

**Commission d'enquête
PDU de l'agglomération
Clermontoise**

Henri DUBREUIL Président

Dubreuil.henri@neuf.fr

Brigitte FLORET

b.floret.architecture@orange.fr

Pierre ROSNET

Pierre.rosnet@yahoo.fr

Clermont-Ferrand le 19 juin 2019

**Monsieur le Président de
Du Syndicat Mixte des Transports
de l'Agglomération Clermontoise**

Objet : Enquête publique portant sur le projet de Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération clermontoise (PDU-AC).

Monsieur le Président

L'enquête publique visée en objet à pris fin le 17 mai dernier.

Vous trouverez ci joint:

- Les 24 registres qui ont été mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête, dument arrêtés par nos soins.
- Le rapport ainsi que les conclusions et avis motivés de notre commission tels que prévus par l'article L123-15 du code de l'environnement, documents dont nous transmettons également un exemplaire à Monsieur le Président du Tribunal Administratif.
- Une clé USB sur laquelle ces documents sont enregistrés, ceci à toutes fins utiles de duplication.

Nous vous prions de croire Monsieur le Président à nos sentiments dévoués.

A Clermont-Ferrand le 19 juin 2019

Henri DUBREUIL Président

Brigitte FLORET

Pierre ROSNET



SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE



**Enquête publique portant sur le PDU (Plan de Déplacements
Urbains) de l'agglomération clermontoise
prescrite par arrêté du Président du SMT
en date du 21 mars 2019**

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**Commission d'enquête composée de
Henri DUBREUIL président, Brigitte FLORET, et Pierre ROSNET**

SOMMAIRE

RAPPORT	p 1
Sigles et abréviations	p 4
Glossaire	p 6
Principaux acteurs	p 7
1 – GENERALITES	p 8
1 - 1 Objet de l'enquête	p 8
1 - 2 Cadre juridique	p 8
1 - 3 Cadre administratif	p 8
2 - LE PROJET	p 9
2 - 1 Les objectifs poursuivis	p 9
2 - 2 Les orientations retenues et les actions prévues	p 9
2 - 3 Les acteurs de la mise en œuvre	p 10
3 - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE	p 10
3 - 1 Composition de la commission d'enquête, désignation de ses membres	p 10
3 - 2 Dossier	p 10
3 - 3 Réunions	p 11
3 - 4 Lancement et durée de l'enquête	p 11
3 - 5 Information du public	p 11
3 - 6 Permanences de la commission d'enquête :	p 12
3 - 7 Enregistrement des observations du public	p 12
3 - 8 Consultation des personnes publiques associées	p 12
4 - OBSERVATIONS ENREGISTREES, ANALYSE, REPONSES APPORTEES PAR SMTC, COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	p 12
4-1 Observations du public	p 12
4-2 Observations des personnes publiques associées	p 26
4-2-1 Observations des Services de l'Etat, Direction Départementale des Territoires (DDT)	p 26
4-2-1-1 Sur la question du stationnement en général	p 26
4-2-1-2 Prise en compte du stationnement dans les plans locaux d'urbanisme	p 27
4-2-1-3 Urbanisation le long d'une nouvelle infrastructure routière	p 27
4-2-1-4 Echanges entre les services de mobilité de la métropole et les pôles de vie du SCoT	p 27
4-2-1-5 Risques technologiques	p 28
4-2-1-6 Risque lié à la rupture de barrage	p 28
4-2-1-7 Risques miniers	p 28
4-2-1-8 Risque inondation	p 29
4-2-1-9 Risque retrait et gonflement des argiles	p 29
4-2-1-10 Autres mouvements de terrain	p 29
4-2-1-11 Feux de forêts	p 30
4-2-1-12 Ambiance acoustique	p 30
4-2-1-13 Qualité de l'air	p 30
4-2-1-14 Remarques sur la forme ou erreurs matérielles	p 31
4-2-2 Observations du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes	p 31
4-2-2-1 Interaction du PDU avec le SCoT et le PLUi	p 31
4-2-2-2 Voie verte le long de l'Allier	p 32

4-2-2-3 Gare routière	p 32
4-2-2-4 SRADDET	p 32
4-2-3 Observations de la commune d'Aulnat	p 33
4-2-4 Observations de la commune de Beaumont	p 34
4-2-5 Observations de la commune de Cébazat	p 34
4-2-6 Observations de la commune de Chamalières	p 35
4-2-7 Observations de la commune de Pont-du-Château	p 37
4-2-8 Observations de la commune de Royat	p 37
4-2-9 Observations de la commune d'Aubière	p 38
4-2-10 Observations du Conseil Départemental du Puy de Dôme	p 39
4-3 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne-Rhône-Alpes (MRAE)	p 39
4-3-1 Qualité et pertinence des informations relatives à l'évaluation environnementale:	p 40
4-3-2 Echelles territoriales: (Grand territoire Clermont-Val d'Allier - périmètre SCoT - ressort territorial SMTC)	p 40
4-3-3 Bilan du précédent PDU (2011)	p 40
4-3-4 Qualité de l'air	p 40
4-3-5 Articulation avec d'autres plans ou programmes: (SCoT, PPA, SRCAE, PPB, SDAGE, PPRN)	p 40
4-3-6 Le suivi du PDU:	p 40
4-3-7 Résumé non technique	p 41
4-3-8 Stratégie territoriale et gouvernance des acteurs	p 41
4-3-9 Maillage routier	p 41
4-3-10 Les conclusions de la MRAE	p 41
ANNEXES	p 42
Courrier de remise du PV de synthèse	p 43
PV de synthèse des observations	p 44

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	p 51
1 - Remarques générales sur la spécificité de la démarche PDU	p 52
2 - Les procédures	p 52
3 - Le dossier	p 53
4 - Les observations et avis	p 53
4 - 1 Les observations et avis du public qui sont au nombre de 218.	p 53
4 - 2 Les observations et avis de personnes publiques associées (PPA) et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).	p 53
5 - Observations les plus fréquentes et les plus significatives	p 54
5 - 1 Lacunes, imprécisions, ou informations non actualisées dans le dossier	p 54
5 - 2 Le fonctionnement courant des transports en commun	p 54
5 - 3 La gouvernance du PDU	p 54
5 - 4 Caractère opérationnel des actions du PDU	p 55
5 - 5 Transport en commun en site propre (TCSP) sur les lignes de bus B et C	p 55
5 - 6 Infrastructures routières	p 55
5 - 7 Mise en oeuvre du schéma cyclable métropolitain	p 56
5 - 8 Localisation de la gare routière	p 56
6 - Conclusions et avis	p 57

SIGLES ET ABREVIATIONS

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOM	Autorité organisatrice de la mobilité
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ATMO	Fédération des associations agréées de surveillance de la qualité de l'air
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAUE	Conseil architecture urbanisme environnement
CDU	Centre de distribution urbain
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CIAPH	Commission Intercommunale d'Accessibilité aux Personnes Handicapées
CO	Monoxyde de Carbone
COG	Contournement Ouest Gerzat
COV	Composés Organiques Volatiles
CVO	Centre de Valorisation Organique
CVE	Centre de Valorisation Energétique
DAP	« delivered at place » rendu au lieu de destination
DEM	Diagnostic Environnemental de la Mobilité
DIVAT	Disques de Valorisation des Axes de Transports collectifs
EDGT	Enquête Déplacement Grand Territoire
EMD	Enquête Ménage Déplacements
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ERP	Etablissement Recevant du Public
GES	Gaz à Effet de Serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
LAURE	Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie de 1996
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982
LUSO	Liaison urbaine Sud Ouest
M€	Million d'Euros
NOX	Oxydes d'Azote
PAVE	Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
PCAET	Plan climat air énergie territorial
PDA	Plan de Déplacements d'Administrations
PDE	Plan de Déplacements d'Entreprises
PDS	Plan de Déplacements Scolaires
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PL	Poids Lourd
PLH	Programme Local de l'Habitat

PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PM	Particules totales en suspension
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PTU	Périmètre des Transports Urbains
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDA	Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs
SDDU	Schéma Directeur de Développement et d'Urbanisme
SDUC	Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
SPL	Société publique locale
SRADDET	Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
SRCAE	Schéma régional climat air énergie
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRI	Schéma régional d'intermodalité
SRIT	Schéma régional des infrastructures de transport
SRU	Loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000
TAD	Transport à la Demande
TC	Transport en commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TCU	Transport collectif urbain
TEPOS	Territoire à énergie positive
TER	Train Express Régional
VAE	Vélo à assistance électrique
VAL	Véhicule Automatique Léger (métro automatique)
VL	Véhicule léger
VLD	Vélo location longue durée
VLS	Vélo en Libre Service
VUL	Véhicule utilitaire léger
ZCR	Zone à circulation restreinte
ZTL	Zone à trafic limité

GLOSSAIRE

Mobilité : se déplacer dans un territoire grâce des modes de déplacement divers, dans le but de se rendre d'un point d'origine à un point de destination. La mobilité est un droit pour tous, elle doit prendre en compte les questions d'équité sociale et territoriale afin que chacun puisse se déplacer au mieux dans le ressort territorial.

Intermodalité : coordination des modes de transport sur un territoire pour accroître leur performance d'un point de vue global et ainsi faciliter leur utilisation.

Multimodalité : possibilité d'utiliser alternativement plusieurs modes de transport sur un même trajet. L'usager, selon le jour, l'heure ou le motif de son déplacement va préférer un mode à un autre afin d'optimiser au mieux son trajet.

Modes actifs : ce terme regroupe la marche et l'utilisation du vélo pour se déplacer

Partage de l'espace public : permettre à chaque mode de déplacement de trouver une place équitable dans la ville. Equilibrer la place de chaque mode de déplacement.

Logistique urbaine : ensemble de la démarche nécessaire aux flux d'échanges, de la conception et de la préparation des biens sur les lieux de production jusqu'à leur livraison sur les lieux de consommation. Parcours de la marchandise de son lieu de production à son lieu de livraison.

Dernier kilomètre : expression qui désigne tous les acteurs et opérations mis en place dans la chaîne de distribution finale des biens ou services.

Lignes fortes : lignes structurantes d'un réseau de transport en commun urbain

Eco-mobilité : politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement, ainsi que du cadre de vie

Autopartage : mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Site propre : transport en commun qui emprunte une voie ou un espace qui lui est exclusivement réservé. Les autres modes de transport n'ont pas accès à cette voie.

RESSORT TERRITORIAL : périmètre d'action du SMTC-AC

BENCHMARK : étude comparative

PRESENTATION DES ACTEURS

• SMTCA-AC :

Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), le SMTCA-AC organise, gère et finance le réseau de transports, tous modes confondus, sur le Ressort territorial de l'agglomération clermontoise. Il est maître d'ouvrage du Plan de Déplacements Urbains.

Les missions du SMTCA-AC :

- il institue et organise les services de transports publics
- il fait exécuter ces services :

→ pour la majorité du volume, en régie, par l'établissement public industriel et commercial T2C

→ par convention (délégation de service public), à des entreprises privées

Le SMTCA entend répondre de manière efficace et pertinente aux besoins actuels en terme de déplacement, de préparer la réponse aux besoins futurs et de contribuer à l'essor des transports collectifs et de la mobilité durable.

• CLERMONT AUVERGNE METROPOLE

La métropole, composée de 21 communes a pour compétences intégrées dans le PDU:

- Le développement économique
- L'aménagement de l'espace communautaire
- Le développement durable
- L'habitat
- La politique de la ville
- La voirie
- L'urbanisme et l'aménagement

La compétence transports a été déléguée au SMTCA-AC.

• CONSEIL DEPARTEMENTAL :

Le Département est chargé de l'amélioration, de la sauvegarde et de l'entretien d'un réseau de 7 000 km de routes départementales (dont 2 000 km situés à plus de 800 mètres d'altitude), soit le 3ème plus long de France. Il veille à le maintenir praticable toute l'année et notamment en hiver avec le dispositif de viabilité hivernale.

Le Département gère également les transports scolaires et les 65 lignes régulières Transdôme desservant l'ensemble du territoire.

Le transport à la demande « Bus des Montagnes » permet quant à lui d'assurer un transport de proximité dans les zones rurales.

• REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

La région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Avec l'adoption de la loi MAPTAM, le législateur a fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports.

La région est l'autorité organisatrice du transport collectif d'intérêt régional. Ses compétences présentent la particularité de s'étendre au rail et à la route. La région possède la compétence ferroviaire et la compétence des transports interurbains.

L'échelon régional est désormais chargé de coordonner son action avec celle des AOM et de définir des règles générales relatives à l'intermodalité entre les services publics de transport et de mobilité dans le cadre du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

• AGENCE D'URBANISME ET DE DEVELOPPEMENT, CLERMONT METROPOLE

L'agence d'urbanisme a un rôle, durant le PDU, d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Les missions de l'agence d'urbanisme sont d'assurer le suivi et l'évolution du territoire, de participer à la définition des politiques publiques d'aménagement et de développement, accompagner le SMTCA-AC dans la démarche de révision du PDU.

1 - GENERALITES

1 - 1 Objet de l'enquête

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un document de planification qui organise à l'échelle d'un territoire tous les modes de déplacement des personnes et des marchandises par moyens individuels ou collectifs : camions, autocars, transports guidés, automobiles, deux-roues, marche à pied, pour une période d'au moins 10 ans.

Le PDU est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation de la mobilité sur le territoire qu'il couvre (article L1214-14 du code des transports), autorité qui, dans le cas présent, est le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTCA).

Le PDU de l'Agglomération Clermontoise actuellement en vigueur a été approuvé par le SMTCA le 7 juillet 2011.

Ce plan doit être révisé pour prendre en compte différentes évolutions législatives et réglementaires, assurer sa compatibilité avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Grand Clermont, et prendre en compte l'évolution du périmètre de transport urbain qui a pris aujourd'hui l'appellation de « ressort territorial ».

La présente enquête porte sur le projet de révision du PDU qui dans la forme se présente comme un «nouveau PDU».

1 - 2 Cadre juridique

La notion de Plan de Déplacements Urbains a été créée en 1982 par la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI).

La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) du 30 décembre 1996 a rendu obligatoire l'élaboration d'un PDU dans les agglomérations comptant plus de 100.000 habitants.

La loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a étendu le dispositif aux thèmes de la sécurité et du transport des marchandises et a instauré une hiérarchie des documents de planification, les orientations du PDU devant être compatible avec celles du SCoT.

L'ordonnance du 3 juin 2004 a inclus les PDU dans la liste des plans soumis à évaluation environnementale.

La loi du 11 février 2005 portant sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, a instauré l'obligation de prise en compte de l'accessibilité dans les PDU.

La loi du 12 juillet 2010 dite « Grenelle 2 » portant engagement national pour l'environnement a instauré une prise en compte de la préservation de l'environnement dans les PDU.

La loi du 24 mars 2014 portant sur l'accès au logement et l'urbanisme rénové (ALUR).

La loi du 27 janvier 2014 porte elle modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles (MAPTAM).

La loi du 07 août 2015 est relative à la nouvelle organisation territoriale de la république (NOTR).

Toutes les dispositions légales et réglementaires s'appliquant aux plans de déplacements urbains sont regroupées et énoncées par le code des transports, code qui renvoie à celui de l'environnement pour ce qui concerne l'évaluation environnementale et l'organisation et le déroulement de l'enquête publique.

1 - 3 Cadre administratif

Lors de la création de la région « Auvergne Rhône Alpes », le 1^{er} janvier 2016, la ville de Clermont Ferrand a perdu son statut de capitale régionale au profit de Lyon.

Au 1^{er} janvier 2018, la communauté urbaine « Clermont Communauté » est devenue « Clermont Auvergne Métropole ».

Compte tenu des sorties (communes de Saint-Beauzire et Sayat) et des entrées (communes de Mur-sur-Allier et de Pérignat es Allier) survenues au cours des dernières années, le ressort territorial du SMTCA compte actuellement 23 communes : Aubière, Aulnat, Beaumont, Blanzat, Ceyrat, Chamalières, Châteaugay, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol, Gerzat, Le Cendre, Lempdes, Mur-sur-Allier, Nohanent, Orcines, Pérignat-es-Allier, Pérignat-les-Sarlièves, Pont-du-Château, Romagnat, Royat, Saint-Genès-Champanelle.

2 - LE PROJET

2 - 1 Les objectifs poursuivis

Les objectifs sont ceux définis par l'article 22 de la loi du 28 décembre 2015, ils sont énoncés comme suit sous forme synthétique en page 7 du diagnostic :

- 1° Approche équilibrée entre les besoins d'accès et de mobilité et protection de l'environnement et de la santé.
- 2° Renforcement de la cohésion sociale et urbaine (accessibilité pour les personnes à mobilité réduite).
- 3° sécurité des déplacements (partage de la voirie, suivi des accidents piétons - cyclistes).
- 4° Diminution du trafic automobile.
- 5° Développement des transports collectifs et des modes de déplacement les moins polluants (modes actifs: marche/vélo).
- 6° Amélioration de l'usage du réseau de voirie (affectation entre les modes, et mesures d'information sur la circulation)
- 7° Organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics (règlementation, tarification, localisation des parcs relais, aires de livraison et taxis, véhicules en autopartage).
- 8° Organisation des conditions d'approvisionnement (règlementation des horaires, dimensions des véhicules, utilisation des infrastructures logistiques existantes)
- 9° Incitation pour les employeurs à prévoir un plan de mobilité de leurs salariés et à encourager l' et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage ;
- 10° Organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées.
- 11° Réalisation d'infrastructures pour les véhicules électriques ou hybrides rechargeables.

2 - 2 Les orientations retenues et les actions prévues

Selon le plan d'action figurant au dossier, les orientations du PDU sont au nombre de 6 qui se déclinent chacune en plusieurs actions.

Orientation 1 : Aller vers une métropole harmonieuse et peu énergivore.

- Action 1-1 Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial.
- Action 1-2 Renforcer l'intégration urbaine et le rôle multimodal des voiries pénétrantes.
- Action 1-3 Créer des zones à faible émission.
- Action 1-4 Poursuivre la transition énergétique des parcs.
- Action 1-5 Développer le réseau de bornes de recharges électriques et engager une réflexion sur les autres énergies (GNV, hydrogène).
- Action 1-6 Elaborer un schéma de logistique urbaine durable.

Orientation 2 : Offrir un espace public accueillant et facilitant pour les modes actifs.

- Action 2-1 Améliorer le partage, la sécurité, et la qualité de l'espace public.
- Action 2-2 Articuler mobilité et urbanisme le long des lignes fortes et autour des lieux intermodaux et en contractualiser les actions.
- Action 2-3 Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain.
- Action 2-4 Elaborer et mettre en œuvre un plan piétons.
- Action 2-5 Développer une stratégie de stationnement (VP et PL) au service du report modal et de l'attractivité des centralités.

Orientation 3 : Transmettre et promouvoir l'éco mobilité.

- Action 3-1 Faire des plans de mobilité (PDM) un instrument opérationnel majeur pour la mobilité durable.

- Action 3-2 Initier des programmes d'éducation à la mobilité notamment dans les établissements scolaires.
- Action 3-3 Faciliter et promouvoir l'usage de la voiture partagée (covoiturage et autopartage).
- Action 3-4 Proposer des terrains d'expérimentation pour la recherche et l'innovation dans le domaine des mobilités durables.

Orientation 4 : Décliner l'offre de mobilité selon les territoires, les personnes et les modes de vie.

- Action 4-1 Restructurer le réseau de transport urbain autour d'un réseau armature TCSP de 4 lignes (aménagement des lignes B, C et étude ligne D) afin d'améliorer son attractivité.
- Action 4-2 Fiabiliser et optimiser les grilles horaires des dessertes ferroviaires régionales.
- Action 4-3 Réorganiser l'offre interurbaine routière autour de l'offre ferroviaire régionale et de nouveaux axes routiers express vers les pôles de vie.
- Action 4-4 Rendre accessible la chaîne de déplacements à l'intérieur du ressort territorial du SMTA.

Orientation 5 : Fluidifier la mobilité et promouvoir la multimodalité.

- Action 5-1 Déployer un nouveau système billettique moderne, évolutif et interopérable afin d'élargir l'accessibilité tarifaire.
- Action 5-2 Améliorer et développer l'information multimodale.

Orientation 6 : Assurer la mise en œuvre et le suivi du PDU.

- Action 6-1 Mettre en place un comité de suivi et d'évaluation et assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des actions.
- Action 6-2 Prolonger l'action des partenaires et des citoyens pendant la mise en œuvre du PDU.

2 - 3 Les acteurs de la mise en œuvre

Le SMTA en qualité « d'autorité organisatrice de la mobilité » est le porteur du PDU. Toutefois, toutes les actions prévues par ce PDU ne relèvent pas systématiquement de sa compétence.

Certaines en effet resteront de la responsabilité d'autres acteurs : Clermont Métropole ou Conseil Départemental du Puy-de-Dôme pour ce qui concerne les infrastructures de voirie y compris les équipements cyclables, ville de Clermont-Ferrand et communes comprises dans le ressort territorial du SMTA pour ce qui concerne la police de la circulation et le stationnement, Région Auvergne Rhône Alpes et SNCF pour ce qui relève du transport ferroviaire, des entreprises privées ou des services publics pour ce qui concerne les plans de mobilité.

3 - ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

3 - 1 Composition de la commission d'enquête, désignation de ses membres

Par décision n° E18000118/63du 6 septembre 2018 le Président du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand a constitué une commission d'enquête composée de :

Henri DUBREUIL, Président

Brigitte FLORET,

Pierre ROSNET.

3 - 2 Dossier

Le dossier mis à la disposition du public comportait les pièces suivantes :

- Une note explicative constituant une synthèse des 22 actions envisagées.
- Un document «rapport de phase 1 - version finale» portant sur le Diagnostic.
- Un document «rapport de mission 2: définition d'une stratégie d'atteinte des objectifs».
- Un document «rapport de mission 3: plan d'actions»
- Une annexe «accessibilité»
- Une annexe «évaluation environnementale»

- Un document «bilan de la concertation» auquel étaient annexés plusieurs compte-rendu de réunions (15 février 2017, 20 mars 2017, 29 juin 2017, 13 mars 2018).
- Délibération du comité syndical du SMTC du 6 décembre 2018.
- Un recueil des avis des personnes publiques associées (PPA) reçus par le SMTC dans le délai prescrit.
- Un atlas en format A3 de 6 illustrations extraites du diagnostic.
- Un document: sigles et abréviation, glossaire, présentation des acteurs.
- Un registre d'enquête.

3 - 3 Réunions

Les membres de la commission d'enquête ont participé à diverses réunions:

Rencontre avec les élus ou les techniciens du SMTC :

- Le 18 octobre 2018 (M. Jean-Yves BECHLER directeur général des services du SMTC, M.Patrick FERRI directeur des offres de mobilité et territoires, Mme Marion HOFFNER chargée d'études clients, prospects, usagers).
- Le 3 janvier 2019 (M.BECHLER et Mme HOFFNER)
- Le 8 mars 2019 (M.FERRI, Mme HOFFNER, Mme Valérie GRENET représentant le bureau d'études SYSTRA, Mme Mathilde CHOTAT représentant le bureau d'études PALABREO).
- Le 9 avril 2019 (M. François RAGE président du SMTC, adjoint au maire de Cournon d'Auvergne)
- Le 10 avril 2019 (M. Cyril CINEUX vice président du SMTC, vice président de Clermont Métropole et adjoint au maire de Clermont-Ferrand)
- Le 10 avril 2019 (M. MALASSENET directeur maîtrise d'ouvrage et grands projets au SMTC)

Ils ont également tenu en 2019 plusieurs réunions de travail en commission pour faire le point, échanger des informations, préparer les rencontres avec SMTC, bâtir leurs rapport, conclusions et avis :

- Le 3 janvier
- Le 4 mars
- Le 8 avril
- Le 5 juin
- Le 12 juin
- Le 14 juin
- Le 17 juin

Les membres de la commission ont enfin participé en qualité d'observateurs aux deux réunions publiques organisées par le SMTC.

- Le 25 avril à Polydôme à Clermont-Ferrand.
- Le 9 mai à Pont du Château.

3 - 4 Lancement et durée de l'enquête

L'enquête publique a été prescrite par l'arrêté du Président du SMTC du 21 mars 2019, elle s'est déroulée du lundi 15 avril au vendredi 17 mai inclus dans les 23 communes comprises dans le ressort territorial du SMTC - AC.

3 - 5 Information du public

L'information du public a été assurée par plusieurs voies :

- Publication d'un avis d'enquête dans le journal la Montagne du 27 mars 2019 et du 16 avril 2019.
- Publication d'un avis d'enquête dans le journal le Semeur Hebdo du 22 mars 2019 et du 19 avril 2019.
- Affichage de cet avis d'enquête en format A3 dans toutes les mairies du ressort territorial ainsi qu'au siège du SMTC.
- Possibilité de consulter les pièces du dossier sur le site internet de Clermont Métropole.
- Possibilité sur ce même site de consulter les avis recueillis au fur et à mesure de leur réception.
- Réunions publiques du 25 avril et du 9 mai.

Il convient de préciser que pendant l'élaboration du PDU, et préalablement à l'enquête publique, le SMTC a conduit des actions de concertation avec plusieurs instances :

- Un comité des partenaires composé d'acteurs institutionnels qui s'est réuni 3 fois,
- Deux séminaires «grand public»

3 - 6 Permanences de la commission d'enquête :

Les membres de la commission d'enquête se sont tenus à la disposition du public dans les lieux et aux dates suivants :

Mairie d'Aubière le 15 avril de 14h à 17h
Mairie d'Aulnat le 17 mai de 9h à 12h
Mairie de Beaumont le 17 avril de 9h à 12h
Mairie de Blanzat le 15 avril de 8h30 à 12h
Mairie de Cébazat le 17 avril de 14h à 17h
Mairie de Ceyrat le 29 avril 8h30 à 12h
Mairie de Chamalières le 25 avril et le 2 mai de 8h30 à 12h
Mairie de Châteaugay le 24 avril de 13h30 à 16h30
Mairie de Clermont-Ferrand le 29 avril de 14h à 18h
Maison des mobilités à Clermont-Ferrand le 10 mai de 14h à 18h
Mairie de Cournon d'Auvergne le 30 avril et le 9 mai de 13h à 17h
Mairie de Durtol le 26 avril de 9h à 12h
Mairie de Gerzat le 17 mai de 13h à 16h
Mairie du Cendre le 14 mai de 14h à 17h
Mairie de Lempdes le 30 avril de 9h à 12h
Mairie de Mur-sur-Allier le 15 mai de 15h30 à 18h
Mairie de Nohanent le 6 mai de 14h à 18h
Mairie d'Orcines le 3 mai de 9h à 12h
Mairie de Pérignat-es-Allier le 13 mai de 14h à 18h
Mairie de Pérignat-les-Sarlièves le 11 mai de 9h à 12h
Mairie de Pont-du-Château le 10 mai de 8h à 12h
Mairie de Romagnat le 10 mai de 14h à 17h
Mairie de Royat le 18 avril de 14h à 17h
Mairie de Saint-Genès-Champanelle le 14 mai de 14h à 17h.

3 - 7 Enregistrement des observations du public

La commission d'enquête a ouvert autant de registres d'enquête qu'il y avait de sites d'enquête, ces registres ont été mis à la disposition du public dans chacune des mairies concernées.

Parallèlement, et comme le précisait l'avis d'enquête, toute personne souhaitant émettre des observations sur le dossier PDU avait la possibilité de les exprimer et les transmettre par voie postale, ou sur une boîte mail ouverte spécialement dans les locaux de Clermont Métropole, sous l'adresse électronique : enquete.pdu@smtc-clermontferrand.com.

3 - 8 Consultation des personnes publiques associées

Le 20 décembre 2018 le SMTC a transmis pour avis le projet de PDU aux personnes publiques ci-après, ceci en application des dispositions des articles L1214-14 et L1214-15 du code des transports :

- Services de l'Etat (Direction Départementale des Territoires)
- Région Auvergne Rhône-Alpes
- Département du Puy-de-Dôme
- Grand Clermont en sa qualité de pilote du SCoT
- Toutes communes (au nombre de 23) comprises dans le ressort territorial du SMTC.

Le SMTC a également sollicité l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale conformément aux dispositions des articles L122-17 et R122-17 du code de l'environnement.

4 - OBSERVATIONS ENREGISTREES, ANALYSE, REPONSES APPORTEES PAR SMTC, COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les observations formulées par le public en cours d'enquête sont au nombre de 254 : 34 sur registres, 2 par courrier, et 218 par voie dématérialisée.

Il convient de noter que ces observations, souvent longues, parfois désordonnées, étaient orientées dans plusieurs directions ce qui les démultipliait d'autant. Les principaux thèmes abordés ont concerné le fonctionnement actuel des bus (83 observations dont le quart concernait les tarifs), les considérations générales sur les transports dans l'agglomération et les améliorations à apporter au réseau de TC (85 observations), les déplacements en vélo et le réseau de pistes cyclables (73 observations). Les autres thématiques avaient trait au stationnement, aux parkings, à la voirie ou encore aux trottoirs encombrés par le stationnement sauvage. L'intermodalité train/bus, sujet pourtant important, bien que présente, n'a représenté que 5 observations, étant cependant entendu qu'elle est très développée dans ce qui a été considéré comme une contre-proposition.

Conformément, aux dispositions de l'article R 123-18 du code de l'environnement toutes ces observations ont fait l'objet d'un procès-verbal de synthèse remis le 27 mai 2019, le président du SMTC étant absent, à Monsieur Jean-Yves BECHLER directeur Général des services du SMTC ; dans ce procès-verbal qui est annexé au présent rapport, les observations recueillies sont regroupées par thèmes.

Le SMTC a apporté une réponse à ce procès-verbal par courrier du 7 juin 2019, soit dans le délai souhaité par la commission.

Les personnes publiques associées (PPA) ayant été consultées par le SMTC le 20 décembre 2018, leurs observations parvenues au SMTC avant l'expiration du délai réglementaire ont été insérées dans le dossier soumis à l'enquête publique.

Dans les premiers jours de l'enquête le SMTC a transmis à la commission d'enquête un tableau récapitulatif des avis émis par ces PPA complété par des éléments de réponses

4-1 Observations du public

Les observations formulées par le public, qu'elles figurent dans les registres d'enquête, ou qu'elles aient été adressées par courrier ou mail à la commission, sont présentées ci-après sous forme synthétique et regroupées par thèmes. Elles sont suivies de la réponse ou des éléments de réponse apportés par le SMTC à la suite du dépôt du procès-verbal de synthèse ci-dessus mentionné, puis, le cas échéant, par un commentaire de la commission d'enquête.

Observations et remarques sur les documents composant le dossier d'enquête :

- De nombreuses remarques ont pointé un document parfois illisible, touffu et incompréhensible pour tout un chacun. Leurs auteurs auraient souhaité une présentation plus attrayante et des termes moins techniques et ésotériques. Ils en concluaient, soit qu'ils ne pouvaient utilement formuler un avis, soit qu'une décision était d'ores et déjà prise et que l'enquête publique n'avait pour seul objet que d'avaliser le projet.

REONSE DU SMTC :

Il est vrai que le document est complexe. Le SMTC-AC a produit une synthèse en 4 pages qui permettait rapidement de prendre connaissance des actions du PDU dans un langage simple et qui renvoyait au document principal, action par action.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Si la commission a constaté le caractère exhaustif et la qualité des documents élaborés par les bureaux d'études SYSTRA et PALABREO, chacun à leur niveau, force est de constater que si ces documents étaient bien adaptés au partenariat avec les services du SMTC, et permettront à la grande majorité des membres du conseil syndical de se prononcer sur le PDU, dans la mesure où ils sont, souvent du fait des délégations qui sont les leurs en tant qu'élus municipaux, spécialistes des questions de mobilité, de circulation et de transport, ils n'étaient cependant pas adaptés, comme le redoutait d'ailleurs la commission, à une enquête publique qui concerne d'autres partenaires, principalement des usagers. On

rappellera à titre d'exemple que les documents « Diagnostic et enjeux », « Choix du scénario », « Plan d'action », « Annexe accessibilité », « Evaluation environnementale » et « Bilan de concertation » qui componaient le dossier comportaient respectivement 159, 88, 65, 26, 192 et 34 pages, tous regroupés sous une reliure unique sans page indicative du sommaire et sans onglets séparatifs.

Plusieurs personnes d'ailleurs se sont présentées en mairie pendant une permanence, et après une consultation très superficielle du dossier, considéré comme trop volumineux et « indigeste », voire sans même le consulter, ont demandé des explications au commissaire-enquêteur.

Les cartographies ont, à la demande de la commission, fait l'objet de tirages au format A3, mais avec pour contrepartie un renvoi fastidieux à deux documents au lieu d'un. Par ailleurs, si la synthèse de 4 pages dont fait état le SMTC était bien annexée au dossier dans les lieux sièges d'enquête et de permanence, elle ne figurait pas sur le site dédié de Clermont Auvergne Métropole.

La conséquence est en premier lieu que le dossier d'enquête a pu légitimement être jugé comme lourd, complexe, désordonné, verbeux et donc difficilement accessible au public, laissant même penser à certains qu'ils étaient volontairement placés dans l'impossibilité de formuler un avis et que l'enquête publique était réduite à une formalité, certes incontournable, mais qui n'avait pour seul objet que cautionner une décision d'ores et déjà prise.

En second lieu, un dossier aussi touffu a eu pour effet de conduire le public vers une majorité d'observations concernant non pas le projet de PDU lui-même, mais le fonctionnement actuel des transports en commun, ce qui n'a pas de lien direct avec le PDU, mais méritera néanmoins d'être pris en compte dans la mise en œuvre de ce dernier.

Les lacunes du dossier ont donc été préjudiciables à la bonne compréhension du public et à son implication dans l'enquête.

La commission est cependant consciente que la complexité du dossier n'est pas le fait du SMTC, mais résulte simplement de celle du cadre législatif et règlementaire, éloignant ainsi, de fait, l'administré et l'usager de la participation pourtant souhaitée de lui.

A contrario, la commission tient à rendre hommage à la qualité exemplaire de la concertation préalable menée par le SMTC avant enquête publique, assisté des cabinets d'étude précités, ce qui peut laisser penser que l'envergure de cette concertation a pu conduire bon nombre d'acteurs économiques et de partenaires associatifs à considérer qu'ils s'étaient déjà exprimés sur le fond.

- Le plan manquerait de précision sur les différentes zones urbaines : accès aux sites artisanaux et commerciaux, sites industriels, sites hospitaliers ...

REPONSE DU SMTC :

Outre les plans intégrés au document papier, pour commodité de lecture, en évitant les renvois à d'autres documents, des tirages en format plus grand ont été fournis à la commission d'enquête pour l'accueil du public.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

L'observation formulée porte sur le Plan de Déplacements Urbains, et non sur les plans graphiques figurant au dossier.

Sur la forme, quelques plans en format A3 ont effectivement été ajoutés au dossier, mais en nombre restreint, et sans que la lecture en ait été pour autant plus aisée.

Observations sur l'absence de desserte ou leur amélioration :

- Absence de liaisons TC entre les villes de la "couronne" clermontoise (ex Aubière, Cournon, Lempdes, Aulnat, Opme, Pont du Château, etc). L'organisation des TC en étoile est très souvent mise en cause. La conséquence est que les usagers utilisent leur véhicule qui est plus rapide pour aller d'un point à un autre, surtout s'ils ne sont pas desservis par des transports en communs proches. En développant les alternatives la réduction de la circulation automobile viendra d'elle-même.

REPONSE DU SMTC :

La pertinence de liaison entre les communes de la couronne clermontoise reste à démontrer. Aucune étude n'indique que ces liaisons trouveraient un public intéressé et suffisamment important pour justifier leur création. À ce jour, l'EDGT 2012 montre que les flux de chaque commune Clermont-Ferrand sont 10 fois supérieurs aux flux entre les communes. Il n'en demeure pas moins que l'étude de restructuration du réseau intégrera bien cette question dans une vision prospective (action 4-1 du PDU)

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Comme le précise le SMTC, la pertinence de liaison entre les communes de la couronne clermontoise reste à démontrer en dépit des affirmations du public. En effet, s'il est constant, à la lecture du plan du réseau de TC, qu'il existe une carence pour permettre de se rendre de la plupart des communes de la couronne vers une des communes limitrophes, il n'est nullement établi, par les réclamants, qu'il y a suffisamment de demandes des usagers pour que le service soit rentable.

La commission estime qu'il serait intéressant, sans attendre les résultats de l'étude de restructuration prévue par l'action 4.1, d'engager des études pour apprécier les besoins en transports en commun entre les villes les plus importantes du sud et du sud-est de l'agglomération.

- Absence totale de TC pour certaines communes ou desserte très insuffisante : St Genès-Champanelle, Orcines, Châteaugay, Nohanent, Riom, Romagnat, Opme, Beaumont-gare SNCF de Clermont, Pont-du-Château ; centre-ville de Durtol qui permettrait une meilleure irrigation Nohanent/Sayat/Chanat la Mouteyre.

REPONSE DU SMTC :

Toutes les communes du ressort territorial du SMTC-AC sont desservies par un service de transport public. Certaines sont desservies par un service de Transport à la Demande qui correspond au potentiel des usagers présents dans ces communes. De plus, les communes de Riom, Opme, Sayat et Chanat-la-Mouteyre ne font pas partie du ressort territorial du SMTC.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Comme le fait observer le SMTC, le transport à la demande est là pour répondre aux besoins spécifiques de certains usagers, lesquels ne justifient pas la nécessité de mise en place de service plus conséquent.

Là encore, même si l'on peut penser qu'une offre de service supérieure pourrait à terme entraîner une fréquentation elle aussi supérieure, il n'est pas établi que cette augmentation permettrait d'atteindre le seuil de rentabilité.

- Il y aurait également insuffisance, voire absence totale de desserte de centres d'activité important comme Ladoux.

REPONSE DU SMTC :

La zone de Ladoux est desservie par la ligne 28 de la T2C

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Le SMTC n'établit pas qu'il est en relation avec les entreprises de la zone pour développer l'offre et l'adapter aux besoins des usagers compte tenu des horaires de travail.

- Absence de desserte dans certaines zones artisanales et commerciales.

REONSE DU SMTCA :

Il est vrai que toutes les zones d'activités ne sont pas desservies par une offre TC. En revanche, certaines zones le sont, telles que :

- ZAE Parc d'activité des Gravanches : ligne 25
- ZAE des Ronzières (Aulnat) : lignes 10/20
- ZAE Le Brézet : lignes 9/10/20
- ZAE La Pardieu : lignes A/C/23/28
- ZAE Clermont Sud Aubière : lignes 12/13/21
- ZAE Sarliève Nord : ligne 23
- ZAE Les Vignettes (Chamalières) : ligne 13
- ZAE de la Fontaine (Blanzat) : ligne 24
- ZAE de Ladoux : ligne 28
- ZAE de Champ Lamet (Pont du Château- arrêt Petit Champ) : ligne 36
- ZAE de Bois Joli (Cournon) : ligne 23
- ZAE des Ribes (Aubière) : ligne 21

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Ces zones sont effectivement desservies, mais leur desserte ne correspond pas forcément à tous les besoins en termes de circuits, d'horaires et de fréquence, ce qui ramène à une réponse antérieure du SMTCA relative à la « rentabilité » du service.

- Il est fait état aussi d'absence de desserte ou de mauvaises dessertes de sites de loisirs, dans, et à proximité, de l'agglomération (Montjuzet, Lac d'Aydat par exemple).

REONSE DU SMTCA :

Pour ce qui concerne Montjuzet, une desserte est mise en place à partir du 1^{er} juillet 2019. Pour ce qui concerne le lac d'Aydat, il est en dehors du ressort territorial du SMTCA-AC et par conséquence ne peut être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Pour ce qui concerne Montjuzet, le SMTCA ne précise pas si la desserte annoncée sera permanente ou saisonnière.

Pour ce qui concerne le lac d'Aydat, sa desserte sort du champ du PDU, ne présente qu'un intérêt saisonnier, et pourrait peut-être être satisfaite par les transports interurbains gérés par la Région avec le Conseil Départemental

- Il faudrait profiter des transformations de grandes zones urbaines (Saint-Jean ou Cataroux par exemple) pour créer de nouveaux axes de TC et des liaisons douces.

REONSE DU SMTCA :

Les transformations urbaines en cours sont prises en compte notamment par les projets des lignes B et C et plus globalement par la future restructuration de l'ensemble du réseau de transport public à horizon

2025. Le quartier Saint-Jean sera, par exemple, desservi par la ligne B. Celui de Cataroux est actuellement desservi par la ligne de tramway et par la ligne 4.

- Des lignes sont considérées comme inefficaces (exemple la ligne 13, parcours trop long, fréquences peu intéressantes, difficulté de circulation vis-à-vis des voitures dans certains tronçons).

REPONSE DU SMTC :

La restructuration du réseau actuel autour de 3 lignes structurantes (A, B et C) a notamment pour objectif d'améliorer les temps de parcours et pour ces 3 lignes de réaliser des voies qui leur seront dédiées pour les affranchir de la circulation automobile et de les rendre plus compétitives par rapport à la voiture. De même,

Le schéma de circulation, prévu à l'action 1-1 vise également à améliorer le partage de l'espace public.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Le service assuré par la ligne 13, comme celui d'autres lignes, considéré comme insuffisant par des usagers, devra être pris en compte dans la restructuration générale des lignes prévue par le PDU.

- De la même façon, les transports à la demande seraient inadaptés car demandant une réservation la veille.

REPONSE DU SMTC :

Le transport à la demande requiert, par définition, une réservation la veille pour le lendemain, voire quand cela est possible, le matin pour l'après-midi. Il ne s'agit pas d'un transport individuel mais bien d'un service de transport collectif qui doit rechercher, pour des raisons de coût, l'optimisation des moyens qui lui sont confiés par le SMTC-AC, notamment en cherchant à grouper plusieurs usagers dans le même service.

- Remarques sur l'insuffisance de desserte le dimanche sur certaines lignes (ligne 10 par exemple).

REPONSE DU SMTC :

La restructuration du réseau prendra en compte, si cela est jugé prioritaire, une amélioration de la desserte les dimanches et jours fériés, ainsi que la nuit et plus généralement en soirée. L'amplitude horaire des lignes B et C sera nettement plus large, équivalente à celle du tramway, offrant ainsi des possibilités de déplacement en soirée et la nuit.

- Les bus de soirée sont jugés très insuffisants, ainsi que ceux qui circulent tôt le matin.

REPONSE DU SMTC :

Le réseau actuel, à son niveau d'offre et de coût actuel, vise à couvrir les moments de plus forte demande.

- Le cadencement de la ligne C serait insuffisant et la régularité des bus laisserait à désirer.

REPONSE DU SMTC :

Pour la régularité, la mise en place du contre-sens rue de l'Oradou et de la priorité au bus vise à améliorer la régularité pour aller au-delà. La restructuration du réseau à horizon 2025 permettra d'améliorer le cadencement et la régularité de la ligne C.

Observations sur la qualité et le confort des TC :

- Remarque sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. Même remarque concernant les poussettes pour enfants et les poussettes de marché.

REPONSE DU SMTCA :

Il existe un schéma d'accessibilité, réalisé en 2016. La législation impose la mise aux normes d'accessibilité à tous les arrêts. De plus, la fiche action 4-4 vise à rendre accessible la chaîne de déplacement au sein du ressort territorial du SMTCA par la création de PAVE (plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics) dans toutes les communes, et la poursuite de la mise aux normes des arrêts et le renouvellement du parc de véhicules accessibles.

- Remarques sur le sous-dimensionnement de certaines lignes aux horaires les plus fréquentés.

REPONSE DU SMTCA :

Le parc matériel est actuellement composé de 181 bus. Il est optimisé pour transporter les passagers à l'heure de pointe. Il est excessivement rare de ne pouvoir entrer dans un bus et de devoir attendre le prochain.

- Des observations concernent la taille de bus qui ne serait pas toujours adaptée à certains horaires. Ainsi des bus de petite taille sont demandés en horaire peu fréquentés.

REPONSE DU SMTCA :

Le parc de bus T2C, 181 au total, possède des bus 2 portes et des bus 3 portes pour les lignes structurantes B et C. Afin d'effectuer une rotation du matériel dans l'optique d'équilibrer les kilomètres et les contraintes de vie, les bus tournent régulièrement. Ils ne sont pas affectés à une ligne particulière. Il est de ce fait préférable de réduire le nombre de dimensions différentes des bus. Enfin, avoir des bus de petite taille augmenterait les coûts d'investissement, car il serait nécessaire d'acheter du nouveau matériel.

- Sont notés également des problèmes de confort : sur-chauffage l'hiver et trop de climatisation l'été.
- D'une façon générale il faut promouvoir l'utilisation des modes de transports propres et à la technologie éprouvée et non pas encore expérimentale. Le moteur à hydrogène est évoqué comme alternative à l'électricité.

REPONSE DU SMTCA :

Le parc T2C est composé de bus utilisant le GNV. Une station GNV est présente dans le dépôt T2C. Des réflexions sont en cours concernant la technologie hydrogène. La transition énergétique du matériel roulant est inscrite dans la fiche d'action 1-4.

Observations sur les lignes en site propre : lignes B et C

- TCSP sur Chamalières et Royat : un certain nombre de données sur ces lignes resteraient dans le flou car sans précision. Qu'en est-il des études que l'on dit engagées à ce sujet et dont le calendrier interroge quelques un ?

REPONSE DU SMTCA :

L'action 4-1 concerne la restructuration globale du réseau autour d'axes forts. Le calendrier global est le suivant :

- consolidation programme et études préliminaires : mi 2019 à début 2020,
- concertation publique : 2020,
- études détaillées et enquête publique : 2021,
- travaux préparatoires : 2022,
- travaux lignes B et C : 2023 et 2024,
- mise en service : 2025.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Pour répondre aux inquiétudes des communes de Royat et Chamalières, il conviendrait que les études correspondantes commencent le plus tôt possible en associant largement les élus locaux et les usagers de façon à dégager une option consensuelle dans un souci d'intérêt général.

- La mise en site propre ne se justifierait pas sur les portions de Royat et Chamalières en raison soit de l'activité thermale, soit en raison de la configuration même des lieux, et de l'espace public en particulier (trop étroit pour faire cohabiter en sécurité et de façon pérenne piétons, cyclistes, automobilistes et bus), soit enfin en raison de l'esthétique particulièrement symbolique de l'avenue de Royat.

REONSE DU SMTC :

Cette question socio-économique, par principe, fait partie intégrante des étapes de concertation, puis d'enquête publique, pour le projet de restructuration du réseau, dont la création de deux lignes fortes.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Même commentaire que précédemment.

- Des observations sont émises sur la nécessité de coordonner les lignes avec les horaires de tram.

REONSE DU SMTC :

A l'heure de pointe, le tramway passe toutes les 6 à 8 minutes. Ce modèle de gestion par intervalle, et non pas horaire, est optimal à ce niveau de fréquence. Une correspondance dure en moyenne moins de 4 minutes.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

La durée de correspondance de moins de 4 mn est sans doute correcte pour une correspondance bus/tram mais rarement pour une correspondance tram/bus.

La régularité du tram est toutefois à mettre au crédit de la T2C.

- Qu'est-il prévu exactement pour l'amélioration de la desserte de l'aéroport en privilégiant aussi la desserte de la ville d'Aulnat ?

REONSE DU SMTC :

La restructuration du réseau permettra, par les études, de répondre de façon plus précise à cette question. La future ligne B a pour projet de desservir l'aéroport.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION

Il serait effectivement très souhaitable, pour des questions de rentabilité et de service, que la ligne B restructurée assure la desserte du centre bourg d'Aulnat au delà de l'aéroport.

Observations relatives au Tramway :

- Demande de prolongation de la ligne de tramway au sud et au nord afin de desservir les communes périphériques, ainsi que le Zénith et Cébazat et la zone de Ladoux qui est une zone industrielle importante.
- Son inconfort, sa sur-fréquentation sur certains tronçons, son indisponibilité pour travaux d'entretien de la voie, la pérennité de ce type de tramway sur pneus sont incriminés.

REPONSE DU SMTCA :

Le choix des élus du SMTCA s'est porté sur la réalisation de deux lignes de transport en commun en site propre (lignes B et C) et non sur une extension de la ligne actuelle de tramway. Le zénith sera desservi par la future ligne C.

Dès 2019, 3 nouvelles rames de tramway seront mises en service améliorant le confort des usagers.

Les travaux effectués sur la plate-forme du tramway, ainsi que la maintenance des rames et plus globalement du système dans son ensemble, ont pour vocation à assurer la pérennité du tramway et ce, jusqu'à au moins 2036, soit jusqu'à son amortissement total.

Les études concernant la restructuration du réseau permettront de confirmer ou d'infirmier ce choix, notamment au moment de la concertation publique.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Le confort du tram, sa sur-fréquentation à certaines heures, et les incivilités qui y seraient constatées, sont sans lien direct avec la révision du PDU.

L'observation concernant l'indisponibilité pour travaux qui concernent la maintenance de ce type de transport, soulève néanmoins, d'une part, la question de la pertinence du choix fait jadis d'un système dont la pérennité coïncidera peu ou prou avec sa date d'amortissement total, soit 2036, et d'autre part, celle de son remplacement, d'ici 15 ans seulement, par une technologie qui devra nécessairement être en harmonie avec les choix figurant dans la présente révision du PDU.

La commission, sur la base des motifs qui ont conduit le SMTCA à préférer la mise en site propre des lignes B et C prolongées, avec mise en circulation de bus électriques ou à hydrogène, à de nouvelles lignes de tram, qui auraient certes donné une meilleure image de l'agglomération, mais à un coût très supérieur, prend acte de ce choix estimant qu'il est en proportion avec la taille et la population du territoire.

Observations relatives aux parkings-relais et le co-voiturage :

- L'emplacement des parkings relais ne serait pas assez précisé. Certaines observations mentionnant des impossibilités d'implantation ou des répercussions sur le trafic local. Le public demande des compléments sur les différentes implantations envisagées et sur les modalités de raccordement au réseau de TC.

REPONSE DU SMTCA :

Des études sont prévues jusqu'à 2022 (action 5-3) afin de localiser la pertinence de P+R dans l'agglomération.

- Certains participants à l'enquête s'interrogent sur le point de savoir si l'implantation des parkings relais et leur taille procèdent d'une analyse précise des flots de circulation, notamment ceux venant d'une zone extérieure à la seule agglomération clermontoise.

REPONSE DU SMTC :

L'implantation des P+R, prévue à l'action 5-3 et 4-1, se fait en utilisant notamment le modèle multimodal du SMTC (Visum)

- Certains parkings-relais, tant au niveau de leur implantation que de leur fonctionnement, témoigneraient de la contradiction qui existe parfois entre la gestion du domaine public municipal et le PDU. Pour exemple, alors qu'il est noté dans le « diagnostic et enjeux » page 53 que les 6 parkings P+R de la 2^{ème} couronne sont prévus gratuits dans le PDU, il est fait état que celui SNCF de la gare de Royat-Chamalières est payant par décision du maire.

REMARQUES GENERALES DU SMTC :

Le parking situé devant la gare de Royat-Chamalières est un parking de stationnement sur voirie, de compétence communale. Il n'est pas dédié aux usagers de la gare mais aux résidents de la commune de Chamalières. La tarification en vigueur dans Chamalières a de ce fait été appliquée.

- Les intéressés souhaitent obtenir une clarification entre les compétences des uns et des autres et sur la compatibilité réelle qui doit exister entre le PDU et les documents d'urbanisme et pouvoirs des maires et conseils municipaux.

REPONSE DU SMTC :

La répartition des compétences entre les acteurs, trouve son origine au niveau législatif et réglementaire. Ensuite, la gouvernance locale permet, à l'intérieur de ce cadre, de traiter des questions opérationnelles. La mise en place, pour le suivi et l'évaluation du PDU, d'un conseil associant l'ensemble des parties prenantes nous semblent de nature à favoriser cette concertation.

- Les aires de co-voiturage ne seraient pas assez identifiées. De plus, il semblerait, aux yeux de certains, qu'il n'existe pas d'aires de co-voiturage intra-muros.
- Des aires de co-voiturage greffées sur les accès d'autoroutes sont souhaitées si elles n'existent pas déjà ou ne sont pas prévues.

REPONSE DU SMTC :

Des études sont en cours, pilotées par l'Agence d'Urbanisme, afin de travailler sur cette thématique (action 3-3)

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION SUR LES PARCS-RELAIS ET LES AIRES DE CO-VOITURAGE

Si la commission prend acte des études qui seront engagées dans le cadre des actions 5-3, 4-1 et 3-3, et si elle admet bien évidemment que l'emplacement exact des parc-relais et des aires de co-voiturage puisse encore faire l'objet d'adaptations, elle souhaite néanmoins appeler l'attention du SMTC sur le fait que la localisation, même approximative, de ces équipements fait partie de l'ossature d'un PDU et devrait être déterminée rapidement. Les imprécisions sur ce point, et figurant encore au dossier d'enquête, fragilisent le plan tel qu'il a été soumis au public et peuvent justifier des critiques. Cette carence a d'ailleurs fait l'objet de remarques de la part de certaines PPA.

Observations sur le coût des transports en commun :

- De nombreuses remarques ont été émises sur le coût élevé des TC et sur le fait que certaines catégories sociales échappent à la tarification solidaire telle qu'elle est conçue actuellement. La gratuité des transports est suggérée par certains.

REONSE DU SMTCA :

Le prix des titres de transport est revu en comité syndical SMTCA-AC. La Tarification Solidaire prend en compte le niveau de ressources de chacun, afin de favoriser l'accès aux transports urbains pour tous. Elle repose sur l'application de réductions tarifaires sur le tarif mensuel tout public (49 euros) en se basant sur le quotient familial (QF). Pour en bénéficier, le quotient familial doit actuellement être inférieur ou égal à 770 €. Le droit à la tarification solidaire s'applique actuellement sur une durée de 12 mois à l'ensemble des membres de votre foyer (parents, enfants et autres personnes rattachées fiscalement). Pour les étudiants boursiers, c'est l'échelon de bourse du CROUS qui est pris en compte. Les tarifs solidaires pour l'abonnement mensuel sont de 3,90 euros, 9,80 euros ou 19,60 € suivant la tranche de réduction.

- Le tarif des parkings relais, à défaut d'être gratuit, devrait être plus attractif que celui des horodateurs ou des parkings urbains.

REONSE DU SMTCA :

Le tarif des parkings relais pour la journée est de 3,80 €, les usagers bénéficient d'un ticket incluant le parking et un aller-retour en tramway et/ou bus dans la même journée. Des contremarques gratuites sont remises aux passagers de la voiture (dans la limite de trois personnes). Les parkings de centre-ville en ouvrage à la journée sont plus onéreux. (2 heures en zone violette coûtent 3 euros à titre d'exemple).

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Ces observations relatives au coût actuel des TC et des parkings relais sortent du périmètre de la présente enquête publique.

Observations relatives à la « LUSO »

- Demande de diminution de la vitesse de circulation à 50km/h sur les sections déjà en service

REONSE DU SMTCA :

La fiche 1-1 « Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial » intègre bien cette problématique de réduction des vitesses, afin d'apaiser la circulation et favoriser les modes actifs.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

La commission prend acte de cette réponse.

- Plusieurs observations traduisent une inquiétude en ce qui concerne l'éventualité d'une prolongation de la LUSO (ex BSO) qui, aux yeux du public, ne correspond plus aux enjeux environnementaux du moment, en introduisant des flux massifs de circulation au cœur de l'agglomération.

REONSE DU SMTCA :

Des études sont prévues dans le PDU notamment concernant la LUSO, un des maillages routiers complémentaires inscrits au Scot en vérifiant si leur impact est positif sur la séparation des flux de transit, et la réduction des émissions dans les centres-villes de la Métropole. A ce stade, aucun aménagement concret n'est prévu.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

La commission appelle l'attention sur l'importance fondamentale de la prise en compte des attentes du public sur les mobilités douces et des enjeux environnementaux dans les études concernant la LUSO.

- Une observation préconise un réseau de contournement du centre : Luso, pont de l'Allier, et contournement de Gerzat.

REONSE DU SMTCA :

Cette préconisation est prévue à l'étude dans la fiche 1-1 « Réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone du ressort territorial », afin de réduire la circulation dans les centres-villes et centres-bourgs.

Sur l'intermodalité / TC / Réseau ferré :

- La gare de Clermont n'est pas considérée comme suffisamment multimodale.

REONSE DU SMTCA :

La gare SNCF de Clermont favorise l'intermodalité entre les modes. Le vélo est bien présent par l'agence commerciale C Vélo, mettant à disposition des locations de longue durée de vélos classiques ou VAE. De plus, il est désormais possible de stationner son vélo personnel dans C Vélo Box. Enfin, des stations VLS sont à la disposition du public. Des arrêts accueillent des bus du réseau T2C ainsi que des cars régionaux et la navette panoramique du Puy-de-Dôme. Un parking à l'arrière de la gare permet de stationner son véhicule personnel.

- Sous-utilisation de la voie ferrée, (cf proposition de M. Etienne Boudot)

REONSE DU SMTCA :

Plusieurs contributions ont été déposées, pendant toute la durée de l'étude, sur la plateforme dédiée (Consultvox). Toutes ces contributions sont mises à disposition des bureaux d'étude, tant pour la restructuration du réseau de transport, que des différents schémas (stationnement, évaluation...) de même que celles déposées pendant la phase d'enquête publique. Par ailleurs, ces contributions sont également mises à disposition du Conseil Régional, compétent sur le ferroviaire.

- Le réseau actuel ne dessert que la zone dense, (cf proposition de M. Etienne Boudot)

REONSE DU SMTCA :

27 lignes régulières, TAD sur l'ensemble du territoire, navettes ponctuelles.

- Faire que les trains des lignes Clermont-Volvic et Clermont-Thiers soient des lignes urbaines , (cf proposition de M. Etienne Boudot)

REONSE DU SMTCA :

Compétence de la SNCF, réseau TC dessert le territoire. Projet de restructuration du réseau en fiche action 4-1 permettra de mener une nouvelle réflexion approfondie sur la desserte du territoire au vu des évolutions socio-économiques

- Créer deux lignes se croisant à la gare, (cf proposition de M. Etienne Boudot)

REONSE DU SMTCA :

Budget global du PDU : 380 millions d'euros, or, coût de métro au kilomètre très élevé et on serait hors budget. De plus, les frais d'exploitation supplémentaires annuels seraient très importants à assumer pour l'exploitant et le SMTCA. Un métro n'est pas nécessaire sur notre territoire au vu du nombre de voyageurs sur les lignes TC cette infrastructure serait sur-capacitaire

- Les personnes ne peuvent pas faire d'heures supplémentaires car il n'y a pas assez de liaisons entre Clermont et Riom, (cf proposition de M. Etienne Boudot)

REONSE DU SMTCA :

En semaine, le dernier train est à 20h26 en gare de Clermont pour se rendre à Riom.

- Absence de coordination des horaires SNCF et SMTCA. Il est souhaité que soit proposée une tarification et un abonnement communs entre le réseau ferroviaire et les TC de l'agglomération.

REONSE DU SMTCA :

Cette tarification existe déjà, il s'agit de l'offre Tandem dont les titres sont en vente aux guichets SNCF.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION SUR LA QUESTION DE L'INTERMODALITÉ/TC/VOIE FERRÉE :

L'observation relative à l'absence de coordination semble concerner plus particulièrement les horaires des TC de début ou de fin de journée (train du matin ou du soir vers Paris par exemple).

La commission prend acte de l'offre Tandem qui semble largement méconnue des usagers. Elle préconise qu'une opération de promotion soit faite à ce sujet.

Elle préconise aussi d'examiner les possibilités de prise en compte de tout ou partie des propositions de M Etienne BOUBOT dans le projet de PDU.

- Davantage d'inter-modalité est souhaitée.

REONSE DU SMTCA :

Les actions 5-3 « Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échange et la coordination des horaires » et 4-1 3 Restructurer le réseau de transport urbain autour d'un réseau armatures TCSP de 4 lignes (aménagement des lignes B, C et étude de la ligne D) afin d'améliorer son attractivité du PDU » ont pour objectif de renforcer l'intermodalité pour offrir un bouquet de services d'offres de mobilité des usagers.

Observations relatives au partage de l'espace public entre les différents modes de transports privilégiant en particulier l'usage du vélo :

Pour ce qui concerne la qualité du réseau des pistes ou bandes cyclables, notamment leur continuité, leur maillage, et leur extension vers les villes de la couronne clermontoise, il convient de signaler les observations détaillées et argumentées de l'association «Vélo-cité» .

- Stationnements des voitures sur les trottoirs.
- Pistes cyclables : les pistes cyclables sont considérées comme particulièrement dangereuses. Un certain nombre d'observations allant jusqu'à faire état de conflits entre cyclistes, automobilistes et piétons.
- Il est considéré comme urgent de mettre en place les pistes cyclables sur l'ensemble de l'agglomération avec un calendrier de réalisation précis et respecté. Si la ligne B est mise en site propre il faut y intégrer une piste cyclable.

- Réseau de pistes cyclables absent en périphérie du centre-ville : qu'est-il prévu pour répondre à un réseau complet qui se raccorde aux villes de l'agglomération ? Exemple : pas de pistes cyclables entre Aulnat et avenue de la République.
- Demande de sites propres pour les vélos ou, à minima, des pistes identifiables au-delà d'un simple pictogramme.
- Il est demandé plus de stations CVélo y compris dans les villes périphériques, et l'offre de vélos électriques. à assistance électrique
- Demande de box à vélo sécurisé dans les villes de l'agglomération.

REPONSE SU SMTC :

Le PDU intègre de façon prépondérante la question des modes actifs. L'action 2-3 du plan d'action « Mettre en œuvre le schéma cyclable métropolitain » a pour objectif de développer les aménagements cyclables sur 365 km, prévoir 5400 arceaux pour un budget global de 31 millions d'euros sur 10 ans. Le PDU met en exergue le partage de l'espace public entre tous les modes de déplacements afin d'améliorer la sécurité des déplacements à vélo, ainsi que sa promotion.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

La question du partage de l'espace public occupe une place centrale dans les observations formulées par le public.
Il apparaît très souhaitable, compte tenu de la forte demande exprimée au cours de l'enquête publique, que le schéma cyclable métropolitain déjà approuvé, soit mis en oeuvre dès que possible.

Autres points :

- Le public s'interroge sur les modalités exactement et effectivement prévues par le plan pour la recharge des véhicules électriques.

REPONSE DU SMTC :

Concernant les bornes de recharge électrique, la fiche action 1-5 « Développer le réseau de bornes de recharges électriques et engager une réflexion sur les autres énergies alternatives (GNV, hydrogène) » prévoit un calendrier précis d'actions. Sur la période 2019/2020, finaliser le réseau de bornes électriques est programmé avant de planifier le déploiement des bornes de recharge et les mettre en place physiquement, à horizon 2025. La Métropole coordonne ce dossier qui est inscrit dans le Schéma de Transition Energétique et Ecologique (STEE).

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

La commission prend acte de cette action et de son calendrier.

- L'hypothèse d'un péage urbain aux entrées de l'hyper centre a-t-elle été envisagée ? dans le même registre, l'interdiction d'accès à certains types de véhicules dans l'hyper-centre est-il envisagé ?

REPONSE DU SMTC :

Une zone à faible émission est prévue dans la fiche 1-3 « Créer des zones à faible émission ». Le péage urbain n'a pas été prévu, il n'est plus inscrit dans la loi LOM, actuellement en débat à l'Assemblée Nationale.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

La commission prend acte de cette réponse. La mise en place d'un péage urbain ou d'une interdiction d'accès à certains types de véhicules dans l'hyper centre relève d'une question politique sur laquelle il n'appartient pas à la commission d'enquête de se prononcer.

Observations relatives au financement des actions :

- Le public souhaite que davantage de précisions soient apportées sur les financements, la répartition par actions et leur planification, insistant sur les sommes importantes qui seront absorbées pour la mise en site propre, restreignant d'autant les autres actions.

REPONSE DU SMTC :

Les coûts d'investissement sont bien indiqués dans toutes les fiches actions. Les coûts de fonctionnement ont été évalués pour les fiches actions ayant fait l'objet d'un préprogramme. Pour les actions dont le niveau d'étude est actuellement trop peu avancé pour donner des chiffres raisonnables, il est prévu une discussion systématique lors des réunions du comité de suivi et d'évaluation.

4-2 Observations des personnes publiques associées

Dans ce qui suit, les observations formulées par les personnes publiques associées seront reprises une à une, suivies de la réponse ou des éléments de réponse apportés par le SMTC, puis, le cas échéant, par un commentaire de la commission d'enquête.

Dans la mesure où elles apportaient des informations intéressantes et ne mettaient pas en cause les dispositions du projet de PDU, celles reçues hors délai ont été traitées comme les autres, en précisant néanmoins la date de leur réception.

Bien évidemment les avis reçus hors délai n'ont pu être intégrés au dossier d'enquête.

4-2-1 Observations des Services de l'Etat, Direction Départementale des Territoires (DDT) - (courrier du 5 mars 2019 reçu le 11 mars et son document annexe)

Globalement, la DDT émet un avis favorable sur le projet de PDU arrêté, sous réserve de la prise en compte de diverses observations évoquées et commentées ci-après.

4-2-1-1 Sur la question du stationnement en général

La DDT prend acte de la volonté du SMTC de diminuer significativement la part modale de la voiture individuelle et que dans projet de PDU le stationnement constitue un des leviers principaux pour effectuer ce report modal, et diminuer les distances parcourues en voiture particulière.

La DDT s'étonne toutefois que l'action 2-5 du PDU «développer une stratégie de stationnement (VL et PL) au service du report modal et de l'attractivité des centralités» ne prévoit à l'horizon 2030 que le recensement de l'offre en stationnement publique et privée et la réalisation d'une stratégie globale à l'échelle de la métropole.

La DDT invite le SMTC à élaborer un calendrier précis de ces mesures afin d'agir au plus vite sur la question du stationnement, ceci pour une mise en oeuvre de sa stratégie à partir de 2022.

REPONSE DU SMTC:

Les études de diagnostic et scénarios PDU, fondées sur les enseignements des EMD (Enquêtes Ménages Déplacements) ont en effet fait la démonstration de l'importance des conditions de stationnement dans le choix modal.

L'action 2-5 inscrit le recensement et l'élaboration d'une stratégie globale comme prérequis à la mise en œuvre d'une politique opérationnelle de gestion du stationnement à l'échelle de la métropole. Cela ne signifie pas qu'avant 2030 aucune action ne sera réalisée. En témoignent les 100000 millions d'euros

mobilisés (1/4 du budget PDU) pour les interventions de réaménagement de voirie et espaces publics (stationnement compris).

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Ces éléments répondent aux interrogations de la DDT, mais sans afficher un calendrier, même approximatif, des interventions les plus significatives.

4-2-1-2 Prise en compte du stationnement dans les plans locaux d'urbanisme

La DDT rappelle que les PDU doivent délimiter avec une précision suffisante les secteurs s'imposant aux auteurs des plans d'urbanisme dans lesquels pourront être réduites ou supprimées les obligations de réaliser des aires de stationnement par les constructeurs.

La DDT attire l'attention sur la nécessité d'identifier ces secteurs dans le PDU, secteurs qui ne doivent pas nécessairement se limiter aux corridors de transports en commun en site propre.

REPONSE DU SMTCL:

Concernant les secteurs à soumettre à contrainte vis-à-vis du stationnement, il nous paraît indispensable d'avoir une vision de l'offre et des besoins pour bâtir cette stratégie. Les études du PDU avaient mis en avant dès la phase diagnostic début 2017 le manque de données sur l'offre (hors parkings en ouvrage): ce manque n'a pas été comblé pendant le temps de la démarche PDU.

Un changement de formulation dans le plan d'actions doit permettre d'inscrire des actions à engager et pas seulement des études à réaliser.

Une précision sur les attendus de l'étude et de la stratégie doit également être apportée.

La mise en œuvre d'un comité de suivi doit permettre de veiller à la bonne réalisation de cette action stratégique.

Sur le sujet des normes de stationnement, échange SMTCL/DDT à avoir. Notons que les règles quantitatives de stationnement sont fixées par l'article 5 du règlement du PLU de la ville de Clermont-Fd (2016) avec en première intention des restrictions le long des corridors du TCSP.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Le SMTCL reconnaît une insuffisance des données disponibles, mais affiche ses intentions d'y remédier, notamment par une formulation plus précise du plan d'actions.

4-2-1-3 Urbanisation le long d'une nouvelle infrastructure routière

La DDT prend acte du fait que le PDU prend en compte au niveau de l'action 1-1 l'enjeu que constitue l'interdiction de l'urbanisation le long des futures infrastructures routières, toutefois, compte tenu du rapport de compatibilité entre le PDU et le Plan Local d'Urbanisme (PLU), elle souhaite que soit modifiée la formulation actuelle en indiquant que tout projet de PLU doit prévoir l'interdiction de l'ouverture de l'urbanisation le long d'une nouvelle infrastructure routière, cela dans le but de lutter contre l'étalement urbain et préserver les centres-villes.

REPONSE DU SMTCL:

Formulation à intégrer dans l'action 1-1 Rôle du COSU à affirmer dans le suivi de l'articulation urbanisme/transports.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Le SMTCL répond aux souhaits exprimés par la DDT.

4-2-1-4 Echanges entre les services de mobilité de la métropole et les pôles de vie du SCoT

La DDT évoque les deux options envisagées par le projet de PDU à ce sujet :

- 1 - mise en œuvre de transports collectifs entre les pôles de vie et le centre de la métropole en s'assurant de la compétitivité de ces services avec l'automobile (voies en site propre).
 - 2 - mise en œuvre de transports collectifs entre les pôles de vie et les abords de la zone dense afin de relier les usagers aux différents services de mobilité du SMTA, comme le réseau de transports urbains T2C ou le réseau C'Vélo, option accompagnée d'une restriction de l'usage de l'automobile à l'intérieur de la métropole (réduction de l'offre de stationnement et de la capacité de la voirie).
- La DDT invite le SMTA à trancher de manière plus explicite entre ces deux options, et à indiquer un calendrier plus précis et de court terme concernant l'élaboration du schéma directeur des parcs -relais prévu à l'action 5-3.

REONSE DU SMTA:

Formulation à intégrer dans l'action 1-1

Rôle du COSU (Comité de Suivi) à affirmer dans le suivi de l'articulation urbanisme/transport Des études ont été menées pour la liaison vers Billom et ont fait ressortir deux scénarios préférentiels . Des réflexions sont engagées entre le SMTA et la communauté de communes.

Perspectives d'extension du ressort territorial ou de contractualisation avec les territoires voisins.

Etude du schéma directeur Parkings Relais (P+R) en lien avec le calendrier des études lignes B et C, 2020-2021.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

L'option retenue semble être la deuxième.

Le SMTA évoque des réflexions engagées, ainsi que des perspectives et études, mais sans pouvoir afficher un calendrier même approximatif.

4-2-1-5 Risques technologiques

La DDT se référant à l'évaluation environnementale signale que le site Antargaz sur la commune de Cournon d'Auvergne n'est plus un site SEVESO seuil haut.

REONSE DU SMTA

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-6 Risque lié à la rupture de barrage

La DDT se référant à l'évaluation environnementale et aux risques liés à la présence du barrage de Naussac signale que les communes de Pur-sur-Allier et Pérignat-es-Allier, riveraines de la rivière Allier, sont à ajouter à la liste des communes concernées par ce risque, en précisant qu'une étude d'aléa dirigée par la préfecture 43 est en cours dans le cadre de la révision du PPRI de cet ouvrage.

REONSE DU SMTA:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-7 Risques miniers

La DDT, se référant à l'évaluation environnementale, signale que la commune de Lempdes a été omise de la liste des communes concernées par ce risque.

REPONSE DU SMTCT:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-8 Risque inondation

La DDT, toujours à propos de l'évaluation environnementale signale l'absence de trois références :

- Le PPRNPI sur 10 communes de l'agglomération riomoise qui concerne la commune de Châteaugay.
- Le PPRNPI du bassin de l'Auzon qui concerne les communes de Cournon d'Auvergne et le Cendre.
- Une carte d'aléas concernant la commune de Lempdes.

REPONSE DU SMTCT:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-9 Risque retrait et gonflement des argiles

La DDT, se référant à l'évaluation environnementale, signale que toutes les communes du ressort territorial du SMTCT sont soumises à ce risque, et suggère sur ce point une actualisation de l'évaluation en donnant les références du site internet où les zones concernées sont consultables.

REPONSE DU SMTCT:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-10 Autres mouvements de terrain

La DDT suggère une actualisation de l'évaluation environnementale sur ce point, 21 communes étant concernées par ce risque et non 13, ainsi que la suppression de la commune de Pérignat-es-Allier qui n'est pas concernée.

La DDT signale en outre l'absence de référence à plusieurs documents :

- Carte ZERMOS sur le secteur de la commune de Chanonat qui couvre une partie du ressort territorial du SMTC.
- Une carte de risque mouvements de terrains (présente dans le SCoT du Grand Clermont) qui couvre toutes les communes du ressort territorial du SMTC à l'exception de Gerzat et Aulnat.
- Le PPRN concernant la commune de Cournon d'Auvergne et la cartographie correspondante.

REPONSE DU SMTC:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-11 Feux de forêts

La DDT signale l'actualisation du DDRM qui est en cours.

REPONSE DU SMTC:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-12 Ambiance acoustique

La DDT souhaite que soient apportées plusieurs rectifications ou précisions dans l'évaluation environnementale et signale que l'analyse des nuisances sonores liées à la mise en œuvre du PDU ne fait l'objet d'aucune étude détaillée.

REPONSE DU SMTC:

Des précisions et correctifs sur la gestion des risques et l'acoustique méritent effectivement d'être pris en compte.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il conviendrait que ces précisions et correctifs soient apportés au dossier PDU avant son approbation et son opposabilité.

4-2-1-13 Qualité de l'air

La DDT se référant à l'évaluation environnementale signale l'absence ou l'insuffisance de certaines informations :

- Prise en compte partielle de la population exposée

- Absence de lien entre le schéma de transition énergétique et écologique de la métropole (mars 2018) d'une part, et le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de 2014 et le Plan Air Energie Climat Territorial (PAECT) de 2012 de l'agglomération clermontoise d'autre part.
- L'évaluation environnementale n'indiquant pas les concentrations en polluants atmosphériques attendus à l'horizon 2030 pour le scénario retenu, il est impossible de déterminer si le PDU sera suffisant pour atteindre les seuils fixés par l'organisation mondiale de la santé (OMS) en matière de qualité de l'air.

REPONSE DU SMTCT:

Pour ce qui concerne le schéma de transition écologique et écologique approuvé en mars 2018 et la feuille de route sur la qualité de l'air en cours de rédaction par l'Etat, malgré plusieurs demandes à la personne ressource de Clermont Auvergne Métropole, le bureau d'études du SMTCT n'a reçu aucun élément.

Pour ce qui concerne l'absence d'indications sur les concentrations de polluants atmosphériques, du scénario retenu pour déterminer si le PDU permet d'être en dessous des seuils recommandés par l'OMS. Pour ce faire, il aurait fallu utiliser le modèle de dispersion de l'ATMO comme précisé par le groupement (des bureaux d'études) et ceci dès la phase scénario. Le SMTCT n'a pas souhaité réaliser cette prestation complémentaire, il aura l'opportunité de le faire en COSU.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Ces éléments n'ayant pas pu être pris en compte dans le dossier du projet PDU, il serait bien qu'ils puissent l'être dès que possible et explicités devant le COSU.

4-2-1-14 Remarques sur la forme ou erreurs matérielles

La DDT attire l'attention sur la définition et la composition du périmètre d'action du SMTCT qui se définit comme le «ressort territorial».

La DDT attire également l'attention sur l'obsolescence de diverses données dans plusieurs documents et qu'il conviendrait d'actualiser.

REPONSE DU SMTCT:

Le périmètre a été mouvant durant les études PDU, de 2016 à 2019.

Une clarification va être apportée au début des différents «livrables», étant précisé qu'au 1^{er} janvier 2019, le ressort territorial est constitué de 23 communes.

Le rapport de diagnostic et l'état initial de l'environnement ont été réalisé courant 2016-2017 avec les données les plus récentes au moment de leur élaboration. Notons que le territoire est resté durant la période récente sur une dynamique démographique linéaire et de faible ampleur qui n'est donc pas susceptible de remettre en cause les constats et observations formulés dans le diagnostic. Par ailleurs, les évolutions socio-démographiques (INSEE) pises en compte dans la situation de référence du modèle sont basées sur les projections OMPHALE de l'année 2007.

Un écart expliquant l'évolution du périmètre sera inséré dans les différents «livrables».

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Il est exact que le ressort territorial du SMTCT a évolué dans le courant de l'année 2018 ou au début de 2019, l'enquête publique s'est toutefois déroulée sur l'ensemble de ce ressort stabilisé à la date du début de l'enquête.

4-2-2 Observations du Conseil Régional Auvergne-Rhône-Alpes - (courrier du 15 mars 2019 et son annexe, reçus par SMTCT le 4 avril, hors délai)

4-2-2-1 Interaction du PDU avec le SCoT et le PLUi

Le Conseil Régional précise que dans la fiche d'action 1-6 «élaborer un schéma de logistique urbaine durable» le PDU pourrait mentionner le SCoT et le PLUi dans la partie «lien avec les autres actions et documents de planification de cette action» de la même manière que cela a été indiqué dans la fiche 2-2 «articuler mobilité et urbanisme le long des lignes fortes et autour des lieux intermodaux et en contractualiser les actions»

REPONSE DU SMTc:

A intégrer

4-2-2-2 Voie verte le long de l'Allier

Le Conseil Régional signale qu'il convient de veiller à l'articulation entre le projet de voie verte porté par le PETR du Grand Clermont le long de l'Allier, et le schéma cyclable communautaire : les axes structurants reliant le cœur de la métropole aux communes de Cournon d'Auvergne et de Pont-du-Château doivent faciliter la connexion avec la voie verte. L'enquête publique sur le projet de voie verte s'est déroulée au 1^e trimestre 2019 et de nombreux acteurs et associations ont souligné cet enjeu.

Cet enjeu de connexion se justifie notamment par la vocation du projet de voie verte, qui n'est pas exclusivement dédiée à des usagers locaux. La voie verte du Grand Clermont s'insère dans l'itinéraire national de la véloroute voie verte V70 : à moyen terme (2023), environ 150km de voie verte seront réalisés sur les départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme, ce qui facilitera notamment la notoriété et l'attractivité de l'itinéraire, qui se connecte à la Loire à Vélo dans le Cher et s'achève dans l'Hérault. C'est donc un grand projet touristique structurant, aux impacts économiques significatifs, qui se mettra en place, susceptible de drainer une masse importante de touristes depuis/vers le codeur urbain de Clermont et les communes de ma métropole.

REPONSE DU SMTc:

Sujet à intégrer dans l'action 2-3 relative au schéma cyclable

4-2-2-3 Gare routière

Le Conseil Régional considère que la problématique de la localisation de la future gare routière à Clermont-Ferrand doit être intégrée au sein du PDU. Une articulation avec les autres modes (multimodalités qui fait l'objet d'une des orientations) et en particulier le ferroviaire et les lignes fortes est importante. En fonction du site retenu pour l'implantation de la future gare routière, les modes de transports, les flux et les sens de circulation devront être adaptés en conséquence.

REPONSE DU SMTc:

Le sujet de la gare routière a été ouvert en phase diagnostic au moment du transfert de sa gestion entre le Département et la Région, avec comme conclusion:

- Mieux située par rapport au centre-ville, la gare routière place Gambetta ne dispose cependant pas d'un emplacement pérenne.
- Le PEI de la gare, bien qu'offrant une intermodalité plus large avec la gare ferroviaire, manque pour l'heure d'une desserte ligne forte bien visible, en particulier pour les touristes.

L'action 5-3 relative à l'étude de stratégie de rabattement sera l'occasion de trancher sur ce sujet, des études sont en cours.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION:

Cette question est bien prise en compte par le SMTc, le choix de l'emplacement de la gare routière est primordial et doit être traité en priorité dans la mesure où il conditionne fortement la restructuration du réseau des TC.

4-2-2-4 SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires)

Le Conseil Régional précise que les orientations du PDU se présentent comme cohérentes avec les objectifs opérationnels du SRADDET tel que défini au stade du projet.

4-2-3 Observations de la commune d'Aulnat - (délibération du conseil municipal du 21 mars 2019)

Pour la commune d'Aulnat, l'intérêt majeur est la mise en place d'une ligne en site propre (ligne B) en direction de l'aéroport, avec retournelement projeté sur le territoire communal.

Le Conseil Municipal donne un avis favorable sur le projet de PDU, tout en formulant les remarques suivantes :

Remarques générales :

- a - Le regret que le PDU ne soit pas un outil révisé dans le cadre du PLU métropolitain.
- b - Conseille de ne pas mettre en place des outils (tarif financier dissuadant l'usager de se déplacer en centre-ville avec son véhicule) avant que les aménagements ne soient terminés.
- c - Déplore l'absence de liaisons inter-communes passant par les voies extérieures au centre-ville de Clermont-Ferrand.
- d - Craint que la création de voie en site propre reporte la circulation sur des voies secondaires (voies communales) non adaptées à recevoir un trafic important et d'y déplacer les nuisances.
- e - Dans le cadre de la création de déplacements doux (piétons, vélos) l'intégration d'un site propre bus pourrait être intéressant.
- f - La prise en compte dans les aménagements (traitement de surface) des aspects liés au climat.

Remarques locales :

- g - Regrette l'absence de concertation entre la commune et le bureau d'études chargé du dossier PDU.
- h - La ligne B est un plus pour la commune mais nous nous interrogeons sur son financement dans la commune, la commune devra-t-elle participer financièrement?
- i - La prise en compte de la halte-gare Aulnat Aéroport n'est pas évoquée pourtant, ce serait une opportunité avec la ligne B de mettre en place un vrai site intermodal.
- j - Le Conseil Municipal s'interroge sur le devenir de la ligne 20 avec la création de la ligne B.

REPONSE DU SMTC:

- Point a: SMTC rappelle que le PDU et le PLUi relèvent en termes de compétences de deux structures distinctes, le SMTC d'une part, Clermont-Auvergne Métropole d'autre part.
- Point b : C'est l'esprit de la programmation des actions PDU présentées à la fin du plan d'action.
- Point c: Absence de réponse sur ce point.
- Point d: C'est pour éviter ce type d'écueil que les études relatives au plan de circulation (action 1-1) sont prévues en parallèle des études TCSP.
- Point e: Absence de réponse sur ce point.
- Point f: Sujet pris en compte dans l'action 2-1 (élaboration d'un guide des aménagements d'espace public métropolitain).
- Point g: La commune a été intégrée au dispositif de concertation et conviée aux différents comités des partenaires mobilisés aux étapes clés du PDU (état des lieux, scénarios, plan d'action).
- Point h: Le TCSP est financé par le SMTC, 240 M€ sont provisionnés dans le cadre du plan d'action PDU.
- Point i: Les études de la ligne B viendront étudier cette opportunité ainsi que les études relatives à la mise en œuvre d'un schéma directeur P+R (action 5-3).
- Point j: Les études de restructuration du réseau en lien avec la mise en œuvre des lignes B et C viendront étudier cette opportunité.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Plusieurs des réponses apportées par SMTC renvoient à des études ultérieures.

Aucune indication n'est donnée sur la question des dessertes inter-communes.

4-2-4 Observations de la commune de Beaumont - (courrier du Maire du 8 mars 2019 reçu par SMTCA le 11 mars)

Dans ce courrier, le Maire de Beaumont s'il estime satisfaisants les objectifs affichés par le PDU, formule toutefois quelques remarques.

Remarques concernant la liaison urbaine Sud Ouest (LUSO) et l'avenue sud.

Le diagnostic fait état du bouclage du réseau express de contournement par la LUSO et l'avenue sud, et indique que ces projets sont programmés à un horizon suffisamment lointain pour permettre de réinterroger leur opportunité au cours de la révision du PDU.

Le Maire de Beaumont considère comme incongru de s'interroger sur l'opportunité de la LUSO et surtout de l'avenue sud qui permettrait de distinguer les flux de transit et le trafic local. Il pense qu'il est important de distinguer les deux projets ; en effet, la liaison Pourliat/place H.Dunant permettrait à partir de là, d'avoir accès assez facilement au pôle intermodal structurant de la métropole qui serait la gare de Cournon pour l'ensemble des utilisateurs venant du sud.

Il est à noter que le foncier est largement maîtrisé en ce qui concerne l'avenue sud. Aujourd'hui, l'absence de l'avenue sud n'est pas qu'un problème pour la ville de Beaumont, mais également pour toute une partie des déplacements au sein de la métropole. Ce nouvel axe n'est plus à considérer comme une voie express mais comme un boulevard urbain arboré, calibré pour recevoir un trafic permettant de soulager les voies adjacentes, non adaptées actuellement, dont certaines dépassent les valeurs limites réglementaires d'exposition au bruit.

Le Maire de Beaumont précise que cette avenue sud est prévue pour recevoir divers équipements (piste cyclable, TCSP) et qu'elle pourrait faciliter l'accès vers le Zénith, la Grande Halle, la gare de Cournon, et un site de report modal depuis A75.

Autres remarques :

Evocation des diverses voies de mobilité en mode doux qui existent déjà sur la Commune.

Souhait d'implantation d'une station C.Vélo à proximité de la mairie. Il serait judicieux d'envisager une bretelle sur la route départementale 2089 pour desservir la zone commerciale de Champs Madame.

Soutien assuré pour l'élaboration d'un plan de mobilité de la clinique de la Chataigneraie.

REPONSE DU SMTCA:

LUSO et avenue sud: La poursuite des études est bien prévue dans le cadre de l'action 1-1 en poursuivant l'objectif de maîtrise du trafic automobile et de réduction des nuisances.

Implantation d'une station C.Vélo: Le schéma cyclable métropolitain voté en conseil métropolitain constitue la feuille de route pour le développement de la pratique du vélo à l'échelle de l'agglomération. Bretelle sur RD 2089 : Aucun développement routier autre que ceux inscrits au SCoT ne figure dans le PDU.

Plan de mobilité pour la clinique : C'est l'objet de l'action 3-1 du PDU.

4-2-5 Observations de la commune de Cébazat - (courrier du Maire du 26 février 2019 et délibération du conseil municipal du 14 février 2019 reçus par SMTCA le 28 février)

Le Conseil Municipal de Cébazat s'est prononcé défavorablement sur le projet de PDU, sans toutefois que la délibération correspondante mentionne les motifs de cet avis défavorable.

Les arguments développés par le Maire dans son courrier sont les suivants :

- La volonté de créer deux lignes de transport en commun en site propre (TCSP) va monopoliser l'immense majorité des capacités d'investissement à moyen terme sur le territoire. L'endettement encore très lourd du syndicat, aggravé par ce projet, réduira à néant les marges de manœuvre pour l'amélioration des dessertes existantes.
- Insuffisance incompréhensible de la desserte de la zone économique de Ladoux.

REPONSE DU SMTCA:

Absence de réponse

4-2-6 Observations de la commune de Chamalières - (Délibération du Conseil Municipal du 15 mars 2019)

Le Conseil Municipal valide plusieurs des principes énoncés par le PDU mais demande toutefois que certains soient «remplacés»:

a - Liaison Urbaine Sud Ouest (LUSO)

Le PDU considère cette liaison est une option de mobilité, le principe n'est pas acceptable et a toujours été refusé par le Conseil Municipal et les habitants, car totalement contradictoire à la recherche de la réduction des émissions polluantes.

REONSE DU SMTA:

Dans un enjeu de compatibilité avec le SCoT, le principe d'étudier, et non de faire, la LUSO a été inscrit au PDU.

Le projet PDU vise bien à réduire le trafic automobile et ses nuisances comme le démontrent les actions 1-1 et 1-2

b - La ligne B en TCSP

L'aménagement et la mutation de la ligne B ne peut être une ligne en TCSP sur l'ensemble de son tracé. En effet, sur le parcours de la ligne B, les contraintes de site (exemple : largeur de bâti à bâti, fluidité du trafic, et flux ne nécessitant pas de TCSP) ne permettent pas la mise en site propre, le parcours de la ligne B doit donc faire l'objet d'une étude au cas par cas et aboutir à une ligne TCSP partielle avec des secteurs en ligne partagée comme à Chamalières et Royat.

Ainsi, le matériel roulant doit être un véhicule à énergie propre sur un site partagé, avec une priorité absolue aux feux tricolores. Le projet doit assurer un meilleur cadencement pour améliorer la desserte à la population en fonction du besoin. Ces demandes vont dans le sens d'un projet sobre pour le coût et le financement public, tout en améliorant le service à la population et le respect de l'environnement.

REONSE DU SMTA:

Le schéma TC inscrit au PDU ne présente pas des modalités techniques d'insertion des projets de TCSP et prévoit que les lignes B et C soient étudiées à partir de 2019. Cette étude sera l'occasion de traiter les sujets d'insertion et d'impact sur la circulation et le stationnement.

c - L'usage et la place du vélo

Il s'agit d'un axe d'amélioration des conditions de vie et de réduction de la pollution mais il doit être renforcé sur Chamalières. La topographie de la commune justifierait la mise en place d'une quatrième station C.Vélo. L'offre de mise à disposition de vélos électriques pourrait être renforcée par l'étude de box spécifiques. Le carrefour Europe est un lieu stratégique et idéal à cette implantation. De manière plus globale, les projets d'aménagement de voirie doivent intégrer systématiquement la possibilité de stationnement réservé aux deux roues.

REONSE DU SMTA :

Le schéma cyclable métropolitain voté en Conseil Métropolitain constitue la feuille de route pour le développement de la pratique du vélo à l'échelle de l'agglomération.

L'implantation et la gestion du stationnement des deux roues relève de la compétence communale. Des synergies sont donc à rechercher avec Clermont-Auvergne-Métropole, gestionnaire de la voirie pour les projets de réaménagement. L'élaboration d'un guide d'aménagement prévu dans l'action 2-1 pourra aider à cette tâche.

d - Implantation d'un parking-relais place de l'Europe

Dans la recherche de site pour l'implantation de parking relais, la commune réaffirme la possibilité d'en établir un au niveau N-1 du parking du carrefour Europe.

REONSE DU SMTC:

A l'instar des études d'insertion du site propre, les études prévues pour la ligne B vont permettre de définir les lieux d'implantation des P+R en lien avec le schéma P+R prévu en action 5-3.

e - Halte ferroviaire au niveau du lycée de Chamalières

Dans le cadre d'une amélioration des dessertes ferroviaires, la création d'une halte TER à proximité immédiate du lycée serait dans le cadre du renforcement de la fréquence des trains (gare de Clermont-Ferrand - Rotonde - Royat - Chamalières - Lycée de Chamalières - Durtol - Volvic) une possibilité offerte aux usagers d'utiliser une ligne de transport en commun existante.

REONSE DU SMTC:

Concernant le déplacement ou la création des haltes ferroviaires, l'étude commanditée par la Région Auvergne en 2014 (réalisation INGEROP) a démontré que les gains de clientèle à attendre étaient limités (70 à 300 abonnés) pour des coûts de réalisation (hors acquisitions foncières) importants, allant de 4 à 10M€/halte ainsi que des allongements de temps de parcours potentiellement préjudiciables aux relations fortes existant sur ces axes.

f - Régulation du stationnement automobile

Concernant le stationnement de surface, il est nécessaire de continuer à réguler par le développement des zones de stationnement payant adaptés et en concertation constante avec les riverains, avec délivrance de cartes de stationnement résidents, professionnels et disque vert encourageant le déploiement des véhicules propres ainsi que par l'installation de bornes de recharge électrique.

REONSE DU SMTC:

C'est l'objet des actions 2-5 (stratégie stationnement) et 1-5 (bornes de recharge)

g - Déplacements piétonniers

Les déplacements piétonniers doivent être favorisés en sécurisant les zones piétonnes avec des plateaux de traversée piétonne, des bornes rétractables programmées permettant l'approvisionnement des commerces et en créant des zones de sites partagés. Comme nous l'avons déjà fait sur la rue Marceau et la place Sully. Enfin, les cheminement piétons le long de la Tiriéaine peuvent être aménagés ((coulée verte et bleue)

REONSE DU SMTC:

C'est l'objet des actions 2-1 (partage/sécurisation de l'espace public) et 2-4 (plan piétons)

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION SUR L'ENSEMBLE DES OBSERVATIONS DE LA COMMUNE DE

CHAMALIERES:

Le SMTC apporte une réponse à chacune des questions soulevées ; les sujets «sensibles» sur lesquels la commune de Chamalières exprime des réserves ou oppositions sont ceux du projet LUSO et du TCSP dans la traversée de la ville.

4-2-7 Observations de la commune de Pont-du-Château - (délibération du Conseil Municipal du 1er février 2019, reçue par SMTc le 11 février)

Le Conseil Municipal considérant que le projet de PDU prend en compte les problématiques de mobilités et de déplacements de la commune et que les actions qu'il prévoit apparaissent pertinentes, émet un avis favorable sur le projet, avis néanmoins assorti de deux préconisations :

- La prise en compte du territoire communal au niveau de la desserte en transports en commun étant que pôle de vie et important lieu de transit, de passage, et d'échange au niveau de l'aire urbaine.
- La prise en considération des réflexions sur une nouvelle liaison de déplacement doux sur l'Allier le long du pont SNCF pour relier les quartiers de la rive droite directement à la halte ferroviaire.

REONSE DU SMTc:

Le premier point sera pris en compte dans la stratégie globale des actions transport collectif et P+R.
Le second point fera l'objet d'un ajout dans la fiche d'action 2-3 sur le schéma cyclable.

4-2-8 Observations de la commune de Royat - (courrier du Maire du 28 février 2019, reçu par SMTc le 7 mars)

La seule observation qui porte sur la mise en site propre de la ligne B entre le carrefour Europe à Chamalières et la place Allard à Royat est développée comme suit :

La commune de Royat qui constitue à la fois une porte d'entrée sur la métropole et un accès privilégié vers la chaîne des puys, souffre d'une configuration particulière encaissée dans une vallée étroite et avec d'importants dénivellés. Il est donc particulièrement difficile d'envisager des modes de transports alternatifs à l'automobile.

Dans ces conditions, la mise en site propre de la ligne B et plus particulièrement sur le tronçon de l'avenue de Royat, fait peser de graves menaces sur les facilités de circulation des royadères, mais aussi et surtout sur l'activité économique de la station, cette avenue desservant deux sites majeurs : l'établissement thermal et le centre thermoludique Royatonic.

L'établissement thermal accueille une patientèle à 40% en provenance de l'arc métropolitain et qui pour 80% d'entre elle, souffre de pathologies rhumatismales. Elle doit donc faire face à des difficultés de mobilité et privilégie des modes de déplacement adaptés. Quant aux autres curistes, ils proviennent de la France entière et arrivent à Royat par la route. Il est donc impératif qu'ils puissent librement circuler et stationner aux abords de l'établissement thermal dont les facilités d'accès constituent une force dans un marché régional par ailleurs fortement concurrentiel.

Avec ses 200.000 entrées annuelles, Royatonic reste un acteur clé du dynamisme local et métropolitain. Une étude réalisée auprès de la clientèle en 2018 démontre qu'en grande majorité, celle-ci privilégie la voiture pour venir jusqu'à l'établissement et ne souhaite pas envisager d'autres modes de déplacement. Au regard de ces observations, j'émets par conséquent des réserves sur le principe de mise en site propre de la ligne B entre le carrefour Europe et la place Allard. En effet, le risque de suppression d'un axe de circulation automobile et de stationnement essentiel pour les thermes de Royat, pour Royatonic, et pour les commerces environnants est à écarter. C'est pourquoi, je souhaite qu'un dialogue s'instaure entre la ville de Royat d'une part, le SMTc et Clermont Auvergne Métropole d'autre part, afin que des alternatives crédibles soient proposées.

REONSE DU SMTc:

Le schéma TC (transports en commun) inscrit au PDU ne présage pas des modalités techniques d'insertion des projets de TCSP et prévoit que les lignes B et C soient étudiées à partir de 2019. Ces études prendront bien évidemment en compte l'impact sur la circulation et le stationnement.

4-2-9 Observations de la commune d'Aubière - (courrier du 10 mai 2019, reçu par le SMTC le 3 juin 2019, soit plus de 3 mois après l'envoi du dossier par SMTC)

Le Maire d'Aubière demande ou attire l'attention sur les points suivants:

- Demande une meilleure fréquence des lignes de transport en commun entre le campus des cézeaux et la gare.

REPONSE DU SMTC:

La fiche d'action 4-1 prévoit une restructuration globale des 3 lignes structurantes. Ainsi, la fréquence ainsi que la desserte des pôles générateurs de trafic sera étudiée afin de faciliter les déplacements des usagers.

- Prendre en compte sur les documents graphiques du PDU les zones de circulation apaisée d'Aubière.

REPONSE DU SMTC:

Le PDU a pour objectif réglementaire de réduire les déplacements en voiture et de favoriser le partage de l'espace public pour tous les modes. Ainsi, les zones de rencontres et les zones 30 sont bien intégrées dans le document du PDU dans la fiche action 1-1 «réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échange avec la zone dense du ressort territorial.

- Développer la culture des modes de déplacement alternatifs à la voiture auprès des étudiants.

REPONSE DU SMTC:

La mobilité éducative est un axe stratégique du projet SMTC-AC. Le PDU souhaite développer la culture des déplacements par les actions dans les écoles (3-2) ainsi que les plans de mobilité pour les entreprises (3-1). L'orientation 3 du PDU «Transmettre et promouvoir l'éco-mobilité» peut être une porte d'entrée pour mettre en place des actions en faveur des étudiants.

- Mesures tendant à favoriser le «non déplacement» (travail ou livraison à domicile).

REPONSE DU SMTC:

La fiche d'action 1-6 «élaborer un schéma de logistique» piloté par la métropole, prend en compte la livraison du dernier kilomètre. Une réflexion sur les livraisons à domicile pourrait être engagée. Le télé-travail peut être mis en place par les entreprises dans le cadre des plans de mobilité (action 3-1).

- Renforcement des connexions de la ligne 21 avec les lignes principales comme la ligne C.

REPONSE DU SMTC:

La fiche action 4-1 prévoit une restructuration globale du réseau autour de 3 lignes structurantes. Les connexions entre les lignes du réseau seront intégrées dans l'étude.

4-2-10 Observations du Conseil Départemental du Puy de Dôme - (courrier du 24 avril 2019, reçu par le SMTC le 23 mai 2019, soit plus de 3 mois après l'envoi du dossier par SMTC)

Observations d'ordre général :

Le Conseil Départemental rappelle qu'il est gestionnaire de plusieurs axes structurants à l'approche de l'agglomération clermontoise, qu'il agit en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité par délégation de la Région sur son territoire, et enfin que le réseau routier départemental situé dans le périmètre de la métropole clermontoise est transféré à cette dernière depuis le 1^{er} janvier 2019.

Il souligne également le trafic important sur les principaux axes routiers à l'approche de l'agglomération, (transit, échanges, dessertes) plus particulièrement à l'est de cette dernière en raison d'une forte évolution de la population et du développement de zones d'activités économiques.

Première série d'observations :

Le Conseil Départemental est ainsi conduit à s'interroger sur les possibilités d'amélioration des mobilités sur ce secteur Est de l'agglomération et à évoquer les pistes suivantes :

- Possibilité d'aménagement d'un nouvel échangeur avec A711 entre le diffuseur 1.4 à Lempdes et la bifurcation A710/A711 avant le péage des Martres d'Artières.
- Prise en compte de l'étude d'opportunité du projet concernant l'entrée de Pont du Château dès 2019/2022. (qui est mentionnée dans la fiche d'action 1-1 du PDU).
- Meilleure prise en compte des aménagements d'aires de covoiturage sur ce secteur.

Deuxième série d'observations :

- Sur les projets de voirie, le Conseil Départemental apporte quelques rectifications sur la page 42 du document PDU «rapport phase 1- version finale» qui est en fait le diagnostic, rectifications qui portent exclusivement sur le contournement de Cournon d'Auvergne et Pérignat-es-Allier avec un nouveau franchissement de l'Allier.

- Sur les mobilités:

Si la réflexion et les objectifs du PDU peuvent dépasser les limites du ressort territorial du SMTC, le PDU ne peut être prescriptif que sur son périmètre d'intervention, et le plan d'action devra rester circonscrit à ce périmètre.

Les liaisons interurbaines du réseau Transdôme sont organisées par le Département, et une amélioration ou augmentation de l'offre interurbaine si elle peut faire l'objet d'une concertation à la demande du SMTC, ne peut être prescrite par le PDU.

La question de la gouvernance entre Autorités Organisatrices de la Mobilité à l'échelle du Département apparaît donc très centrale.

La gare routière et son accès par les voiries communautaires ainsi que la révision du plan de circulation constituent des enjeux stratégiques.

Sur le réseau Transdôme :

Le Conseil Départemental apporte quelques compléments ou signale des erreurs dans le rapport de diagnostic.

REPONSE DU SMTC:

Desservir le ressort territorial de manière équitable est un point prépondérant dans le PDU. Cela passe par des actions concrètes: favoriser l'intermodalité (action 5-3), promouvoir la halte ferroviaire de Pont-du-Château, (action 4-3), intégrer le territoire dans le schéma cyclable métropolitain (action 2-3), favoriser le covoiturage (action 3-3), restructuration du réseau (action 4-1). En revanche, le PDU prend en compte seulement les projets routiers inscrits au SCoT (action 1-1).Une opportunité d'un nouvel échangeur ne peut se prévoir dans le PDU, mais peut être une piste de réflexion pour les années venir.

4-3 Avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne-Rhône-Alpes (MRAE) - (Avis délibéré le 9 avril 2019, reçu par SMTC le 10 avril 2019)

En préambule, la MRAE précise que son avis ne porte pas sur l'opportunité du projet, mais sur la qualité de l'évaluation environnementale présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le document. Il ne saurait être ni favorable ni défavorable. Il vise à permettre d'améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui portent sur celui-ci.

La MRAE formule un certain nombre d'observations ou de suggestions :

4-3-1 Qualité et pertinence des informations relatives à l'évaluation environnementale :

S'ils comprennent des informations et des analyses souvent intéressantes, les différents documents souffrent de nombreuses approximations, fluctuations, ou erreurs, et d'une rédaction parfois trop touffue qui introduisent de la confusion pour le lecteur.

4-3-2 Echelles territoriales: (Grand territoire Clermont-Val d'Allier - périmètre SCoT - ressort territorial SMTC)

La MRAE recommande, pour permettre une bonne compréhension de ces différents périmètres, de faire figurer la représentation des trois territoires sur une même carte.

REPONSE DU SMTC :

Une carte est prévue

4-3-3 Bilan du précédent PDU (2011)

La MRAE considérant que la présentation qui est faite de ce bilan est succincte souligne l'intérêt qu'aurait un bilan plus précis du précédent PDU.

4-3-4 Qualité de l'air:

La MRAE recommande d'actualiser et de compléter la partie relative à cette thématique et de préciser les évolutions constatées et, le cas échéant, leur lien avec les politiques des transports mises en œuvre depuis 2011. cette actualisation est d'autant plus souhaitable qu'elle sera nécessaire pour évaluer les effets environnementaux du nouveau PDU.

REPONSE DU SMTC:

L'état initial de l'environnement a été réalisé en 2016/17 avec les données disponibles à cette date et transmises par les partenaires concernés.

COMMENTAIRE DE LA COMMISSION :

Il serait intéressant sur ce point que le dossier puisse être complété par des données plus récentes, avant approbation du PDU, ou à défaut qu'elles soient obtenues dès que possible et portées à la connaissance du comité de suivi.

4-3-5 Articulation avec d'autres plans ou programmes: (SCoT, PPA, SRCAE, PPB, SDAGE, PPRN)

Cette compatibilité étant abordée de façon éparse dans le dossier, la MRAE recommande qu'elle soit vérifiée au regard du contenu final du PDU.

REPONSE DU SMTC:

Le Syndicat Mixte du SCoT et le Conseil Régional ont rendu un avis favorable sur la compatibilité avec leurs documents.

4-3-6 Le suivi du PDU:

Le PDU prévoit une cinquantaine d'indicateurs de suivi, toutefois, il ne précise ni les modalités de recueil, ni la périodicité des mesures.

La MRAE considère que les éléments présentés sont très insuffisants pour garantir un suivi pertinent du PDU et de ses effets, mesurer son efficacité au regard des objectifs visés, et le cas échéant apporter les correctifs nécessaires ; elle prend acte de l'intention de mettre en place un comité de suivi, et recommande de le rendre opérationnel au plus tôt, afin de ne pas renouveler la situation constatée pour le PDU précédent.

REPONSE DU SMTC:

C'est l'objet des actions 6-1 et 6-2. Une première réunion du comité de suivi est prévue le 23/05/2019.

4-3-7 Résumé non technique

La MRAE considère que le résumé non technique est trop succinct et ne permet pas une bonne information du public, elle recommande de le compléter de façon qu'il puisse assurer cette fonction d'information.

REPONSE DU SMTc:

Synthèse du projet PDU à intégrer au résumé non technique.

4-3-8 Stratégie territoriale et gouvernance des acteurs:

La MRAE relève que la plupart des actions renvoient à des études, schémas directeurs, indispensables pour maîtriser la cohérence de l'ensemble ; le faible contenu opérationnel des actions prévues conduit toutefois à des interrogations sur l'atteinte des objectifs définis à l'horizon 2030. Les résultats attendus de chaque action, en regard de ces objectifs, ne sont d'ailleurs pas définis, en particulier les pôles d'échanges à l'interface entre le réseau routier principal et les lignes structurantes du réseau de transport collectif urbain. (Localisation, capacité, accessibilité)

4-3-9 Maillage routier:

Le PDU prévoyant la poursuite des études des maillages routiers complémentaires inscrits au SCoT, et l'étude d'opportunité d'autres projets, la MRAE souligne le risque pour certains de ces projets d'aboutir au renforcement des déplacements automobiles et précise que l'impact global sur les mobilités et leurs conséquences environnementales devront impérativement être pris en compte dans ces études.

4-3-10 Les conclusions de la MRAE

Dans une agglomération connaissant des problèmes significatifs de qualité de l'air, le projet de PDU s'appuie sur un diagnostic qui, s'il mérite d'être affiné, pose bien la question de la place prépondérante de la voiture individuelle dans les déplacements.

La part importante réservée sur toute la durée du plan d'action, à la réalisation d'études et de schémas directeurs interroge cependant quant aux possibilités d'atteindre les objectifs fixés.

La mise en place d'un dispositif opérationnel de suivi du PDU et de ses effets devra permettre d'avoir une vision claire de la situation et, le cas échéant de réinterroger le plan d'action pour le renforcer de façon opérationnelle.

COMMENTAIRES DE LA COMMISSION SUR L'ENSEMBLE DES OBSERVATIONS DE LA MRAE ET SUR LES REPONSES DU SMTc:

Plusieurs des observations formulées par la DRAE rejoignent et confortent celles exprimées par le public, ou les personnes publiques associées.

Le SMTc prend acte des lacunes ou imprécisions signalées auxquelles il serait très souhaitable de remédier dans le dossier définitif.

Les membres de la commission d'enquête le 18 juin 2019.

Henri DUBREUIL/Président

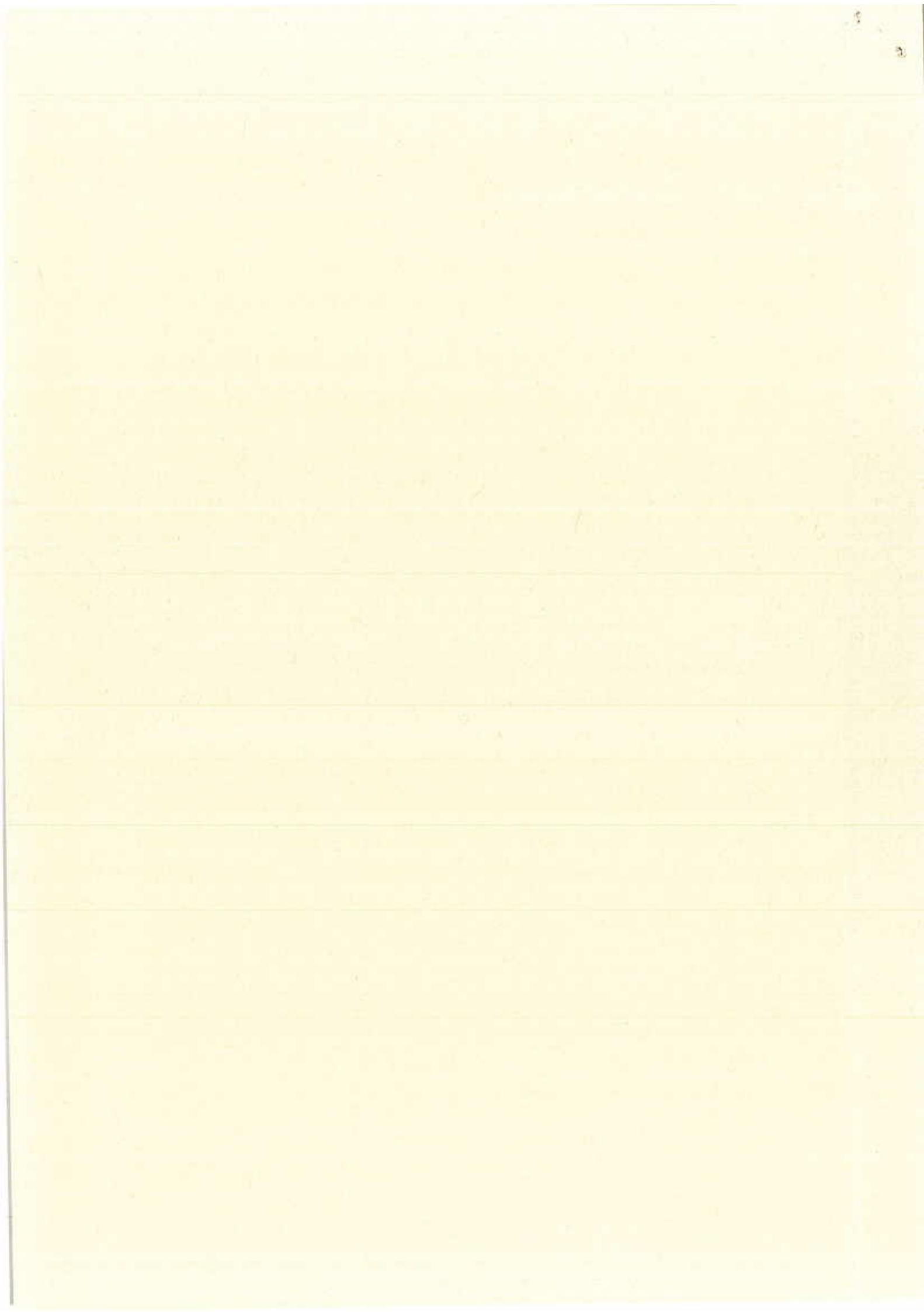
Brigitte FLORET

Pierre ROSNET

ANNEXES

Courrier de remise du PV de synthèse des observations

PV de synthèse des observations



**Commission d'enquête publique relative
à la révision du PDU de l'agglomération
clermontoise**

A Clermont-Ferrand le 27 mai 2019

Monsieur François RAGE
Président du Syndicat Mixte des
Transports en Commun de
l'agglomération clermontoise

Références : code de l'environnement article R123-18

Pièces jointes : Procès verbal de synthèse et de communication des observations recueillies dans les divers registres et courriers adressés à la commission d'enquête.

Monsieur le Président,

Conformément à l'article R123-18 du code de l'environnement, vous trouverez ci-joint la synthèse des observations écrites et orales recueillies au titre de l'enquête.

Il vous appartient si vous le jugez utile de nous faire connaître sous quinze jours votre avis sur le contenu de ce document.

Mes collègues et moi, nous souhaitons rendre hommage à la disponibilité et au dévouement constant dont a fait preuve, à notre égard, Mme Marion Offner.

Nous vous prions de croire Monsieur le Président en l'assurance de notre parfaite considération.

Les membres de la commission d'enquête

Henri DUBREUIL Président

Brigitte FLORET

Pierre ROSNET

Remis à Monsieur Jean-Yves BECHLER le 27 mai 2019 à 17h45



**PROCES-VERBAL DE SYNTHESE ET DE COMMUNICATION DES OBSERVATIONS
ÉCRITES OU ORALES RECUEILLIES DANS LES DIVERS REGISTRES ET COURRIERS
ADRESSES A LA COMMISSION D'ENQUETE**

LE TEXTE DE RÉFÉRENCE :

Article R123-18 (modifié par l'article 4 du décret n°2017-626 du 25 avril 2017)

« A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête et clos par lui. Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans un délai de huit jours, le responsable du projet, plan ou programme et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le délai de huit jours court à compter de la réception par le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête du registre d'enquête et des documents annexés. Le responsable du projet, plan ou programme dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations. Lorsque l'enquête publique est prolongée en application de l'article L. 123-9, l'accomplissement des formalités prévues aux deux alinéas précédents est reporté à la clôture de l'enquête ainsi prolongée. »

SOMMAIRE

- 1-L'ORGANISATION
- 2-LA PARTICIPATION DU PUBLIC
- 3- LE NOMBRE ET L'OBJET DES OBSERVATIONS
- 4 LE RECAPITULATIF DES OBSERVATIONS DU PUBLIC
- 5 L'AMBIANCE RESSENTIE PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

1- L'ORGANISATION.

L'enquête publique s'est déroulée dans des conditions d'organisation matérielles globalement satisfaisantes qui ont permis la mise à disposition pour le public, dans chacun des 24 sites-permanences (dans les 23 communes et au siège du SMTC, 2 rue de l'Hermitage à Clermont-Ferrand) d'un dossier sous format « papier », composé d'un fascicule relié, d'une chemise contenant l'avis des personnes publiques associées, (tout au moins de celles ayant formulé un avis dans le délai réglementaire) d'un glossaire, de plans des différents réseaux de transport, de notes sur la concertation préalable, effectuée antérieurement à l'enquête.

Par ailleurs l'ensemble du dossier, sous format dématérialisé, annexes comprises, a été disponible pendant tout le temps de l'enquête sur le site internet de la Métropole (www.clermontmetropole.eu), avec possibilité de téléchargement.

Une adresse email (enquete.pdu@smtc-clermontferrand.com) pouvait être utilisée pour adresser les observations du public.

L'ensemble des observations du public recueillies pendant l'enquête par mail, étaient visibles et téléchargeables sur le site internet.

Les trois membres de la commission d'enquête ont reçu le public, lorsqu'il y en a eu, de manière individuelle pendant les 29 permanences du 15 avril au 17 mai 2019.

La publicité de l'enquête a été assurée dans les organes de presse suivants : La Montagne (27/03 et 16/04) et le Semeur Hebdo (22/03 et 19/04).

Par ailleurs sur les communes du territoire de l'agglomération clermontoise un affichage a été réalisé sur les panneaux d'affichage des mairies (parfois après rappel des membres de la commission en dépit des directives qui avaient été données initialement par le SMTC)

Sur le site internet de la Métropole, cette dernière a procédé à l'affichage des conditions de l'enquête publique sur son site internet. De plus, la mise « à disposition » sur le site internet de l'ensemble des fichiers numérisés, annexes incluses, et en particulier des plans, a participé à une bonne information du public ainsi qu'on le verra ci-après. En effet, elle lui a permis le téléchargement des différents documents.

Enfin, il convient de mentionner, et saluer, les initiatives prises par le SMTC, plusieurs semaines avant le début de l'enquête pour renforcer la communication réglementaire. Citons entre-autre, un communiqué de presse en date du 19 avril, l'article paru dans le journal La Montagne le 24 avril

2019, diverses affichettes apposées dans les abris bus, des flyers distribués. L'information a par ailleurs été relayée par plusieurs communes sur différents supports.

2- LA PARTICIPATION DU PUBLIC

La participation du public aux permanences des commissaires enquêteurs a été peu importante au cours de l'enquête. Beaucoup de permanences ont en effet été sans visite.

Les permanences suivantes ont été organisées (cf calendrier) :

- SMT : 2 permanences,
- Mairie de Chamalières : 2 permanences,
- Mairie de Clermont-Ferrand 2 permanences dont 1 à la Maison des Mobilités, rue Saint-Hérem,
- Mairie de Cournon : 2 permanences,
- 1 permanence a été organisée dans chacune des mairies d'Aubière, d'Aulnat, de Beaumont, de Blanzat, de Cébazat, de Ceyrat, de Châteaugay, de Durtol, de Gerzat, du Cendre, de Lempdes, de Mur-sur-Allier, de Nohanent, d'Orcines, de Pérignat es Allier, de Pérignat-les-Sarlièves, de Pont-du-Château, de Romagnat, de Royat et de Saint-Genès-Champanelle.

Au total 28 permanences ont été tenues par les 3 membres de la commission d'enquête. Les permanences « doubles » ont eu une durée de 4heures à l'exception de celles tenues au siège du SMT.

3- LE NOMBRE ET L'OBJET DES OBSERVATIONS

Seuls 9 registres comportent des annotations apposées par le public.

- **11 registres sont en effet sans observation**
- **Ventilation des observations consignées sur les registres :**
 - NOHANENT : 2 observations
 - AULNAT : 2 observations
 - CLERMONT-FERRAND : 8 observations
 - DURTOL : 1 observation
 - CHAMALIERES : 13 observations
 - ROYAT : 2 observations
 - PONT-DU-CHATEAU : 1 observation
 - AUBIERE : 1 observation
 - ROMAGNAT : 1 observation.

Soit 32 observations consignées dans les registres.
- **Observations envoyées par mail :**
 - 218 mails
- **Courriers :**
 - 2 courriers ont été envoyés au SMT (M. F. Pouzat et M. Etienne Boudot).
- **2 réunions publiques :**
 - Le 24 avril 2019 à CLERMONT-FD : 37 personnes
 - Le 09 mai 2019 à PONT DU CHATEAU : 25 personnes

La première, conformément aux dispositions de l'article L 123-9 du code de l'environnement a été présidée par le président de la commission d'enquête.

Force est donc de constater, en premier lieu, que les observations par courriel représentent 86,5 % du nombre total.

En second lieu, la commission a pris acte, et rend hommage à la longue et excellente concertation qui a été engagée par le SMTC en amont de l'enquête publique, en liaison avec les deux cabinets SYSTRA et PALABREO.

L'excellent travail accompli à cette occasion peut sans doute expliquer, dans une certaine mesure certes, le peu de participation du public à l'enquête, beaucoup semblant en outre penser que l'accès au dossier et au registre n'était possible que lors des permanences. Les agents municipaux ont été unanimes à dire que personne ou presque n'a demandé à consulter le dossier mis à disposition du public et le registre en dehors des permanences.

4- LE RECAPITULATIF SYNTHETIQUE DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

Un certain nombre d'avis formulés par courriels vont dans le sens des mesures envisagées en matière de réduction de la place de la voiture, encouragement et développement des modes de déplacements «doux».

Observations et remarques sur les documents composant le dossier d'enquête :

- De nombreuses remarques ont pointé un document parfois illisible, touffu et incompréhensible pour tout un chacun. Le public aurait souhaité une présentation plus attrayante et des termes moins techniques et plus compréhensibles. Il en concluait, soit qu'il ne pouvait utilement formuler un avis, soit qu'une décision était d'ores et déjà prise et que l'enquête publique n'avait pour seul objet que d'avaliser le projet.
- Plusieurs personnes se sont présentées en mairie pendant une permanence, et après une consultation très superficielle du dossier (considéré comme trop volumineux et «indigeste»), voire sans même le consulter ont demandé des explications au commissaire enquêteur.
- Le plan manquerait de précision sur les différentes zones urbaines, les accès notamment aux sites artisanaux et commerciaux, sites industriels, sites hospitaliers ...n'apparaîtraient pas

Observations sur l'absence de desserte ou leur amélioration :

- Absence de liaisons TC entre les villes de la "couronne" clermontoise (ex Aubière, Cournon, Lempdes, Aulnat, Opme, Pont du Château, etc). L'organisation des TC en étoile est très souvent mise en cause. La conséquence est que les usagers utilisent leur véhicule qui est plus rapide pour aller d'un point à un autre, surtout s'ils ne sont pas desservis par des transports en communs proches. En développant les alternatives la réduction de la circulation automobile viendra d'elle-même.
- Absence totale de TC pour certaines communes ou desserte très insuffisante : St Genès-Champanelle, Orcines, Chateaugay, Nohanent, Riom, Romagnat, Opme, Beaumont-gare SNCF de Clermont, Pont-du-Château ; centre-ville de Durtol qui permettrait une meilleure irrigation Nohanent/Sayat/Chanat la Mouteyre..
- Il y aurait également insuffisance, voire absence totale de desserte de centres d'activité important comme Ladoux.
- Absence de desserte dans certaines zones artisanales et commerciales.
- Il est fait état aussi d'absence de desserte ou de mauvaises dessertes de sites de loisirs, dans, et à proximité, de l'agglomération (Montjuzet, Lac d'Aydat par exemple).
- Il faudrait profiter des transformations de grandes zones urbaines (Saint-Jean ou Cataroux par exemple) pour créer de nouveaux axes de TC et des liaisons douces.
- Des lignes sont considérées comme inefficaces (exemple la ligne 13, parcours trop long, fréquences peu intéressantes, difficulté de circulation vis-à-vis des voitures dans certains tronçons).

- De la même façon, les transports à la demande seraient inadaptés car demandant une réservation la veille.
- Remarques sur l'insuffisance de desserte le dimanche sur certaines lignes (ligne 10 par exemple).
- Les bus de soirée sont jugés très insuffisants, ainsi que ceux qui circulent tôt le matin.
- Le cadencement de la ligne C serait insuffisant et la régularité des bus laisserait à désirer.

Observations sur la qualité et le confort des TC :

- Remarque sur la nécessité d'améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées. Même remarque concernant les poussettes pour enfants et les poussettes de marchés.
- Remarques sur le sous-dimensionnement de certaines lignes aux horaires les plus fréquentés.
- Des observations concernent la taille de bus qui ne serait pas toujours adaptée à certains horaires. Ainsi des bus de petite taille sont demandés en horaire peu fréquentés.
- Sont notés également des problèmes de confort : sur-chauffage l'hiver et trop de climatisation l'été.
- D'une façon générale il faut promouvoir l'utilisation des modes de transports propres et à la technologie éprouvée et non pas encore expérimentale. Le moteur à hydrogène est évoqué comme alternative à l'électricité.

Observations sur les lignes en site propre : lignes B et C

- TCSP sur Chamalières et Royat : un certain nombre de données sur ces lignes resteraient dans le flou car sans précision. Qu'en est-il des études que l'on dit engagées à ce sujet et dont leur calendrier interroge quelques un ?
- La mise en site propre ne se justifierait pas sur les portions de Royat et Chamalières en raison soit de l'activité thermale, soit en raison de la configuration même des lieux, et de l'espace public en particulier (trop étroit pour faire cohabiter en sécurité et de façon pérenne piétons, cyclistes, automobilistes et bus), soit enfin en raison de l'esthétique particulièrement symbolique de l'avenue de Royat.
- Des observations sont émises sur la nécessité de coordonner les lignes avec les horaires de tram.
- Qu'est-il prévu exactement pour l'amélioration de la desserte de l'aéroport en privilégiant aussi la desserte de la ville d'Aulnat ?

Observations relatives au Tramway :

- Demande de prolongation de la ligne de tramway au sud et au nord afin de desservir les communes périphériques, ainsi que le Zénith et Cébazat et la zone de Ladoux qui est une zone industrielle importante.
- Son inconfort, sa sur-fréquentation sur certains tronçons, son indisponibilité pour travaux d'entretien de la voie, la pérennité de ce type de tramway sur pneus sont incriminés.

Observations relatives aux parking-relais et le co-volturage :

- L'emplacement des parkings relais ne serait pas assez précis. Certaines observations mentionnant des impossibilités d'implantation ou des répercussions sur le trafic local. Le public demande des compléments sur les différentes implantations envisagées et sur les modalités de raccordement au réseau de TC.
- Certains participants à l'enquête s'interrogent sur le point de savoir si l'implantation des parkings relais et leur taille procèdent d'une analyse précise des flots de circulation, notamment ceux venant d'une zone extérieure à la seule agglomération clermontoise.

- Certains parkings-relais, tant au niveau de leur implantation que de leur fonctionnement, témoigneraient de la contradiction qui existe parfois entre la gestion du domaine public municipal et le PDU. Pour exemple, alors qu'il est noté dans le « diagnostic et enjeux » page 53 que les 6 parkings P+R de la 2^{ème} couronne sont prévus gratuits dans le PDU, il est fait état que celui SNCF de la gare de Royat-Chamalières est payant par décision du maire. Les intéressés souhaitent obtenir une clarification entre les compétences des uns et des autres et sur la compatibilité réelle qui doit exister entre le PDU et les documents d'urbanisme et pouvoirs des maires et conseils municipaux.
- Les aires de co-voiturage ne seraient pas assez identifiées. De plus, il semblerait, aux yeux de certains, qu'il n'existe pas d'aires de co-voiturage intra-muros.
- Des aires de co-voiturage greffées sur les accès d'autoroutes sont souhaitées si elles n'existent pas déjà ou ne sont pas prévues.

Observations sur le coût des transports en commun :

- De nombreuses remarques ont été émises sur le cout élevé des TC et sur le fait que certaines catégories sociales échappent à la tarification solidaire telle qu'elle est conçue actuellement. La gratuité des transports est suggérée par certains.
- Le tarif des parkings relais, à défaut d'être gratuit, devrait être plus attractif que celui des horodateurs ou des parkings urbains.

Observations relatives à la « LUSO »

- Demande de diminution de la vitesse de circulation à 50km/h.sur les sections déjà en service
- Plusieurs observations traduisent une inquiétude en ce qui concerne l'éventualité d'une prolongation de la LUSO (ex BSO) qui, aux yeux du public, ne correspond plus aux enjeux environnementaux du moment, en introduisant des flux massifs de circulation au cœur de l'agglomération.
- Une observation préconise un réseau de contournement du centre : Luso, pont de l'Allier, et contournement de Gerzat.

Sur l'intermodalité / TC / Réseau ferré :

- La gare de Clermont n'est pas considérée comme suffisamment multimodale.
- Sous-utilisation de la voie ferrée, (cf contre-proposition de M. Etienne Boudot)
- Absence de coordination des horaires SNCF et SMTC. Il est souhaité que soit proposée une tarification et un abonnement communs entre le réseau ferroviaire et les TC de l'agglomération.
- Davantage d'inter-modalité est souhaitée.

Observations relatives au partage de l'espace public entre les différents modes de transports privilégiant en particulier l'usage du vélo :

Pour ce qui concerne la qualité du réseau des pistes ou bandes cyclables, notamment leur continuité, leur maillage, et leur extension vers les villes de la couronne clermontoise, il convient de signaler les observations détaillées et argumentées de l'association «Vélo-cité» .

- Stationnements des voitures sur les trottoirs.
- Pistes cyclables : les pistes cyclables sont considérées comme particulièrement dangereuses. Un certain nombre d'observations allant jusqu'à faire état de conflit entre cyclistes, automobilistes et piétons.
- Il est considéré comme urgent de mettre en place les pistes cyclables sur l'ensemble de l'agglomération avec un calendrier de réalisation précis et respecté. Si la ligne B est mise en site propre il faut y intégrer une piste cyclable.

- Réseau de pistes cyclables absent en périphérie du centre-ville : qu'est-il prévu pour répondre à un réseau complet qui se raccorde aux villes de l'agglomération ? Exemple : pas de pistes cyclables entre Aulnat et avenue de la République.
- Demande de sites propres pour les vélos ou à minima des pistes identifiables au-delà d'un simple pictogramme.
- Il est demandé plus de stations CVélo y compris dans les villes périphériques, et l'offre de vélos électriques. à assistance électrique
- Demande de box à vélo sécurisé dans les villes de l'agglomération.

Autres points :

- Le public s'interroge sur les modalités exactement et effectivement prévues par le plan pour la recharge des véhicules électriques.
- L'hypothèse d'un péage urbain aux entrées de l'hyper centre a-t-elle été envisagée ? dans le même registre, l'interdiction d'accès à certains types de véhicules dans l'hyper-centre est-il envisagé ?

Observations relatives au financement des actions :

- Le public souhaite que davantage de précisions soient apportées sur les financements, la répartition par actions et leur planification, insistant sur les sommes importantes qui seront absorbées pour la mise en site propre, restreignant d'autant les autres actions.

5- L'AMBIANCE RESENTIE PAR LA COMMISSION D'ENQUETE

La commission d'enquête n'a perçu, tant dans les permanences que lors des deux réunions publiques, aucune animosité contre le projet, certains au demeurant peu nombreux affichant malgré tout une relative résignation. Si le public a pu être surpris par l'épaisseur du dossier et son aspect rébarbatif, il a cependant perçu le sérieux des études réalisées par les deux cabinets SYSTRA et PALABREO sous la conduite du SMTC.

Il a pris aussi conscience de la gravité des problématiques actuelles et futures, même si un certain fatalisme est parfois perceptible alimenté souvent par des conduites individualistes qui appelleront dans l'avenir un sursaut de citoyenneté.

Les deux réunions publiques, même si elles n'ont pas dépassé 80 personnes ont cependant été l'occasion de montrer la motivation des participants qui ont manifesté massivement leur intérêt, parfois de façon originale, pour l'amélioration de la demande de transports en respectant davantage les contraintes environnementales.

Ainsi qu'on le constate à la lecture du présent compte-rendu, beaucoup d'observations concernent le fonctionnement actuel des transports en commun. Elles méritent cependant d'être relevées pour être transmises, si le SMTC le juge utile, à la T2C.

D'autres sont certes plus périphériques au PDU mais n'en sont pas moins dépourvues de tout lien.

Bon nombre, telles qu'elles sont synthétisées, paraissent devoir appeler réponse de la part du SMTC.

De son côté, la commission d'enquête souhaite avoir réponse à quelques questions qu'elle se pose, souvent en approfondissement des réflexions du public, ou enfin à la lecture des avis formulés par les personnes publiques associées, ou tout simplement à la lecture du volumineux dossier technique. Ces questions figurent en annexe.

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE



**Enquête publique portant sur le PDU (Plan de Déplacements
Urbains) de l'agglomération clermontoise
prescrite par arrêté du Président du SMT
en date du 21 mars 2019**

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

**Commission d'enquête composée de
Henri DUBREUIL président, Brigitte FLORET, et Pierre ROSNET**

Les conclusions et avis ci-après viennent compléter notre rapport de fin d'enquête, ils sont énoncés dans l'ordre suivant:

- 1 - Remarques générales sur la spécificité de la démarche PDU
- 2 - Les procédures
- 3 - Le dossier
- 4 - Les observations et avis
- 5 - Observations les plus fréquentes et les plus significatives et recommandations
- 6 - Conclusions et avis

1 - Remarques générales sur la spécificité de la démarche PDU

Le PDU document d'orientations :

Un Plan de Déplacements Urbains est un document d'orientation destiné à définir la stratégie générale d'une collectivité ou d'un groupement de collectivités en matière de gestion des déplacements et à préciser les principes d'action, les moyens à mettre en oeuvre et les types de mesures à engager en fonction des objectifs à atteindre.

Le PDU document de référence :

C'est un document qui aborde à la fois des notions de prospective et des notions de programmation à court et moyen terme, en leur conférant un caractère contraignant vis à vis d'autres documents de planification, notamment les plans locaux d'urbanisme.

Degré de précision du PDU :

Nonobstant certaines observations ou attentes formulées en cours d'enquête, le rôle du PDU n'est pas obligatoirement de définir de manière précise l'ensemble des mesures et actions et de les localiser.

En outre, le PDU concerne des horizons de temps différents, 5 et 10 ans, et vise à définir ce qui devrait avoir été fait à ces échéances, sans pouvoir forcément indiquer les étapes précises pour y parvenir, étapes qui seront en grande partie tributaires des moyens dégagés par les différents partenaires publics, des négociations entre ces derniers, et de programmations budgétaires successives à intervenir.

Compétence pour l'élaboration du PDU :

La compétence pour élaborer un PDU incombe à l'autorité organisatrice des transports dans le périmètre des transports urbains, en l'occurrence le SMTC-AC. (article L1214-14 du code des transports)

Toutefois ce même code en son article L1214-19 prévoit la possibilité de confier cette élaboration au syndicat compétent pour l'élaboration du SCoT.

Bien que le SMTC ait déjà l'expérience du précédent PDU, il semble à la commission d'enquête publique que pour l'avenir, la prise en charge du PDU par le PETR (Pôle d'équilibre territorial rural) du Grand Clermont permettrait une approche plus intégrée des déplacements, en reliant la problématique des transports avec celles de l'urbanisme, de l'habitat, et du développement économique.

2 - Les procédures :

Comme cela est relaté dans le rapport, la commission a pu constater la régularité des procédures, prendre acte de la concertation et de l'information effectuées en amont sur le projet.

La démarche engagée par le SMTC-AC pour l'élaboration du PDU a été mise en oeuvre conformément aux dispositions du code des transports livre II, titre I, chapitre IV.

En application de l'article L1214-1 de ce code, l'enquête a été organisée et s'est déroulée conformément aux dispositions du chapitre III titre II livre I du code de l'environnement.

Il a été vérifié notamment que les consultations réglementaires avaient bien eu lieu, que les avis formulés par les personnes publiques associées dans le délai prescrit avaient été intégrés au dossier, et que les mesures de publicité avaient été prises dans des conditions régulières, tant dans leur contenu que dans leurs délais.

3 - Le dossier :

Au regard des dispositions de l'article R1214-1 du code des transports et de l'article L122-1 du code de l'environnement (évaluation environnementale) le dossier était complet.

Toutefois, préalablement au début de l'enquête, la commission a constaté, et fortement déploré, que la présentation des différentes pièces était celle de documents d'étude qui, bien que très complets, s'avéraient difficiles d'accès pour le public : titres peu explicites de certains documents, recours fréquent à de très nombreux sigles, compacité du dossier, lisibilité médiocre de certains documents graphiques.

Pour remédier à ces insuffisances, la commission a demandé au SMTC, et obtenu, certes in extremis, diverses améliorations : note de synthèse, glossaire, planches graphiques plus grandes, ajout d'onglets. Malheureusement, les délais contraints devant lesquels le SMTC AC s'est trouvé, n'ont pas permis une meilleure présentation du dossier d'enquête comme l'aurait souhaité la commission.

4 - Les observations et avis

4 - 1 Les observations et avis du public qui sont au nombre de 254.

Il est apparu au cours de l'enquête que le public n'est pas habitué à s'exprimer sur ce type de document de planification, mais bien plus sur des projets précis, localisés, et programmés dans le temps.

De ce fait, de nombreuses remarques expriment des insatisfactions, questions, ou attentes précises des citoyens, par rapport à leur vécu sur l'usage des différents moyens de transports, auxquels il est clair que le PDU ne peut pas toujours apporter une réponse.

Bien que dans une telle enquête les insatisfactions s'expriment plus que les satisfactions ou encouragements, il est apparu que la sensibilité du public aux grands enjeux environnementaux était réelle et se manifestait souvent par une critique du «tout voiture», par une aspiration au partage de l'espace public et par un souhait de développement des équipements réservés aux vélos.

Par ailleurs, la commission a pu constater que le public mesurait mal le lien entre les diverses procédures, certaines pouvant faire l'objet d'une enquête publique en des lieux et à des époques différentes.

Dès lors qu'une opération était mentionnée dans le plan d'action du PDU, sans caractéristiques techniques précises, la commission a pu constater que ses détracteurs comme ses défenseurs se manifestaient de la même manière que si le projet se trouvait dans une procédure opérationnelle de type DUP, tel est le cas pour la liaison urbaine sud ouest (LUSO), l'avenue sud à Beaumont, ou le transport en commun en site propre (TCSP) à Chamalières et Royat.

En outre, bon nombre des observations enregistrées se rapportent au fonctionnement actuel des transports en commun de l'agglomération et auraient pu être formulées en l'absence du projet de PDU.

4 - 2 Les observations et avis de personnes publiques associées (PPA) et de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale (MRAE).

Les PPA consultées par le SMTC sur le projet de PDU étaient au nombre de 28 (en comptant la MRAE), dont les 23 communes comprises dans le ressort territorial.

Il convient de préciser qu'à l'issue de cette consultation des PPA, toutes actrices potentielles de la mise en œuvre du PDU :

- 9 n'ont pas répondu à cette consultation.
- 8 ont répondu en émettant un avis favorable sans observations. (dont 6 hors délai)
- 11 ont répondu en formulant des observations. (dont 4 hors délai)

Ces observations et avis viennent souvent corroborer celles formulées par le public.

Si un avis émis hors délai est réputé favorable (article R1214-4 du code des transports), dans le cas présent, dans la mesure où ces avis hors délai ne remettaient pas en cause les grandes orientations du PDU, et où leur contenu pouvait apporter un éclairage intéressant, la commission a estimé utile de les mentionner et de faire état des éléments de réponse apportés par le SMTC.

5 - Observations les plus fréquentes et les plus significatives

Après l'analyse de tous les avis et observations recueillis, ainsi que des éléments de réponse apportés par le SMTC, toutes ces informations étant reprises de façon détaillée dans le rapport de la commission, il lui a semblé judicieux de dégager les thèmes ou sujets qui lui ont paru essentiels, et de faire quand elle l'estimait utile des recommandations.

5 - 1 Lacunes, imprécisions, ou informations non actualisées dans le dossier

Plusieurs des personnes publiques associées, DDT et MRAE notamment ont souligné l'absence de certaines informations, ou leur caractère incomplet ou périmé.

Recommandation n°1 :

Prendre en compte ces remarques pour compléter ou actualiser les différentes pièces du dossier avant son approbation.

5 - 2 Le fonctionnement courant des transports en commun

De multiples observations ont été faites par le public sur le fonctionnement des transports en commun, bus ou tram : régularité, cadencement, confort, coordination entre horaires, etc... ainsi que sur l'absence ou l'insuffisance de dessertes sur des points ou secteurs particuliers.

De nombreuses remarques ont aussi été formulées sur l'absence de liaisons par un transport en commun entre diverses villes de la couronne clermontoise, la plupart des lignes existantes convergeant sur le centre de l'agglomération.

Recommandation n°2 :

Des améliorations de la situation actuelle sont certainement possibles ; aussi, il conviendrait que les plus significatives au regard des observations recueillies, soient étudiées, et si nécessaire mises en oeuvre rapidement, sans attendre les futures restructurations de lignes prévues par le PDU.

5 - 3 La gouvernance du PDU

Le SMTC, en tant qu'autorité organisatrice des transports, a certes la compétence juridique pour l'élaboration du PDU. Toutefois, la mise en œuvre de bon nombre des actions prévues par ce dernier relève de la compétence d'autres entités publiques qui, même si elles sont tenues de se plier aux orientations du PDU, agissent selon leurs propres priorités, opportunités, ou moyens.

Le SMTC ne peut exercer, en ce qui le concerne, que la seule compétence d'organisation du service transport et de la réalisation des infrastructures de transport urbain.

A la complexité liée au nombre des acteurs s'ajoute celle liée aux différentes échelles territoriales. Ainsi à l'échelle de l'agglomération on peut en distinguer plusieurs qui sont struturantes pour les transports collectifs :

- La «plaque urbaine» Vichy (voire Moulins), Issoire, Brioude, Thiers, où l'offre de transport fondée sur le réseau ferroviaire a un rôle stratégique.
- Le Conseil Régional Auvergne Rhône-Alpes compétent en matière transports interurbain avec le réseau «Transdôme» qu'il a confié au Conseil Départemental du Puy-de-Dôme.
- Le Grand-Clermont porteur du SCoT.
- Le ressort territorial du SMTC-AC

Compte tenu de cette complexité, la coordination entre les différents acteurs publics en matière de modes de transports et d'infrastructures nécessite une gouvernance forte qui est essentielle et sur laquelle convergent d'ailleurs bon nombre d'observations émanant soit de particuliers, soit d'associations, soit de collectivités ou de l'Etat.

Le comité de suivi prévu par l'action n° 6-1 «Mettre en place un comité de suivi et d'évaluation et assurer un suivi régulier de la mise en œuvre des actions» devrait permettre d'assurer cette gouvernance ? C'est de son efficacité que dépendra la crédibilité du PDU et sa mise en œuvre dans des conditions économiques et de délais satisfaisants.

Recommandation n°3 :

Le SMTC devra assurer une gouvernance forte de la mise en oeuvre du PDU à travers le comité de suivi, si nécessaire avec l'appui du «conseil consultatif des usagers» (prévu par la fiche d'action 6-2), provoquer et animer régulièrement des réunions «point d'étape», et veiller à ce que les opérations programmées par tous les acteurs prennent en compte systématiquement les objectifs du PDU sur l'étendue du ressort territorial.

5 -4 Caractère opérationnel des actions du PDU

Au cours de l'enquête, plusieurs intervenants ont fait remarquer le nombre important des actions qui renvoient à des études, poursuite d'études, ou schémas directeurs. A titre d'exemple, on peut citer l'action 1-1 «réviser le schéma de voirie et modérer les vitesses sur le réseau interne et d'échanges avec la zone dense du ressort territorial» dont 4 des 5 réalisations prévues consistent en des études ou poursuites d'études, ou encore l'action 5-3 «Faciliter et encourager l'intermodalité, en aménageant des pôles d'échanges et de coordination des horaires» dont 3 des 5 réalisations prévues consistent à «identifier», «construire une doctrine», «élaborer un schéma».

Le nombre important de ces études ou mises au point pré-opérationnelles, peut-être lié au manque de suivi du plan initial, pourrait laisser douter de l'atteinte de certains objectifs à l'horizon 2030.

Recommandation n°4 :

S'il va de soi que des actions opérationnelles ne peuvent être engagées sans un minimum d'études et de démarches préalables, il conviendrait toutefois que les études afférentes aux différentes actions soient hiérarchisées en tenant compte de leur interdépendance, entre elles ou avec des opérations concrètes, et qu'elles soient engagées le plus rapidement possible pour que les objectifs de réalisation affichés par le PDU soient atteints dans le délai annoncé.

5 - 5 Transport en commun en site propre (TCSP) sur les lignes de bus B et C

Tous les acteurs du PDU s'accordent pour dire que cette action est essentielle pour optimiser les temps de parcours des usagers, rendre le transport collectif compétitif et réduire l'usage de la voiture individuelle dans l'agglomération.

Sur ce sujet néanmoins, d'importantes réserves, voire oppositions, ont été formulées et bien argumentées par les communes de Royat et Chamalières pour la section de l'avenue de Royat comprise entre Chamalières et la place Allard à Royat.

Il convient de préciser que, si dans le projet de PDU, le TCSP est une orientation forte, il n'existe à ce jour aucune étude indiquant même sommairement ce que pourrait être la restructuration de l'espace public dans le tronçon en cause, restructuration qui devra prendre en compte la ligne de transport en commun, la circulation automobile, le stationnement, l'aspect environnemental, ainsi que l'incidence sur le cadre de vie des habitants et les activités économiques.

Il va de soi, comme dans le cas des opérations d'infrastructures routières, que tout projet sur ce point devra faire l'objet obligatoirement d'une concertation et de procédures spécifiques.

Recommandation n°5 :

Engager dès que possible les études correspondantes qui devront comporter plusieurs variantes, en associant largement les élus locaux et les usagers, de façon à dégager une option consensuelle dans un souci d'intérêt général.

5 - 6 Infrastructures routières

Le projet LUSO (liaison urbaine sud-ouest) figure dans le SCoT, et sans préjuger de son avenir, il est légitime qu'il soit évoqué dans le PDU.

Ce projet a fait l'objet d'importantes réserves pour ne pas dire d'opposition de la part des communes de Beaumont et de Chamalières. Le Maire de Beaumont tenant à faire la distinction entre ce projet LUSO et celui de l'avenue sud (entre la place H.Dunant et le carrefour giratoire du Pourlat) qui est bien avancé.

Il convient de remarquer que ce projet LUSO a suscité des réactions comme s'il en était au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, alors que le dossier soumis à la présente enquête ne comporte aucune indication sur ce que pourraient être ses caractéristiques.

Les autres projets mentionnés dans le dossier PDU : contournement de Cournon avec un nouveau pont sur l'Allier, contournement de Gerzat, entrée de Pont-du-Château, n'ont pas suscité d'observations tant de la part du public que de celle des personnes publiques associées.

Sur la question des infrastructures routières La MRAE (mission régionale d'autorité environnementale) a souligné le risque, pour certains de ces projets, d'aboutir à un renforcement des déplacements automobiles.

Quoiqu'il en soit, il convient de préciser que ces opérations d'infrastructure routière figurant au SCoT et mentionnées dans le PDU, devront faire l'objet au stade opérationnel de procédures spécifiques (concertation, enquête publique préalable à déclaration d'utilité publique), procédures qui n'ont pas de lien formel avec le PDU.

Recommandation n°6 :

Les «projets» LUSO et Avenue Sud étant source de questionnement, voire d'inquiétude, tant pour les élus que pour la population concernée, il serait opportun, par exemple au niveau du comité de suivi, d'apporter des précisions sur l'état d'avancement des réflexions, études existantes , acquisitions ou réservations foncières, études à réaliser, pour éclairer les choix futurs, rechercher et définir des solutions consensuelles sans doute dans une optique moins routière.

5 - 7 Mise en oeuvre du schéma cyclable métropolitain

L'enquête publique a fait ressortir un grand intérêt pour les modes de déplacement actifs, et une forte demande en matière de pistes cyclables, extensions, maillage, sécurisation.

Ce sujet fait l'objet de la fiche d'action 2-3 du PDU «mettre en oeuvre le schéma cyclable» .

La réalisation de cette action nécessite une véritable coordination entre toutes les communes concernées.

Les observations recueillies ont mis l'accent sur plusieurs sites ou secteurs sur lesquels existe une demande forte et des problèmes flagrants de sécurité, par exemple la liaison Aulnat-Clermont ou la liaison Pérignat-les-Sarlièves- Aubière (liaisons inscrites en «projet» au schéma cyclable)

Recommandation n°7 :

Le schéma cyclable étant finalisé et approuvé par la Métropole, il conviendra de mobiliser rapidement tous les acteurs pour commencer la mise en oeuvre opérationnelle de ce schéma en donnant priorité à la création des équipements (pistes) propres à assurer ou renforcer la sécurité des cyclistes.

5-8 Localisation de la gare routière

Ce sujet a été évoqué par le Conseil Régional et par le Conseil Départemental qui ont en charge la gestion du réseau interurbain Transdôme. Le projet de PDU prévoyant une restructuration générale des lignes de transports en commun sur l'ensemble du ressort territorial, cette restructuration est fortement dépendante de la localisation de la gare routière qui doit offrir aux usagers une intermodalité maximum.

Il convient de rappeler que la vocation de la gare routière n'est pas seulement d'accueillir les véhicules du réseau Transdôme, mais aussi ceux des transports de voyageurs vers des destinations extérieures au département du Puy-de-Dôme (Eurolines, Flixbus, Ouibus par exemple).

Recommandation n°8 :

Les études, démarches, et réflexions déjà engagées à ce sujet entre tous les acteurs concernés devront être activement poursuivies et finalisées pour que le site d'implantation de la gare routière soit arrêté de façon définitive le plus tôt possible.

5-9 Complémentarité de la voie ferrée avec les transports en commun urbains

Ce sujet a été évoqué sous plusieurs aspects au cours de l'enquête publique.

- - Coordination des horaires SNCF avec ceux des TC, et unification de la billetterie.

- - Sous utilisation du réseau ferré qui traverse l'agglomération sur certains tronçons.
- - Souhait d'une nouvelle halte ferroviaire à Chamalières.

Bien que le SMTA ait apporté des éléments de réponse sur ces différents points, notamment sur le point 3 qui fait état d'une étude réalisée en 2014 pour le compte de la Région, la question se pose, au regard de l'objectif du PDU qui est de réduire l'usage de la voiture au profit des modes actifs ou collectifs, d'une optimisation de l'utilisation de la voie ferrée.

Recommandation n°9 :

Dans le cadre des actions 4-2 et 4-3 du projet de PDU, examiner avec tous les acteurs, en premier lieu avec la Région Auvergne Rhône-Alpes compétente en la matière et son opérateur la SNCF, tous les moyens qui permettraient d'améliorer la complémentarité du réseau ferré avec celui des TC du SMTA.

Sur ce sujet, il serait judicieux de se référer pour tout ou partie aux propositions déposées par M. Etienne BOUDOT au cours de l'enquête.

6 - Conclusions et avis

La commission d'enquête, au terme de ses investigations, et avant d'exprimer son avis, renvoie à l'ensemble des analyses, considérations et avis contenus dans le corps de son rapport, notamment au chapitre 4 traitant des observations recueillies et des éléments de réponse apportés par le SMTA.

Après avoir mentionné quelques points négatifs, elle s'appuie ensuite pour motiver son avis, sur une série d'éléments positifs qui lui ont paru déterminants :

Les éléments négatifs :

- La lisibilité du dossier dont les pièces tant dans leur forme que dans leur contenu, correspondaient à des documents de travail ou de fin d'études destinés à des initiés et qui ont pu, par l'abondance des informations et des sigles, paraître d'une lecture fastidieuse et rébarbative pour le public conduit de ce fait à en faire un examen très partiel ou superficiel.
- Le fait que de nombreuses actions prévues par le PDU consistent en des études, élaboration ou révision de schémas ou de plans, études d'opportunité, définition de stratégie ou de programmes, expérimentations, a pu conduire le public comme certaines personnes publiques associées à s'interroger sur les échéances de réalisation des opérations concrètes.

Les éléments positifs :

- Le fait que le projet de PDU dans son esprit comme dans ses orientations et objectifs soit rigoureusement conforme aux dispositions prescrites par le code des transports, et que les procédures aient été mises en oeuvre dans des conditions tout à fait régulières.
- Nonobstant l'aspect règlementaire ci-dessus, le plan d'actions du projet de PDU (24 actions dont les modalités de réalisation sont bien détaillées) témoigne d'une volonté forte du SMTA de réduire la place de la voiture automobile dans l'agglomération clermontoise au bénéfice des transports en commun et des modes de déplacements actifs, ceci avec le souci d'une réduction des émissions de gaz polluants ou à effet de serre dont les effets seront positifs pour la qualité de vie et la santé des habitants.
- Le taux de participation du public, la variété et la pertinence des observations enregistrées, ainsi que l'expression significative par le public de préoccupations environnementales et d'une aspiration aux modes de déplacement actifs.
- Le fait que le SMTA ait engagé dès 2018 une large concertation en réunissant à plusieurs reprises un comité des partenaires et organisé des séminaires grand public ; un bilan détaillé de cette concertation ayant ensuite été inséré dans le dossier soumis à enquête publique.
- Le fait que le projet de PDU prévoit une action 6-1 «Mettre en place un comité de suivi et d'évaluation et assurer un suivi régulier de la mise en oeuvre des actions» ainsi qu'une action 6-2 «Prolonger l'association des partenaires et des citoyens pendant la mise en oeuvre du PDU» constitue un gage d'efficacité tant au

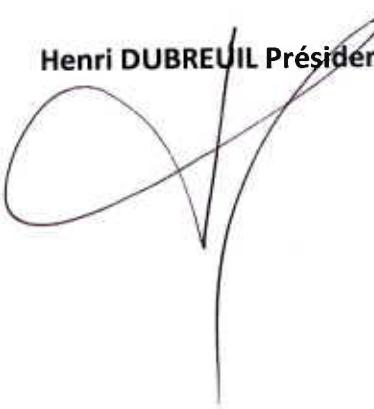
niveau de la coordination des différents acteurs qu'à celui de l'explication et de l'acceptation des actions à venir.

En conséquence, et au regard de ces points positifs, la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE sur le projet de Plan de Déplacements Urbain du Syndicat Mixte des Transports Urbains de l'Agglomération Clermontoise.

Le présent avis est assorti de 9 recommandations énoncées ci-avant au paragraphe 5.

Les membres de la commission d'enquête le 18 juin 2019.

Henri DUBREUIL Président



Brigitte FLORET



Pierre ROSNET

