royat, me semble toute indiquée. Elle inciterait les automobilistes à ralentir en partageant la chaussée et elle encouragerait les habitants à prendre le vélo pour les petits trajets, réduisant ainsi la circulation et donc la pollution. Je pense notamment aux collégiens de Boisséjour qui se rendent au collège de Ceyrat majoritairement en voiture, aux trajets pour les courses quotidiennes (petits commerces à Ceyrat, Intermarché à Boisséjour) ou aux actifs qui aimeraient utiliser le vélo pour aller travailler sur Clermont-Fd mais qui ne le font pas en raison du mauvais état des routes et de l'absence de voie dédiée (un grand nombre d'habitants de Ceyrat possède un vélo électrique et est plutôt sensibilisé à l'écologie).

Un projet de piste cyclable est envisagé par l'équipe municipale actuelle, mais celle-ci souhaite l'implanter dans la forêt de Boisséjour, à l'écart des trajets pendulaires, des quartiers d'habitation, des magasins et des établissements scolaires ; elle serait donc plutôt dédiée à une pratique de loisirs ou sportive du vélo.

J'espère que mes propositions seront jugées pertinentes et prises en compte. Je suis intimement convaincue qu'elles contribueraient grandement à l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie des habitants de Ceyrat.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@4 - Ceyrat

Date de dépôt : Le 15/11/2022 à 05:39:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Matérialisation

Contribution :

Je propose une matérialisation des voies de circulation, surtout là où l'aménagement de pistes cyclables dédiées n'est pas possible, pour que de façon explicite et visible, les automobilistes voient ces "pistes" comme des éléments importants du code de la route à intégrer dans leur manière de conduire. Cette matérialisation, quelque part, incitera à la prudence dans les dépassements, la vitesse de conduite, le clignotant..

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@5 - Clermont-Ferrand

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 12:35:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Pistes cyclables

Contribution :

Je propose de construire des pistes cyclables avec séparation par rapport aux voitures, ainsi que de remplacer les pistes cyclables sur les trottoirs par de véritables pistes. S'il n'y a pas la place, il faut réduire le nombre de voies pour les véhicules motorisés.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@6 - Clermont-Ferrand

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 12:38:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Deux roues motorisés

Contribution :

Je propose d'interdire les deux roues motorisés dans le centre de Clermont-Fd. Ces véhicules sont émetteurs de beaucoup de pollution et freinent le développement des mobilités douces.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@7 - Clermont-Ferrand (suite de l'@5)

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 12:42:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aménagement cyclable

Contribution :

Je propose de consulter systématiquement les associations cyclistes avant la réalisation d'un aménagement cyclable afin de s'assurer de son adéquation avec les besoins des cyclistes

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@8 - Clermont-Ferrand (suite de l'@5)

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 12:46:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Voyage d'étude

Contribution :

Je propose que le président de l'agglomération et les maires des principales communes ainsi que les responsables de la voiries se rendent en voyage d'études des infrastructures cyclables en Hollande et à Paris afin qu'ils prennent exemple sur ces territoires.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@9 - Clermont-Ferrand (suite de l'@5)

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 12:55:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Déplacement des maires

Contribution :

Je propose que dans le cadre de leur service les maires des principales communes de l'agglomération de Clermont-Fd se déplacent en vélo ou à pied pour les trajets de moins de 5 km. Cela aura deux avantages : exemplarité et prise de conscience de l'état des infrastructures mobilités douce.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E10 –

Date de dépôt : Le 26/11/2022 à 18:55:29

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Soutien au PPA

Contribution :

Bonjour, Je manque de temps pour lire en détail le PPA, mais je souhaite par cet avis dire que je soutiens les mesures de préservation de la qualité de l'air. C'est un sujet sous évalué et peu connu, aux impacts pourtant important. Je suis les activités d'Atmo et les soutiens dans leurs démarches. Il nous faut aller plus vite dans la dépollution de notre environnement de vie. Bien à vous Thomas Pasquier

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@11 - Chamalières

Date de dépôt : Le 28/11/2022 à 22:58:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : réduction de la vitesse automobile à 30km/h et respect de la limitation

Contribution :

L'abaissement de la vitesse urbaine (sauf grand axe) à 30km/h me paraît être un bon moyen pour diminuer la pollution atmosphérique due aux véhicules à moteur.

Il se généralise sur la métropole. Encore faut-il trouver les moyens de faire respecter cette limitation. C'est indispensable, sinon ça ne sert à rien. Et surtout les automobilistes doivent changer d'attitude quand ils conduisent : accélération en douceur pour ne pas laisser un gros panache de fumée derrière eux. Penser aux piétons, aux cyclistes et surtout aux enfants qui respirent l'air autour des voitures. Au volant de sa voiture, adopter une conduite qui pollue le moins possible, et ce, même si on est pressé. C'est possible, il suffit d'y penser, il suffit surtout de penser aux autres quand on conduit. Il en va de la santé de tous.

Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@12 - FABBRO Serge - Clermont-Ferrand

Date de dépôt : Le 05/12/2022 à 08:46:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de Vélo-Cité 63

Contribution :

à l'attention de M. le commissaire -enquêteur

Suite à notre rencontre lors de votre permanence à Ceyrat

je vous transmets la contribution de notre association dans le fichier joint.

Merci d'en prendre connaissance.

cordialement

Serge FABBRO pour Vélo-Cité 63

Pièce(s) jointes(s) : Voir ci après

Document : PPA 2023 Contribution Vél_Cité 63 pour EP PDF.pdf, page 1 sur 2



Vélo-Cité 63

Association reconnue d'intérêt général

Affiliée à la Fédération nationale des Usagers de la Bicyclette (FUB)

Affiliée à l'Association Française des Véloroutes et des Voies Vertes

Affiliée à l'Heureux Cyclage et à Rue de l'Avenir

Centre des associations / 21, rue Jean Richepin / 63000 CLERMONT-FERRAND
info@velocite63.fr - <http://www.velocite63.fr>

Clermont-Ferrand, le 5 décembre 2022

à Monsieur le commissaire enquêteur
de l'Enquête d'Utilité Publique
pour le Plan de Protection de l'Atmosphère de l'Agglomération clermontoise

Contribution de Vélo-Cité 63 sur les actions « mobilité »

L'association Vélo-Cité 63 de promotion du vélo au quotidien ne peut rester indifférente à l'enquête publique du PPA de l'agglomération clermontoise.

En appui du Plan de Déplacement Urbain, le PPA participe à des orientations vertueuses en matière de mobilité durable, en faveur de la santé publique, de l'environnement et du climat.

Décarboner la mobilité en priorité

Le secteur de la mobilité est reconnu comme le principal émetteur de polluants nocifs pour la santé. Aussi pour améliorer la qualité de l'air, la décarbonation des modes de transports publics et privés est une priorité. Mais des mesures d'accompagnement par des évolutions voire des ruptures dans nos modes de vie urbains pour se déplacer sont à développer par la sensibilisation, l'éducation et la formation.

Les solutions technologiques ne suffiront pas

Les actions « mobilité » reprises dans le PPA comportent des solutions d'ordre « technologique et technique » qui sollicitent encore une énergie propre et vont demander des investissements importants tant publics et que privés, pour du matériel roulant ou pour des infrastructures adaptées. Bien sûr, ces engagements des décideurs publics et privés contribueront à accélérer l'amélioration de la qualité de l'air tout en garantissant le droit à la mobilité.

Faciliter le report modal vers la marche et le vélo par des voies et espaces publics adaptés

Pourtant l'attente des habitants de la Métropole est forte pour bénéficier de conditions favorables vers un report modal vertueux. Si la prise de conscience du « pourquoi » pour modifier leur déplacement vers des modes plus vertueux devient de plus en plus évidente, la réponse au « comment » nécessite des actions multiples.

En particulier pour la marche et le vélo, la demande porte sur des infrastructures adaptées mettant en œuvre un réseau cyclable efficace. La contrepartie est un espace public mieux partagé et équilibré réduisant la place de la voiture en terme de circulation et de stationnement pour redonner une vraie qualité de vie urbaine. La réduction des vitesses des véhicules motorisés est aussi un élément d'apaisement favorable aux piétons et aux cyclistes.

Notre association participe à la qualité des aménagements en apportant son expertise d'usage aux techniciens de la métropole qui nous sollicitent.

Document : PPA 2023 Contribution Vél_Cité 63 pour EP PDF.pdf, page 2 sur 2

Faciliter et accompagner la « solution vélo »

Des orientations gouvernementales multiples vont dans le sens de favoriser le développement de la pratique du vélo (plan vélo 2018 et 2022, Savoir rouler à vélo, aides à l'achat et à l'entretien). De nombreux programmes de financement CEE consolident aussi ces orientations pour des opérateurs les plus engagés pour faire évoluer les pratiques de leur public autour du vélo.

Le service public C.vélo du SMTC a remarquablement permis de développer la pratique du vélo auprès des habitants clermontois à côté des investissements du schéma cyclable qui se concrétisent lentement .

La sensibilisation, la formation et la mise en place de services pour le grand public de tout âge (scolaires, employés, seniors, personnes en situation de fragilité sociale) sont nécessaires pour convaincre et accompagner ces changements qui impactent les modes de vie urbains. Les nombreuses actions affichées dans le PPA nous semblent être opportunes car elles intégreront pour la plupart un report modal vers le vélo.

Nous ne pouvons qu'encourager leur mise en œuvre et nous pourrions aider à leur concrétisation.

En tant qu'associations nous avons pris des initiatives depuis longtemps. Vélo-Cité 63 et FIT(Formation Insertion Travail) animent « une vélo-école ouverte à tous ». Aux côtés d'autres associations pro-vélo nous animons des ateliers d'auto-réparation de mécanique-vélo solidaires. Un soutien et une aide publics amplifiés seraient les bienvenus.

Nos collaborons à des événements comme la Fête du Vélo ou la Journée sans voiture qui devraient être plus nombreuses pour donner plus envie de se (re)mettre au vélo.

Toutes ces actions contribuent à bâtir un « système vélo » qui doit permettre à toutes et tous de pouvoir utiliser son vélo facilement et de façon sûre.

Pourquoi pas une Maison de Mobilités pour orienter vers des mobilités durables

L'initiative de la création d'un lieu Maison des Mobilités (intégrant peut-être aussi une Maison du vélo) pourrait être un engagement fort pour faire évoluer les pratiques par des actions d'accompagnement et par la présentation des offres de mobilités alternatives à la voiture.

« Ce guichet unique d'information et de commercialisation en mobilité, un lieu de partage, un espace d'animation et d'éducation aux nouvelles mobilités à destination du grand public, des entreprises, des écoles... » était une orientation évoquée suite aux rencontres citoyennes de la mobilité de 2016/2017 : elle ne demande qu'à devenir réalité.

Pour une Métropole de la mobilité non polluante grâce au vélo

Depuis longtemps l'objectif affiché par les décideurs publics est de faire de la métropole clermontoise, le « laboratoire d'expérimentation des mobilités innovantes et durables ».

Plus que jamais face aux différentes crises et urgences énergétique et climatique, il est temps de passer à l'acte en promouvant la « solution vélo » pour les trajets efficaces du quotidien de courte distance mais aussi de l'intermodalité pour le premier ou dernier kilomètre en articulation avec les modes collectifs de transports. Le vélo peut s'adapter aussi pour le transport des marchandises par la cyclologistique.

Le Président de Vélo-Cité 63
pour le Conseil d'Administration



Serge Fabbro

6. Annexe 2

PV de synthèse des contributions communiqué à la DREAL à la clôture de l'enquête⁵

Durant la durée de l'enquête douze contributions ont été déposées par le public, onze par le biais du registre numérique et une par courriel. Elles sont le fait de sept contributeurs privés et d'une association. Un contributeur a scindé son observation en cinq contributions distinctes bien que 4 d'entre elles relèvent du même thème, celles-ci seront regroupées dans la suite.

Ces contributions ne concernent pas directement le PPA en ce sens qu'elles ne lui sont ni favorables ni défavorables. Le PPA semble faire l'unanimité, il ne fait pas débat. Par contre par ses contributions le public a exprimé des propositions concrètes qui s'inscrivent tout à fait dans plusieurs actions du PPA. Toutes concernent les actions de mobilité en se répartissant principalement sur les thèmes de l'usage du vélo et des transports en commun.

Action M6

Deux contributions (@1 et @2) s'inscrivent dans cette action « Améliorer la performance du réseau urbain ». Action qu'elles complètent car il n'est question dans le PPA que du projet Inspire (une seule sous-action M6-1). Or des améliorations bien plus modestes d'apparence et moins flatteuses médiatiquement sont souhaitées :

- Etendre en soirée la circulation des bus afin de permettre leur utilisation pour sortir en ville le soir. L'automobile est incontournable dès lors que l'on ne se trouve pas sur le parcours des lignes A, B ou C
- Faire en sorte que les lignes 4 et 26 aillent systématiquement jusqu'à leur terminus de Ceyrat et augmenter leur fréquence d'autant que le 26 assure la liaison avec la ligne B
- Ajouter un arrêt au Haut de Gravenoire pour le bus à la demande desservant Charade

Action M8

Cinq contributions (@2, @3, @4, @5-7-8-9, @12) concernent le vélo. Il apparaît une vive demande de développement et de sécurisation des pistes cyclables. La précarité du cycliste dans le flux automobile est à l'évidence un frein à cette mobilité.

- Améliorer la visibilité et la matérialisation des pistes cyclables d'une façon générale sur l'agglomération clermontoise

⁵ Le PV était accompagné des contributions elles-mêmes figurant dans l'annexe 1

- Créer une vraie piste cyclable reliant Ceyrat à Boisséjour et Beaumont dont l'itinéraire permettrait des trajets utilitaires en desservant écoles et commerces.
- Mieux faire respecter aux automobilistes un comportement et une vitesse compatible avec un usage partagé de l'espace
- La contribution @12 de l'association Vélo-Cité 63 accueille favorablement les actions Mobilité du PPA en faveur de la « solution vélo » et se propose d'aider à leur concrétisation. Cette association salue le succès de l'initiative C-vélo de la SMTTC qui est un puissant vecteur en faveur de l'usage du vélo au quotidien. Dans le document l'accompagnant, outre le message attendu de promotion du vélo comme moyen incontournable de la mobilité urbaine, il est proposé la création d'une Maison des Mobilités qui centraliserait les informations sur les nouvelles mobilités et favoriserait les échanges en ce domaine.

Commentaire du commissaire enquêteur concernant le volet vélo du PPA :

Il est étonnant que le PPA prévoise pas moins de 3 sous-actions visant à faciliter l'accès à la mobilité cyclable, vélos en libre service et aides pour l'acquisition de vélo électrique, et qu'il n'en propose qu'une seule pour l'usage du vélo une fois celui-ci acquis.

Action M1

Une contribution, @11, concerne l'incitation pour les automobilistes d'adopter ce que l'on appelle une éco-conduite qui limiterait les nuisances urbaines, bruit et pollution. Ce souhait se retrouve peu ou prou dans toutes les contributions

Commentaires du commissaire enquêteur :

La contribution @6 évoquant l'interdiction des deux roues motorisés en centre ville me semble très contre productive et allant à contre courant de la réalité. Les scooters ou motos sont en effet une alternative très pertinente à l'automobile. Leur occupation de l'espace que ce soit en utilisation ou en stationnement est très largement inférieure à la voiture et la fluidité du trafic qu'ils entraînent ne peut être que bénéfique en terme de nuisance. Leur usage devrait être au contraire incité dans le cadre d'une conduite économique, écologique et courtoise comme il devrait être la norme pour tout véhicule, motorisé ou non.

Par ailleurs il faut que soit gardé à l'esprit qu'il y aura toujours une part importante de la population se rendant dans l'agglomération clermontoise qui n'en sera jamais à portée de pédales ou de bus. L'utilisation par eux d'un véhicule motorisé restera incontournable et plutôt que les punir en leur compliquant l'accès en centre ville il faudrait que soit mieux développé des parkings relais. Par exemple celui de la place Dunant me semble déjà être trop dans la ville et nécessite pour y accéder de passer le « nœud » de la mairie de Beaumont. Des emplacements plus en périphérie régulièrement desservis par des navettes seraient plus judicieux.

Actions diverses

Une contribution, @1, aborde plusieurs autres thématiques

- Action M12, développer l'utilisation de bus au GNL et GNV

- Action M1 réduction de la vitesse à 90 km/h sur la zone urbaine de l'A71, A75 et A89
- Action R1 simplifier l'accès aux aides à la rénovation énergétique des logements
- Action R2 lutter contre les appareils de chauffage au bois peu performants

La contribution E10 se cantonne à apporter son soutien au PPA de façon globale