



Enquêtes publiques BHNS - InspiRe

Réponse du Maître d'Ouvrage au Procès-Verbal de synthèse des observations de la Commission d'Enquêtes

Préambule

Le présent document constitue le mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse des observations de la Commission d'enquêtes remis au Maître d'ouvrage le 7 juillet 2022, qui présente les observations du public recueillies lors des enquêtes publiques du projet. Celles-ci se sont déroulées du 30 mai au 4 juillet 2022. Les paragraphes suivants reprennent les thèmes du procès-verbal et apportent des éléments réponses aux observations et questionnements soulevés.

Rappel de l'historique et fondements du projet

Le projet InspiRe BHNS présenté lors des enquêtes publiques est la concrétisation d'une longue réflexion qui a commencé dès 2016 à l'occasion des **Rencontres Citoyennes de la Mobilité**.

Cette démarche **prospective et participative** a abouti à un manifeste (nourri par plus de 5 000 contributions) dont les principaux engagements ont été repris et formalisés dans le **Plan de Déplacement Urbain (PDU)**.

Celui-ci **approuvé en 2019 après enquête publique**, définit les grandes orientations d'une **métamorphose des mobilités sur le territoire**, avec la mise en œuvre d'un schéma cyclable métropolitain, d'un accroissement de la place dédiée aux piétons, la réduction du stationnement en voirie, le renforcement de l'intermodalité, la création de parcs relais à l'échelle de la Métropole et la réorganisation du réseau de transport en commun.

Cette restructuration dénommée "Projet InspiRe" participe à la transformation urbaine des communes desservies par les futures lignes B et C du projet Bus à haut niveau de service (BHNS).

Le projet BHNS est une des actions du PDU qui concourt, en complémentarité avec les autres actions phare (révision du plan de circulation, mise en œuvre des P+R, diminution de places de stationnements...), à l'atteinte des objectifs de reports modaux.

Sa réalisation est nécessaire pour accueillir les besoins de déplacement qui ne seront plus réalisés en voiture individuelle.

Le choix des corridors à desservir en transports en commun, également, issu du PDU, a été dicté par une analyse de la demande de déplacements de la population ainsi que des incidences sur l'environnement.

Une restructuration du réseau de transport urbain efficace s'appuie sur un réseau armature de lignes cadencées, rapides, à temps de parcours fiables et large amplitude horaire.



D'abord **la ligne de tram A** (qui fait l'objet d'investissements significatifs du SMTC afin d'en assurer sa pérennité), puis les **lignes de BHNS B et C**. Ces dernières s'appuient logiquement sur des parcours pertinents déjà empruntés.

Le projet permet de rendre ces 2 nouvelles lignes performantes, en maximisant les aménagements en site propre, et en reliant des zones d'emplois qui ne sont pas desservies aujourd'hui (pour la ligne B, zone d'activités du Brézet, aéroport d'Aulnat / pour la ligne C : liaison transversale de Cournon-d'Auvergne en passant par les grands équipements structurants que sont le Zénith et la Grande Halle notamment). Enfin, lors de la concertation publique, les élus et les habitants de Durtol et des communes à proximité se sont exprimés en faveur d'un terminus au cœur de la commune de Durtol. Le prolongement de la ligne C a donc été formalisé dans le projet soumis à enquête publique.

Le projet InspiRe permet ainsi de desservir efficacement en transports en commun les quartiers de la Métropole et joue un rôle d'accélérateur de projets d'urbanisme durable, de création ou de revitalisation de centralité. C'est aussi une opportunité de recomposition de l'espace de façade à façade, d'accélération de la mise en œuvre du schéma cyclable métropolitain, tout en garantissant une coexistence mieux partagée, harmonieuse et sécurisée des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes.

Les aménagements de parcs-relais et du futur Réseau Restructuré de Bus (RRB), qui ne sont pas soumis à enquête publique (comme vu plus haut), font partie intégrante du projet InspiRe et seront mis en service dans le même calendrier que le projet BHNS. Ces aménagements s'inscrivent dans un séquençage différent avec un processus itératif et concerté soutenu avec l'ensemble des communes pour proposer un maillage de transports en commun le plus efficace et adapté aux besoins du territoire. L'ensemble de ces actions est mené en complémentarité afin de proposer aux habitants une offre de mobilité durable et efficace et d'atteindre les parts modales fixées par le PDU.

Ce projet de transition urbaine qui contribue à l'atteinte des objectifs nationaux a un impact sur le quotidien des habitants et modifie leurs habitudes. C'est pourquoi le Maître d'ouvrage s'engage à poursuivre l'information et la concertation sans que cela ne porte préjudice à l'ambition du projet ni à l'intérêt général.

Sur les questions adressées au Maître d'ouvrage par la Commission d'enquêtes

1. Concernant la mise en sens unique de l'avenue de Bergougnan

Par rapport à la situation actuelle, la principale modification prévue par le projet modifie la circulation automobile à partir du Carrefour des 4 routes, en amorce de l'avenue Bergougnan jusqu'au carrefour boulevard Lavoisier/ Berthelot/ rue Fontgiève. L'actuelle voie de circulation descendante dans le sens Durtol>Clermont est aménagée en site réservé au transport en commun et vélo. Dans le sens Clermont >Durtol, l'insertion du BHNS banalisé comme actuellement. Les accès riverains sont conservés de part et d'autre de la voirie.

Question Commission d'Enquêtes : Pouvez-vous nous confirmer qu'un parking – relais ayant vocation à alléger la circulation depuis le Nord de l'agglomération vers le centre-ville sera bien mis en place ?

Réponse du Maître d'ouvrage : plusieurs sites sont à l'étude. Une première étude est en cours dans le secteur de la résidence Rivaly en approche du terminus Ouest de la ligne C. Ce site, proposé à l'issue d'une étude d'opportunité conduite par la maîtrise d'ouvrage InspiRe, a l'avantage d'être positionné en entrée de ville, en amont de la congestion. Le groupement Bisio Géomètre, Léotoing

Paysagiste et Casa Architecte, a pour mission de produire une étude sur la base de deux scénarios évolutifs :

- Option légère en restant sur l'emprise d'Auvergne Habitat, Résidence Rivaly. Le principe consiste à identifier une zone de foisonnement permettant d'accueillir les usagers de ce parking relais
- Option plus lourde avec élargissement du périmètre et acquisitions foncières sur les propriétés voisines.

La restitution de l'étude est prévue à la fin du 3^{ème} trimestre 2022.

Un travail étroit de concertation est déjà engagé avec les résidents pour tenir compte de l'ensemble des fonctions et contraintes du site et garantir la restitution des usages aux résidents. Une réunion de présentation et sensibilisation a eu lieu le 17 mai 2022

D'autre part, un travail piloté par la Métropole consiste à identifier des poches de stationnement existantes (publiques ou privées) qui pourraient accueillir la fonctionnalité P+R en les identifiant comme tel, sur le même principe que l'option légère Rivaly.

Question Commission d'Enquêtes : Pourquoi le tracé de la ligne C n'emprunte-t'il pas l'avenue du Limousin, ce qui permettrait de joindre sans difficulté un parking situé vers le stade de Durtol ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Passer par l'avenue du Limousin à partir de sa jonction avec l'avenue de Bordeaux aurait un impact négatif sur les populations et équipements desservis par le projet. Ainsi, le tracé retenu prend en compte la densification le long de l'avenue du Puy de dôme, l'opportunité de desservir l'équipement de santé, la clinique cardiologique, et de s'approcher au plus près du centre de Durtol.

Par ailleurs, l'opportunité d'un P+R au stade de Durtol est bien dans le spectre des études de la Métropole en accompagnement la restructuration du réseau. Le stade sera desservi par la ligne 10 avec des connexions à la ligne C au carrefour des 4 Routes, à la ligne B à Europe et au tramway à Maison de la culture.

La fréquence et la densité de l'offre sont en cours de construction dans le cadre de la restructuration du réseau dont la version V3, qui tient compte des remarques émises sur les 2 premières versions, sera présentée aux mairies du ressort territorial à compter de septembre 2022.

Question Commission d'Enquêtes : Pouvez-vous par ailleurs, d'ores et déjà décrire un ou des itinéraires de délestage compensant les restrictions de circulation (dès le début des travaux d'aménagement) dans ce secteur ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Les reports de circulation automobile issus d'études réalisées à partir du modèle multimodal dès la phase travaux, sont attendus sur plusieurs voiries (route de Durtol, rue Paul Diomède, descente Armand Fallières à Clermont-Ferrand, avenue Joseph Claussat et avenue Thermale à Chamalières...) en fonction des destinations finales des automobilistes.

Le Maître d'ouvrage prévoit de réguler ces reports automobiles par un travail actif de jalonnement et de création de plans de circulation locaux.

Ainsi, à titre d'exemple, une partie des flux en provenance de Volvic, Nohanent pourra se reporter en amont de l'entrée de Durtol/Clermont-Ferrand, en empruntant la rue des Varennes pour rejoindre l'axe Cébazat/Clermont-Ferrand.

Un pré-jalonnement sera envisagé afin de maîtriser les congestions limitées aux heures de pointe du matin et du soir, en signalant les difficultés d'accès dès les 4 routes de Nébouzat, afin de faire privilégier le col de la Ventouse plutôt que le col de la Moréno.

Les plans de circulation locaux à l'échelle du quartier seront mis en œuvre, en lien avec les usagers et les riverains, pour déterminer les détours socialement acceptables.

2. Concernant le projet d'aménagement de la rue de l'Oradou

Question Commission d'Enquêtes : entre autres observations collectives ou individuelles, l'attention de la Commission a été particulièrement attirée par les propositions formulées par les Comités de quartier « Fontaine du Bac – Creux de l'Enfer » et « Clermont-Sud ». Pouvez-vous nous faire part de votre position à cet égard ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Les propositions faites par les Comités de quartier « Fontaine du Bac – Creux de l'Enfer » et « Clermont-Sud » seront analysées ou pour certaines, ré-analysées. Une réunion de présentation et d'échanges sera organisée courant Septembre 2022 avec ces comités de quartier pour évoquer le calendrier d'analyse des résultats déjà connus ainsi que les suites à donner.

3. Concernant l'aménagement des 2 secteurs Bergougnan et Oradou

Question de la Commission d'Enquêtes : est-il possible d'envisager une mise en œuvre « expérimentale » pendant une certaine durée, et que, donc, les aménagements réalisés puissent permettre, le cas échéant, une « réversibilité » à terme des options initiales de circulation ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Les travaux sur ces secteurs seront précédés d'interventions des concessionnaires réseaux qui permettront d'expérimenter les conditions futures de circulation. Aussi, pour tester la robustesse du modèle en exploitation, une analyse des conditions de trafic et des reports à l'échelle du territoire métropolitain permettra de valider la soutenabilité du projet et l'acceptabilité par les riverains.

Cette période de travaux constitue donc bien une mise en œuvre expérimentale.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage s'engage à poursuivre la concertation sur ces points afin de s'assurer de la prise en compte des cas particuliers et d'optimiser l'usage des voies.

Enfin, contrairement à un aménagement Tramway, la réversibilité éventuelle de l'usage des voies de circulation ne nécessite pas de travaux très coûteux, puisqu'elle porte essentiellement sur de la signalisation et de la programmation de feux tricolores.

4. Concernant le « quartier du lac » de Cournon :

Question de la Commission d'Enquêtes : dans quelle mesure vous est-il possible de répondre à la (très forte) demande de restitution de places de stationnement ? Nous joignons également au présent procès-verbal une note élaborée par un « collectif de commerçants et représentants de professions médicales suggérant des aménagements au projet en matière de stationnement et d'itinéraire de la ligne C. Il nous serait utile de connaître votre position à cet égard

Réponse du Maître d'ouvrage : Le sujet du stationnement a soulevé de nombreuses interrogations et des solutions de compensation ont été recherchées. Le Maire a également rencontré à plusieurs reprises le collectif des commerçants. Des propositions d'atténuation des impacts seront faites, avec une ré augmentation très significative de la capacité de stationnements.

Ces propositions sont de 3 ordres :

- Optimisation de l'impact stationnement sur le projet
- Création d'une zone bleue en cours de concertation avec les commerçants (définition du périmètre et de la durée notamment)
- Créations de poches de stationnement situées à moins de 2 minutes à pied des commerces

Une réunion de présentation aux commerçants s'est tenue le 6 juillet et des ateliers de concertation sur le sujet sont programmés.

Concernant le tracé de la ligne C, comme écrit précédemment, il est adapté afin de relier la zone d'activité commerciale de Cournon et de desservir les équipements structurants. Cette proposition a été validée lors de la concertation publique organisée début 2021. Les quartiers et équipements desservis aujourd'hui par la ligne C le seront toujours dans le cadre du futur réseau.

5. Concernant la ZTL :

Question de la Commission d'Enquêtes : serait-il envisageable, comme le propose la CCI, de le faire débiter au niveau du square A. Varenne, ce qui présenterait l'avantage de préserver l'accès à 3 commerces implantés sur le secteur ? Par ailleurs, pouvez-vous nous faire part de la liste des catégories de personnes autorisées à circuler dans ladite zone (y compris la rue Ballainvilliers) ou éventuellement, de la méthode et des échéances retenues pour l'élaboration de cette liste ? Par ailleurs, il serait nécessaire de déterminer un plan de circulation

Réponse du Maître d'ouvrage : la proposition de faire débiter la ZTL au niveau du square Alexandre Varenne sera faite au Comité exécutif du projet InspiRe, une analyse du périmètre ZTL résultant est en cours. Celle-ci permettra de mesurer l'ensemble des impacts (fonctionnalité, accessibilité, circulation, stationnement).

Pour ce qui concerne les ayant droits sur ce secteur spécifique, le travail d'identification des catégories d'utilisateur de l'espace circulé est en cours. Il est mené en partenariat avec la Métropole (au titre de sa compétence en aménagement urbain) et la Ville de Clermont Ferrand (au titre des pouvoirs de police du Maire). Il est calqué sur le fonctionnement actuel des zones piétonnes (résidents, entreprises et commerçants du secteur, personnes à mobilité réduite...). Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des riverains à leur garage. Cette liste sera affinée et validée en Comité de pilotage Ville en Septembre 2022.

Par ailleurs, vous trouverez en annexe 1, les hypothèses de circulation aux abords de la ZTL qui feront l'objet d'une validation dans le même temps. Des aménagements ou des adaptations pourraient être envisagés à la marge en Septembre 2022.

6. Concernant le changement de vocation (agricole) des surfaces support du projet de construction du CEM :

Question de la Commission d'Enquêtes : pouvez-vous nous faire part de l'état d'avancement du programme de compensation collective préconisé notamment par la CDPENAF ?

Réponse du Maître d'ouvrage :

Le Maître d'ouvrage note que la CDPENAF n'a pas émis de réserves concernant l'argumentaire produit par le maître d'ouvrage ayant conduit à retenir le site du futur CEM (sur les quatre sites proposés par l'EPF, celui de la « Pointe de Cournon » était le plus adapté d'un point de vue technique, urbanistique, environnemental et « socialement acceptable »), ainsi que la démarche « éviter – réduire » entreprise par le MOA pour minimiser l'impact du projet (dimensionnement du projet, choix d'implantation, poursuite de l'activité agricole sur les parcelles en zone sud).

A l'appui d'une étude préalable agricole réalisée par la Chambre d'agriculture mandatée par le SMTC-AC, des mesures de compensation collective ont été validées à hauteur de 100 000 €.

Une rencontre avec la Chambre d'agriculture (qui accompagne le SMTC-AC sur le volet compensation) a eu lieu courant juin. Des pistes et une méthodologie ont été discutées et notamment la mise en œuvre d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI) permettant de retenir un ou plusieurs porteurs de projets. Un comité de pilotage sera constitué et aura pour mission de définir le cadre de l'AMI, les critères d'éligibilité des candidatures et des projets, le choix des porteurs de projets et leur suivi.

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Octobre 2022 : validation de la méthodologie et des instances de gouvernance
- Fin 2022 : installation des instances de gouvernance et groupes de travail formalisant l'AMI
- Début du 1^{er} trimestre 2023 : publicité de l'AMI et recueil des candidatures
- Mars 2023 : COPIL de sélection des projets
- Mars à Juillet 2023 : AAP pour les candidatures retenues
- Septembre 2023 : COPIL de sélection des lauréats à la compensation collective
- Fin 2023 : Présentation en CDPENAF pour validation des projets retenus et des montants attribués à chaque projet
- Printemps à Été 2024 : premiers versements des fonds de compensation

7. Concernant les points particuliers :

7-1. Question de la Commission d'Enquêtes : Pouvez-vous nous indiquer si le projet de suppression de l'arrêt « avenue thermale » sur la ligne B, avenue de Royat, plébiscité semble-t-il par nombre d'usagers âgés, répond à des considérations techniques intangibles ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Le maintien de l'arrêt Avenue thermale n'a pas été jugé opportun, l'arrêt Thermes étant redescendu avenue de Royat. Les inter-distances à ce jour, entre les arrêts Thermes, Avenue Thermale et Garnaudes sont respectivement de 180 et 170 m. Ces inter distances ne correspondent pas aux critères d'un BHNS. Les arrêts répétitifs nuisent à la performance du système et influent négativement sur les temps de trajet.

7-2. Question de la Commission d'Enquêtes : Pouvez-vous nous faire part de la réponse qui peut être apportée aux habitants de la proximité de la gare de Cournon qui craignent une croissance des nuisances sonores du fait de l'agrandissement du pont routier ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Ce point est en cours de traitement de la part de la Ville de Cournon-d'Auvergne et de Clermont Auvergne Métropole puisque ces dernières ont intégré les 4 pavillons dans leur opération de requalification du quartier de la gare, dont la maîtrise d'œuvre a été confiée à la Société publique locale Clermont Auvergne. Dans ce cadre, des premiers échanges ont été engagés pour proposer aux propriétaires l'acquisition de leurs habitations ainsi que des suggestions de terrains à bâtir.

7-3. Question de la Commission d'Enquêtes : Pouvez-vous nous préciser le mode de fonctionnement du carrefour « avenue Bergougnan/Bd Berthelot » et notamment l'accès à la résidence et au parking-tour Galaxie ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Les études d'avant-projet sont d'ores et déjà conduites pour rétablir les fonctionnalités actuelles d'accès dont certaines avaient été supprimées au stade des études

préliminaires. Ces modifications améliorent l'acceptabilité sans trop pénaliser les temps de parcours des BHNS.

7-4. Question de la Commission d'Enquêtes : Cas particulier des activités

Réponse du Maître d'ouvrage :

- La carrosserie Moll : une relocalisation de l'activité a été évoquée par l'entreprise. Le SMTC-AC s'est engagé en lien avec les services économiques, urbanisme et foncier de la Métropole à accompagner l'entreprise. Des contacts sont d'ores et déjà pris et de premières pistes de relocalisation sont identifiées.
- Electronik 66 avenue Bergougnan : dans le cadre de l'élaboration de l'AVP, les fonctionnalités sont restituées, notamment la place livraison au droit de l'activité. Le foncier est acquis dans un souci de continuité des aménagements par la suppression d'un espace résiduel privé situé entre la façade du bâti et le domaine public actuel.
- L'entreprise Limoujoux : l'entreprise envisage à moyen terme de se relocaliser sur le territoire de la Métropole. Plusieurs rencontres ont eu lieu et un nouveau rendez-vous est programmé pour évaluer les conditions de restitution des accès permettant le maintien de son activité, dans l'attente de sa relocalisation.

7-5. Question de la Commission d'Enquêtes : Concernant les parkings – relais, pouvez-vous apporter des précisions sur leur localisation future et éventuellement, nous faire part d'un échéancier programmant leur aménagement futur ?

Réponse du Maître d'ouvrage : Par définition, les P+R sont des lieux aménagés à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun.

Parmi les conditions de réussite d'un P+R, on peut citer les suivantes :

- Un arrêt de transports en commun à haut niveau d'offre ;
- Une localisation en amont de toute pénétrante congestionnée ;
- une proximité immédiate du réseau routier principal d'entrée de ville ;
- une localisation ni trop près ni trop loin du centre-ville.

Toutefois, il n'existe pas aujourd'hui, de martingale d'ingénierie garantissant le succès d'un P+R. L'observation demeure une méthode utile de localisation.

Aujourd'hui, le territoire est déjà pourvu des P+R suivants :

- Henri Dunant : 550 places
- Les Pistes : 400 places
- Croix Neyrat : 240 places
- Margeride : 110 places
- La Pardieu : 120 places

Au regard des critères P+R, plusieurs sites sont aujourd'hui envisagés pour compléter l'offre existante, en accompagnement du projet BHNS.

Font ainsi actuellement l'objet d'études de faisabilité de la part de la Métropole ou du SMTC, permettant de couvrir l'ensemble des pénétrantes à trafic dense à proximité ou sur le tracé des lignes B et C :

- Le Breuil à Royat
- Le Centre Routier au Brezet, Le Rivaly avenue du Puy de Dôme, la Pardieu avenue Ernest Cristal à Clermont-Ferrand

- La Grande Halle et le quartier des Toulais à Cournon
- La gare à Aulnat

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

Par ailleurs, certaines collectivités recherchent aujourd'hui la fonction P+R en proposant plusieurs petites poches de stationnement le long des axes de transport en commun, répondant à un usage plus local. Un travail est actuellement mené par les services de la Métropole et du SMTC pour identifier ces poches de stationnement existantes ou facilement mobilisables le long des tracés des lignes B et C, mais aussi le long des lignes structurantes du futur réseau.

Cette approche permet de « tester » plusieurs sites avant d'imaginer des aménagements plus lourds, forcément plus impactant et plus coûteux.

Le Président du SMTC

18 JUL. 2022

Le Président du Syndicat Mixte
des Transports en Commun de
l'Agglomération Clermontoise



François RAGE

Annexe 1

SCÉNARIO B : ACCÈS AU PARKING VERCINGÉTORIX INVERSÉS

