

L'an deux mille vingt-deux, le 6 octobre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	23 en début de séance 18 en fin de séance
Nombre de procurations :	2 en début de séance 4 en fin de séance

Date de la convocation :	30 septembre 2022
Secrétaire de séance :	Thomas WEIBEL

Présents à l'ouverture de séance :

Claude AUBERT ; Jérôme AUSLENDER ; Richard BERT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Marie DAVID ; Alain DOCHEZ ; Eric EGLI ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Aurelio MACIAN ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Serge PICHOT ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN, Christophe VIAL ; Thomas WEIBEL.

Départs en cours de séance : Nicolas BONNET (à 18h09 donne pouvoir à Thomas WEIBEL) ; Sondès EL HAFIDHI (à 18H41 donne pouvoir à Christophe VIAL) ; Eric EGLI (à 19h11 donne pouvoir à Patrick NEHEMIE) ; Thomas WEIBEL (départ à 19H20) ; Serge PICHOT (à 19h30 donne pouvoir à Aurelio MACIAN).

Représentés par leur suppléant :

Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE à Jacinthe GUILLOT.

Procurations à l'ouverture de séance :

Laurent GANET à Henri GISSELBRECHT ; Gilles VESCOVI à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :

Dominique BALICHARD ; Christophe BERTUCAT ; Fanny BLANC ; Christiane DEMOUSTIER ; Sébastien DONADIEU ; Jean-Marc MORVAN.

DÉLIBÉRATION N°3

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 6 OCTOBRE 2022

OBJET : Déclaration de projet portant sur l'intérêt général de la réalisation des travaux nécessaires au déploiement des lignes de BHNS B et C, des aménagements urbains associés et de création d'un centre d'exploitation et de maintenance des bus.

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'environnement,

Vu le Code de l'urbanisme,

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique,

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC-AC du 12 janvier 2017 relative au lancement du projet et aux engagements du SMTC-AC consécutives aux rencontres citoyennes de la mobilité de 2016,

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC-AC du 5 juillet 2018 relative à la restructuration du réseau de transports en commun,

Vu la convention d'objectifs et de moyens et la convention de co-maîtrise d'ouvrage entre le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole approuvée par délibération du Comité Syndical du SMTC-AC du 6 décembre 2018 et du Conseil Métropolitain de Clermont Auvergne Métropole du 14 décembre 2018,

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC-AC du 17 septembre 2020 relative à la désignation des membres de la Commission d'appel d'offres spécifique au projet BHNS B&C créée par délibération du 4 avril 2019,

Vu la concertation publique organisée du 11 janvier 2021 au 31 mars 2021 et son bilan approuvé par délibération du SMTC-AC le 1^{er} juillet 2021,

Vu la concertation publique relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme organisée du 30 août 2021 au 15 septembre 2021, et son bilan approuvé par délibération du SMTC-AC le 21 octobre 2021,

Vu la délibération en date du 17 décembre 2021 par laquelle la Métropole approuve les dossiers d'enquête et autorise le SMTC-AC à solliciter l'ouverture des enquêtes auprès du Préfet,

Vu la délibération en date du 20 décembre 2021 par laquelle le comité syndical du SMTC-AC approuve les dossiers et sollicite l'ouverture des enquêtes ;

Vu le procès-verbal du 31 mars 2022 de la réunion d'examen conjoint ;

Vu l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à l'utilité publique et des dossiers MECDU

Vu l'avis de l'autorité environnementale du 12 avril 2022 et le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage,

Vu les décisions de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand, en date des 15 février 2022 et 4 mars 2022, désignant une commission d'enquêtes ;

Vu l'arrêté préfectoral n°20220502 en date du 27 avril 2022 prescrivant l'ouverture des enquêtes publiques du 30 mai au 4 juillet 2022

Vu le rapport de la Commission d'enquêtes du 3 août 2022,

Vu la délibération en date du 30 septembre 2022 par laquelle la Métropole émet un avis favorable sur les dossiers de mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon-d'Auvergne et de Durtol avec le projet BHNS B&C,

Considérant les avis des collectivités territoriales, des autres structures et organismes consultés,

Considérant les éléments ci-après :

PREAMBULE

La présente délibération vaut déclaration de projet, au sens de l'article L.126-1 du Code de l'environnement.

Ce projet prévoit la création et la mise en site propre de deux lignes de BHNS B et C sur le territoire de la Métropole clermontoise, les aménagements des espaces publics traversés et la création d'un centre d'exploitation et de maintenance des bus. Il fait partie d'une ambition politique plus globale de mobilité propre au titre d'une Métropole durable incarnée par un projet dénommé InspiRe, détaillé dans la suite de la présente déclaration de projet.

Il est porté par une co-maîtrise d'ouvrage alliant le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), et Clermont Auvergne Métropole pour sa compétence plus large sur l'aménagement du territoire. Cette co-maîtrise d'ouvrage traduit la mise en œuvre d'une politique de développement urbain intégré en lien avec un projet de transport concerté.

HISTORIQUE ET FONDEMENTS DU PROJET

Développement et restructuration du réseau métropolitain de transport en commun :

Pour les territoires et les citoyens d'aujourd'hui et de demain, dans toutes leurs diversités, la mobilité est un enjeu fondamental. Elle permet d'accéder à l'emploi et aux services et de réduire les inégalités géographiques, sociales, économiques et sanitaires vécues par des personnes et groupes moins favorisés.

Conscients de cet enjeu, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat mixte de transport en commun (SMTC-AC), se sont donnés les moyens d'y répondre en associant, des études préliminaires à la réalisation, les citoyens et les communes.

Les habitants de la Métropole ont participé à la construction de leur mobilité de demain, au cours des rencontres citoyennes de la mobilité. Cette démarche participative s'est matérialisée dans un manifeste de 22 engagements présenté en novembre 2016, fruits de la contribution de plus de 5 000 personnes et des échanges au cours de 19 ateliers.

A cette occasion, les citoyens ont pu formuler notamment les attentes suivantes :

- disposer d'une vraie alternative à la voiture, en particulier pour aller travailler ou étudier,
- desservir la gare et l'aéroport par une ligne forte,
- vivre dans des espaces urbains mieux partagés offrant plus de place pour les vélos et les piétons, des rues apaisées et vivantes et un cadre de vie plus durable (espaces verts, pollution sonore, qualité de l'air, ..).

En parallèle, le SMTC-AC a construit son projet, voté à l'unanimité le 12 janvier 2017, en consultant en 2016 et 2017, les élus de la Métropole et des communes, ainsi que ceux du Grand Clermont, et les membres du conseil d'administration de T2C.

Le projet InspiRe :

Riches des rendus des études et des attentes formulées par les citoyens et les élus, le SMTC-AC et la Métropole ont collaboré en vue de la création simultanée de deux lignes majoritairement en site réservé avec priorité absolue aux carrefours, première étape de la construction du réseau maillé à 4 lignes fortes, inscrit dans le rendu des rencontres citoyennes de la mobilité, afin de :

- permettre une recomposition de l'ensemble du réseau pour une meilleure desserte de l'ensemble du territoire métropolitain, grâce à :
 - la desserte de Cournon-d'Auvergne et Chamalières, deuxième et troisième communes de la métropole, ainsi que Durtol, Royat et Aulnat,
 - une desserte améliorée de l'ensemble des communes,
 - une liaison directe, sans correspondance, de l'aéroport et de la gare au cœur urbain,
 - la desserte du Zénith et de la Grande Halle d'Auvergne,
 - la mise en place de parkings relais et de proximité,

- recomposer l'espace, de façade à façade, dans l'espace urbain dense, pour une coexistence harmonieuse des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes, tout en garantissant une approche intégrée de la Nature en Ville,
- favoriser le développement le long des lignes dans les espaces métropolitains plus distendus,
- mettre en œuvre le schéma de transition énergétique et écologique porté par la Métropole et notamment intégrer dans le projet global d'aménagement des objectifs de gestion intégrée des eaux pluviales (limitation de l'imperméabilisation, compensations des imperméabilisations réalisées, gestion des premiers millimètres de pluie en particulier dans les zones à réseaux d'assainissement unitaire...).

Par délibération du 5 juillet 2018, le comité syndical du SMTC-AC a autorisé son Président à poursuivre les études sur la création simultanée de deux lignes de bus fortes en site propre, en lien avec Clermont Auvergne Métropole, sur la base d'un pré-programme de l'opération.

Selon les projections définies par le SMTC-AC, l'investissement était estimé alors à 240 millions d'euros HT pour un coût prévisionnel de fonctionnement de 9 millions d'euros annuel, correspondant à l'accroissement de l'offre de services des lignes B et C. La restructuration du réseau s'accompagnant aussi d'un volume significatif d'offre supplémentaire sur les autres lignes de desserte métropolitaine, des coûts supplémentaires d'un montant équivalent (environ 9 millions d'euros) sont également attendus. L'augmentation attendue de la fréquentation sur le réseau permet de compenser environ 9 M€, soit la moitié de cette augmentation des coûts.

Les sources de financement identifiées à ce stade se fondaient sur le 4ème appel à projets Transports en Commun en Site Propre (TCSP), inscrit au projet de loi d'orientation des mobilités, en continuité des engagements de l'État pris lors du Grenelle de l'environnement, le CPER 2020-2026, la participation du Conseil Régional Auvergne Rhône Alpes, les programmes FEDER 2014-2020 et FEDER de la période suivante, les éventuels fonds de concours communaux à la réalisation des sites projet en lien avec le volet qualitatif souhaité par les communes.

La poursuite d'une concertation large impliquant les élus communaux, les citoyens et toutes personnes concernées a permis de finaliser le programme du projet InspiRe.

Les communes concernées par le tracé des futures lignes B et C sont : Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat. Ces lignes sont majoritairement en site réservé, avec priorité absolue aux carrefours et sont accompagnées d'un réseau cyclable sécurisé :

- la ligne B va d'Aulnat à Royat ;
- la ligne C va de Cournon-d'Auvergne à Durtol.

Le programme comprend, sur la quasi-totalité des deux lignes, l'ensemble des opérations sur et sous le sol, inscrites entre les alignements d'immeubles de part et d'autre, ou, dans les discontinuités d'alignement, sur un périmètre spécifique qui inclut au minimum l'ensemble des circulations piétons, vélos, voitures et transport en commun, y compris les éléments de signalisation lumineuse, horizontale et verticale.

Le programme inclut également une attention urbaine supplémentaire sur des lieux spécifiques : les terminus de ligne, le square de la jeune résistance et les Allées du Cardo à Clermont-Ferrand, la place de la République à Cournon d'Auvergne et l'entrée de ville d'Aulnat.

Le programme comprend la réalisation, en concertation avec les communes, d'un réseau de bus offrant 20% d'offre supplémentaire, répartis pour moitié entre les lignes B et C et pour moitié sur le reste du réseau, pour l'ensemble des communes.

Le programme comprend la réalisation d'un centre technique, servant de dépôt, d'atelier et de siège social à la Régie T2C et comprenant une unité de production d'énergie photovoltaïque.

Le programme comporte l'achat de bus électriques et les infrastructures de recharge en ligne.

Le projet prévoit la construction de 2 parkings-relais (Royat et limite Clermont-Ferrand/Durtol), ainsi que, le cas échéant des parkings relais et de proximité complémentaires, ceux-ci étant alors désignés et financés par la Métropole.

Le programme prévoit par ailleurs la réalisation de deux parkings de restitution (Clinique de Durtol, Parking Saint-Victor) et le projet prévoit la construction de 2 parkings-relais à l'ouest (Royat et limite Clermont-Ferrand/Durtol), ainsi que, le cas échéant des parkings relais et de proximité complémentaires, ceux-ci étant alors désignés et financés par la Métropole.

Un parking relais au centre routier du Brézet fait l'objet d'un mandat confié à la SPL Aménagement. Une discussion avec la Région permet d'envisager la mutualisation partielle des parkings de la Grande Halle.

Le lancement des services ainsi restructurés est attendu pour décembre 2025.

Conventions initiales entre la Métropole et le SMTC-AC

- Convention d'objectifs et de moyens :

La Métropole et le SMTC-AC ont décidé de formaliser juridiquement leur partenariat dans le cadre d'une convention d'objectifs et de moyens visant à la réalisation de ce projet de création simultanée de ces deux lignes majoritairement en site propre et de restructuration du réseau de transports, avec ses conséquences notamment en matière d'aménagement urbain, de restructuration du réseau de transports, de déploiement d'itinéraires cyclables sécurisés, de production d'énergie propre et de verdissement des matériels roulants.

Une première convention d'objectifs et de moyens a été signée le 5 avril 2019 entre Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise.

Elle définit donc le cadre général de ce partenariat entre la Métropole et le SMTC-AC, avec les principes, les objectifs poursuivis ainsi que les moyens mis en œuvre par les parties. Elle précise leurs engagements respectifs dans la limite de leurs compétences et de leurs capacités financières.

Selon les termes de cette convention, les études préliminaires engagées à l'initiative du SMTC-AC, devaient se poursuivre pour déboucher sur un programme consolidé, avec ensuite la mise en œuvre des procédures, dont la DUP, puis des travaux, et la mise en service des lignes et du nouveau réseau de transport prévue initialement pour la rentrée de septembre 2025 dans la convention précitée mais qui est à prévoir pour décembre 2025.

Cette convention prévoit également d'inscrire la réalisation de ce projet dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage unique confiée au SMTC-AC, selon un phasage déterminé, du lancement des études jusqu'à la fin des travaux d'aménagement mise en service commercial des deux lignes de transport en commun.

- **Convention de co-maîtrise d'ouvrage :**

En application de l'article 4 de la « convention d'objectifs et de moyens », la Métropole et le SMTC-AC ont décidé d'inscrire la réalisation d'une partie de cette opération dans le cadre d'une convention confiant au SMTC-AC la maîtrise d'ouvrage unique des deux phases consécutives, pré-opérationnelle et opérationnelle.

L'unicité du projet urbain, la complémentarité entre l'amélioration du service de transport en commun, la modification des emprises réservées à chaque mode (marche à pied, vélo, transport en commun, voitures particulières) dans l'espace public, la requalification urbaine, la transition écologique et énergétique, sont les motifs du recours à ce dispositif juridique.

Ces conventions seront actualisées au stade de fin d'AVP conformément aux dispositions prévues initialement.

Poursuite du projet :

L'élaboration du projet s'est poursuivie, avec la concertation du public ayant donné lieu à un bilan présenté au Conseil métropolitain du 2 juillet 2021.

La poursuite des études et de la concertation a permis de préciser les conditions de mise en œuvre du projet.

A la suite d'une concertation préalable relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, le conseil métropolitain du 17 décembre 2021 et le comité syndical du 20 décembre 2021 ont approuvé le dossier en vue de saisir le Préfet pour l'ouverture de l'enquête préalable à l'utilité publique du projet des lignes de BHNS B et C, des aménagements publics associés dont les lieux d'intensité, et du centre d'exploitation et de maintenance, avec également le dossier d'enquête parcellaire et le dossier de mise en compatibilité des PLU d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon-d'Auvergne, et de Durtol avec le projet.

Les études d'avant-projet ont permis de préciser l'enveloppe financière prévisionnelle, portée à 300 millions d'euros HT (valeur 2019) correspondant à 324 millions d'euros HT (valeur 2022) pour les éléments propres au projet de lignes de BHNS.

DESCRIPTION DU PROJET SOUMIS A ENQUETE PUBLIQUE

Le **projet soumis à enquête publique** est le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) des lignes B et C de l'agglomération clermontoise. Il est composé :

- De la **création des lignes BHNS B et C**, des modes doux et itinéraires cyclables continus et les aménagements urbains et paysagers associés,
- De la **création de lieux d'intensité** à proximité de l'aéroport à Aulnat et le Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand,
- Du **réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre-Avenue Vercingétorix**,
- De l'**acquisition d'un nouveau matériel roulant** à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C,
- De l'**implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM)** sur la commune de Cournon-d'Auvergne dans le secteur dit « Pointe de Cournon », doté d'une centrale

photovoltaïque dont la capacité de production permet de couvrir 50 % des besoins des deux lignes,

De l'aménagement de **quatre terminus aux extrémités des deux lignes de BHNS sur les communes d'Aulnat, de Cournon d'Auvergne, de Durtol, et de Royat / Chamalières. Deux de ces terminus font l'objet d'un accompagnement de parkings** sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor. Ces parkings de proximité permettent la reconstitution des places de stationnement supprimées dans le cadre de l'implantation des terminus.

Le **projet InspiRe** dans lequel s'inscrit le projet BHNS comprend en complément des aménagements décrits ci-dessus :

La **restructuration globale du réseau de transports en commun (RRB)** sur l'agglomération clermontoise et les aménagements associés (sites propres localisés, couloirs d'approches),

La **création de parcs relais (P+R)** à l'échelle de la Métropole.

Comme vu précédemment, la création de deux lignes de bus à haut niveau de service sur le territoire de la Métropole clermontoise répond à un des objectifs du plan de déplacement urbain de la métropole clermontoise de réduction de la part modale de la voiture particulière dans les déplacements. Elle s'inscrit dans le cadre plus large du projet InspiRe.

Ainsi, les **enjeux principaux** du projet InspiRe sont :

De **desservir le territoire métropolitain en proposant une alternative crédible à la voiture individuelle** aux habitants et travailleurs de la métropole. Les déplacements pendulaires du matin et du soir, aux entrées du cœur dense métropolitain, correspondant à des trajets domicile-travail ou domicile-étude, sont particulièrement visés.

De rendre plus agréables et plus rapides les **trajets du quotidien en bus ou à vélo plus agréables et plus rapides**. Grâce au maillage fin du territoire, un temps de parcours compétitif, des parkings relais en entrée de ville et le déploiement du réseau vélo, le projet proposera de nouvelles alternatives à la voiture individuelle.

D'**augmenter l'usage des transports en commun** en passant de 32 millions de voyages par an (situation actuelle), à 52 millions de voyages en commun en 2032, avec un point de passage en 2028, soit deux années pleines après achèvement de l'opération, à 48 millions de voyages. Cette augmentation passe par une amélioration de la qualité de l'offre, soit, en premier lieu, amplitude horaire, fréquence, régularité, vitesse commerciale.

De faire entrer la **propulsion électrique dans le parc matériel de bus**, en supplément du GNV, dans la stratégie de conversion en matériel propre. Il s'agit d'un enjeu d'exemplarité au service de la qualité de l'air, qui poursuit un effet d'entraînement pour les véhicules utilitaires et individuels, contributeurs majeurs aux émissions de gaz à effet de serre, d'oxydes d'azote et de particules fines de la métropole.

De permettre d'**accélérer la requalification urbaine** de plusieurs quartiers, par exemple le quartier Saint-Jean.

PRISE EN COMPTE DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'AVIS DE L'AE PAR LE PROJET

Dans le cadre de l'instruction du dossier DUP, l'Autorité environnementale a émis un avis sur l'évaluation environnementale du projet et des mises en compatibilité associées en date du 12/04/22. Les principaux enjeux environnementaux présentés en synthèse de son avis rendu sont les suivants :

- La qualité de l'air**, en lien avec la réduction des émissions liées aux transports, l'agglomération clermontoise faisant partie des agglomérations visées par le contentieux européen sur la qualité de l'air,
- Le changement climatique avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre** et l'adaptation au changement climatique,
- Le cadre de vie**, en matière de nuisances sonores en particulier,
- La consommation d'espace agricole et naturel**, identifié comme une continuité écologique au PLU, au regard du site retenu pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

Dans le cadre de son rapport, l'Autorité Environnementale a également émis plusieurs observations et recommandations, qui ont été prises en compte par le maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse. Le maître d'ouvrage a notamment pu préciser, expliquer ou détailler certains volets concernant notamment :

L'impact relatif du projet sur la réduction des émissions de GES et de la part modale de la voiture individuelle par rapport aux objectifs du PDU

Le Maître d'ouvrage précise que le projet BHNS participe seulement à une des 24 actions du PDU et qu'il contribue, en lien avec les 23 autres actions phares du PDU à l'atteinte des objectifs de report de part modale. Le projet n'est qu'une des composantes permettant de répondre aux objectifs globaux du PDU, car c'est bien l'ensemble des 24 actions recensées au PDU qui permettront d'atteindre les valeurs cibles que s'est fixé le PDU, et notamment sur le report modal.

Le périmètre de l'étude d'impact

Le Maître d'ouvrage précise que les impacts susceptibles d'être générés par les aménagements dans le cadre de la future restructuration du réseau (RRB) et des parkings relais (P+R), ont bien été bien évalués dans le cadre de l'étude d'impact initiale du dossier DUP, avec les éléments connus à date de dépôt du dossier. Ils pourront être détaillés si nécessaire, comme le prescrit la réglementation (article L122-1 du code de l'environnement), en tant que de besoin lors des procédures ultérieures comme le dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de BHNS ou les dossiers réglementaires spécifiques des P+R ou des aménagements RRB du projet InspiRe.

Le choix du mode de transport, des corridors et de l'emplacement du Centre d'Exploitation et de Maintenance

Le Maître d'ouvrage précise que dans le cadre de sa démarche Eviter Réduire Compenser (ERC), il a bien pris en compte les potentielles incidences environnementales des différents choix (mode, emplacement des lignes B&C, centre de maintenance) qui ont permis d'aboutir au projet retenu faisant l'objet du dossier d'enquête préalable à la DUP, même si le choix du mode, des corridors et de l'emplacement du CEM s'effectue sur la base d'une analyse multicritères complète incluant le volet des incidences environnementales.

La consommation d'espaces agricoles pour l'implantation du Centre d'Exploitation et de Maintenance

Le Maître d'ouvrage précise que la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du 14/04/22 n'a pas émis de réserves concernant l'argumentaire produit par le maître d'ouvrage ayant conduit à retenir le site du futur CEM. En effet, sur les quatre sites proposés par l'Etablissement Public Foncier (EPF), celui de la « Pointe de Cournon » était le plus adapté d'un point de vue technique, urbanistique, environnemental et « socialement acceptable ». La CDPENAF n'a également pas émis de réserves sur 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 €. Un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sera déployé afin de retenir un ou plusieurs porteurs de projets.

Enfin concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Aulnat et Durtol, la MRAE n'a pas émis d'observations particulières.

Sur la base de ces remarques, et en lien avec l'avancée de l'opération, l'évaluation environnementale du projet sera complétée et mise à jour dans le cadre de la procédure d'Autorisation Environnementale du projet. Le dépôt du dossier d'Autorisation Environnementale auprès de la préfecture est prévu d'ici la fin d'année 2022.

PRISE EN CONSIDERATION DE L'AVIS DES COLLECTIVITES ET DE LEURS GROUPEMENTS

Dans le cadre de la conception du projet, une concertation a été mise en œuvre dès le démarrage du projet avec les collectivités et les services et s'est décomposée comme suit :

Une phase de dialogue réalisée dans le cadre de la genèse et de la mise au point du projet,

Une phase plus formalisée de type « concertation inter-services » réalisée sous l'égide de la DDT 63 en amont de dépôt du dossier DUP en préfecture.

Phase préalable

De 2019 à 2022, de nombreuses réunions se sont tenues avec les différents services de l'État et des collectivités, tout d'abord afin de prendre en compte l'ensemble des données existantes sur l'aire d'étude, puis ensuite de partager l'avancement du projet et recueillir les avis des services aux différentes phases d'études.

La liste, non exhaustive, des services et collectivités rencontrés est la suivante :

Préfecture du Puy de Dôme,

Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),

DREAL Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE),

DREAL Autorité Environnementale (AE),

Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC),

Architecte des Bâtiments de France (ABF),

Conseil Départemental du Puy de Dôme,

Chambre Départementale d'Agriculture du Puy de Dôme,

Direction Départementale des Finances Publiques (DDFIP)

Clermont Auvergne Métropole, Villes d'Aubière, d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne, de Durtol et de Royat, et les services techniques concernés. Certaines de ces villes concernées par une Mise en Compatibilité des Documents d'Urbanisme, ont été sollicitées pour échanger et partager sur ces propositions.

Cette démarche, initiée à la suite de la concertation préalable, se poursuivra tout au long du projet.

Concertation « inter-services »

En novembre 2021, en amont du dépôt du dossier de Déclaration d'Utilité Publique, une version minute du dossier a été transmis aux services de l'Etat afin de mener une concertation de type « inter-services » conduite par la DDT63. Les remarques formulées au

cours de cette concertation ont été prises en compte dans le dossier de DUP définitif envoyé en préfecture en décembre 2021.

AVIS DE LA COMMISSION SUR LES ENQUETES

La commission d'enquête a rendu son rapport et ses conclusions le 3 août 2022. Ces observations ont été notifiées par la préfecture au SMTC-AC le 4 août 2022.

La commission d'enquête a émis un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet assorti de deux recommandations qui portent sur le caractère indispensable de la mise en œuvre des projets de parking relais et de restructuration du réseau de Transport en commun de l'agglomération de manière concomitante avec le projet de BHNS soumis à DUP et la nécessité de poursuivre la concertation permettant de lever les dernières difficultés qui peuvent subsister sur le projet.

Le maître d'ouvrage a analysé les observations formulées par la commission d'enquête et est en mesure de répondre favorablement à ces deux recommandations. Les réponses à ces recommandations sont détaillées ci-après.

Par ailleurs, la commission d'enquête a également émis un avis favorable sans réserve ni recommandation, sur la mise en compatibilité des PLU d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne et de Durtol et sur l'enquête parcellaire.

PRISE EN CONSIDERATION DES RESULTATS DES ENQUETES PUBLIQUES

Recommandation n°1 : « Par ailleurs, [la commission d'enquête] 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. »

La maîtrise d'ouvrage a engagé depuis 2020, un dispositif global de dialogue et de concertation sur le projet InspiRe qu'il soit institutionnel ou à destination du public, et a pour objectif de poursuivre celui-ci jusqu'à la fin du projet.

La concertation avec les collectivités et institutions a débuté dès 2020, puisqu'ils ont été associés dès les premiers rendus d'études préliminaires à la mi-2020. En complément des échanges détaillés ci-dessus (cf. Prise en considération de l'avis des collectivités et de leurs groupements), le maître d'ouvrage a également mis en place des actions complémentaires de concertation institutionnelle dès le début de l'opération avec la mise en place :

D'un comité des partenaires qui a pour but d'informer les différents partenaires sur l'avancement du projet. Il associe outre les collectivités et institutions habituelles (métropole et services de l'Etat), un panel plus large d'entités comme les partenaires financeurs (l'ADEME, la CDC, la BEI et la Région) et les partenaires locaux directement intéressés par le projet (CCI, CMA, CAUE63, FRANE et FNAUT, MEDEF, CPME, FFB, CAPEB, Chambre d'Agriculture 63...). Il se réunit au besoin et a minima deux fois par an sur convocation de son président ou sur demande de la majorité de ses membres.

D'une convention de coopération avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Puy-de-Dôme Clermont Auvergne Métropole afin d'établir un recensement des activités économiques potentiellement concernées par le projet (phase 1), une identification des mutations des activités impactées (phase 2), un état des lieux en fin de phase travaux (phase 3) et une mesure de l'impact à l'issue de la mise en service (phase 4).

Lors de la concertation réglementaire (du 11 janvier au 31 mars 2021), premier temps de concertation ouvert au public, la maîtrise d'ouvrage a mis en place un dispositif de concertation élargi afin de recueillir un maximum d'avis sur le projet, de la part d'usagers, de commerçants et de riverains. Fort d'une participation importante, la concertation a fait émerger des demandes de modification du projet comme l'emplacement des terminus Ouest

des lignes B et C ou l'abandon de tronçons de voies réservées aux bus. A l'issue de cette concertation réglementaire, le maître d'ouvrage a pris note de ces demandes, et a su faire évoluer le projet afin de prendre en compte l'avis du public en modifiant l'implantation de ces deux terminus : terminus technique sur le parking Saint Victor pour la ligne B, et terminus à la clinique de Durtol pour la ligne C et a transformé certains tronçons de voies bus en voies partagées, permettant ainsi aux voitures de les emprunter – avenue de Royat, deux tronçons de la rue de l'Oradou.

Le maître d'ouvrage a par ailleurs poursuivi, à l'issue de cette concertation réglementaire, les échanges et le dialogue avec le public via l'organisation de réunions publiques complémentaires, de balades urbaines et ateliers participatifs avec des riverains (habitants et commerçants), des comités de quartier, des réunions de présentation et de discussion avec des associations d'entreprises et structures professionnelles, sans négliger les rendez-vous particuliers avec des riverains, des commerçants voire des professionnels de santé.

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 et renforcer l'information et la concertation avec les institutions concernées et le public sur les derniers secteurs où des difficultés subsistent (Oradou, Bergougnan, Quartier du Lac à Cournon, ZTL à Clermont-Ferrand) afin d'aboutir à un projet acceptable pour tous sans que cela ne porte préjudice à l'ambition du projet ni à son intérêt général.

Recommandation n°2 : « [La commission d'enquête] 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). »

La maîtrise d'ouvrage rappelle que le projet soumis à enquête publique préalable à la DUP porte sur le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) des lignes B et C de la Métropole clermontoise mais que l'étude d'impact du dossier DUP présente le projet InspiRe au global, à savoir incluant les parcs-relais (P+R) et la restructuration du réseau de bus (RRB).

En effet, la métamorphose globale des mobilités et du réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise a débuté par la définition nécessaire de l'armature du réseau représentée par les lignes fortes A, B et C.

Cette armature et notamment la définition des tracés des futures lignes B et C a été soumis au public par le biais d'une concertation réglementaire, de la présente enquête publique et d'une concertation continue avec les partenaires.

La définition précise du tracé de ces 3 lignes fortes s'avère cependant indispensable avant de stabiliser :

La restructuration du reste du réseau de bus (RRB) pertinente autour des 3 lignes fortes A, B et C du réseau ;

La localisation de parkings-relais (P+R) utilement positionnés au regard du tracé des 3 lignes fortes mais aussi du réseau de bus restructuré.

Ainsi, le décalage d'études et de procédures entre les différents volets du projet InspiRe explique que seul le projet de BHNS B et C a été soumis à Enquête Préalable à l'Utilité Publique. Si nécessaire, les aménagements des P+R ou la restructuration du réseau de bus suivront des procédures dissociées (AE, PC, DP ...) afin d'obtenir les éventuelles autorisations nécessaires à leur mise en œuvre.

La maîtrise d'ouvrage confirme néanmoins le souhait de mettre en œuvre les P+R et la restructuration du réseau de bus à horizon de mise en service des lignes B et C. Les éléments techniques et calendaires relatifs à ces deux opérations sont détaillés ci-après.

La restructuration du réseau de bus (RRB)

Le projet de restructuration du réseau de bus nécessite un travail itératif important en lien avec les communes du ressort territorial du SMTC-AC. Son ambition est de mettre toutes les communes du ressort territorial du SMTC-AC à moins de 30 min du centre de Clermont-Ferrand. Les études relatives à ce projet ont débutées en 2020 avec la production d'un réseau silhouette décrivant les fuseaux de desserte principaux. Ce réseau silhouette a été présenté lors de la concertation publique qui a eu lieu au cours du premier trimestre 2021 et a donné lieu au recueil de contributions sur la desserte hors lignes B et C.

Des premiers échanges ont ensuite eu lieu avec les 23 communes du périmètre territorial du SMTC-AC entre mai et juillet 2021 afin de croiser les besoins identifiés des usagers, les zones d'urbanisation actuelles et futures, ainsi que les points noirs rencontrés en matière de transport sur chaque commune.

Entre novembre 2021 et février 2022 un second échange avec les élus et les techniciens des communes a eu lieu pour présenter une version du réseau « à la rue », appelée V2. Cette nouvelle version du réseau a permis d'affiner la version Silhouette mais également d'intégrer les premiers retours réalisés au cours de la concertation publique sur le RRB et les points d'attention issus des premiers échanges avec les communes.

Ainsi, la maîtrise d'ouvrage a pu réaliser au 1^{er} semestre 2022 :

- Une troisième version du réseau restructuré plus détaillée avec l'impact kilométrique sur l'offre globale du réseau ;

- Des études d'aménagements complémentaires de voiries pour intégration de sites propres bus et de couloirs d'approches sur les autres lignes du réseau hors B et C afin de proposer un réseau restructuré efficace et performant. Ces études sont menées en parallèle et en coordination avec les projets métropolitains de mise en place d'un nouveau plan de circulation et de schéma directeur cyclable. L'objectif est de coordonner et de rendre cohérent ces différents aménagements ayant attrait aux mobilités.

Ces éléments seront présentés aux communes d'ici fin 2022, afin d'acter définitivement le réseau futur et les aménagements associés à la fin du premier semestre 2023.

L'objectif est de lancer les premières études de maîtrise d'œuvre des aménagements complémentaires du réseau fin 2023 pour une mise en œuvre échelonnée avec :

- La mise en place du réseau de bus restructuré fin 2025 dans la même temporalité que le projet des lignes BHNS B et C ;

- La réalisation des aménagements majeurs et prioritaires de sites propres bus et couloirs d'approches dont les travaux seront échelonnés de 2023 à septembre 2025. On peut notamment citer parmi ces aménagements : la création de sites propres bus en double sens sur le Cours Sablon et le Boulevard Trudaine, la création d'un site propre bus Nord-Sud sur une section de l'Avenue Léon Blum et le Boulevard Gergovia, la création de sites propres sur le Boulevard François Mitterrand...

Des aménagements complémentaires mineurs qui seront mis en œuvre post-2025 et qui ne remettent pas en question la mise en service du réseau restructuré à fin 2025 mais qui permettront d'en améliorer sa performance et sa régularité.

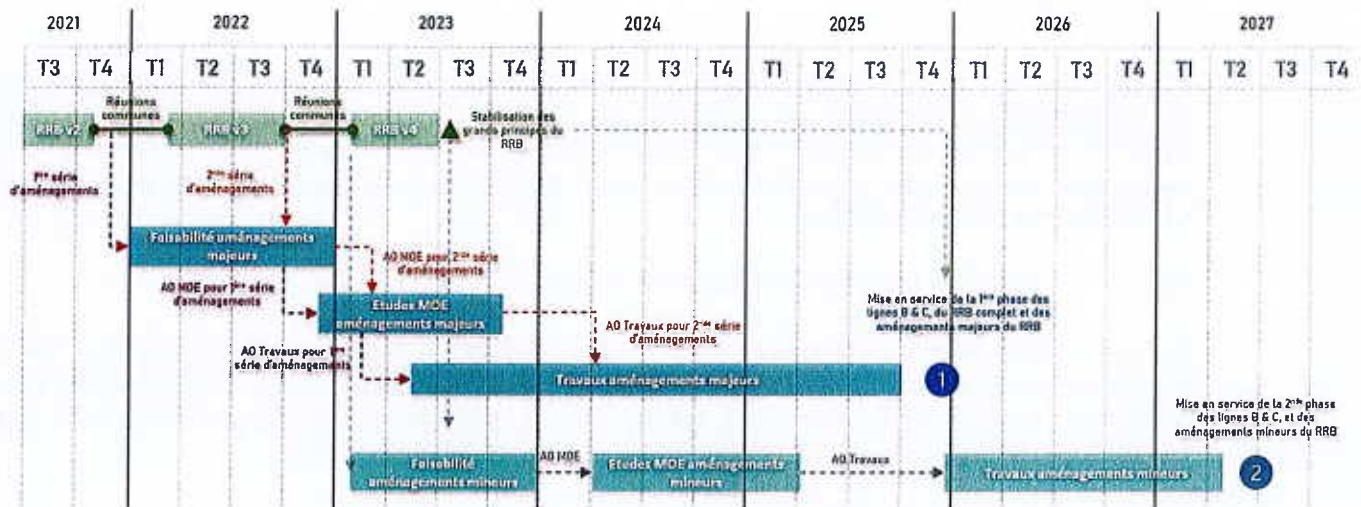


Figure 1 : Planning de déploiement de la RRB et des aménagements associés

Les parcs-relais (P+R)

Par définition, les P+R (« Park and Ride » ou « Parkings-Relais ») sont des espaces de stationnement aménagés à proximité d'un arrêt de transport public, destinés à inciter les automobilistes à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun. Il doit notamment permettre aux habitants des territoires peu denses, utilisant quotidiennement leur voiture, de se rabattre vers des transports en commun offrant des vitesses de déplacement concurrentielles à celle de la voiture, avec une fréquence élevée.

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. Les possibilités d'expérimentation avant de réaliser des parkings en ouvrage, forcément coûteux y compris en énergie, sont donc à privilégier, dans la mesure du possible et en fonction de la réalité du terrain. Les études de dimensionnement des P+R répondent en effet à différentes méthodologies qui peuvent amener à des résultats très disparates en matière de modélisation. L'expérimentation reste donc la meilleure manière d'appréhender le sujet.

Sur le territoire métropolitain, afin de concourir à l'atteinte des objectifs du PDU et d'accompagner le projet InspiRe, les axes stratégiques sont de plusieurs ordres : améliorer l'attractivité des P+R existants, programmer la réalisation des P+R déjà identifiés dans le cadre d'Inspire, expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes et permettre le déploiement de P+R à plus long terme.

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

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

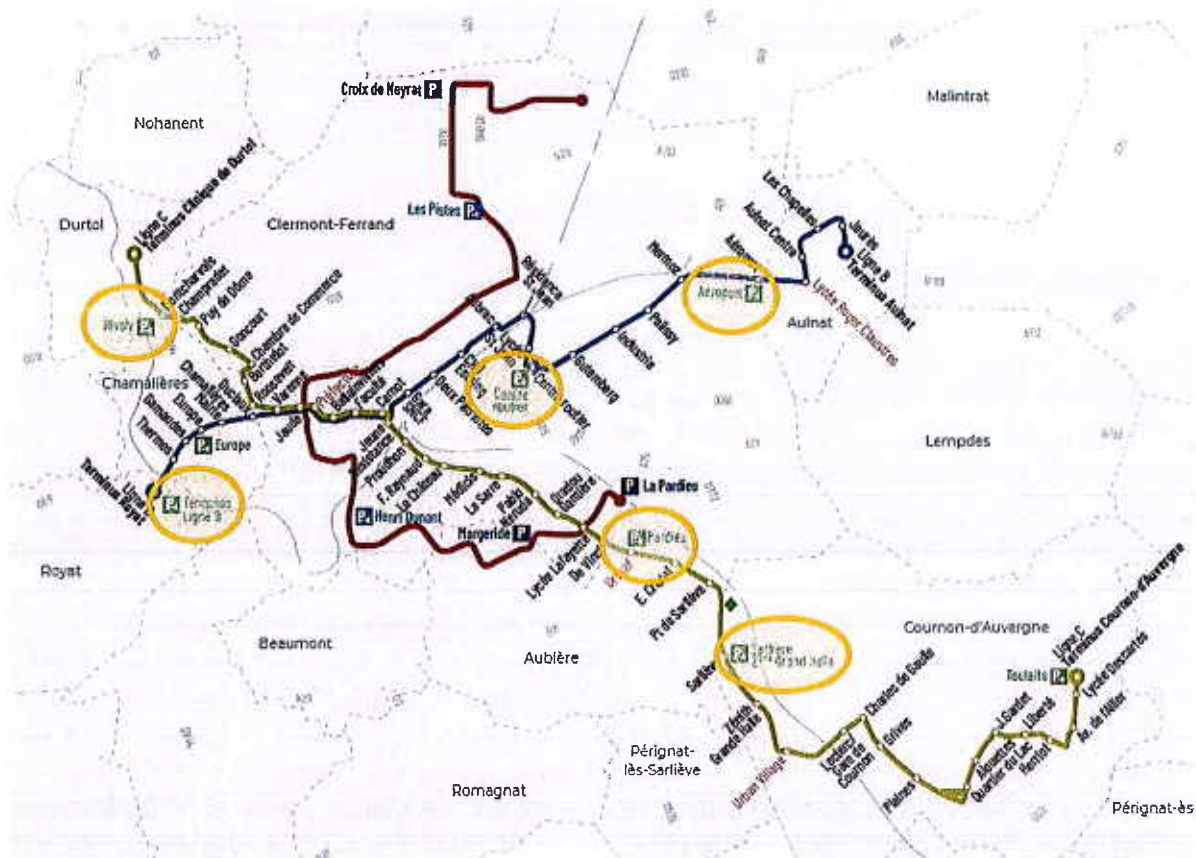
Henri Dunant : 550 places

Les Pistes : 400 places
Croix Neyrat : 240 places
Margeride : 110 places
La Pardieu : 120 places

L'harmonisation des conditions d'accès, et l'amélioration de la lisibilité s'accompagneront d'une stratégie de communication, afin que les usagers puissent se réapproprier ce service. Cette communication s'inscrira en accompagnement des chantiers impactant les conditions de circulation pendant la période 2023-2026, rendant les modes alternatifs à la voiture particulièrement concurrentiels.

Axe 2 - Programmer la réalisation des P+R identifiés dans le cadre du projet InspiRe

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 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 :



Carte des sites P+R identifiés dans le cadre du projet InspiRe

Secteur Breuil – ligne B

Le jalonnement d'un P+R situé en entrée de ville permettrait d'éviter en voiture la traversée par l'Avenue de Royat, avec un positionnement pertinent en amont de la congestion. Le site est déjà aménagé en stationnement public, à destination des usagers du complexe sportif et de l'école de musique. Au vu de son emplacement, et des possibilités de foisonnement, il n'est pas nécessaire de prévoir dans un premier temps de contrôle d'accès.

Secteur Centre routier du Brézet – îlot Jules Verne – ligne B

Il se situe également en entrée de ville, en amont de l'Avenue Edouard Michelin et de sa forte congestion, à l'heure de pointe du matin. Sa position à proximité des voies rapides d'accès le rend très pertinent pour les pendulaires se rendant dans le centre-ville de Clermont-Ferrand. Le P+R a été initialement envisagé dans le cadre d'une opération immobilière mixte bureaux-parkings sur l'îlot Jules Verne. Dans le cadre de l'assouplissement du calendrier de réalisation de l'opération immobilière, ce parking-relai sera réalisé de manière transitoire en surface, avec un dimensionnement de 100 places avec contrôle d'accès, rendu nécessaire par la problématique de stationnement sauvage dans le quartier.

La Métropole confie un mandat d'études à la SPL, en vue de la réalisation de ce parking et de l'amélioration de ses accès.

Secteur Rivaly – ligne C

Ce site a été identifié du fait de son positionnement à l'ouest en amont de la congestion. Une étude de faisabilité est en cours de réalisation par la maîtrise d'Ouvrage InspiRe.

Site Ernest Cristal – ligne C

Ce secteur, situé à proximité immédiate des bretelles autoroutières et en amont de la congestion, est particulièrement attractif pour accueillir la fonction P+R. La Métropole est en discussion avec des porteurs de projets, afin de pouvoir intégrer une aire de stationnement d'environ 100 places à une opération en cours de déploiement.

Site de la Grande Halle d'Auvergne

Ce site paraît très en amont de la congestion pour pouvoir être réellement attractif en tant que P+R. Néanmoins, il s'agit d'un parking déjà existant qui pourrait être « testé » dans une fonction de P+R.

Site de la Gare d'Aulnat

Axe 3 - Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes

La fonction P+R peut également être imaginée sous le format de poches de stationnement le long des axes de transport en commun, maillant le territoire pour répondre à un usage plus local. Cette approche permet de « tester » des secteurs, sans impact majeur.

Un travail a été mené par la collectivité afin d'identifier des 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.

Axe 4 - Permettre des possibilités à moyen et long terme

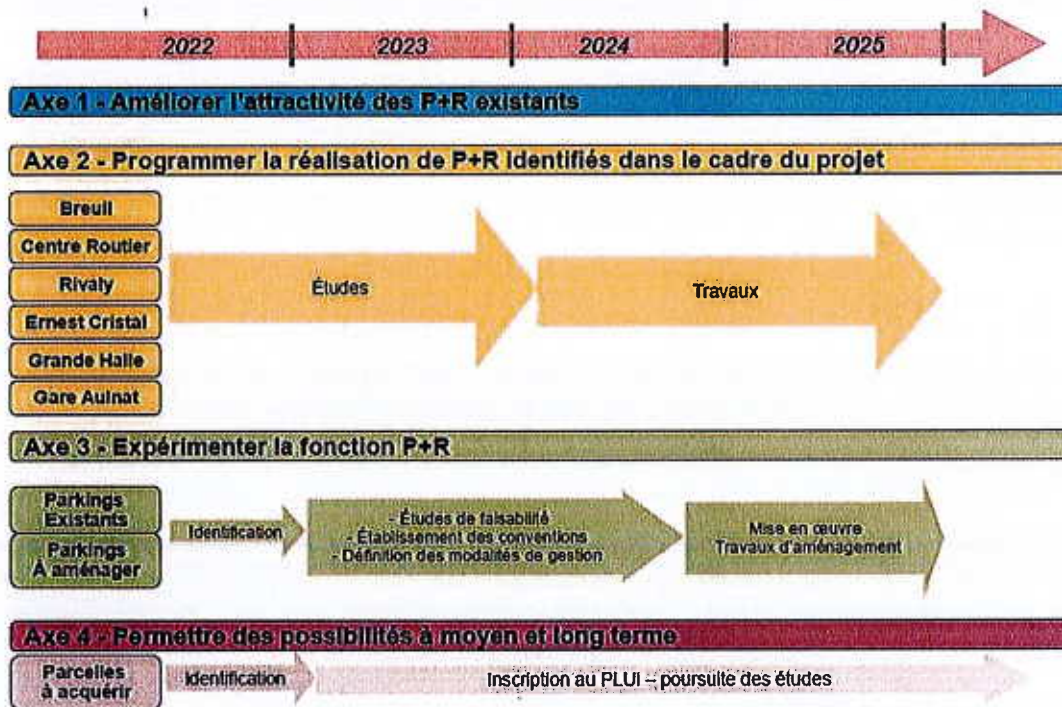
Afin de sortir des limites de la modélisation, une approche plus sensible des enjeux P+R sur le territoire a été menée, notamment à partir des expressions des citoyens et des élus dans le cadre des concertations menées dans le cadre du projet InspiRe.

Dans ce cadre, certains secteurs géographiques ont été identifiés comme particulièrement pertinents pour accueillir la fonction P+R, au regard de l'emplacement à proximité des axes structurants de desserte automobile et de la desserte en Transports en Commun.

Aucune poche facilement mobilisable n'a été repérée dans ces secteurs, et le foncier n'est pas mutable à court terme.

Afin de pouvoir envisager la réalisation à plus long terme sur ces secteurs à enjeux, des emplacements réservés seront inscrits au PLUi actuellement en cours d'élaboration par la Métropole.

Calendrier prévisionnel de mise en œuvre de la stratégie P+R pour les lignes B et C



Budget prévisionnel de mise en œuvre de la stratégie associée

Améliorer l'attractivité des P+R existants	Améliorer la lisibilité pour l'utilisateur	1 420 places existantes	200 000€	Jalonnement, communication
Programmer la réalisation de P+R identifiés dans le cadre du projet	Breuil	120 places	Budget prévisionnel de 6M€	Mutualisation avec le parking existant
	Centre Routier Brezé	100 places		Expérimentation – aménagement provisoire
	Rivaly	90 places		Faisabilité en cours
	Ernest Cristal	100 places		Négociations foncières en cours
	Grande Halle	20 places		Expérimentation - jalonnement
	Secteur Gare Aulnat	À définir		Mutualisation
Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes	Emprises publiques – stationnement existant	En cours d'études	Identification des poches en cours	
	Emprises publiques – à aménager			
	Emprises privées – stationnement existant			
Permettre des possibilités à moyen et long terme	Emplacements réservés inscrits au PLU	En cours d'études	Études d'opportunité en cours	

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL

Le projet BHNS soumis à enquête publique ne consiste pas uniquement en un projet de mobilité au sein de la Métropole mais s'inscrit dans un projet plus large qu'est le projet InspiRe et représente un choix de développement métropolitain durable qui associe :

- **UN PROJET DE TRANSPORT EN COMMUN EFFICIENT AVEC UN NIVEAU DE SERVICE ELEVE**

Le projet de BHNS B et C, fort de ses aménagements en site propre ciblés à des endroits stratégiques permet de mettre en œuvre un projet efficace avec un niveau de service élevé (fréquence de 6 min, régularité assurée par la mise en œuvre de sites propres, couloirs d'approches et priorité aux feux, amplitude horaire de 20h) mais optimisé financièrement puisque la totalité du linéaire ne sera pas aménagé en site propre intégral.

- **UN PROJET DE MOBILITES AU SENS LARGE**

Le projet de BHNS B et C est un projet de mobilités au sens large puisque le traitement de façade à façade des voies empruntées impacte in fine la répartition de l'espace public entre les différents modes de transport, et donc encourage le report modal. Ainsi, le projet de BHNS B et C permettra d'accélérer le déploiement du schéma directeur cyclable et de déployer des aménagements cyclables quasiment continu le long des deux lignes. Les piétons disposeront également d'aménagements élargis et plus confortables.

Afin d'intégrer ces aménagements et en lien avec les objectifs du PDU, et de concourir à un meilleur partage de l'espace public, une rationalisation des espaces dédiés à la voiture est mise en œuvre dans le cadre du projet que ce soit sur la circulation ou sur le stationnement. Néanmoins, les impacts circulatoires sont étudiés de manière globale en lien avec le nouveau plan de circulation métropolitain et locale sur la desserte riveraine, alors que les impacts de la suppression du stationnement sont analysés en fonction des contraintes spécifiques à chaque quartier : taux de remplissage, impacts sur les activités touristiques, commerciales...

Le projet favorise également l'intermodalité via la desserte de la gare de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne et la mise en place d'arceaux-vélos au niveau de chaque station du BHNS et de box sécurisés utilement installés sur les secteurs stratégiques le long des lignes, venant compléter le maillage du territoire en la matière.

- **UN PROJET DE DESSERTE DES TERRITOIRES**

Le projet de BHNS B et C permet de desservir les grands pôles d'activité et d'emplois, les équipements universitaires et scolaires, les centres hospitaliers et médicaux (CHU Saint Jean, clinique de Durtol), les grands équipements (Zénith, Grande Halle et aéroport d'Aulnat) de la métropole et les relier entre eux. Il améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

- **UN PROJET DE METAMORPHOSE DE L'ESPACE URBAIN**

Tout au long des deux lignes, la Métropole va se transformer, tout d'abord par une recomposition de l'espace urbain avec un traitement de façade à façade des voies empruntées par les lignes B et C et un partage plus harmonieux de l'espace public entre les piétons et les cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes, tout en mettant la Nature en Ville au cœur de l'approche. D'autres aménagements majeurs de l'espace public comme sur le secteur Renoux-Joffre-Ballainvilliers-Vercingétorix, le quartier du Brézet

et de Saint Jean ou la ZAC République à Cournon d'Auvergne accompagnent également le déploiement des lignes de BHNS.

- **UN PROJET QUI AMELIORE LE CADRE DE VIE**

Grâce aux nouvelles alternatives à la voiture individuelle offertes par le projet, les nuisances liées au trafic routier (nuisances acoustiques, émissions atmosphériques) seront réduites. Ainsi, la Métropole offrira un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé des habitants. La création de nombreux alignements d'arbres permettra également de lutter contre les îlots de chaleur et de se prémunir vis-à-vis du réchauffement climatique.

- **UN PROJET DE TRANSITION SOCIALE ET ECOLOGIQUE**

La politique de transition écologique des bus complète cette ambition d'amélioration du cadre de vie. L'objectif est un parc de bus 100% vert répondant aux objectifs de neutralité carbone avant 2030. Le Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) participera à cette transition écologique et comprendra notamment un champ photovoltaïque permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte.

Ainsi, au regard des engagements pris par le maître d'ouvrage pour suivre les recommandations de la commission d'enquête et répondre aux remarques exprimées par les personnes intéressées lors de l'enquête publique, et de l'impact positif majeur du projet sur les territoires et l'environnement, il apparaît que l'intérêt général du projet est avéré, comme le confirme par ailleurs la commission d'enquête dans ses conclusions.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :

Pour : 25

Contre : 0

Abstention : 0

- D'approuver la présente déclaration de projet au sens de l'article L.126-1 du Code de l'Environnement portant sur l'intérêt général du projet des lignes BHNS B et C du réseau de transport en communs clermontois, de ses aménagements urbains associés et de la création d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance ainsi que les réponses aux deux recommandations de la Commission d'Enquête, tel qu'exposé dans la présente délibération ;
- De prendre en considération l'étude d'impact du projet, l'avis de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale du 14 avril 2022, les avis des collectivités territoriales et de leurs groupements qui ont été consultés, et le résultat de l'enquête publique du 30 mai au 4 juillet 2022, tel qu'exposé dans la présente délibération ;
- D'engager la mise en œuvre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation des effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé humaine, tel qu'exposé dans l'évaluation environnementale du projet ;

- De déclarer l'intérêt général du projet des lignes BHNS B&C du réseau de transport en communs clermontois, de ses aménagements urbains associés et de la création d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance ;

D'autoriser Monsieur le Président du SMTC-AC à solliciter le préfet pour la prise d'arrêté déclarant l'Utilité Publique du projet au bénéfice de Clermont Auvergne Métropole et du SMTC-AC ;

- D'autoriser Monsieur le Président du SMTC-AC à signer tous les actes administratifs nécessaires à l'engagement des procédures en vue de procéder aux acquisitions foncières et aux expropriations nécessaires au projet des lignes BHNS B&C du réseau de transport en communs clermontois, de ses aménagements urbains associés et de la création d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance et à signer tous les actes afférents à ces acquisitions, en sollicitant le cas échéant l'application de l'article L.122-6 du Code de l'Expropriation ;
- D'autoriser Monsieur le Président du SMTC-AC à solliciter auprès de toutes les autorités compétentes toute décision relative à l'obtention des autorisations administratives nécessaires au projet et préalables à la réalisation des travaux du projet des lignes BHNS B&C du réseau de transport en communs clermontois, de ses aménagements urbains associés et de la création d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance, et notamment d'autoriser le dépôt auprès de la préfecture du dossier d'Autorisation Environnementale.

Le Président du SMTC



François RAGE

Fait et délibéré les jours, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures.

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le : 07 OCT. 2022
et de la publication le : 07 OCT. 2022

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat.

ANNEXE A LA DECLARATION DE PROJET :

Mesures d'évitement, de réduction, de compensation (ERC)

Thématique	Code	Intitulé
Mesures d'évitement		
Toutes les thématiques	ME 1	Choix des variantes de moindre impacts
Milieu naturel	ME 2	Évitement de l'Inule à deux faces, espèce protégée nationalement
	ME 3	Évitement du secteur du château de Sariève
	ME 4	Évitement de l'alignement d'arbres d'enjeux chiroptérologiques et ornithologiques
Eaux superficielles	ME 5	Évitement des impacts sur l'Artière en phase chantier
Zones humides	ME 6	Évitement des zones humides en phase conception
Zones humides	ME 7	Évitement des impacts sur une zone humide en phase chantier
Réseaux	ME 8	Évitement de l'ouvrage en béton enterré traversant le site du CEM
Mesures de réduction en phase chantier		
Toutes les thématiques	MR 1	Réduction des nuisances liées au chantier
	MR 3	Management environnemental du chantier
Pollution du sol	MR 2	Dépollution du sol si nécessaire et études de pollution
Milieu naturel	MR 4	Adapter la période des travaux
	MR 5	Contrôler la dissémination des plantes exotiques invasives
	MR 6	Limiter la mortalité de la faune lors du dégagement des emprises (R5 dans le VNEI de CERA Environnement)
Milieu naturel	MR 7	Limiter la mortalité chiroptérologique lors de l'abattage des arbres (R6 dans le VNEI de CERA Environnement)
	MR 8	Gestion de l'eau souterraine en phase chantier
Eaux souterraines	MR 9	Gestion de l'eau souterraine spécifique au droit du CEM et au parking sur dalle du terminus de Durtol en phase chantier
Eaux souterraines et superficielles	MR 10	Prévention de la pollution de l'eau et du sol en phase chantier
Eaux superficielles	MR 11	Réduction des impacts sur les eaux superficielles en phase chantier
Risques naturels	MR 12	Prise en compte du risque de mouvement de terrain en phase chantier
Risques naturels	MR 13	Prise en compte du risque inondation en période de chantier
Occupation du sol	MR 14	Remise en état des zones de chantier
Habitat et logements	MR 15	Reconstruction des box de la résidence Saint-Jean
Infrastructures et déplacements	MR 16	Réduction des impacts de déplacement en phase chantier
Infrastructures et déplacements	MR 17	Phasage des opérations de travaux
Réseaux	MR 18	Dévoisement des réseaux existants
Déchets	MR 19	Gestion des déchets en phase chantier
Déchets	MR 20	Diagnostic amiante des box de la résidence Saint-Jean
Agriculture	MR 21	Limitation de l'emprise du CEM sur les espaces agricoles
Agriculture	MR 22	Adaptation si possible du planning du CEM avec le planning des cultures
Agriculture	MR 23	Maintien de l'accès au Sud des parcelles agricoles impactées par le CEM
Paysage	MR 24	Réduction de l'impact paysager en phase chantier
Patrimoine	MR 25	Prise en compte des enjeux archéologiques avant et pendant le chantier
Patrimoine	MR 26	Prise en compte des enjeux patrimoniaux

Mesures de réduction en phase exploitation		
Émissions lumineuses	MR 27	Réduction de la pollution lumineuse en phase exploitation
Risque technologique	MR 28	Prise en compte du risque sur le site du CEM en phase exploitation
Pollution du sol	MR 29	Prise en compte de la pollution sur le CEM
Milieu naturel	MR 30	Réaliser un entretien respectueux de l'environnement des abords routiers
	MR 31	Gestion différenciée des espaces verts adaptée à la faune et à la flore
Eaux souterraines et superficielles	MR 32	Limiter les eaux de ruissellement
Eaux souterraines et superficielles	MR 33	Gestion des eaux pluviales
Energie	MR 34	Limitation de la consommation d'énergie non renouvelable
Stationnement	MR 35	Reconstitution de places de stationnement sur les parkings Saint-Victor et le parking de la clinique Durtol
Déchets	MR 36	Gestion des déchets en phase exploitation
Paysage	MR 37	Aménagements paysagers
Mesures de compensation		
Économie locale	MC 1	Prise en compte des besoins et contraintes des activités économiques en phase conception (AVP et PRO établis par le Maître d'œuvre) et en phase chantier
Agriculture	MC 2	Indemnisation financière de l'exploitant agricole
Agriculture	MC 3	Compensation agricole collective
Habitat et logements	MC 4	Indemnisation financière
Mesures d'accompagnement		
Milieu naturel	MA 1	Plantation d'arbres d'intérêt pour l'avifaune et les chiroptères
	MA 2	Création d'un linéaire de haie bocagère autour de la zone de dépôt de Sarliève
	MA 3	Création d'un site de reproduction et d'un hibernaculum à reptiles
	MA 4	Création de berges et restauration de la fonctionnalité écologique de l'Artière propice à l'Alyte accoucheur - secteur La Pardieu
	MA 5	Déplacement d'espèces floristiques patrimoniales non protégées d'enjeu très fort
Mesures de suivi		
Toutes les thématiques	MS 1	Suivi environnemental de chantier en phase travaux
Milieu naturel	MS 2	Suivi écologique de chantier
	MS 3	Suivi post-implantation du développement des plantes invasives
	MS 4	Suivi des mesures de plantation d'arbres et de haies
	MS 5	Suivi des mesures de création d'hibernaculum et de site de reproduction des reptiles (
	MS 6	Suivi des mesures d'aménagements en faveur de l'Alyte accoucheur
	MS 7	Suivi du développement des stations déplacées de flore patrimoniale non protégée
Population et emploi	MS 8	Réalisation d'un bilan socio-économique
Paysage	MS 9	Suivi paysager
Infrastructures et déplacements	MS 10	Suivi des déplacements
Acoustique	MS 11	Suivi acoustique