

Enquêtes publiques

Relatives au projet de Clermont Auvergne Métropole (CAM) et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération Clermontoise (SMTC-AC) de déployer les lignes B et C ainsi que de réaliser les aménagements associés sur le territoire de la métropole clermontoise dans le cadre du projet « Inspire » sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat

II – CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES

COMMISSAIRES ENQUÊTEURS

Daniel TAURAND (président de la commission d'enquête)

Jean-Christophe PEUREUX

Bernard MUNDET

TABLE DES MATIERES

1	PRÉAMBULE.....	3
1.1	Sur l'organisation des enquêtes publiques	3
1.2	Sur le projet et le périmètre des enquêtes	3
2	CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE.....	5
2.1	Concernant la cohérence du projet par rapport aux démarches qui ont conduit à son élaboration	5
2.2	Concernant la cohérence du projet avec les orientations d'aménagement du territoire	5
2.3	Concernant la Consultation des Personnes Publiques Associées ou consultées, et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale.....	6
2.4	Concernant le choix du site d'implantation du centre d'entretien et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon d'Auvergne	6
2.5	Concernant la concertation préalable et l'information du public.....	7
2.6	Concernant la prise en compte des observations du public pendant l'enquête	8
2.7	Concernant l'utilité publique du projet.....	9
2.8	CONCLUSION	10
3	CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR LA MISE EN CONFORMITE DES PLU.....	12
3.1	Concernant le PLU de la commune d'Aulnat.....	12
3.1.1	Rappel des modifications	12
3.1.2	Conclusion	12
3.2	Concernant le PLU de la commune de Chamalières	12
3.2.1	Rappel des modifications	12
3.2.2	Conclusion	13
3.3	Concernant le PLU de la commune de Clermont-Ferrand	13
3.3.1	Rappel des modifications	13
3.3.2	Conclusion	14
3.4	Concernant le PLU de la commune de Cournon d'Auvergne.....	14
3.4.1	Rappel des modifications	14
3.4.2	Conclusions.....	16
3.5	Concernant le PLU de la commune de Durtol	16
3.5.1	Rappel des modifications	16
3.5.2	Conclusions.....	17

4	CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE	18
4.1	Concernant le dossier d'enquête	18
4.2	Concernant la concertation préalable et l'information du public.....	18
4.3	Concernant l'information individuelle des propriétaires concernés	18
4.4	Concernant les emprises du projet	19
4.5	Concernant la prise en compte des observations du public	19
4.6	CONCLUSION	20

1 PRÉAMBULE

1.1 Sur l'organisation des enquêtes publiques

Les Enquêtes relatives au « projet de Clermont-Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), de déployer les lignes Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B et C, ainsi que de réaliser les aménagements associés sur le territoire de la Métropole Clermontoise dans le cadre du projet INSPIRE, sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat », ont été prescrites par un arrêté pris le 27 avril 2022 par le Préfet du Puy-de-Dôme.

Il s'agit d'une enquête préalable à la **Déclaration d'Utilité Publique** du projet, d'une enquête conjointe portant sur la **mise en compatibilité des PLU** des communes de Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol, ainsi que d'une **enquête parcellaire**.

Elles ont été conduites du lundi 30 mai 2022 à 9h, jusqu'au lundi 4 juillet à 12h, par une Commission désignée par le Président du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand les 15 février et 4 mars 2022.

Cette commission était constituée de M. Daniel TAURAND, Président, et de MM. Bernard MUNDET et Jean-Christophe PEUREUX, Membres titulaires.

Le siège de l'Enquête était le siège du SMTC, maître d'ouvrage délégué par convention passée avec Clermont-Auvergne-Métropole.

1.2 Sur le projet et le périmètre des enquêtes

Le projet INSPIRE procède d'une longue réflexion initiée en 2016 dans le cadre des « rencontres citoyennes de la mobilité », dont les principales préconisations ont été formalisées avec l'approbation, en 2019, du Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Métropole, lequel définit les grandes orientations d'une « métamorphose des mobilités sur le territoire ».

Il s'étend sur 7 communes (ci-dessus citées) de la Métropole clermontoise, et il est constitué de 8 éléments :

- 1 - L'aménagement de façade à façade de l'espace public, le long des deux tracés des lignes de Bus à Haut Niveau de Service B et C, en intégrant des « modes doux » (piétons et vélos), et de la végétalisation.
- 2 - La création de deux lieux d'intensité : la façade urbaine de l'aéroport à Aulnat et le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand.
- 3 - Le réaménagement du secteur Place Renoux-rue Ballainvilliers-rue Joffre-Avenue Vercingétorix.
- 4 - L'acquisition de nouveaux matériels roulants à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes.
- 5 - L'implantation d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance (CEM) à Cournon d'Auvergne, avec une centrale photovoltaïque destinée à fournir une partie de l'énergie des BHNS.

6 - L'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus de Durtol et de Chamalières (Parking Saint-Victor).

Ces Six premiers éléments sont soumis aux Enquêtes Publiques.

Les deux autres, à savoir :

7 – La restructuration globale du réseau de transports en commun de l'agglomération,

8 – La création de parkings relais à l'échelle de la Métropole,

bien qu'étant des éléments constitutifs, et, selon la Commission d'Enquête, essentiels, du projet Inspire, ne font pas partie du périmètre de l'enquête. Ils ont cependant fait l'objet de nombre d'observations recueillies, et la Commission d'Enquête se saisira tout de même de cette problématique dans ses conclusions.

2 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR L'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

Après avoir étudié le dossier décrivant le projet et son impact sur le territoire et son environnement.

Après avoir rencontré les maires des sept communes directement concernées par le projet et constaté leur adhésion audit projet.

Après avoir parcouru la totalité du territoire impacté par le projet, d'une part, et vérifié son impact sur les secteurs sensibles préalablement identifiés.

La Commission d'Enquête, pour élaborer son avis, a retenu les éléments suivants :

2.1 Concernant la cohérence du projet par rapport aux démarches qui ont conduit à son élaboration

Il contribue à la poursuite de quatre objectifs principaux du **Plan de Déplacements Urbains (PDU)** de la Métropole approuvé en 2019 :

- Diminution de l'usage de la voiture et réduction de l'émission de gaz à effets de serre, du fait de la diminution de la circulation.
- Promotion des modes doux et des transports collectifs.
- Amélioration de la qualité de l'air.
- Amélioration du cadre de vie et partage équilibré de l'espace public, avec le rééquilibrage des usages (piétons, cycles, transports en commun, voirie) et l'aménagement de « lieux de vie ».

Il participe à la réalisation des objectifs du **schéma cyclable métropolitain**, adopté en 2018. En effet, il, contribue à améliorer de façon significative la continuité des itinéraires cyclables dans l'agglomération, en créant 24kms de pistes supplémentaires.

La commission considère ainsi que le projet soumis à l'enquête publique est de nature à contribuer à atteindre les objectifs définis notamment par le PDU et le Schéma cyclable.

2.2 Concernant la cohérence du projet avec les orientations d'aménagement du territoire

Le projet est compatible avec les textes cadres de l'aménagement du territoire, notamment avec :

- Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (**SRADET**) de la Région Auvergne-Rhône-Alpes adopté le 10 avril 2020 et notamment les objectifs suivants :
 - L'Ambition de répondre aux besoins de mobilité pour tout le territoire par des systèmes de transports performants, sans renoncer à la qualité environnementale.

→ La réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO2 et polluants atmosphériques, avec la solution énergétique prévue...

→ L'augmentation des capacités de production et de stockage des énergies renouvelables, avec un parc photovoltaïque installé sur le CEM, produisant 50% de de l'énergie nécessaire au BHNS.

- **Le SCoT du Grand Clermont** approuvé en 2011, et modifié en 2019. Le projet permet en effet d'améliorer l'offre de transport collectif de façon attractive et efficace et de limiter les déplacements routiers par un report modal des véhicules légers sur les transports collectifs. Il contribue en outre au développement des itinéraires cyclables. Par ailleurs, l'implantation du CEM sur une zone classée UA par le PLU de Cournon est compatible avec la vocation commerciale attribuée par le SCoT à cette zone.
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère (**PPA**) de l'agglomération clermontoise approuvé en 2014 et notamment avec son objectif n°1 « réguler les flux de voitures ».
- **Les documents d'urbanisme** : Le projet concerne le territoire de sept communes. Il est compatible avec le PLU de deux d'entre elles (Aubière et Royat). En revanche, pour les cinq autres, le document d'urbanisme doit être « mis en conformité ». C'est l'objet de l'Enquête Publique conjointe sur la mise en conformité des documents d'urbanisme (Cf. conclusions du 3 ci-après).

2.3 Concernant la Consultation des Personnes Publiques Associées ou consultées, et de la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale

La Commission a pris connaissance des avis exprimés par les Personnes Publiques Associées et Consultées en amont de l'Enquête Publique. Elle a constaté que lesdits avis étaient soit favorables à la Déclaration d'Utilité Publique du projet (Direction Départementale des Territoires, Chambre de Commerce et d'Industrie), soit favorables mais accompagnés de remarques ou recommandations d'ordre technique ou administratif que le Maître d'ouvrage s'attachera à prendre en considération (Agence Régionale de Santé, Architecte des Bâtiments de France, Ministère des Armées, Service Départemental d'Incendie et de Secours, RTE, GRT-gaz).

Elle a examiné le contenu de l'avis formulé par la **Mission Régionale de l'Autorité environnementale** et a constaté que le Maître d'ouvrage a répondu, de manière approfondie à chacune des observations émises par ladite MRAe.

Par ailleurs, elle a pris acte de l'avis formulé le 14 avril 2022 par la **Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels et Forestiers (CDPENAF)** au sujet du choix du site pour l'implantation du CEM (Cf 2.4 ci-dessous).

2.4 Concernant le choix du site d'implantation du centre d'entretien et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon d'Auvergne

la commission relève que le maître d'ouvrage projette d'implanter ledit CEM, lequel sera, par ailleurs, soumis à la réglementation des Installations Classées pour la Protection de

l'Environnement, sur des terres agricoles, de bonne qualité agronomique et d'une surface conséquente.

Elle constate cependant que le PLU en vigueur sur la commune de Cournon, en cohérence avec le SCoT du Grand Clermont avait d'ores et déjà détourné lesdits terrains de leur vocation agricole, en les classant en zone UA.

Elle considère, (avec la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) que le maître d'ouvrage s'est attaché à mettre en œuvre le principe « **Eviter-Réduire-Compenser** » les impacts du projet sur le milieu naturel car :

- 1- Le choix du site a été opéré après étude de trois autres opportunités qui ont fait l'objet d'une étude comparative reportée dans le dossier.
- 2- La volonté de **réduire l'impact** du projet est démontrée par les mesures suivantes :
 - Le dimensionnement au plus juste des besoins fonciers.
 - L'implantation en Nord de zone, afin d'assurer une continuité avec le secteur déjà urbanisé.
 - La création de la voie d'accès par le nord de zone.
 - La préservation de la possibilité de la poursuite de l'exploitation agricole des parcelles non mobilisées au sud de la zone (y compris pendant la phase de travaux).
- 3 - Afin de **compenser** les effets négatifs du projet sur la production agricole et sur ses filières amont et aval, le maître d'ouvrage propose un **programme de compensation collective** élaboré, conduit, et suivi en collaboration avec la Chambre d'agriculture.
Il a confirmé et précisé ce dernier point par sa réponse à la question expressément posée par la Commission dans son procès-verbal de synthèse.

La Commission d'Enquête considère donc que le Maître d'ouvrage a argumenté de façon satisfaisante le choix du site d'implantation du CEM, et qu'il propose des mesures de nature à maîtriser et compenser son impact sur l'environnement et l'économie.

2.5 Concernant la concertation préalable et l'information du public

Lors du premier trimestre 2021, le maître d'ouvrage a consulté la population métropolitaine par voie électronique, dans le respect des contraintes sanitaires liées à la pandémie. Ladite consultation a recueilli plus de 3600 observations, et n'a pas été sans effet, puisque l'avant-projet ainsi présenté a été amendé, notamment en exonérant l'avenue de Royat de tout aménagement.

Une autre consultation, également par voie électronique ciblait la mise en conformité des PLU des communes concernées.

Par ailleurs, le maître d'ouvrage a organisé des réunions, publiques ou en « distanciel » et de multiples rencontres avec les acteurs économiques dont l'activité pourrait être potentiellement impactée par la mise en œuvre du projet. Il a également participé à divers événements afin de sensibiliser le public sur les objectifs visés, a mis en place des ateliers thématiques et mis à disposition des registres dans les mairies des 23 communes de la

Métropole et une plateforme interactive sur le site du projet. Il a, en outre, publié plusieurs documents dont un, qui a fait l'objet d'une distribution dans toutes les boîtes à lettres de la Métropole, avant le début de l'Enquête.

D'autre part, pendant toute la durée de l'Enquête, un dossier complet était mis à la disposition du public au siège du SMTC, dans les mairies concernées, ainsi que sur le site internet de la préfecture. Ledit dossier, devant être conforme aux obligations réglementaires, était certes très volumineux, et d'un maniement pas très aisé, mais il décrivait tous les aspects du projet et ses conséquences. Un fascicule, notamment, était consacré à la « description sommaire des dépenses ».

Par ailleurs, les 3 Commissaires Enquêteurs se sont tenus à la disposition des citoyens pour les guider dans la compréhension du projet au cours de 14 permanences de 3 heures chacune.

La Commission rappelle enfin que les Enquêtes Publiques et les modalités de réception du public ont fait l'objet d'annonces légales, d'une part, et d'affichage, en Mairies, comme l'exigent les textes réglementaires, mais aussi tout au long des tracés projetés pour les BHNS, d'autre part.

En conséquence, la Commission d'Enquête considère que les citoyens ont été en mesure de prendre connaissance du contenu et de l'impact du projet soumis à la présente Enquête Publique, et de faire connaître leurs observations à son égard lors de l'Enquête Publique.

2.6 Concernant la prise en compte des observations du public pendant l'enquête

Après avoir analysé les 610 observations recueillies (128 sur les registres papier, 460 par le registre dématérialisé, et 22 par courriers postaux), la Commission d'Enquête, par son procès-verbal de synthèse réglementaire, a appelé l'attention du maître d'ouvrage sur les sujets les plus fréquemment soulevés, et qui, selon elle, requièrent des précisions, voire des aménagements du projet.

Par sa réponse audit procès-verbal (document annexé au rapport), le **maître d'ouvrage**, a notamment :

- **Fourni des précisions** sur les opportunités de reports de la circulation automobile imposés par la mise en sens unique de l'avenue Bergougnan (en précisant que l'accès des riverains serait préservé), et sur les choix de l'itinéraire de la ligne C dans son secteur nord-ouest.
- Précisé les modalités et le calendrier d'élaboration et du programme de « compensation collective » de l'implantation du CEM sur un terrain agricole.

Par ailleurs, il **s'est engagé** à :

- Analyser les propositions faites par les Comités de quartier concernant l'aménagement du secteur de la rue de l'Oradou et à réunir lesdits Comités afin de déterminer les suites à donner « courant septembre ».

- Considérer les périodes de travaux préalables sur les réseaux comme une « mise en œuvre expérimentale » qui permettra d’analyser les conditions futures de circulation, et, le cas échéant, de rectifier les options initiales.
- Proposer de restituer de façon significative des places de stationnement dans le « quartier du lac de Cournon ».
- A évaluer l’intérêt de réduire la Zone à Trafic Limité (ouest rue Blatin, du Bd Berthelot au Square A. Varenne), afin de préserver l’exercice d’activités économiques dans le secteur.

En outre, il apporte des éléments de réponse concernant les observations relatives à la compensation des nuisances sur le secteur de la gare de Cournon, au fonctionnement du carrefour Berthelot/Bergougnan et à l’impact du projet sur l’exercice de certaines activités économiques situées à proximité des lignes de BHNS.

Enfin, et bien que cette thématique ne soit pas concernée par cette Enquête Publique, la Commission a interpellé le Maître d’ouvrage sur la localisation future et l’échéancier de réalisation des parkings-relais. Cet élément a en effet, à juste titre, fait l’objet de très nombreuses observations du public.

En réponse, le maître d’ouvrage apporte des précisions sur les sites faisant l’objet d’études de faisabilité, et s’engage à définir, « dans le cadre de la déclaration de projet, un programme précis de réalisation de ces P+R pour les lignes B et C, avec budget et planning ».

A la suite de ces engagements, la Commission d’Enquête considère que le maître d’ouvrage a pris en compte l’essentiel des requêtes qu’elle a jugé pertinent de lui soumettre par son procès-verbal de synthèse.

Elle acte sa volonté de poursuivre la concertation avec les riverains et usagers afin de rechercher les conditions d’une acceptation accrue du projet.

Elle note cependant que la perspective de réalisation des parkings relais comporte des incertitudes. Or, elle considère qu’il s’agit là d’un élément essentiel à la réussite du projet Inspire, et à son objectif de réduction de la circulation automobile résultant d’une offre de transport en commun performante et attractive.

2.7 Concernant l’utilité publique du projet

La Commission considère qu’au-delà de sa cohérence avec les orientations invoquées en 1.1 et 1.2, le projet en lui-même relève de l’intérêt général. Et cela, même s’il percuté des intérêts particuliers que l’Enquête a pu à bon droit identifier et reporter auprès du maître d’ouvrage

Ainsi :

- en proposant une offre de transport en commun améliorée et de nature à inciter à réduire le recours aux déplacements en véhicule léger ;
- en décidant le recours à l’énergie électrique dont une partie significative sera produite par une centrale photovoltaïque intégrée au projet ;
- en contribuant à améliorer les aménagements destinés aux mobilités douces (notamment par le développement de pistes cyclables sécurisées et la création d’une Zone à Trafic Limité...) ;

- en requalifiant des secteurs urbains.
- en augmentant le nombre d'arbres accompagnant le tracé du projet ;

Le projet contribuera à la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre et de la pollution, à la transition énergétique et, in fine, à l'amélioration de la santé et du cadre de vie.

Par ailleurs, il permettra de **desservir les grands équipements de la Métropole** : gare SNCF, Aéroport, Grande Halle, Zénith, ainsi que la zone d'activité du Brézet, avec des horaires et des fréquences compatibles avec l'usage desdits équipements.

2.8 CONCLUSION

Prenant en compte ce qui précède, et aussi :

- La cohérence du projet avec les objectifs qui ont présidé à son élaboration et repris par le PDU et le Schéma Cycliste métropolitain.
- Sa compatibilité avec les orientations d'aménagement du territoire.
- Les avis des Personnes Publiques Associées et Consultées.
- La prise en charge d'un programme de compensation collective agricole.
- Les phases de consultation préalable du public.
- La prise en compte des observations émises par le public lors de l'Enquête Publique, sans remettre en cause les objectifs du projet ni son économie générale.
- La desserte des grands équipements de la Métropole.
- La mise en œuvre d'un programme de replantation d'arbres.
- La volonté du maître d'ouvrage de poursuivre la concertation avec les riverains.

La Commission émet un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet de Clermont-Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), de déployer les lignes Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B et C, ainsi que de réaliser les aménagements associés sur le territoire de la Métropole Clermontoise dans le cadre du projet INSPIRE, sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat .

Elle considère cependant que la mise en place de parkings relais judicieusement situés par rapport aux deux lignes de BHNS est, bien que non soumise à la présente enquête, un élément indispensable et indissociable du projet. Elle recommande donc au maître d'ouvrage d'intensifier les démarches nécessaires, pour permettre une mise en service concomitante de tous les éléments du projet Inspire, y compris lesdits parkings-relais et, bien entendu la restructuration globale de l'ensemble du réseau de Transport en commun de l'agglomération (thème hors du champ de l'Enquête, mais qui a fait l'objet de nombreuses observations et revendications du public).

Par ailleurs elle recommande au maître d'ouvrage de concrétiser sa volonté de concertation, « au plus près du terrain », afin de prendre en compte les quelques difficultés ou incompréhensions qui peuvent subsister, et permettre ainsi une mise en œuvre apaisée du projet.

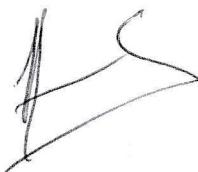
**Avis déposé le 3 août 2022, auprès des services de la Préfecture du Puy de
Dôme**

Par la Commission d'Enquête

Daniel TAURAND

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'D. Taurand', written in a cursive style.

Bernard MUNDET

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'B. Mundet', written in a cursive style.

Jean Christophe PEUREUX

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. Peureux', written in a cursive style.

3 CONCLUSIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR LA MISE EN CONFORMITE DES PLU

3.1 Concernant le PLU de la commune d'Aulnat

3.1.1 Rappel des modifications

La réalisation du projet implique de modifier le PLU uniquement au droit du terminus de la ligne B, dont l'implantation prévue jouxte le grand giratoire matérialisant le croisement de l'avenue Saint-Exupéry et de l'avenue Pierre de Coubertin.

Cette modification consiste à agrandir la zone Ue afin d'y englober le terminus et le giratoire, en empiétant sur les zones Ug et 2AU qui lui sont limitrophes.

La zone Ue correspond à l'ensemble des équipements et terrains publics situés au cœur de ville. Elle n'est destinée qu'à accueillir des équipements d'intérêt collectif, et la commune en a la totale maîtrise foncière.

La zone Ug couvre l'ensemble des secteurs pavillonnaires de la commune, et au droit de la mise en conformité à réaliser, elle est urbanisée par un lotissement. La surface, d'environ 2700 m² à passer en zone Ue, est matérialisée par un espace libre enherbé aménagé en partie au-dessus de la rivière l'Artière, et par le grand giratoire.

La zone 2AU est destinée à accueillir des opérations d'habitat. La surface, d'environ 1000 m² à passer en zone Ue, est matérialisée par un terrain libre enherbé.

3.1.2 Conclusion

La commission d'enquêtes :

- constate que l'emprise retenue pour l'aménagement du terminus a tout à fait vocation à intégrer la zone Ue ;
- constate également que les réductions de surfaces induites sur les zones Ug et 2AU n'obèrent pas le lotissement existant de la zone Ug ni le potentiel d'aménagement futur de la zone 2AU ;
- constate que cette modification projetée du PLU n'a pas fait l'objet d'observation du public.

En conséquence, elle émet un avis favorable à la mise en conformité du PLU d'Aulnat induite par le projet.

3.2 Concernant le PLU de la commune de Chamalières

3.2.1 Rappel des modifications

L'installation du terminus technique de la ligne B sur le parking Saint-Victor, situé en zone UC, ainsi que la construction sur la même emprise d'un parking sur dalle pour restituer et légèrement majorer les places de stationnement supprimées par ce terminus technique, induisent la modification :

- des articles UC2, UC10, et UC13 ;
- de l'OAP « tiretaine Thermes ».

Il convient de rajouter à l'article U2 relatif aux occupations du sol autorisées sous conditions, un alinéa 2.7 pour autoriser les équipements de services publics en lien avec les déplacements et le stationnement.

L'article U10 concerne la hauteur des constructions et équipements, et plus particulièrement, l'alinéa 10.9 impose de diviser en tranches de 10 à 20 mètres la construction des bâtiments de plus de 20 mètres de longueur (de manière à maintenir la même hauteur limite par rapport au sol de chaque tranche du bâtiment).

Le parking sur dalle ne peut pas satisfaire à cette obligation, pour des raisons fonctionnelles de circulation sur un même plan.

Il convient donc d'introduire à cet alinéa une dérogation concernant les équipements de services publics en lien avec les déplacements et le stationnement

L'article UC 13 concerne les espaces libres et plantations.

Ses alinéas 13.1 à 13.4 définissent les espaces végétalisés et non végétalisés, ainsi que les ratios de surfaces végétalisées à respecter. Son alinéa 13.7 précise qu'en cas d'opération d'aménagement d'ensemble, ces ratios s'appliquent en additionnant les espaces privatifs et collectifs.

Son alinéa 13.10 impose de planter au minimum un arbre de haute tige pour 100m² de surface non bâtie (espaces végétalisés + stationnement + voies.....). L'alinéa 13.11 impose de remplacer tout abattage d'arbre de haute tige par un sujet d'une espèce au moins équivalente.

Afin d'optimiser le nécessaire stationnement récupérable sur cette emprise Saint-Victor, il est proposé d'introduire à tous ces alinéas une dérogation concernant les équipements de services publics en lien avec les déplacements et le stationnement.

Il convient d'introduire dans l'OAP n° 8 « Tiretaine-Thermes » l'équipement « terminus technique bus pour la ligne forte de transport en commun »

3.2.2 Conclusion

La commission d'enquêtes :

- estime que le terminus technique et le parking sur dalle s'intégreront sur l'actuelle emprise du parking Saint-Victor sans en modifier substantiellement l'aspect visuel global,
- estime également que cet équipement et cet ouvrage ne dénaturent absolument pas la vocation de l'OAP n°8,
- constate que ces modifications projetées du n'ont pas donné lieu à observations du public, ni de la mairie de Chamalières, ni de la mairie de Royat propriétaire du terrain.

En conséquence, elle émet un avis favorable aux modifications du PLU et de l'OAP n° 8 de Chamalières induites par le projet.

3.3 Concernant le PLU de la commune de Clermont-Ferrand

3.3.1 Rappel des modifications

Les modifications à apporter concernent uniquement les alignements d'arbres à conserver et à créer, prévus par le PLU, le long des parcours des 2 lignes de BHNS.

En effet, étant donné les contraintes de largeur de façade à façade, le projet, qui vise essentiellement à créer autant que possible une voie propre pour les bus, ne peut pas respecter le maintien de ces alignements d'arbres.

Ce projet ne pourra maintenir que 91% des 4800 m de linéaire à conserver et 53% des 11670 m de linéaire à créer.

3.3.2 Conclusion

La commission d'enquête :

- constate que cette perte d'alignements d'arbres n'a pas fait l'objet d'observation explicitement rattachée à la modification projetée du PLU, mais elle a bien noté les observations relatives au maintien des arbres formulées dans l'enquête DUP ;
- regrette ce déficit d'arbres à maintenir et à planter, mais elle admet qu'il résulte de contraintes physiques et fonctionnelles du projet ;
- prend acte de la volonté du maître d'ouvrage de préserver autant que possible les arbres existants ou à créer, et du bilan global largement positif d'environ 1140 arbres supplémentaires sur l'ensemble du projet ;
- prend également acte des ambitions fortes en termes de végétalisation des futurs lieux d'intensité, notamment le secteur Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix en centre-ville de Clermont-Ferrand.

En conséquence, elle émet un avis favorable à la mise en conformité du PLU de Clermont-Ferrand induite par le projet.

3.4 Concernant le PLU de la commune de Cournon d'Auvergne

3.4.1 Rappel des modifications

La réalisation à terme de la ligne C de BHNS et l'implantation du centre d'entretien et de maintenance (CEM), sur le territoire de la commune, impliquent d'adapter le PLU en modifiant :

- le plan de zonage en zones 1AUA et UA au droit du secteur de « la pointe de Cournon », lieu de l'implantation projetée (CEM) ;
- le règlement de la zone 1AUA pour permettre l'implantation du CEM ;
- le règlement de la zone UC pour permettre l'implantation du terminus ;
- les alignements d'arbres à conserver et à créer ;
- l'OAP thématique « trame verte et bleue ».

D'autre part, par souci de rigueur et d'exhaustivité :

- il convient de préciser dans l'article 6 des dispositions générales, que les abris bus sont considérés comme du mobilier urbain et non des constructions ;
- il convient également d'harmoniser le plan des risques et des contraintes avec le bon zonage du PLU modifié, sachant que le projet n'a pas d'incidence sur ce dudit plan.

3.4.1.1 Modification du plan de zonage en zone 1AUA

L'implantation du CEM est prévue sur une parcelle de 7.5 ha située en zone UA, et limitrophe de la zone 1AUA. La modification proposée consiste à rattacher cette parcelle à la zone 1AUA. Bien que cela ne soit pas clairement explicité dans le dossier, cette modification résulte des règlements de chacune de ces zones et celui de la zone 1AUA plus adapté pour recevoir l'activité de logistique du CEM. En effet, la zone UA est une zone d'activités économique mixte, qui n'est pas destinée à recevoir des activités industrielles, alors que la zone 1AUA est une zone d'activités futures à vocation industrielle urbanisable à court terme.

3.4.1.2 Modification du règlement de de la zone 1AUA

Les modifications concernent uniquement l'article 6, sur les coefficients de biotope et surfaces d'espaces verts de pleine terre.

Le coefficient de biotope est fixé à 40% de la superficie de l'unité foncière, avec dérogation à 30% pour les activités de logistique pour lesquelles les zones de circulation et de manœuvre des poids lourds permettent difficilement l'utilisation de matériaux semi-perméables.

Le coefficient d'espaces verts de pleine terre est fixé à 20% de l'unité foncière.

Pour coller à la spécificité du CEM, la modification proposée consiste à ramener ces coefficients à 20% et 15% dans le cas d'activité de transport de biens et de personnes.

3.4.1.3 Modification du règlement de de la zone UC

La seule modification proposée concerne l'article 4 et plus particulièrement son alinéa n°4 relatif à la hauteur des bâtiments.

En effet, l'installation du terminus de la ligne C sur le parking du lycée Descartes, implique la construction d'un bâtiment « poste de repos pour chauffeur » et d'un bâtiment technique. Ces 2 petits bâtiments n'ont fonctionnellement pas lieu de dépasser 4 à 5 mètres de hauteur, alors que le règlement fixe des hauteurs comprises entre 9 et 15 mètres pour les constructions nouvelles.

Il est donc proposé d'intégrer à cet alinéa l'exception suivante : « la règle de hauteur ne s'applique pas aux ouvrages d'intérêt collectif ».

3.4.1.4 Modification des alignements d'arbres à conserver ou à créer

Les contraintes fonctionnelles et physiques du projet ne permettent pas de conserver les exigences du PLU en matière d'alignement d'arbres. Le bilan s'établit comme suit :

- maintien de 95% des alignements d'arbres existants,
- création de 3935 m d'alignements d'arbres, au lieu des 8075 m fixés au PLU.

3.4.1.5 Modification de l'OAP thématique « trame verte et bleue »

Les modifications à apporter résultent de l'implantation du CEM qui impacte l'OAP sur les 3 items suivants :

- 1 - préserver les sous-trames thermophiles,
- 2 - préserver le réseau de haies existant,
- 3 - maintenir les rases de plaines agricoles et les préserver des pollutions éventuelles.

Concernant le 1^{er} item, l'OAP ne correspond pas à la réalité écologique de la parcelle (culture céréalière intensive au lieu de pelouse thermophile), et n'est pas cohérente avec le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de la région Auvergne Rhône Alpes (SRCE AURA) qui situe la parcelle d'implantation du CEM en zone urbaine dense.

Une haie agricole traverse cette parcelle du nord au sud. L'aménagement du CEM ne permet pas de conserver cette haie, et le projet prévoit de la remplacer par la création d'une nouvelle haie en bordure Est de l'emprise du CEM le long de la voie ferrée pour rejoindre la haie à préserver existante plus au sud.

Enfin, la rase recensée sur cette même emprise n'est pas, selon les expertises écologiques du terrain, un corridor aquatique, et ainsi elle ne correspond pas à une réalité écologique.

Les modifications proposées prennent donc en compte les constatations relatives aux items 1 et 3, et consistent à supprimer la sous-trame thermophile et la rase ; et de repositionner les haies comme explicité ci-dessus.

3.4.2 Conclusions

La commission d'enquêtes,

- juge que la modification du plan de zonage au droit de la pointe de Cournon répond à une mise en cohérence de l'activité logistique du CEM avec les activités prévues au PLU sur chacune des 2 zones limitrophes AUA et UA ;
- considère que la modification du règlement de la zone 1AUA répond à des contraintes fonctionnelles de conception et d'exploitation du CEM ;
- estime que la modification du règlement de la zone UC est marginale ;
- se positionne comme précédemment pour le PLU de Clermont-Ferrand en ce qui concerne la perte d'alignements d'arbres à créer ;
- acte que la haie à supprimer sera remplacée à proximité immédiate, et considère que les autres modifications relatives à l'OAP « trame verte et bleue » sont très limitées, et prennent en compte la réalité du terrain.

Par ailleurs, elle rappelle que cette mise en conformité du PLU n'a pas donné lieu à observation du public, mais elle constate que ces modifications du PLU résultent majoritairement de l'implantation prévue pour le CEM, et elle a bien noté que cette implantation a donné lieu à des observations négatives dans le cadre de l'enquête DUP.

Ce dernier point a fait l'objet d'un questionnement au maître d'ouvrage qui a apporté des réponses satisfaisantes (voir 2.4 ci-avant)

En conséquence, la commission d'enquêtes émet un avis favorable aux propositions formulées pour la mise en conformité du PLU de Cournon d'Auvergne afin de réaliser le projet.

3.5 Concernant le PLU de la commune de Durtol

3.5.1 Rappel des modifications

Les incompatibilités du projet avec le PLU résultent exclusivement de l'implantation du terminus de la ligne C en zone Um et Ud*.

La zone Um est destinée à l'implantation d'équipements et de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé. Le terminus constitue un aménagement d'intérêt général lié aux déplacements et stationnements.

Il est donc proposé de modifier le plan de zonage, en créant, au sein de la zone Um et au droit du terminus, un secteur Um* réservé à l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements et aux équipements d'intérêt collectif.

La zone Ud* serait intégrée à ce secteur Um*.

De plus, pour rendre compatible avec le PLU le parking sur dalle, destiné à restituer les places de stationnements pour la clinique supprimées par le terminus, il conviendrait de d'apporter au règlement de la zone Um une dérogation spécifique au secteur Um*. Cette dérogation consisterait à supprimer, pour les équipements d'intérêt public liés aux transports, le retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation

3.5.2 Conclusions

La commission d'enquête :

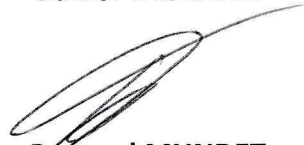
- considère que ces propositions constituent des adaptations mineures sur un secteur très limité ;
- considère également que ces mises en conformités n'entraîneront pas de modifications substantielles de l'activité de cette zone ;
- constate que ce projet de mise en conformité du PLU n'a pas donné lieu à observation du public

En conséquence, elle émet un avis favorable aux propositions de mise en conformité du PLU de Durtol.

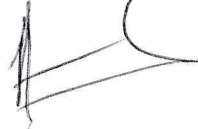
Avis déposés le 3 août 2022, auprès des services de la Préfecture du Puy de Dôme

Par la Commission d'Enquête

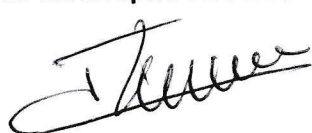
Daniel TAURAND



Bernard MUNDET



Jean Christophe PEUREUX



4 CONCLUSION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTES SUR L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

Après avoir étudié le dossier décrivant le projet et notamment les pièces relatives à l'enquête parcellaire (pièces J1 à J4) détaillant les parcelles nécessaires à la mise en œuvre des deux lignes BHNS, ainsi que celles nécessaires à la construction du centre d'exploitation et de maintenance,

Après avoir rencontré les maires des sept communes directement concernées par le projet et constaté leur adhésion audit projet sans qu'ils aient de remarques particulières à faire relativement à cette enquête parcellaire.

La Commission d'Enquête, pour élaborer son avis, a retenu les éléments suivants :

4.1 Concernant le dossier d'enquête

Le dossier a été établi conformément aux dispositions de l'article R131-3 du Code de l'Expropriation.

4.2 Concernant la concertation préalable et l'information du public

CF ci-dessus le paragraphe 2.5 ci-avant relatifs à la déclaration d'utilité publiques.

4.3 Concernant l'information individuelle des propriétaires concernés

Les propriétaires, les copropriétés et volumétries, identifiés et concernées par le projet de cessibilité, ont fait l'objet une notification par courrier RAR avant l'ouverture de l'enquête.

Ceux qui n'ont pas reçu ce courrier ou ne sont pas allés le récupérer à la poste (pas de retour AR), ont fait l'objet d'une notification par liste affichée en mairie, pendant toute la durée de l'enquête, et sous la responsabilité du maire de chaque commune concernée.

La commission a vérifié cet affichage, lors de ses permanences, qui concernait :

- sur la commune d'Aulnat, 7 courriers sur les 10 recommandés envoyés,
- sur la commune d'Aubière, 5 courriers sur les 12 recommandés envoyés,
- sur la commune de Chamalières, le seul courrier recommandé envoyé,
- sur la commune de Clermont-Ferrand, 12 courriers sur les 61 recommandés envoyés,
- sur la commune de Cournon d'Auvergne, 12 courriers sur les 30 recommandés envoyés.

Sur la commune de Durtol, tous les recommandés envoyés ont été réceptionnés par les propriétaires concernés.

En conséquence, la Commission d'Enquête considère que les citoyens et les propriétaires concernés ont été correctement informés de la durée et des jours de permanences de cette

enquête, ainsi que des différentes manières de faire connaître leurs observations lors de l'Enquête Publique.

4.4 Concernant les emprises du projet

Les parcelles concernées par le projet de cessibilité, après vérification sur les états parcellaires relatifs à chaque commune, sont toutes situées dans les limites du projet, et de par cette situation, nécessaires à la bonne réalisation du projet.

Également, le maître d'ouvrage a correctement pris en compte les besoins réels pour la réalisation des travaux, et pour cela le projet de cessibilité comprend aussi bien des parcelles entières que des parties de parcelles.

Leur affectation constatée est également conforme à l'objet des travaux, que ce soit pour les parcelles situées dans ou en limite des emprises du tracé, ou pour les deux parcelles nécessaires à la construction du centre d'exploitation et de maintenance.

En conséquence, la Commission d'Enquête considère que les emprises du projet soumis à la présente Enquête Publique, sont bien nécessaires à sa réalisation et conformes à l'objet des travaux.

4.5 Concernant la prise en compte des observations du public

CF à ce propos le paragraphe 6.3 dans le rapport de la commission d'enquête.

Il en ressort :

- que l'observation laissée dans le registre d'Aulnat ne concerne pas directement l'enquête parcellaire
- que celle laissée dans le registre de Cournon d'Auvergne relative à un portail coulissant est dans l'ordre des demandes qui seront prises en compte par le maître d'ouvrage,
- que les observations laissées par, la Ste Electronik sise avenue Bergougnan sur la commune de Clermont Ferrand, et celle de la société de promotion immobilière Amétis Rhône Alpes Auvergne à propos d'un projet immobilier avenue du Maréchal Foch à Cournon d'Auvergne doivent être prise en compte par le maître d'ouvrage.

En conséquence, la commission d'enquête constate :

- ***que la demande de la Ste Electronik, concernant son espace de travail extérieur, est tout à fait justifiée et que la largeur du trottoir à cet endroit-là devrait permettre de trouver une solution à son problème ;***
- ***que la demande d'acquisition des terrains de la société de promotion immobilière Amétis Rhône Alpes Auvergne, est incompatible avec l'acte de vente du terrain***

daté de décembre 2021, comme avec l'obtention du permis et les décisions favorables d'agrément et de financement du projet également datées de 2021.

Elle constate également que les modifications d'emprises qui pourraient être apportées par le maître d'ouvrage sont ponctuelles et ne sont pas de nature à remettre en cause une partie du tracé des deux lignes BHNS ou d'entraîner un changement de tracé.

4.6 CONCLUSION

Prenant en compte ce qui précède soit :

- un dossier d'enquête conforme à la réglementation,
- la bonne information du public et des propriétaires directement concernés par le projet de desserte,
- la cohérence des emprises et leur conformité relative à l'objet des travaux,
- les observations émises au cours de l'enquête qui n'affecteront pas le tracé des deux lignes BHNS, ni le positionnement du centre d'exploitation

La Commission émet un avis favorable sur la définition du périmètre et de l'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet de Clermont-Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), de déployer les lignes Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B et C, ainsi que de réaliser les aménagements associés sur le territoire de la Métropole Clermontoise dans le cadre du projet INSPIRE, sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat .

Avis déposé le 3 août 2022, auprès des services de la Préfecture du Puy de Dôme

Par la Commission d'Enquête

Daniel TAURAND



Bernard MUNDET



Jean Christophe PEUREUX

