



un nouveau souffle pour nos mobilités

BHNS CLERMONT-FERRAND LIGNES B&C

Pièce I3 - Dossier de mise en
compatibilité du PLU de Durtol -
Décembre 2021

SOMMAIRE

I. PREAMBULE	3		
II. GENERALITES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME	4		
II.1. LA CO MAITRISE D'OUVRAGE	4		
II.2. LA MISE EN COMPATIBILITE	4		
II.2.1. La composition du plan local d'urbanisme	4		
II.2.2. Définition et champ d'application	4		
II.2.3. Objet	5		
II.2.4. Autorité compétente	5		
II.2.5. Déroulement de la procédure	5		
II.3. LE CONTENU DU DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE	5		
III. PRESENTATION DU PROJET	6		
IV. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION	8		
IV.1.1. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ÉGALITE DES TERRITOIRES AUVERGNE-RHONE-ALPES	8		
IV.2. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCOT) DU GRAND CLERMONT	8		
IV.3. COMPATIBILITE AVEC LE PLAN DES DEPLACEMENTS URBAINS	8		
IV.4. COMPATIBILITE AVEC LE SCHEMA CYCLABLE METROPOLITAIN	8		
IV.5. COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE CLERMONT-FERRAND	8		
IV.6. COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE ROYAT	8		
IV.7. COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE CHAMALIERES	8		
IV.8. COMPATIBILITE AVEC LE PLU D'AULNAT	8		
IV.9. COMPATIBILITE AVEC LE PLU D'AUBIERE	8		
IV.10. COMPATIBILITE AVEC LE PLU DE COURNON-D'AUVERGNE	8		
V. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE DURTOL	9		
V.1. PADD DU PLU DE DURTOL	9		
V.2. ZONAGES CONCERNES	10		
V.3. ORIENTATIONS D'AMENAGEMENTS ET DE PROGRAMMATION	15		
V.4. ÉLÉMENTS CARACTERISTIQUES DU PAYSAGE A PROTEGER AU TITRE DES ARTICLES L151-19 ET L151-23 DU CODE DE L'URBANISME	15		
V.5. EMBLEMES RESERVES	15		
V.6. SERVITUDES D'UTILITE PUBLIQUE DE DURTOL	15		
V.7. CONCLUSION SUR LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE DURTOL	16		
VI. EVOLUTIONS APORTEES AU PLU DE DURTOL DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	17		
VI.1. MODIFICATION DES PLANS DE ZONAGE	17		
VI.2. MODIFICATION DU REGLEMENT	18		
VI.3. SYNTHESE DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE DURTOL	21		
VII. PRESENTATION SYNTHETIQUE DES EVOLUTIONS DU PLU DE DURTOL DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE	22		
VIII. DELIBERATION ET BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DU 30 AOUT AU 15 SEPTEMBRE	23		

I. PREAMBULE

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. Ce projet est composé :

- De la création des lignes BHNS B et C et les aménagements urbains associés,
- De la création de lieux d'intensité dont la « Façade urbaine » de l'aéroport à Aulnat » et la 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 sur le secteur dit « Pointe de Cournon »,
- De l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus du BHNS 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 présentent plusieurs fonctions : reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus et parking de proximité.

Ce projet de BHNS s'inscrit dans un projet plus vaste appelé InspiRe qui comprend également :

- La restructuration globale du réseau de transports en commun sur l'agglomération clermontoise,
- La création de parcs relais sur l'agglomération clermontoise.

Les lieux dits « d'intensité » se caractérisent par une situation urbaine singulière et multifonctionnelle (pôles d'échanges, densité d'équipements publics, forte fréquentation, ...) et une nécessité de requalification paysagère. Initialement, il était cité 9 lieux d'intensité.

Le projet désormais soumis à enquête publique en cite 3, constituant hiérarchiquement des zones urbaines de première importance :

- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix en limite du centre médiéval de Clermont-Ferrand,
- Le square de la Jeune Résistance à l'interface de l'hypercentré de Clermont-Ferrand et du quartier de la gare S.N.C.F.,
- Les espaces situés entre l'accès à l'aéroport, une halte ferroviaire et le centre-bourg d'Aulnat.

Ces 3 espaces feront l'objet de réponses architecturales spécifiques et d'intérêt métropolitain.

Les autres lieux évoqués initialement seront aménagés dans le cadre de la requalification « de façade à façade » du projet « InspiRe » avec un traitement architectural spécifique (ambiance paysagère plus domestique et orientée vers les activités du quotidien) et un dispositif partenarial appliqué sur l'ensemble des aménagements de façade à façade ».

Dans la suite des documents, le projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique sera nommé "projet de BHNS" ou "projet".

Lorsque qu'il sera fait référence au projet plus vaste, ce dernier sera appelé "Projet InspiRe".

Le présent dossier de mise en compatibilité porte sur la prise en compte par le Plan Local d'Urbanisme de Durtol du projet de BHNS des lignes B et C.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commune de l'agglomération clermontoise (SMTC) et Clermont Auvergne Métropole sont les CO maîtres d'ouvrage du projet de BHNS.

Le projet, localisé sur les communes de Royat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, d'Aubière, de Cournon-d'Auvergne, de Durtol et d'Aulnat, fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

Les dispositions du PLU de Durtol ne permettent pas, en l'état actuel, la réalisation du projet de BHNS et doivent donc être revues pour être mises en compatibilité avec celui-ci.

Le Plan Local d'Urbanisme de la Métropole (PLUM) est en cours d'élaboration. Ce document, actuellement en phase de diagnostic, est l'opportunité pour la Métropole, les 21 communes qui la composent ainsi que pour tous ses habitants, de construire un projet commun partagé.

Le calendrier du PLU de la Métropole est le suivant :

Le calendrier



Figure 1 : Calendrier du PLU de la Métropole

Au regard du planning de la métropole, le PLU de la Métropole ne sera pas opposable avant l'ouverture de l'enquête DUP des lignes B et C de la métropole clermontoise.

Sur la commune de Durtol, le projet de BHNS concerne le transport en commun en site propre ainsi que la réalisation d'un terminus avec la création de locaux d'exploitation et la reconstitution de stationnement.

II. GENERALITES DE LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME

II.1. La CO maîtrise d'ouvrage

Ce projet 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, et Clermont Auvergne Métropole pour sa compétence plus large sur l'aménagement du territoire. Cette co-maîtrise d'ouvrage prend tout son sens puisque le projet de transport de déploiement des lignes BHNS B&C n'est qu'un maillon d'un projet plus vaste de territoire : le projet InspiRe. Elle traduit la mise en œuvre d'une politique d'urbanisme en lien avec un projet de transport concerté.

Par conventions d'objectifs et de moyens et de co-maîtrise d'ouvrage entre Clermont-Auvergne Métropole et le SMTC-AC, la maîtrise d'ouvrage unique de l'opération a été confiée au SMTC-AC.



II.2. La mise en compatibilité

II.2.1. La composition du plan local d'urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est un document de planification, prospectif et réglementaire, qui vise à définir l'avenir du territoire. Il fixe pour les années à venir les objectifs de développement de la commune en matière d'urbanisme, d'habitat, d'environnement, d'économie et de déplacements.

Il détermine les règles d'utilisation des sols sur le territoire de la commune, et permet ainsi tout à la fois de réglementer les travaux et constructions et d'organiser l'aménagement cohérent du territoire.

Aux termes de l'article L.151-2 code de l'urbanisme le PLU se compose des pièces suivantes :

- Un rapport de présentation

Il assure la cohérence de l'ensemble du document, des principes jusqu'aux règles d'urbanisme, en s'appuyant sur un diagnostic territorial et en expliquant les choix retenus pour établir le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), les Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le règlement.

- Un PADD

Le projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) expose le projet d'urbanisme des communes. Il définit les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en état des continuités écologiques.

- Des OAP

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) sont propres à certains quartiers ou secteurs. Elles permettent notamment à la collectivité de fixer les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, les paysages, les entrées de villes et le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement et de favoriser la mixité fonctionnelle.

- Le règlement et ses documents graphiques

En cohérence avec le PADD, le règlement et ses documents graphiques délimitent les zones urbaines, les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles et forestières. Il fixe les règles générales d'urbanisation et les servitudes d'utilisation des sols. Le règlement est opposable à toute personne publique ou privée pour l'exécution de tous travaux ou constructions.

- Les annexes

Les annexes comprennent un certain nombre d'informations ou d'indications reportées pour information dans le PLU, et plus particulièrement les servitudes d'utilité publique, les réseaux d'eau potable et d'assainissement ainsi que toute information nécessaire à la bonne compréhension des choix faits dans le PLU.

II.2.2. Définition et champ d'application

Lorsqu'un projet soumis à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) n'est pas compatible avec les dispositions d'un Plan local d'urbanisme (PLU), l'opération ne peut être réalisée que si l'on recourt à la procédure de DUP emportant mise en compatibilité du PLU prévue à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme.

Cette procédure permet à la fois de déclarer d'utilité publique le projet concerné et de mettre en compatibilité le PLU avec ledit projet.

Certaines mises en compatibilité de PLU doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

L'article 40 de la loi ASAP du 07/12/20 ajoute les plans locaux d'urbanisme (PLU) dans la liste, fixée à l'article L.104 1 du code de l'urbanisme, des plans et programmes qui sont soumis à une évaluation environnementale, : « Font l'objet d'une évaluation environnementale, dans les conditions prévues par la directive 2001/42/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 27 juin 2001, relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement, ainsi que ses annexes et par le présent chapitre :

- 1° Les directives territoriales d'aménagement et de développement durables ;
- 2° Le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- 3° Les schémas de cohérence territoriale ;
- 3° bis **Les plans locaux d'urbanisme** ;
- 4° Les prescriptions particulières de massif prévues à l'article L. 122-26 ;
- 5° Les schémas d'aménagement régionaux des régions d'outre-mer prévus à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales ;
- 6° Le plan d'aménagement et de développement durables de Corse prévu à l'article L. 4424-9 du code général des collectivités territoriales. »

Les dispositions de l'article 40 de la loi ASAP sont applicables aux procédures engagées après le 8 décembre 2020. Elles concernent donc les élaborations de PLU ou PLUi engagées après cette date. Il en va de même des révisions qui pourront, selon le cas, donner lieu à une nouvelle évaluation ou à une actualisation de l'évaluation réalisée lors de l'élaboration.

En ce qui concerne les autres procédures d'évolution il faudra attendre la publication du décret d'application pour connaître les hypothèses de soumission à évaluation environnementale systématique ou après examen au cas par cas.

En l'absence de ce décret avant l'ouverture de la présente enquête, les co-maîtres d'ouvrage ont décidé de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol.

Le projet étant également soumis à évaluation environnementale, les co-maîtres d'ouvrage ont souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Durtol ».

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol » est inséré dans l'étude d'impact du dossier DUP.

II.2.3. Objet

La procédure de mise en compatibilité doit permettre la réalisation du projet de BHNS sur la commune de Durtol.

II.2.4. Autorité compétente

La mise en œuvre de la procédure de mise en compatibilité du PLU avec une DUP appartient au préfet qui, sur la base du dossier préalable à l'enquête publique adressé par le maître d'ouvrage, appréciera si l'opération est compatible avec les dispositions du PLU. En cas d'incompatibilité, le préfet propose les mesures et modifications qu'il estime à même d'assurer la mise en compatibilité du document.

En tout état de cause, le dossier de mise en compatibilité doit être strictement circonscrit aux dispositions effectivement incompatibles et au seul périmètre du projet.

II.2.5. Déroulement de la procédure

En application des dispositions récentes de la loi ASAP du 07/12/20, la mise en compatibilité du PLU de Durtol a donné lieu à une concertation spécifique du 30 août au 15 septembre, en raison de sa soumission à évaluation environnementale. Le bilan de cette concertation est joint au présent dossier.

Conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, « une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

- 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence »,

Ainsi, l'enquête publique préalable à la DUP du projet portera également sur la mise en compatibilité du PLU de Durtol.

Remarque : Le projet nécessitant également la mise en compatibilité des PLU de Cournon d'Auvergne, d'Aulnat, de Chamalières et de Clermont-Ferrand, l'enquête publique portera également sur la mise en compatibilité de ces documents.

L'article L.153-54 précise également que :

« 2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Ainsi, une réunion associant notamment les services de l'Etat, des collectivités territoriales et les chambres consulaires sera organisée par la préfecture avant l'ouverture de l'enquête publique.

Conformément à l'article L.153-57 du code de l'urbanisme, « à l'issue de l'enquête publique, l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune :

1° Émet un avis lorsqu'une déclaration d'utilité publique est requise, lorsque la déclaration de projet est adoptée par l'État ou lorsqu'une procédure intégrée mentionnée à l'article L. 300-6-1 est engagée par l'État. Cet avis est réputé favorable s'il n'est pas émis dans le délai de deux mois ; . ».

L'article L153-58 dispose que « la proposition de mise en compatibilité du plan éventuellement modifiée pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête est approuvée :

1° Par la déclaration d'utilité publique, lorsque celle-ci est requise ».

Ainsi, la déclaration d'utilité publique, prononcée par le préfet après avis de la commune de Durtol, emportera approbation de la mise en en compatibilité du PLU.

II.3. Le contenu du dossier de mise en compatibilité

Le présent dossier présente au paragraphe V les dispositions proposées pour la mise en compatibilité du PLU de Durtol pour permettre la réalisation du projet de BHNS.

Il comprend :

- La présentation du projet au chapitre III,
- La situation du projet vis-à-vis des documents de planification au chapitre IV,
- L'analyse de la compatibilité du projet vis-à-vis du PLU de Durtol au chapitre V,
- Les évolutions apportées au PLU de Durtol dans le cadre de la mise en compatibilité au chapitre VI : ces évolutions portent sur le plan de zonage et le règlement de la zone Um.

III. PRESENTATION DU PROJET

La présente enquête publique porte sur l'utilité publique du projet de BHNS comme décrit dans le préambule.

L'opération consiste à construire deux lignes de transport en commun, avec priorité absolue aux carrefours, parcourues par des bus à propulsion électrique, dont la recharge se fera au dépôt et au terminus et potentiellement avec des points de recharge en ligne :

- Une ligne allant de Royat place Allard à Aulnat (environ 11 km), dont les aménagements en site propre sont situés sur les zones les plus favorables pour la vitesse commerciale ;
- Une ligne allant de Cournon d'Auvergne à l'Ouest de Clermont-Ferrand (environ 16 km) à la limite Clermont-Ferrand / Durtol, dont les aménagements en site propre sont situés sur les zones les plus favorables pour la vitesse commerciale.

L'opération comprend également une rénovation de la voirie de façade à façade, sur toute la zone dense et une requalification de l'espace public sur plusieurs lieux d'intensité :

- « Façade urbaine » de l'aéroport à Aulnat,
- Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand.

Le projet comprend également l'aménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand.

Les lieux d'intensité sont des lieux emblématiques le long des lignes de BHNS sur lesquels une programmation et un traitement architectural plus fort est mis en œuvre. Cela n'élargit pas nécessairement, ou à la marge, le périmètre de façade à façade des lignes de BHNS.

Seuls le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix et le Square de la Jeune Résistance ont un périmètre d'aménagement effectivement plus large.

L'opération intègre également la construction d'un Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) à Cournon d'Auvergne sur le site dit "la Pointe de Cournon". Le CEM sera équipé d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle permettra de couvrir la moitié du besoin des deux lignes.

Le CEM a vocation à devenir le siège de la T2C, exploitant du réseau.

Enfin, le projet de BHNS comprend l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor et la construction des infrastructures de recharge en ligne, des éléments de stockage et de raccordement au réseau, et les logiciels associés (smart grid) ainsi que le renouvellement du parc de matériel roulant des lignes B et C. Ces parkings de proximité présentent plusieurs fonctions : reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus et parking de proximité.

Le projet du BHNS répond ainsi à plusieurs enjeux :

- 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.
- 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.

- 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.
- Permettre d'accélérer la requalification urbaine de plusieurs quartiers, notamment le quartier Saint-Jean et les lieux d'intensité.
- Développer le réseau modes doux sur le territoire,
- Améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique :
 - En créant une centrale de production photovoltaïque et une unité de stockage pour couvrir 50 % des besoins en énergie des lignes de bus électriques B et C,
 - En réduisant les îlots de chaleur via une végétalisation le long des lignes,
 - En proposant un développement d'une nouvelle biodiversité grâce aux choix d'espèces endémiques et d'espaces récréatifs dédiés aux habitants pour faciliter une présence diversifiée de nombreuses espèces.

Ainsi, le projet a une ambition forte de requalification urbaine et d'amélioration du cadre urbain et paysager des secteurs traversés.

Seule la ligne C traverse la commune de Durtol. L'insertion de ce secteur commence au Nord-Ouest de la ligne C, au droit du terminus, localisé avenue de la Paix sur la commune de Durtol. Il se situe sur l'actuel parking de la clinique médicale.

Distant de 185 m du cœur de bourg de la commune, ce terminus se compose de 2 quais de dépose, 2 quais de recharge, d'un local technique et un local d'exploitation. L'ensemble est complété par des places de stationnement réservées à l'exploitant T2C.

L'infrastructure du terminus est accompagnée par la relocalisation du stationnement existant de la clinique (87 places).

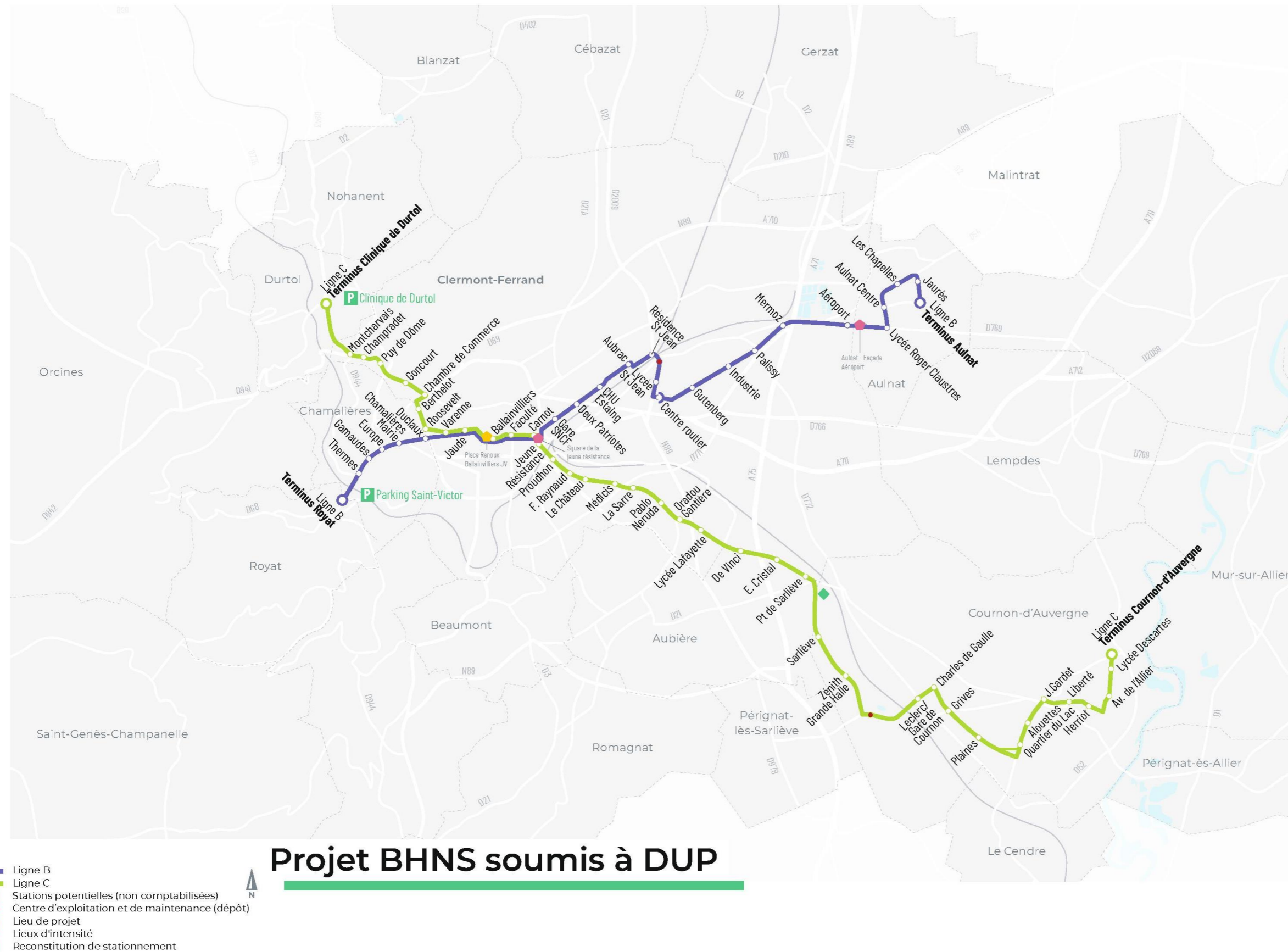
À ce stade des études, il est envisagé la création d'un parking sur dalle (R+1) côté terminus ainsi que la création d'un parking souterrain sur le tènement de la clinique, inscrit dans la hauteur du talus existant.

Le positionnement du terminus et la reconstitution définitive du stationnement seront définitivement arrêtés en phase de maîtrise d'œuvre.



Figure 2 : Ligne C – secteur Ouest Durtol

Figure 3 : Présentation du projet de BHNS



Pour plus de détails se reporter à la pièce C du dossier DUP

IV. SITUATION DU PROJET VIS-A-VIS DES DOCUMENTS DE PLANIFICATION

IV.1.1. Compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Auvergne-Rhône-Alpes

Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes a été adopté par le Conseil régional les 19 et 20 décembre 2019 et a été approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020.

Le projet est compatible avec le SRADDET.

Pour plus de détails se reporter à la Pièce C - Notice explicative.

IV.2. Compatibilité avec le Schéma de COhérence Territoriale (SCOT) du Grand Clermont

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Grand Clermont a été approuvé le 29 novembre 2011. Il a fait l'objet de 6 modifications dont la dernière date du 20 décembre 2019.

Le projet est compatible avec le SCOT du Grand Clermont.

Pour plus de détails se reporter à la Pièce C - Notice explicative.

IV.3. Compatibilité avec le Plan des Déplacements Urbains

Le Plan des Déplacements Urbains (PDU) est le document qui organise les mobilités sur le territoire de l'agglomération clermontoise pour une période de 10 ans. Il doit prendre en compte l'ensemble des modes de déplacement et concerne aussi bien le transport de marchandises que celui des personnes.

Le PDU de l'agglomération clermontoise a été soumis pour approbation le 04 juillet 2019.

Le projet est compatible avec le PDU.

Pour plus de détails se reporter à la Pièce C - Notice explicative.

IV.4. Compatibilité avec le schéma cyclable métropolitain

Le territoire de Clermont Auvergne Métropole est vallonné, pouvant ponctuellement contraindre le développement de la pratique cyclable. L'ouest de l'agglomération est marqué par un relief important (5 communes classées en zone de montagne : Durtol, Orcines, Royat, Saint-Genès-Champanelle et Romagnat).

Le projet est compatible avec le schéma cyclable métropolitain.

Pour plus de détails se reporter à la Pièce C - Notice explicative.

IV.5. Compatibilité avec le PLU de Clermont-Ferrand

Le PLU de la commune de Clermont-Ferrand a été approuvé le 4 novembre 2016.

Le projet de BHNS présente une incompatibilité avec le PLU de Clermont-Ferrand en raison des éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme.

Pour plus de détails se reporter au dossier I2 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Clermont-Ferrand.

IV.6. Compatibilité avec le PLU de Royat

Le PLU de Royat a été approuvé le 22 décembre 2016.

Le projet de BHNS est compatible avec le PLU de Royat.

IV.7. Compatibilité avec le PLU de Chamalières

Le PLU de Chamalières approuvé le 29 septembre 2011 (modification N°2 approuvée le 23 juillet 2020).

Le projet de BHNS présente des incompatibilités avec le PLU de Chamalières pour l'implantation du terminus bus et la reconstruction des stationnements sur le parking Saint-Victor (règlement du zonage UC et OAP N°8 Tiretaine Thermes).

Pour plus de détails se reporter au dossier I5 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Chamalières.

IV.8. Compatibilité avec le PLU d'Aulnat

Le PLU d'Aulnat a été approuvé le 1er juillet 2014 (modification N°2 approuvée le 29 juillet 2018).

Le projet de BHNS présente une incompatibilité avec le PLU d'Aulnat pour l'implantation du terminus.

Pour plus de détails se reporter au dossier I4 - Dossier de mise en compatibilité du PLU d'Aulnat.

IV.9. Compatibilité avec le PLU d'Aubière

La commune d'Aubière est dotée d'un PLU approuvé le 16 novembre 2018.

Le projet de BHNS ne présente pas d'incompatibilité avec le PLU d'Aubière.

IV.10. Compatibilité avec le PLU de Cournon-d'Auvergne

La commune de Cournon-d'Auvergne dispose d'un PLU approuvé en date du 29 juin 2018.

Le projet de BHNS présente des incompatibilités avec le PLU de Cournon pour l'implantation du terminus, du centre d'exploitation et de maintenance et en ce qui concerne les éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme.

Pour plus de détails se reporter au dossier I1 - Dossier de mise en compatibilité du PLU de Cournon d'Auvergne.

V. ANALYSE DE LA COMPATIBILITE DU PROJET AVEC LE PLU DE DURTOL

Le PLU de la commune de Durtol a été approuvé le 15 février 2019.

V.1. PADD du PLU de Durtol

Les orientations du PADD du PLU de Durtol s'articulent autour des thématiques suivantes :

- La vocation économique avec comme orientations communales :
 - Le maintien et le développement des équipements économiques locaux,
 - Le maintien et le développement des activités médicales et hospitalières,
 - Le développement du numérique,

Le projet de BHNS a notamment pour objectif de desservir les lieux économiques et les équipements de la commune et contribuera à améliorer leur accessibilité ce qui peut avoir un effet positif induit dans le maintien et le développement de la vocation économique de la commune.

- La vocation touristique avec l'amélioration de l'attractivité du territoire et le renforcement des activités touristiques et des hébergements. **De même, le projet de BHNS améliorera l'accessibilité aux activités et hébergements touristiques.**
- L'organisation urbaine de l'habitat avec comme orientations communales :
 - La gestion économe des espaces qui doit être au centre de la réflexion,
 - Favoriser le remplissage des enveloppes urbaines pour limiter la consommation des espaces,
 - Redéfinir les secteurs stratégiques pour le développement de l'habitat en privilégiant le développement urbain et la densification autour des lignes de bus et de la gare et prenant en compte la protection des personnes et des biens contre les risques naturels et technologiques.
- Le cadre de vie avec comme objectifs communaux :
 - Le maintien et le développement des services et des équipements,
 - Densifier les cheminements doux pour améliorer les liaisons, l'accessibilité vers le bourg, entre les quartiers et vers la gare : **le projet de BHNS s'accompagne de cheminements doux.**
 - Promouvoir une politique d'économie des consommations énergétiques et un développement des énergies renouvelables : les bus circulant sur les lignes B et C seront des bus électriques qui permettront une économie en termes d'hydrocarbures. Le centre d'exploitation et de maintenance sera équipé d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle permettra de couvrir la moitié besoins des deux lignes.
- Les espaces naturels et les corridors écologiques avec comme objectifs de :
 - Préserver les espaces naturels du territoire notamment les ZNIEFF de type II et le site inscrit : **le projet de BHNS n'intercepte pas de ZNIEFF ni le site inscrit sur la commune de Durtol.**
 - Préserver les trames bleues de la commune : les cours d'eau, les pièces d'eau et les zones humides : **de même le projet de BHNS n'impacte pas les trames bleues de la commune.**
 - Protéger les espaces agricoles : le projet de BHNS ne s'inscrit pas sur des espaces agricoles.
 - Préserver les trames vertes de la commune : les espaces boisés et le maillage bocager : **Le projet de BHNS n'impacte pas les trames vertes.**
 - Conforter les secteurs de jardins potagers : Il n'impacte pas non plus de jardins potagers.

La carte suivante fait la synthèse des orientations du PADD de Durtol. Sur cette carte, il est prévu de conforter les lignes de bus urbains ce qui est bien l'objectif du projet de BHNS.

Ainsi, le projet de BHNS est compatible avec le PADD du PLU de Durtol.

LES ORIENTATIONS DU PADD DE DURTOL

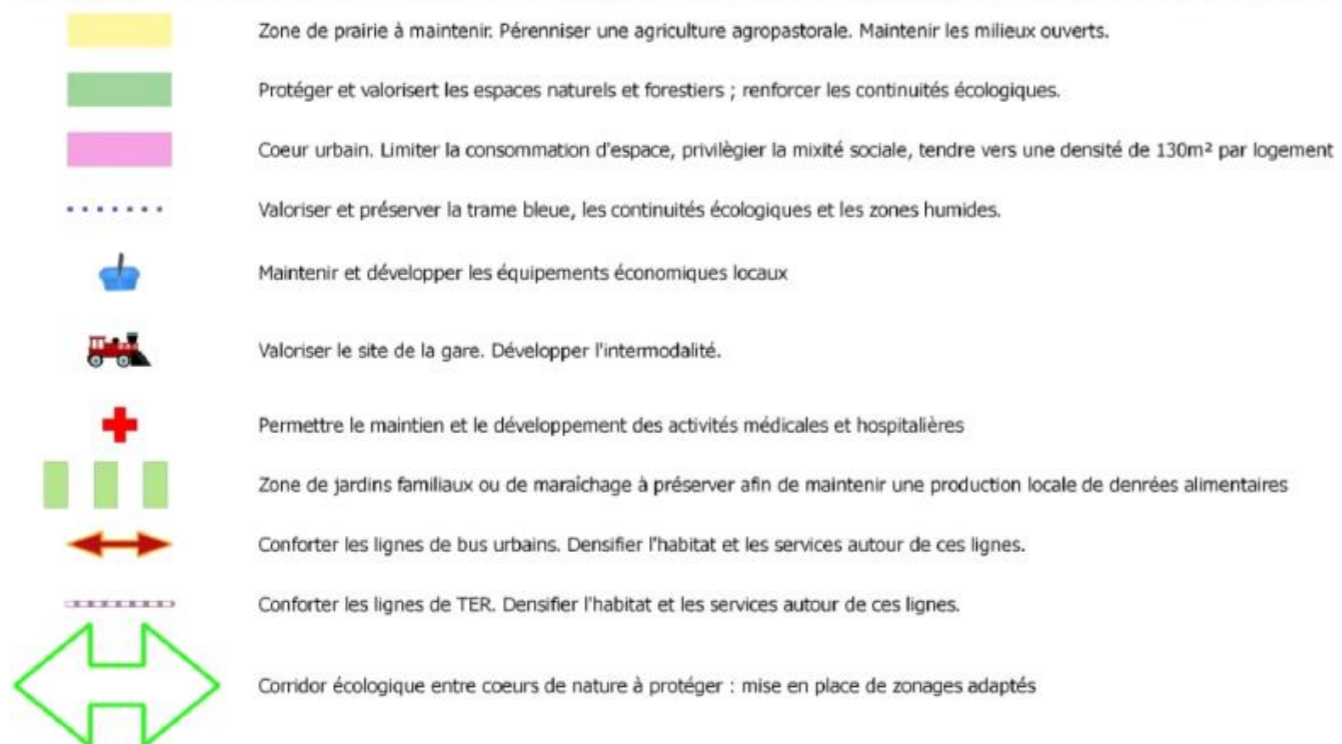
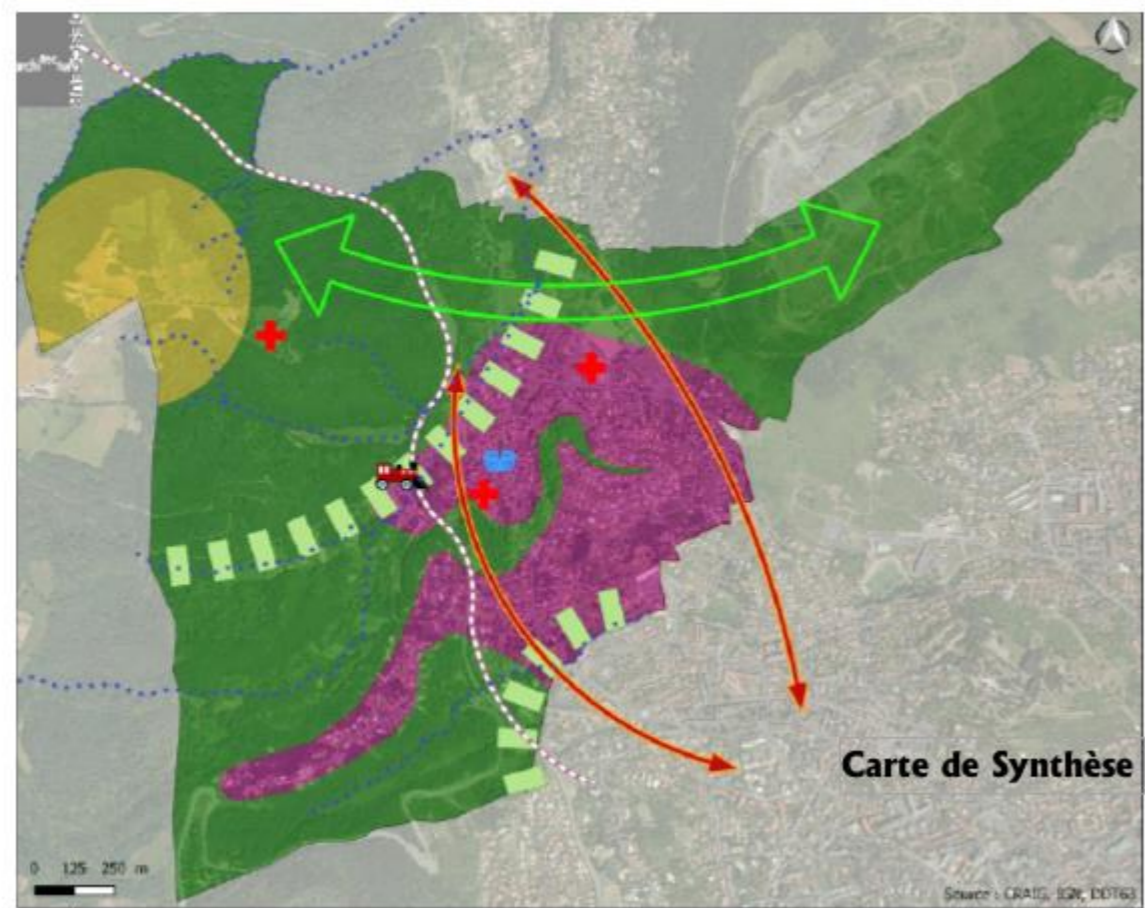


Figure 4 : Orientations du PADD du PLU de Durtol

V.2. Zonages concernés

Le projet de BHNS s'inscrit sur les zones Ug, Um, et Ud*

Le terminus sur Durtol comprenant les parkings sont en zone Um et Ud*.

Zone Ug

La zone UG est destinée principalement à la construction d'habitations édifiées généralement en ordre discontinu avec une occupation du sol modérée. C'est une zone multifonctionnelle (regroupement au sein d'un même tissu urbain de fonctions diversifiées : habitats, commerces, équipements, services, artisanat, activités économiques, tertiaires, etc.).

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des destinations interdites, autorisées et autorisées avec condition.

Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Destinations	Sous destinations	Interdiction	Autorisation	Condition
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole	X		
	Exploitation forestière	X		
Habitation	Logement		X	
	Hébergement		X	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail		X	
	Restauration		X	
	Commerce de gros	X		
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle		X	
	Hébergement hôtelier et touristique		X	
	Cinéma		X	
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés		X	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés		X	
	Etablissements d'enseignement, de santé, et d'action sociale		X	
	Salles d'art et de spectacles		X	
	Equipements sportifs		X	
	Autres équipements recevant du public		X	
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Industrie		X	sous condition de ne pas occasionner de gêne pour le voisinage (bruit, fumée, odeur...).
	Entrepôt		X	Surface de plancher inférieure ou égale à 100m².
	Bureau		X	
	Centre de congrès et d'exposition		X	

Figure 5 : Destinations interdites, autorisées et autorisées avec condition en zone Ug du PLU de Durtol

D'après l'arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être règlementées par le règlement national d'urbanisme et les règlements des plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu, les constructions liées au projet de BHNS (locaux d'exploitation du terminus), entrent dans la destination "Équipements d'intérêt collectifs et services publics" et sous-destination "Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés" qui comprend notamment les constructions des équipements collectifs de nature technique ou industrielle c'est-à-dire les constructions techniques nécessaires au fonctionnement des services publics, les constructions techniques conçues spécialement pour le fonctionnement de réseaux ou de services urbains, les constructions industrielles concourant à la production d'énergie.

Aucune construction n'est prévue en zone UG dans le cadre du projet de BHNS. Seul le BHNS roulera sur des voies en zone UG. Il n'est pas interdit en zone UG, il est donc autorisé.

Zone Um

La zone Um est destinée principalement à l'implantation d'équipements et de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale.

Les constructions des locaux d'exploitations du terminus sont prévues en zone UM dont le règlement précise les destinations interdites, autorisées et autorisées avec condition suivantes :

Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Destinations	Sous destinations	Interdiction	Autorisation	Condition
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole	X		
	Exploitation forestière	X		
Habitation	Logement		X	Habitations autorisées sous réserve qu'elles soient liées aux destinations et sous-destinations autorisées
	Hébergement		X	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	X		
	Restauration	X		
	Commerce de gros	X		
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	X		
	Hébergement hôtelier et touristique	X		
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Cinéma	X		
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés		X	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés		X	
	Etablissements d'enseignement, de santé, et d'action sociale		X	
	Salles d'art et de spectacles	X		
	Equipements sportifs	X		
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Autres équipements recevant du public		X	
	Industrie	X		
	Entrepôt	X		
	Bureau	X		
	Centre de congrès et d'exposition	X		

Figure 6 : Destinations interdites, autorisées et autorisées avec condition en zone Um du PLU de Durtol

Le terminus projeté de la ligne C, situé rue de la Paix sur la commune de Durtol, s'inscrit au droit de l'actuel parking de la clinique médicale (87 places). Ce terminus est distant de 185 m du cœur de bourg de la commune. Il se compose de 2 quais de dépose, 2 quais de recharge, d'un local technique et un local d'exploitation ainsi que de places de stationnement réservées à l'exploitant T2C.

Le projet prévoit également la reconstitution de places de stationnement venant compenser les 87 places supprimées du parking de la clinique de Durtol.

Un potentiel maximal de 83 places par niveau pourrait être reconstituées, soit 166 places au total (2 niveaux de parking - parking sur dalle). Cette capacité de stationnement pourrait permettre de reconstituer à la fois le stationnement supprimé à la clinique (67 places réservées + 20 places visiteurs), le stationnement supprimé le long de l'avenue de la Paix (39 places supprimées), et également mettre en œuvre quelques places de parking de proximité (ou P+R), afin de permettre le rabattement des voitures sur la ligne de BHNS.



Figure 7 : Localisation du terminus

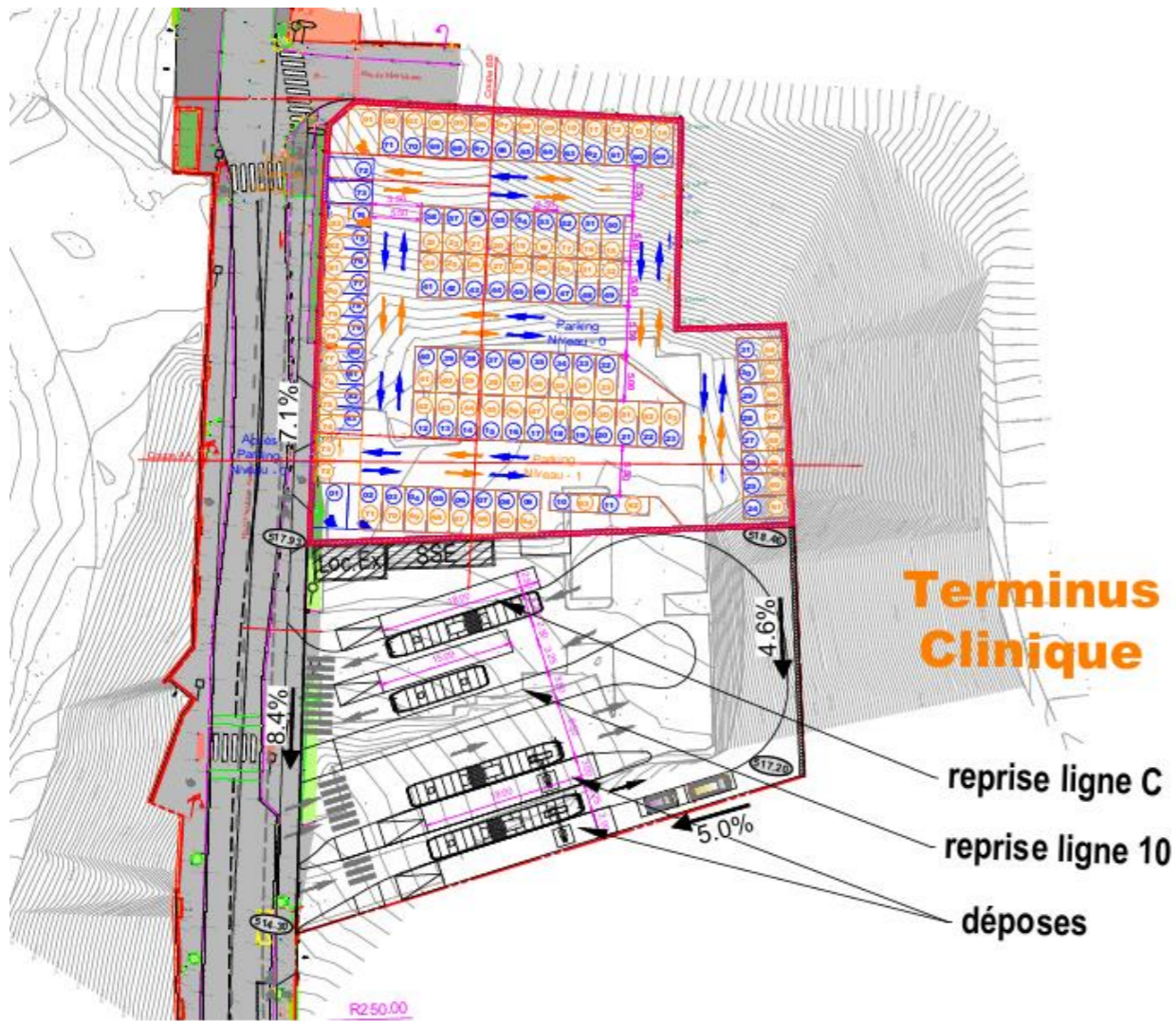


Figure 8 : Plan d'implantation du terminus à Durtol et de la reconstitution des places de stationnement envisagé au stade des études préliminaires.

Le parking sur la partie Nord du terminus est un parking de surface avec un niveau souterrain.

Le parking sur la partie Sud du terminus est un parking sur dalle (1 niveau).

Les constructions liées au projet de BHNS (locaux d'exploitation du terminus), entrent dans la destination "Équipements d'intérêt collectifs et services publics" et sous-destination "Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés" autorisées en zone UM. Néanmoins, le terminus n'est pas un équipement d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale. Il n'est donc pas compatible avec la zone Um.

Le tableau suivant fait la synthèse de la compatibilité du terminus avec la zone Um. Le parking Sud sur dalle et les infrastructures du terminus (quais et locaux) impactent cette zone du PLU.

Règlement	Contenu du PLU de Durtol	Compatibilité du terminus
Article UM1 - Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités		Les constructions liées au projet de BHNS (locaux d'exploitation du terminus), entrent dans la destination "Équipements d'intérêt collectifs et services publics" et sous-destination "Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés" autorisées en zone UM. Cependant le terminus n'est pas un équipement d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale. Il n'est donc pas compatible avec la zone Um. Non compatible
Article UM2 - Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère	<u>Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :</u> « Les bâtiments doivent être implantés avec un retrait minimal de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation... Dans le cas de voies et emprises publiques non ouvertes à la circulation, le recul est porté à 3 m. Dans le cas de terrains à l'angle de 2 voies, le retrait de 5 m ne s'applique que sur la voie permettant l'accès principale à la construction. Un retrait de 3 m s'applique sur l'autre. Les extensions des bâtiments existants ne respectant pas la règle d'implantation pourront être autorisées en prolongement de celles-ci. » Des dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages de faible importance (surface inférieure à 30m ²) réalisés par une collectivité, un service public ou leur concessionnaire, dans un but d'intérêt général (WC, postes de transformation EDF, abris voyageurs...), pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause ces dispositions différentes ne pourront être admises que si	<u>Construction des édicules du terminus :</u> Le projet de terminus consistant en la création de 4 quais, d'un poste de transformation et d'un poste de repos + sanitaires à usage des conducteurs T2C dont les surfaces pourraient être inférieure ou égale à 30 m ² (2X 30 m ²), le projet est compatible avec les exigences d'implantation précitées. <u>Construction du parking sur dalle :</u> Le projet de parking sur dalle tel que dessiné aujourd'hui ne respecte pas le retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation. Sans modification de l'emprise de la structure du parking, le projet est incompatible avec le retrait de 5 m demandé par le PLU.

Règlement	Contenu du PLU de Durtol	Compatibilité du terminus
	<p>une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.</p> <p><u>Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives</u></p> <p>A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite de propriété, La distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.</p> <p>Des dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages de faible importance ($\leq 30 \text{ m}^2$) réalisés par une collectivité, un service public ou leur concessionnaire, dans un but d'intérêt général (WC, postes de transformation EDF, abris voyageurs...), pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.</p> <p><u>Hauteur des constructions :</u></p> <p>La hauteur d'une construction est mesurée à partie du sol existant (altitude absolue) jusqu'à l'égout de toiture ou à l'acrotère. Cette hauteur ne peut excéder 12 m sur une verticale donnée.</p> <p><u>Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère</u></p>	<p>Les deux ouvrages prévus seraient inférieurs à 30 m^2 chacun.</p> <p>Le terme de construction s'applique au parking sud (parking sur dalle). La limite séparative impactée par le parking est la limite entre les parcelles AB 182 et AB 0178. Attendu du fait que le parking projeté jouxte cette limite séparative, le projet sera compatible avec les exigences d'implantation précitées.</p> <p>Les constructions projetées (dalle parking aérien, poste de repos et LT) n'excéderont pas 5 m de hauteur. Le projet est compatible avec les hauteurs des constructions demandées au PLU.</p> <p>Les constructions, dans le cadre de la MOEG, feront l'objet d'un traitement architectural spécifique respectant l'ensemble des prescriptions du PLU. Le projet sera donc compatible avec les prescriptions de la qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère du PLU.</p> <p>Les boisements existants sont conservés. A ce titre, 100% de la surface libre de la parcelle serait plantée.</p> <p>Le parking est une construction (structure poteaux /dalles) de plus</p>

Règlement	Contenu du PLU de Durtol	Compatibilité du terminus
	<p><u>Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions</u></p> <p>« Tout terrain recevant une construction doit être planté. Les espaces libres devront être traités en espaces perméables pour 40% de leur surface.</p> <p>Les aires de stationnement de plus de 30 places, sur terrain naturel et en plein air, seront plantées ponctuellement d'arbres de haute tige et seront accompagnées de haies ou de plantes arbustives. Les plantations réalisées devront être organisée de façon aléatoire, dans le but de conserver un caractère « naturel » à la zone. »</p>	<p>de 30 places. Au regard du PLU, ce n'est pas un parking de plein air.</p> <p>Le parking qui est assimilé à une construction n'est pas soumis aux exigences de plantation des aires de stationnement de plein air du PLU. De plus, il n'occupe pas la totalité de la parcelle AB 0178, la majeure partie des boisements existants sont conservés.</p> <p>Le projet de terminus (infrastructure quais et locaux) est compatible avec les exigences d'espaces libres et de perméabilité du PLU.</p>

Zone UD*

La zone UD* est strictement liée à l'implantation de petits collectifs.

Le projet prévoit une construction en zone Ud* car le parking avec un niveau souterrain (et donc des fondations) est considéré comme une construction.

Le règlement de la zone Ud* précise les destinations interdites, autorisées et autorisées sous conditions dans le tableau suivant :

Destinations	Sous destinations	Interdiction	Autorisation	Condition
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole	X		
	Exploitation forestière	X		
Habitation	Logement		X	
	Hébergement		X	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail		X	
	Restauration		X	
	Commerce de gros	X		
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle		X	
	Hébergement hôtelier et touristique		X	
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Cinéma		X	
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés		X	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés		X	
	Etablissements d'enseignement, de santé, et d'action sociale		X	
	Salles d'art et de spectacles		X	
	Equipements sportifs		X	
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Autres équipements recevant du public		X	
	Industrie		X	sous condition de ne pas occasionner de gêne pour le voisinage (bruit, fumée, odeur...).
	Entrepôt		X	Surface de plancher inférieure ou égale à 100 m^2 .
	Bureau		X	
	Centre de congrès et d'exposition		X	

Figure 9 : Destinations interdites, autorisées et autorisées avec condition en zone Um du PLU de Durtol

Au regard de l'article 1, les parkings ne font pas parties des usages interdits en zone Ud*et sont donc normalement autorisés même s'ils ne sont pas expressément cités comme autorisés en zone Ud*.

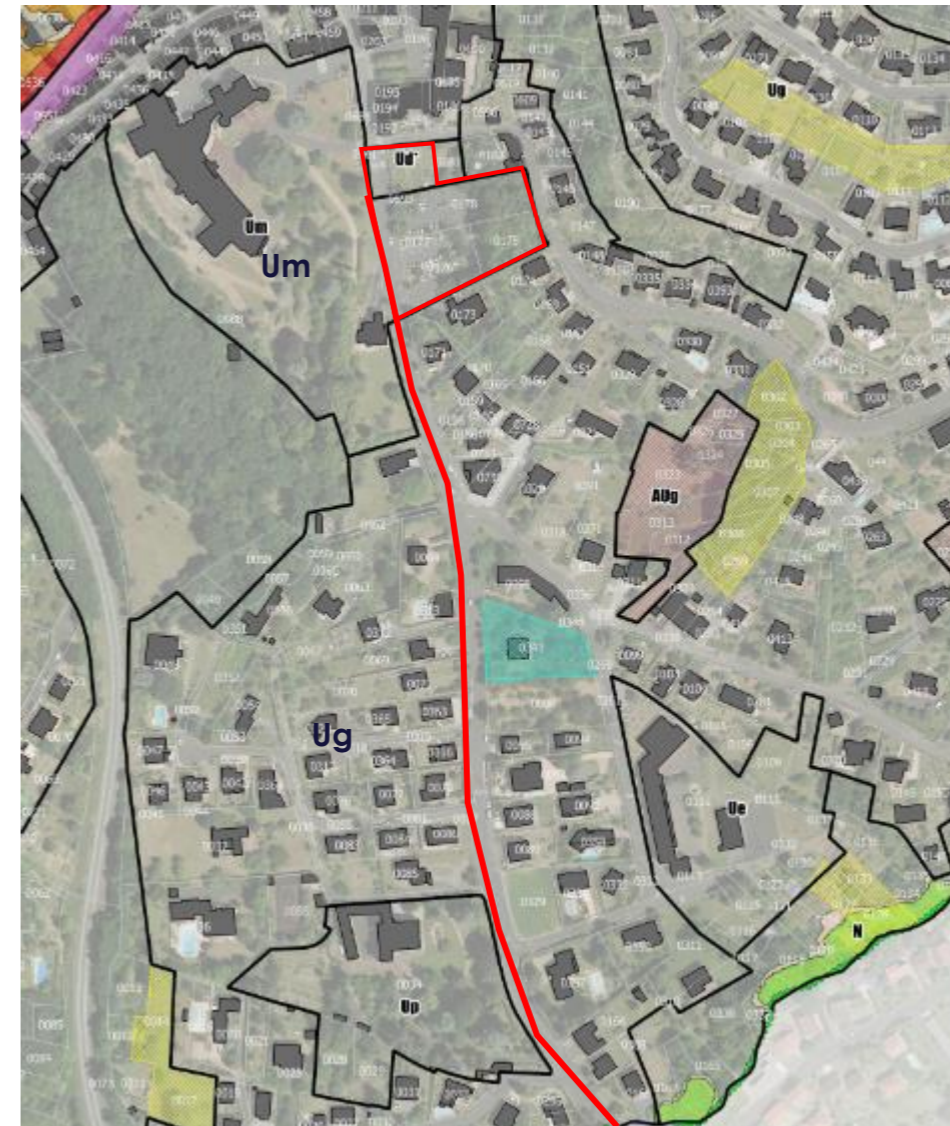
Le parking avec un niveau souterrain est considéré comme une construction. Concernant l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques, le parking est implanté en limite des voies existantes. Il est donc compatible avec l'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publique

Concernant l'implantation des constructions par rapport aux limites séparatives, le parking n'est pas concerné (pas de limites séparatives).

Le parking est un parking avec du stationnement au niveau du terrain naturel et un niveau souterrain. Il est donc compatible avec la hauteur des constructions autorisées qui est de 12 m.

Concernant le traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions, le PLU indique que "Tout terrain recevant une construction doit être planté. Les espaces libres devront être traités en espaces perméables pour 40% de leur surface".

Le parking occupe l'ensemble de la frange Nord des parcelles AB 0179, 0180, 0181 sans aménagement paysager. Ainsi, le projet n'est pas compatible avec les exigences du PLU.



Tracé du BHNS et emprise approximative du

Figure 10 : Extrait du plan de zonage de Durtol

V.3. Orientations d'Aménagements et de Programmation

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) de la commune de Durtol sont 5 OAP sectorielles et une OAP dite "transversale" relative à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement et du paysage.

Les OAP sectorielles sont inscrites en zone AUG ou AU. Le projet n'étant pas inscrit en zone AUG et AU, il ne remet pas en cause les OAP sectorielles du PLU de Durtol.

L'OAP transversale est relative à la préservation et à la mise en valeur de l'environnement et du paysage. L'extrait ci-dessous retranscrit cette OAP sur le secteur du projet de BHNS.

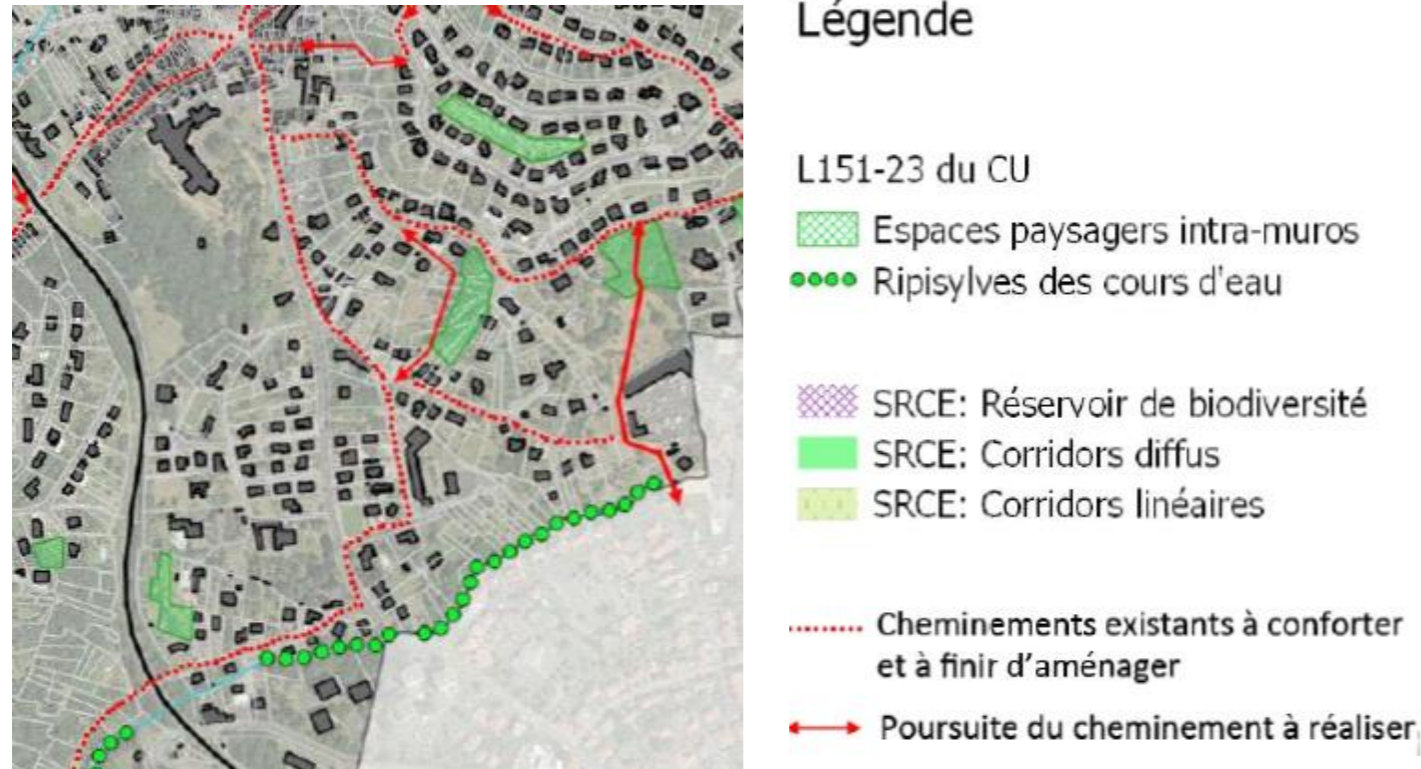


Figure 11 : Extrait de l'OAP transversale du PLU de Durtol

La ligne de BHNS s'inscrit sur des voiries existantes, elle ne remet pas en cause la ripisylve le long du cours d'eau traversant la route de Durtol ni les cheminements existants à conforter ou à finir d'aménager. Le projet de BHNS n'impacte aucun espace paysager intra-muros, ni réservoirs de biodiversité ou corridors diffus ou linéaires.

Ainsi, le projet de BHNS est compatible avec l'OAP transversale du PLU de Durtol.

V.4. Éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme

Le projet n'intercepte aucun EBC ni jardins, potagers ou petits boisements intra-muros.

Des arbres d'alignements et ripisylves se situent le long du cours d'eau à l'entrée de la commune au niveau de la RD944. Le projet n'impacte pas ces arbres d'alignement d'arbres ou ripisylves.

Le projet est donc compatible avec les éléments caractéristiques du paysage à protéger au titre des articles L151-19 et L151-23 du code de l'urbanisme.

V.5. Emplacements réservés

Un emplacement réservé ER 8 se situe côté Est de l'avenue de la Paix (RD344). Cet emplacement réservé au bénéfice de la commune de Durtol est prévu pour la création d'un aménagement d'espace public et d'un équipement public. Le passage du BHNS sur l'avenue de la Paix ne remet pas en cause cet ER et est compatible avec ce dernier.

ER 8

Situation : avenue de la Paix et rue Henry Pourrat.

Objet : Création d'un aménagement d'espace public et d'un équipement public.

Cadastre :
Section AE, parcelles n°96 et 343 en totalité.

Bénéficiaire : commune de Durtol.

Surface : 3 587 m².



Figure 12 : Localisation de l'ER 8 de la commune de Durtol.

V.6. Servitudes d'utilité publique de Durtol

Le projet de BHNS interfère avec la servitude I4 moyenne tension, servitude relative à l'établissement des canalisations électriques : canalisation souterraine le long de l'avenue de la Paix : les aménagements de surface nécessaires à la création du BHNS ne remettent pas en cause cette servitude.

La commune est également concernée par la servitude PM1, servitude résultant des plans d'exposition aux risques naturels prévisibles. Cette servitude est en lien avec le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation (PPRNPI) de l'agglomération clermontoise approuvé par arrêté préfectoral du 8 juillet 2016. Néanmoins, le projet ne s'inscrit pas au droit de zones concernées par cette servitude PM1.

Le projet de BHNS ne remet pas en cause les servitudes d'utilité publique de la commune de Durtol.

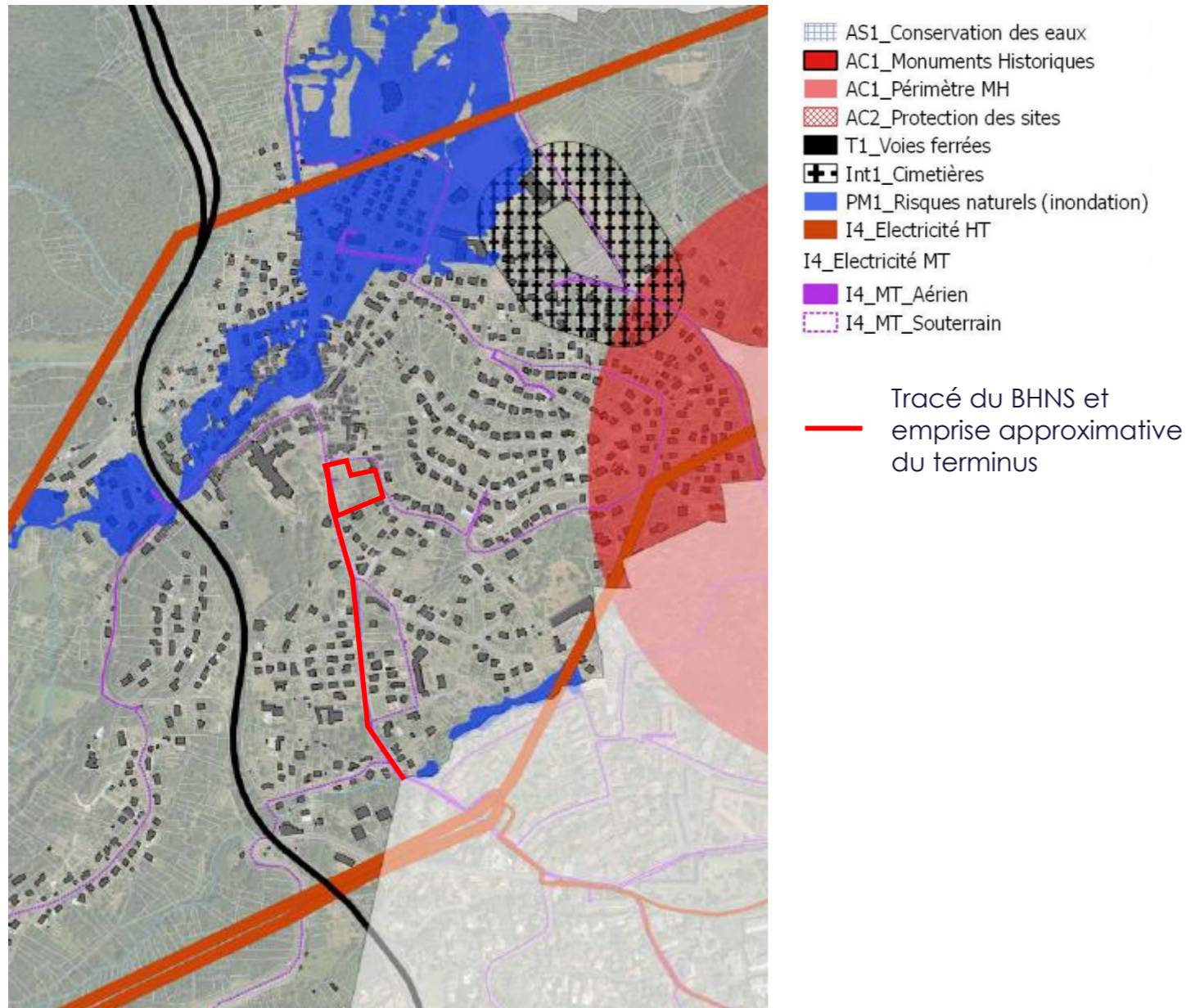


Figure 13 : Plan des servitudes d'utilité publique commune de Durtol

V.7. Conclusion sur la compatibilité du projet avec le PLU de Durtol

Le projet de BHNS n'est pas compatible avec le PLU de Durtol en raison de la localisation du terminus en zone Um et Ud* :

- La zone Um est destinée principalement à l'implantation d'équipements et de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale : le terminus n'est pas un équipement d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale. Il n'est donc pas compatible avec la zone Um.
- La zone Ud* est strictement liée à l'implantation de petits collectifs. Sur cette zone il est prévu des stationnements qui ne sont pas interdits en zone Ud* mais pas explicitement autorisés. De plus, le parking envisagé n'est pas compatible avec le traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions.
- Le parking sur dalle est également incompatible avec le retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation.

VI. EVOLUTIONS APPORTEES AU PLU DE DURTOL DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Ce chapitre définit les différentes propositions de mise en compatibilité qui vont adapter les dispositions du PLU en vigueur de Durtol afin de permettre à terme la réalisation du projet de BHNS.

Plus précisément, pour rendre possible la réalisation du projet, au regard des incompatibilités mises en évidence, il est proposé de :

- Créer un secteur Um* au droit du terminus,
- Préciser dans le règlement que « Le secteur Um* est réservé à l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements et aux équipements d'intérêt collectif non forcément en lien avec les activités de santé » ,
- Introduire une modification du règlement de la zone Um : dérogation dans le secteur Um* au retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation pour les équipements d'intérêt public liés au transport.

VI.1. Modification des plans de zonage

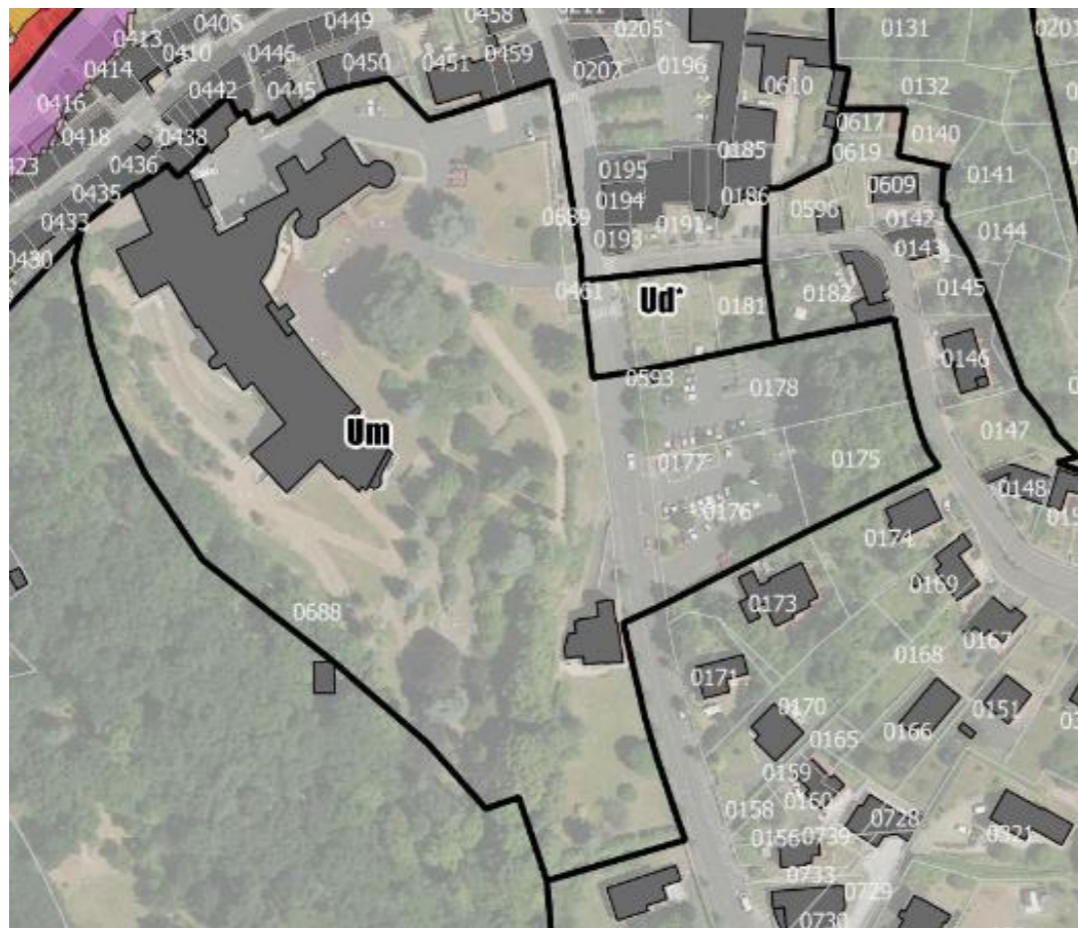


Figure 14 : Extrait du plan de zonage actuel du PLU de Durtol

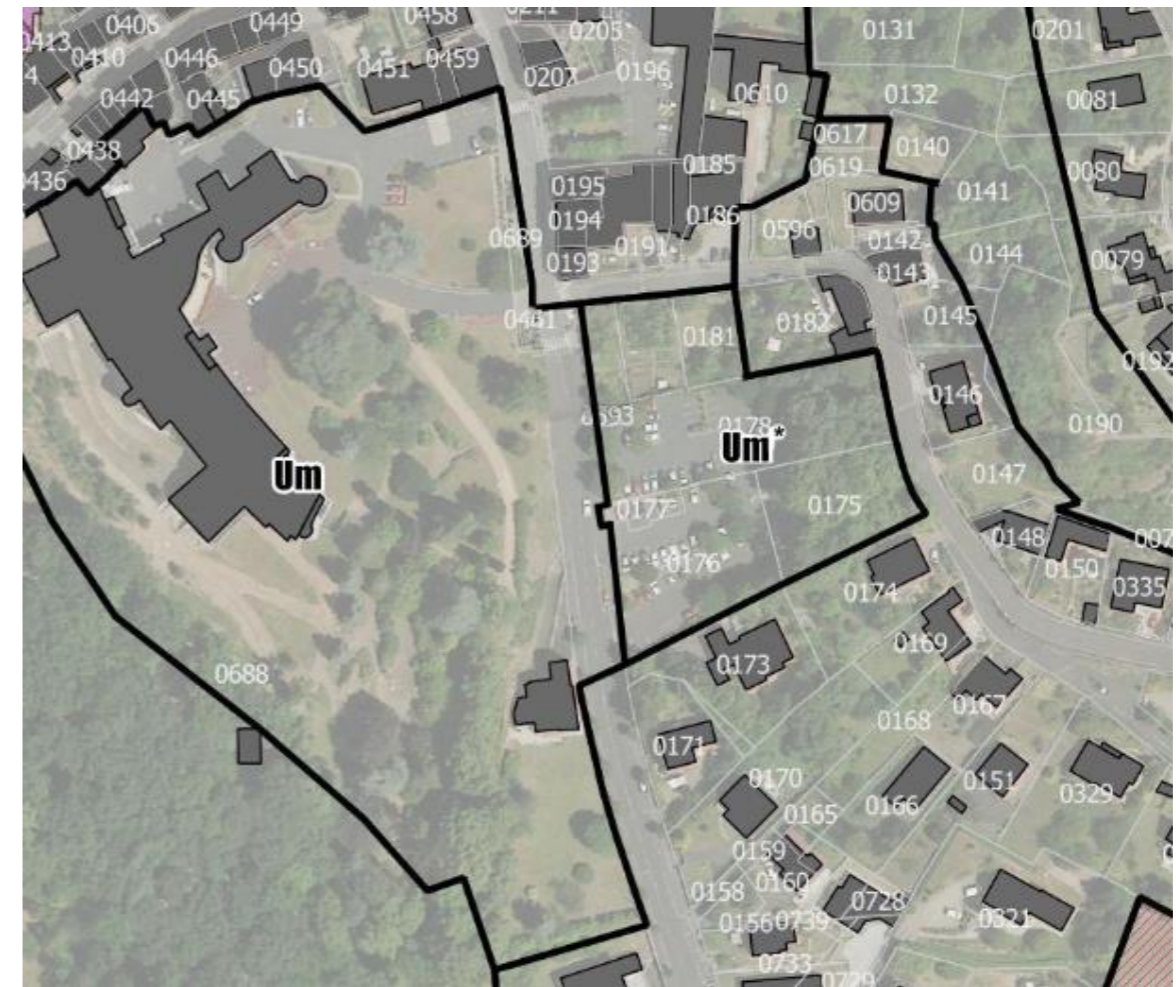


Figure 15 : Extrait du plan de zonage modifié du PLU de Durtol

VI.2. Modification du règlement

Les modifications du règlement du PLU de Durtol sont écrites en couleur bleue dans les extraits de règlement ci-dessous.

- Modification du préambule (page 4 du règlement)

Préambule

Le règlement est composé d'un document écrit qui :

- fixe les dispositions générales applicables à l'ensemble de la commune, et notamment les conditions de desserte des terrains par les voiries et les réseaux,
- établit les dispositions particulières relatives au métabolisme urbain, à la protection du patrimoine bâti et naturel, et à la mise en œuvre des projets urbains,
- fixe les règles applicables à l'intérieur de chacune des zones, et le cas échéant, établit des règles spécifiques aux différents secteurs délimités par les planches thématiques.

et de documents graphiques composés :

- d'un plan de zonage du territoire et d'un zoom sur le bourg sur lesquels sont reportés les différents périmètres et les servitudes applicables,
- d'une planche thématique d'informations complémentaires permettant de localiser le champ d'application de certains dispositifs réglementaires (secteurs stratégiques, fonctions urbaines, répartition des logements sociaux, hauteurs, coefficient de biotope).

Les occupations et utilisations du sol doivent être conformes à ces dispositions écrites et graphiques.

Le présent règlement divise le territoire communal en :

- **Zones urbaines U**, secteurs déjà urbanisés et où les équipements publics existants ou en cours de réalisation ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à implanter.
 - **La zone Ud** est une zone de centre ancien dense dans laquelle il est souhaitable de favoriser l'aménagement et la transformation des bâtiments existants, ainsi que l'intégration des constructions neuves en vue de conserver à ces lieux leurs caractères et leurs animations. C'est une zone multifonctionnelle caractéristique des centres-bourgs (regroupement au sein d'un même tissu urbain de fonctions diversifiées : habitat, commerces, équipements, services, artisanat, activités économiques, tertiaires, etc.).
Le secteur Ud* est réservé à l'implantation de petits collectifs.
 - **La zone Ug** est destinée principalement à la construction d'habitations édifiées généralement en ordre discontinu avec une occupation du sol modérée. Elle correspond aux extensions périphériques du bourg. C'est une zone multifonctionnelle (regroupement au sein d'un même tissu urbain de fonctions diversifiées : habitat, commerces, équipements, services, artisanat, activités économiques, tertiaires, etc.).
 - **La zone Ue** est une zone destinée à l'implantation d'équipements ou de constructions d'intérêt général, liés aux activités administratives, associatives, scolaires, sportives, culturelles ou de loisirs.
 - **La zone Uf** est une zone d'habitat collectif et d'activités tertiaires (équipements, commerces...).
 - **La zone Um** est destinée principalement à l'implantation d'équipements ou de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale.

Le secteur Um* est réservé à l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements et aux équipements d'intérêt collectif non forcément en lien avec les activités de santé.

- **La zone Up** est une zone patrimoniale qui cible le château de Layat et son parc.

- **Zones à urbaniser AU**, secteurs destinés à être ouverts à l'urbanisation.
 - **La zone AUg** est une zone principalement destinée à des constructions à usage d'habitations. Les équipements publics (voirie et réseaux) situés en périphérie immédiate, ont une capacité suffisante pour desservir les constructions à édifier dans l'ensemble de la zone. Cette zone devra respecter les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) proposées au PLU. Sous cette condition, les travaux pourront se réaliser au fur et à mesure de la réalisation des équipements internes.
 - **La zone AU** est une zone insuffisamment équipée pour être urbanisée en l'état. Elle sera soumise à une modification du Plan Local d'Urbanisme pour son ouverture.
- **Zones naturelles et forestières N**, secteurs équipés ou non, à protéger en raison soit de la qualité des sites, milieux et espaces naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique et écologique, soit de l'existence d'une exploitation forestière, soit de leur caractère d'espaces naturels, soit de la nécessité de préserver ou restaurer les ressources naturelles, soit de la nécessité de prévenir les risques, notamment d'expansion des crues.

Le présent règlement fixe les règles applicables à l'intérieur de chacune de ces zones, à l'exception des zones AU et AUg, dont le règlement n'a pas été défini, en application de l'article R151-8° du CU : il est donc nécessaire de se reporter à la pièce OAP.

De plus,

- Dans les secteurs inondables identifiés dans les documents graphiques, s'applique également la réglementation liée au PPRNPI de l'agglomération clermontoise. Cette réglementation ayant valeur de servitude, en cas de contradiction avec les règles édictées ci-après, c'est la règle la plus stricte qui s'applique. Il est donc impératif de se reporter au règlement du PPRNPI pour connaître l'ensemble des prescriptions relatives aux occupations et utilisations du sol autorisées dans ces secteurs.
- Dans les secteurs à risques naturels autre que celui de l'inondation, il est impératif de se reporter à la planche « informations complémentaires » du zonage afin de connaître l'ensemble des risques potentiels et d'intégrer ces contraintes au projet d'aménagement.

- Modification du règlement de la zone Um (pages 21 à 24 du règlement)

Les zones urbaines

La zone Um

La zone Um est destinée principalement à l'implantation d'équipements ou de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale.

Le secteur Um* est réservé à l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements et aux équipements d'intérêt collectif non forcément en lien avec les activités de santé.

1-Destination des constructions, usages des sols et natures d'activités

Interdiction et limitation de certains usages et affectations des sols, constructions et activités

Destinations	Sous destinations	Interdiction	Autorisation	Condition
Exploitation agricole et forestière	Exploitation agricole	X		
	Exploitation forestière	X		
Habitation	Logement		X	Habitations autorisées sous réserve qu'elles soient liées aux destinations et sous-destinations autorisées
	Hébergement		X	
Commerce et activités de service	Artisanat et commerce de détail	X		
	Restauration	X		
	Commerce de gros	X		
	Activités de services où s'effectue l'accueil d'une clientèle	X		
	Hébergement hôtelier et touristique	X		
Equipements d'intérêt collectif et services publics	Cinéma	X		
	Locaux et bureaux accueillant du public des administrations publiques et assimilés		X	
	Locaux techniques et industriels des administrations publiques et assimilés		X	
	Etablissements d'enseignement, de santé, et d'action sociale		X	
	Salles d'art et de spectacles	X		
	Equipements sportifs	X		
Autres activités des secteurs secondaire et tertiaire	Autres équipements recevant du public		X	
	Industrie	X		
	Entrepôt	X		
	Bureau	X		
	Centre de congrès et d'exposition	X		

2- Caractéristiques urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

Volumétrie et implantation des constructions

Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques :

Les bâtiments doivent être implantés avec un retrait minimal de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation.

Dans le cas de voies et emprises publiques non ouvertes à la circulation, le recul est porté à 3 m.

Dans le cas de terrains à l'angle de 2 voies, le retrait de 5 m ne s'applique que sur la voie permettant l'accès principale à la construction. Un retrait de 3 m s'applique sur l'autre.

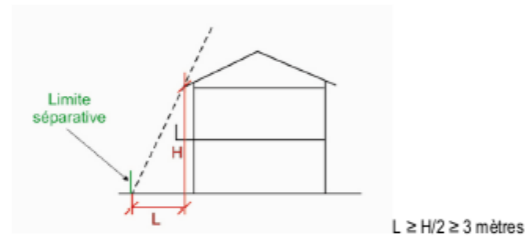
Les extensions des bâtiments existants ne respectant pas la règle d'implantation pourront être autorisées en prolongement de celles-ci.

Des dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages de faible importance (surface inférieure à 30m²) réalisés par une collectivité, un service public ou leur concessionnaire, dans un but d'intérêt général (WC, postes de transformation EDF, abris voyageurs...), pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Des dispositions différentes en termes d'implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques pourront être admises en zone Um*.

Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives :

A moins que le bâtiment à construire ne jouxte la limite de propriété, La distance comptée horizontalement de tout point de ce bâtiment au point de la limite parcellaire qui en est le plus rapproché doit être au moins égale à la moitié de la différence d'altitude entre ces deux points, sans pouvoir être inférieure à 3 m.



Les extensions des bâtiments existants ne respectant pas les règles d'implantations pourront être autorisées en prolongement de celles-ci.

Des dispositions différentes pourront être admises pour les ouvrages de faible importance ($\leq 30 \text{ m}^2$) réalisés par une collectivité, un service public ou leur concessionnaire, dans un but d'intérêt général (WC, postes de transformation EDF, abris voyageurs...), pour des motifs techniques, de sécurité ou de fonctionnement de l'ouvrage. En tout état de cause ces dispositions différentes ne pourront être admises que si une insertion harmonieuse dans l'environnement est garantie.

Hauteur des constructions :

La hauteur d'une construction est mesurée à partir du sol existant (altitude absolue) jusqu'à l'égout de toiture ou à l'acrotère. Cette hauteur ne peut excéder 12 m sur une verticale donnée.

Lorsqu'une construction existante dépasse la hauteur maximale autorisée, les extensions et travaux de réhabilitation pourront disposer d'une hauteur équivalente.

Les constructions suivantes sont exemptées de la règle de hauteur, sauf à remettre en cause le principe même de leur implantation, s'il était de nature à porter atteinte à la qualité du site :

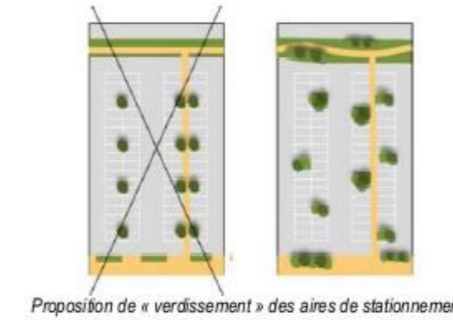
- Les équipements d'infrastructure (installation technique de grande hauteur),
- La reconstruction à l'identique après sinistre,
- Les ouvrages techniques de faible emprise ($\leq 30 \text{ m}^2$) ou nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt général.

Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère

- Les constructions, par leur situation, leur architecture, leur dimension ou leur aspect extérieur, ne doivent pas porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux environnants ainsi qu'aux sites et aux paysages naturels ou urbains.
- Les constructions s'adapteront au profil du terrain naturel.
- Les couvertures seront de teinte rouge uniforme sur pente inférieure à 45%. (sauf pour les serres et vérandas).
- Les toitures terrasses sont autorisées
- Les dispositions relatives aux toitures et couvertures ne s'appliquent pas :
 - dans le cadre de réfection de toiture existante ou d'extension de bâtiments existants, des matériaux de teinte similaires à ceux d'origine pourront être utilisés et les pentes adaptées.
 - pour les serres, les vérandas, les verrières et les annexes de l'habitation dont la pente et la teinte de la toiture seront adaptées au matériau employé
- L'emploi de matériaux de teinte blanche pure, brillants ou réfléchissants est interdit en traitement de façades. Les menuiseries ne sont pas concernées.
- L'emploi à nu de matériaux destinés à être enduits est interdit.
- Les murs de soutènement sont autorisés en cas de dénivelé de terrain dans une limite de 2.50 m de haut maximum par rapport au sol existant (altitude absolue) du terrain le plus bas.
- Les clôtures sur rue et séparatives ne sont pas obligatoires. Lorsqu'elles existent, elles devront être obligatoirement ajourées ou comporter un dispositif à claire voie. Leur hauteur maximale est portée à 2.00 m. Cette hauteur pourra être dépassée pour des motifs réglementaires de sécurité par exemple.
- La restauration et l'extension à l'identique des clôtures existantes sont autorisées.

Traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions

- Tout terrain recevant une construction doit être planté. Les espaces libres devront être traités en espaces perméables pour 40% de leur surface
- Les surfaces libres devront être aménagées. Les plantations devront être réalisées avec des végétaux d'essences indigènes adaptées à l'environnement. Toutes les espèces exotiques, invasives ou exogènes sont interdites.
- Les haies mono essences de résineux sont interdites.
- Les citernes de gaz ou d'hydrocarbures devront être enterrées ; en cas d'impossibilité technique, elles seront protégées des vues par un masque végétal.
- Les aires de stationnement de plus de 30 places, sur terrain naturel et en plein air, seront plantées ponctuellement d'arbres de haute tige et seront accompagnées de haies ou de plantes arbustives. Les plantations réalisées devront être organisée de façon aléatoire, dans le but de conserver un caractère « naturel » à la zone.



Proposition de « verdissement » des aires de stationnement

Stationnement

Stationnement des véhicules motorisés :

Le stationnement des véhicules motorisés correspondant aux besoins des constructions et installations nouvelles doit être assuré en dehors des voies publiques. Il est exigé :

- Pour les constructions à usage d'habitation : 2 places minimum par logement ou hébergement,
- Pour toutes les autres destinations de constructions autorisées : 1 place pour 50 m² de surface de plancher.

Stationnement des cycles :

En plus des obligations prévues ci-dessus, il devra être réservé des espaces pour le stationnement des deux roues. Chaque emplacement doit représenter une surface minimale de 1.50 m².

3-Equipements et réseaux

Desserte par les voies publiques ou privées

Accès :

La largeur des accès sur la voie publique doit être proportionnée à la taille et au besoin des constructions. Les accès doivent être aménagés de façon à répondre aux conditions de sécurité publique, notamment au regard de l'intensité de la circulation et des conditions de visibilité.

Voie :

Les voies et les accès à créer ou à aménager doivent être adaptés aux usages qu'ils supportent et aux opérations qu'ils doivent desservir. Elles doivent permettre l'accès et la bonne circulation des véhicules de secours et de lutte contre les incendies. L'aménagement des voies doit respecter la réglementation en vigueur notamment celle relative à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.

Desserte par les réseaux

Eau potable :

Toute construction nouvelle dont l'alimentation en eau est reconnue, est assurée par le réseau public s'il existe ou à défaut, par un moyen conforme à la réglementation en vigueur.

Eaux pluviales :

Les aménagements réalisés doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans le réseau collecteur pluvial ou unitaire. En cas de rejet dans un réseau unitaire, le pétitionnaire devra obtenir l'autorisation du gestionnaire de ce réseau. En l'absence de réseau, en cas de réseau insuffisant ou en cas de refus du gestionnaire du réseau, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales sont à la charge exclusive du propriétaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain. En tout état de cause, le propriétaire ne doit pas laisser s'écouler les eaux pluviales en surface de voie publique. Il est notamment préconisé de récupérer et de stocker les eaux pluviales en vue d'une réutilisation pour les usages non domestiques, dans un souci d'économie des ressources en eau.

Assainissement :

Toute construction doit être raccordée au réseau public. Toutes les évacuations situées à un niveau inférieur à celui de la voirie doivent notamment être munies d'un dispositif anti-refoulement.

Réseaux d'alimentation en énergie et réseaux de communication :

Tout nouveau réseau sur domaine privé nécessaire à l'alimentation de la construction devra être réalisé en souterrain jusqu'au point de raccordement situé en limite du domaine public.

Il est préconisé d'intégrer dans la construction des projets d'aménagement, les principes des programmes publics de développement du numérique.

VI.3.Synthèse de l'Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol

Comme vu précédemment, en absence de décret d'application pour connaître les hypothèses de soumission au cas par cas d'une mise en compatibilité des PLU, les co-maîtres d'ouvrage ont décidé de réaliser une évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol.

En application de l'art L 122-13 du code de l'environnement, les évaluations environnementales au titre du projet et au titre du plan/programme peuvent faire l'objet d'une procédure unique.

Les Co-maîtres d'ouvrage ont souhaité réaliser une évaluation environnementale commune « projet + mise en compatibilité du document d'urbanisme de la commune de Durtol ».

Cette évaluation environnementale est commune à l'évaluation environnementale du projet et un paragraphe spécifique « Évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol » est inséré dans la pièce G-4 du dossier DUP.

Néanmoins, afin de faciliter la lecture du document, une synthèse de l'évaluation environnementale de la mise en compatibilité du PLU de Durtol est présentée ci-dessous.

La modification du PLU de Durtol entraîne :

- La suppression du secteur Ud* qui est strictement liée à l'implantation de petits collectifs,
- La création d'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 non forcément en lien avec les activités de santé.

Ainsi, il ne sera plus possible d'implanter des petits collectifs sur le secteur Ud* actuel. Seuls des équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements ou des équipements d'intérêt collectif non forcément en lien avec les activités de santé pourront être réalisés.

Néanmoins, ce secteur sera toujours une zone urbaine et donc voué à de la construction.

Ainsi, en ce qui concerne le contexte urbanistique, la mise en compatibilité du PLU de Durtol n'aura pas d'impact notable.

Au niveau environnemental, la mise en compatibilité du PLU de Durtol a pour objet de permettre la réalisation du projet de BHNS et n'a pas d'impacts supplémentaires sur les thématiques de l'état initial de l'environnement que ceux du projet en lui-même, notamment le projet s'inscrit essentiellement sur des voiries existantes et sur le parking de la clinique. Il n'a pas d'impact sur les corridors écologiques, ni sur les espaces boisés classés ou jardins et boisements inscrits au PLU, ni sur les ripisylves des cours d'eau.

Le PLU de Durtol présente des indicateurs sur les différentes thématiques environnementales étudiées, identifiés comme étant intéressants pour le suivi de l'état de l'environnement du territoire communal, du fait qu'ils permettent de mettre en évidence des évolutions en termes d'amélioration ou de dégradation de l'environnement de la commune, sous l'effet notamment de l'aménagement urbain.

Ces indicateurs traitent de l'ensemble des impacts potentiels du projet dont la réalisation est permise grâce à la mise en compatibilité du PLU (attractivité de la commune vis-à-vis de nouveaux habitants en raison d'une meilleure desserte en transports en commun et donc augmentation du nombre d'habitants, de logements, de l'offre d'emplois, report modal des véhicules légers vers les transports en commun avec une motorisation moindre des ménages).

Ces indicateurs peuvent être :

- indicateurs environnementaux :
 - évolution du nombre de logements,
- indicateurs socio-économiques :
 - évolution du nombre d'habitants,
 - évolution de la motorisation des ménages,
- indicateurs économiques :
 - nombre d'emplois sur la commune et migrations alternantes.

VII. PRESENTATION SYNTHETIQUE DES EVOLUTIONS DU PLU DE DURTOL DANS LE CADRE DE LA MISE EN COMPATIBILITE

Le PLU de la commune de Durtol a été approuvé le 15 février 2019.

Les incompatibilités du projet avec le PLU de Durtol portent sur la localisation du terminus en zone Um et Ud* :

- La zone Um est destinée principalement à l'implantation d'équipements et de constructions d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale : le terminus n'est pas un équipement d'intérêt général et de services publics liés aux établissements de santé et d'action sociale. Il n'est donc pas compatible avec la zone Um.
- La zone UD* est strictement liée à l'implantation de petits collectifs. Sur cette zone il est prévu des stationnements qui ne sont pas interdits en zone UD* mais pas explicitement autorisés. De plus, selon la variante du parking, ce dernier n'est pas compatible avec le traitement environnemental et paysager des espaces non bâtis et abords des constructions.
- Le parking sur dalle est également incompatible avec le retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation.

Ainsi, le projet nécessite une mise en compatibilité du PLU portant sur :

- La création d'un secteur Um* au droit du terminus,
- La précision dans le règlement que « Le secteur Um* est réservé à l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements et les stationnements et aux équipements d'intérêt collectif » ,
- La modification du règlement de la zone Um : dérogation dans le secteur Um* au retrait de 5 m par rapport à la limite de propriété jouxtant la voie et les emprises publiques ouvertes à la circulation pour les équipements d'intérêt public liés au transport.

VIII. DELIBERATION ET BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE DU 30 AOUT AU 15 SEPTEMBRE



Syndicat Mixte des Transports en Commun
de l'agglomération clermontoise
2 bis, rue de l'Hermitage
63063 Clermont-Ferrand Cedex 1

Envoyé en préfecture le 29/10/2021
Reçu en préfecture le 29/10/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211021-20211021_DE13-DE

Envoyé en préfecture le 29/10/2021
Reçu en préfecture le 29/10/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211021-20211021_DE13-DE

L'an deux mille vingt et un, le 21 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 : 27 en début de séance
24 en fin de séance
Nombre de procuration : 2 en début de séance
4 en fin de séance
Date de la convocation : 15 octobre 2021
Secrétaire de séance : Thomas WEIBEL

Présents :

Claude AUBERT ; Jérôme AUSLENDER ; Richard BERT ; Christophe BERTUCAT ; Cyril CINEUX ; Marie DAVID ; Jean DELAUGERRE ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Eric EGLI ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Laurent GANET ; Henri GISSELBRECHT ; Eric HAYMA ; Aurélio MACIAN ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Raïssa RAY ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN ; Gilles VESCOVI ; Odile VIGNAL ; Louis VIVIER ; Thomas WEIBEL.

Procurations à l'ouverture de séance :

Marie DAVID à Claude AUBERT ; Jean-Marc MORVAN à Flavien NEUVY.

Arrivée et départs en cours de séance : Marie DAVID (arrivée à 18h40) ; Claude AUBERT (départ à 18h45 donne pouvoir à Marie DAVID) ; Sébastien DONADIEU (départ à 18h35) ; Henri GISSELBRECHT (départ à 19h15 donne pouvoir à Laurent GANET) ; Stanislas RENIE (départ à 19h10 donne pouvoir à Thierry VATIN).

Représentés par leur suppléant : Marcel ALEDO représenté par Alain DOCHEZ ; Fanny BLANC représentée par Louis VIVIER ; Nicolas BONNET représenté par Odile VIGNAL ; Serge PICHOT représenté par Raïssa RAY ; Christophe VIAL représenté par Eric HAYMA.

Délégués titulaires excusés : Dominique BALICHARD ; Annie LEVET.

DÉLIBÉRATION N° 13

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 21 OCTOBRE 2021

OBJET : APPROBATION DU BILAN DE LA CONCERTATION RELATIVE A LA MISE EN COMPATIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME DANS LE CADRE DE LA CREATION DE DEUX LIGNES DE BUS B ET C A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme et notamment l'article L103-2,

Vu la convention de co-maîtrise d'ouvrage entre le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole,

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC du 1^{er} juillet 2021 relative à l'approbation du bilan de la concertation préalable portant sur la restructuration du réseau de transport en commun de l'agglomération de Clermont-Ferrand et la création de deux lignes de bus B et C à haut niveau de service,

1 / 4

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC du 1^{er} juillet 2021 relative à l'organisation d'une concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,

Considérant la concertation qui s'est déroulée du 10 janvier au 31 mars 2021 et son bilan approuvé par délibération du Comité syndical du 1^{er} juillet 2021,

Le projet « InspiRe » porté par Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC est un projet de mobilité dont les effets attendus sont multiples : les déplacements, mais également l'urbanisme, l'habitat, l'activité économique, l'environnement, la biodiversité. La vie quotidienne des habitants sera ainsi durablement et positivement modifiée.

C'est la raison pour laquelle ce projet, au-delà de ses composantes liées à la mobilité (la création de deux lignes de bus à haut niveau de service, l'accroissement du réseau de transport en commun, l'amélioration des aménagements cyclables, l'apaisement des circulations routières) porte une véritable inspiration pour la Métropole : une transition écologique et sociale.

En application de l'article L.103-2 du Code de l'urbanisme, modifié par l'article 40 de la loi ASAP du 7 décembre 2020, qui fait obligation aux collectivités publiques d'organiser une concertation associant la population à la mise en compatibilité des PLU des communes d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne, et de Durtol ; une concertation a été menée sur ce sujet du 30 août au 15 septembre 2021.

Le public en a été informé préalablement, notamment par voie de presse (annonce légale puis encart publicitaire), sur les sites internet et réseaux sociaux de Clermont Auvergne Métropole, du SMTC-AC et des communes concernées.

1. LE DISPOSITIF DE COMMUNICATION DÉPLOYÉ

- Une affiche réglementaire de la concertation, au format A3, a été affichée quinze jours avant le début de la concertation jusqu'à son dernier jour ;
- Une actualité a été publiée sur le site internet du projet InspiRe ;
- Un post a été publié sur les réseaux sociaux du projet InspiRe ;
- La concertation a été annoncée dans la newsletter de septembre 2021, diffusée à plus de 700 abonnés ;
- L'ensemble des communes concernées a relayé l'information via ses supports ;
- Le bus InspiRant était présent à la Foire de Cournon du 11 au 13 septembre 2021 ; il avait à son bord un dossier de concertation et un registre.

2 / 4

2. LE DISPOSITIF DE PARTICIPATION

- Le dossier de concertation, imprimé au format A3 paysage, a été diffusé dans les communes concernées, au siège de la Métropole et du SMTAC, accompagné d'un registre d'expression ;
- Un sujet a été ouvert sur la plateforme participative du projet InspiRe ;
- Un compte Facebook et un compte Twitter sur le projet ont été créés.

3. LE BILAN DE LA CONCERTATION

3.1 ANALYSE QUANTITATIVE

La concertation a permis de recueillir six contributions : quatre depuis la plateforme participative et deux via les registres mis à disposition dans les mairies.

3.2 ANALYSE QUALITATIVE

Quatre thématiques principales émergent : le principe et le déroulement de la concertation (3 contributions), les arbres et le bruit, le terminus de Durtol et l'évolution du zonage à Durtol.

On peut noter que plusieurs contributions n'entraient pas dans le cadre de la concertation sur l'adaptation des documents d'urbanisme mais portaient sur l'opportunité et le contenu du projet InspiRe (opposition à la création d'une voie dédiée au BHNS avenue de Royat, une demande de mur anti-bruit à Cournon-d'Auvergne).

Les enseignements

Globalement, l'objet de cette concertation, introduite par la loi ASAP du 7 décembre 2020, n'a pas été cerné par le public, qui l'a confondue avec la concertation préalable du projet InspiRe. Ceci s'explique par le fait qu'une notice dédiée à l'évolution des documents d'urbanisme avait déjà été diffusée lors de la concertation préalable sur le projet InspiRe menée au 1^{er} trimestre 2021, et dont le bilan est disponible sur le site Internet du SMTAC et de la Métropole de Clermont-Ferrand.

Les contributions de la présente concertation MECDU ne sont principalement pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme mais questionnent l'utilité de celle-ci ou l'opportunité du projet InspiRe.

4. LES SUITES DE LA CONCERTATION

Le présent bilan est présenté au comité syndical du SMTAC pour approbation. Il sera annexé aux dossiers de Mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui seront

3 / 4



déposés de manière concomitante au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet des lignes de BHNS B et C.
Le bilan complet de cette concertation figure en annexe à la présente délibération.

Ceci étant exposé, il vous appartient de délibérer pour :

- approuver le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de la création de deux lignes de bus B et C à haut niveau de service ;
- porter ce bilan à la connaissance du public ;
- autoriser le Président ou le Vice-Président délégué à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Comité Syndical,


Vu l'avis favorable du Bureau syndical du 7 octobre 2021,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :

Pour : 28
Contre : 0
Abstention : 0

- d'approuver le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dans le cadre de la création de deux lignes de bus B et C à haut niveau de service ;
- de porter ce bilan à la connaissance du public ;
- d'autoriser le Président ou le Vice-Président délégué à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la délibération.


Le Président du SMTAC-AC
 François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTAC, compte tenu
de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :

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.

4 / 4





un nouveau souffle pour nos mobilités



+ clermont
auvergne
métropole



SOMMAIRE

- PARTIE 1** p. **3**
CE QUI EST SOUMIS À LA CONCERTATION

- PARTIE 2** p. **6**
LES MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

- PARTIE 3** p. **9**
L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

- PARTIE 4** p. **13**
PROCHAINES ÉTAPES

2 BILAN DE LA CONCERTATION MECDU

CE QUI EST SOUMIS À LA CONCERTATION

BILAN DE LA CONCERTATION MECDU 3

CE QUI EST SOUMIS À LA CONCERTATION

1. RAPPEL DU PROJET

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) et Clermont Auvergne Métropole sont les co-maîtres d'ouvrage du projet de restructuration du réseau de transport en commun InspiRe, articulé autour de la mise à haut niveau de service des lignes de bus B et C.

Le projet InspiRe est composé :

- de la mise à haut niveau de service des lignes B et C et de la création des aménagements urbains associés;
- de la création de nouveaux lieux de vie à Aulnat, Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne;
- du réaménagement du secteur Place Renoux Rue Ballainvilliers – Rue Joffre – Avenue Vercingétorix;
- de l'acquisition de nouveaux bus à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C;
- de l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM ou dépôt) à Cournon-d'Auvergne sur le secteur dit « Pointe de Cournon »;
- de la restructuration globale du réseau de transports en commun de l'agglomération clermontoise;
- de l'aménagement de parcs relais dans l'agglomération clermontoise.

Les deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service seront parcourues par des bus à propulsion électrique, dont la recharge se fera au dépôt et au terminus et potentiellement avec des points de recharge en ligne. Leur mise en œuvre consistera notamment à créer des aménagements dédiés et une priorité absolue aux carrefours afin d'assurer performance et régularité à ces lignes de transport en commun.

Les deux lignes déployées sont :

- la ligne B allant d'Aulnat à Royat (environ 11 kilomètres);
- la ligne C allant de Cournon-d'Auvergne à Durtol.

Les aménagements en site propre sont situés sur les zones les plus favorables pour la vitesse commerciale.

Ce projet est localisé sur les communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat.

4 BILAN DE LA CONCERTATION MECDU

2. POURQUOI CONCERTER SUR LES ÉVOLUTIONS DES DOCUMENTS D'URBANISME ?

Dans le cadre de la création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service, des mises en compatibilité des documents d'urbanisme seront nécessaires pour la réalisation du projet dans les communes de :

- Cournon d'Auvergne;
- Aulnat;
- Clermont-Ferrand;
- Durtol;
- Chamalières.

Qu'est-ce qu'un document d'urbanisme ?

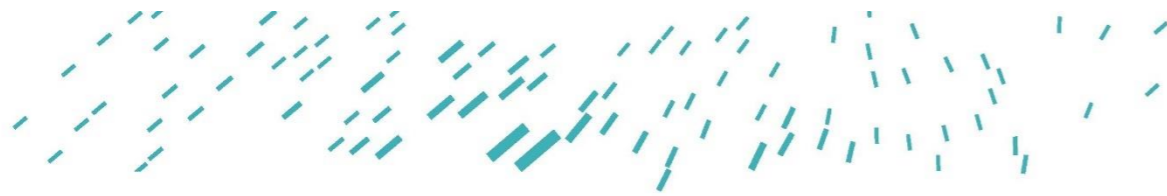
C'est un document public composé de plans, schémas, programmes et cartes, qui cadre l'aménagement et l'urbanisme à l'échelle d'un territoire.

Il garantit l'équilibre de l'aménagement et a pour objet de déterminer des règles touchant à l'affectation et à l'occupation des sols : schéma de cohérence territoriale (SCOT), plan local d'urbanisme (PLU), carte communale, plans de sauvegarde et de mise en valeur, etc.

Il traduit les ambitions de développement et d'aménagement d'un territoire et sert à cadrer l'urbanisation.

Dans la continuité de la concertation préalable organisée du 11 janvier au 31 mars 2021, la présente concertation, en application de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, a pour objectifs de :

- présenter les modifications nécessaires au projet sur les documents d'urbanisme actuels;
- assurer l'information et la participation du public;
- recueillir les remarques, observations et propositions, et apporter des réponses.



Quel est le périmètre de la concertation MECDU ?

Cette concertation réglementaire porte uniquement sur les modifications des documents d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du projet de mise à haut niveau de service des lignes de bus B et C.

La présente concertation a pour vocation de répondre plus particulièrement aux directives de la loi ASAP du 7 décembre 2020.

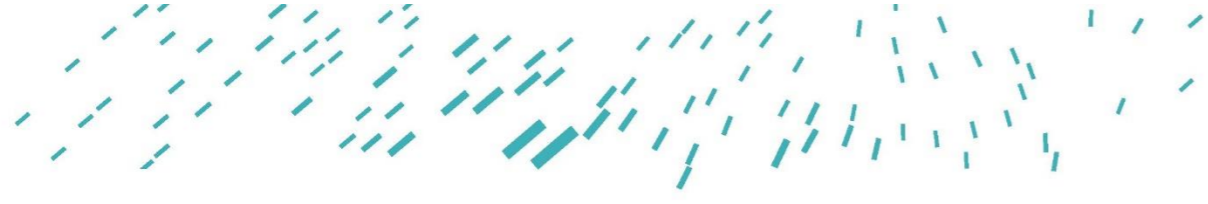
Elle n'a pas pour vocation de discuter de l'opportunité du projet qui a déjà fait l'objet d'une concertation préalable réglementaire du 11 janvier au 31 mars 2021 dont le bilan est public et disponible depuis juillet 2021 sur le site internet: www.inspire-clermontmetropole.fr

3. LES SUITES DE LA CONCERTATION

À l'issue de la concertation, l'ensemble des éléments recueillis fait l'objet du présent bilan, qui sera accessible sur le site internet www.inspire-clermontmetropole.fr

Ce bilan nourrira les décisions concernant le projet et viendra compléter les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui seront déposés de manière concomitante au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.





1. LE DISPOSITIF D'INFORMATION DU PUBLIC

Les outils mis à disposition pour s'informer :

- L'affiche réglementaire de l'avis de concertation apposée dans chacune des mairies des communes concernées, au siège de la Métropole et du SMTC-AC;



- Un dossier de concertation;



- les sites internet: www.inspire-clermontmetropole.fr, www.smtc-clermont-agglo.fr, www.clermontmetropole.eu



- les réseaux sociaux (Facebook, Twitter) du projet;



2. LES MOYENS D'EXPRESSION MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

- Des registres de concertation disponibles dans les mairies des communes d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Courmon-d'Auvergne et de Durtol, aux sièges de Clermont Auvergne Métropole et du SMTC-AC;
- le site internet dédié au projet www.inspire-clermontmetropole.fr pour déposer une contribution écrite;

LES MOYENS D'INFORMATION ET D'EXPRESSION MIS À LA DISPOSITION DU PUBLIC

LES SUJETS À LA UNE



- un encart presse dans La Montagne le dimanche 5 septembre 2021 avec les dates et l'adresse web du site Internet du projet;



- la présence du bus InspiRant à la Foire de Clermont-Cournon;
- l'adresse postale du SMTC-AC: Concertation MECDU/INSPIRE - SMTC-AC - 2 bis Rue de l'Hermitage - 63000 Clermont-Ferrand pour adresser une contribution écrite;



- une annonce légale dans La Montagne le dimanche 31 août 2021.



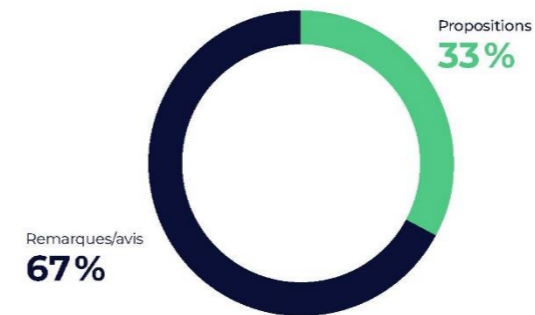
L'ANALYSE DES CONTRIBUTIONS ET LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION

1. ANALYSE QUANTITATIVE DES CONTRIBUTIONS

La concertation a permis de recueillir six contributions.

6 CONTRIBUTIONS

- 4 proviennent de la plateforme en ligne
- 2 proviennent des registres de la mairie de Chamalières

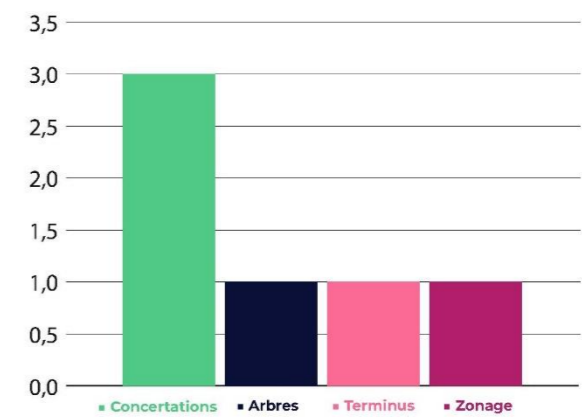


2. ANALYSE QUALITATIVE DES CONTRIBUTIONS

Quatre thématiques principales émergent : la concertation (3 contributions), les arbres, le terminus de Durtol et l'évolution du zonage à Durtol.

On peut noter que plusieurs contributions n'entraient pas dans le cadre de la concertation sur l'adaptation des documents d'urbanisme mais portaient sur l'opportunité et le contenu du projet InspiRe (opposition à la création d'une voie dédiée au BHNS avenue de Royat, une demande de mur anti-bruit à Cournon-d'Auvergne).

Contributions par thématiques



Concertation	Nuisances sonores	Terminus	Zonage
<p>Contribution 1: Regrette qu'il n'y ait pas de place pour des propositions « constructives » dans la concertation.</p>	<p>Contribution 4: Demande d'aménagement de murs anti-bruit à Cournon-d'Auvergne (pont d'entrée de ville) si enlèvement d'arbres.</p>	<p>Contribution 5: Critique du processus de décision qui a conduit à la prolongation de la ligne sur Durtol.</p>	<p>Contribution 6:</p> <ul style="list-style-type: none"> S'interroge sur l'existence de la zone UM* plus souple que la zone UM dans le secteur de Durtol. Souhaite revenir sur la hauteur dérogatoire des bâtiments dans le secteur de Durtol. Veiller au maintien de la bande de recul de construction rue de Montchany.
<p>Contributions 2 et 3: Opposition à la création d'une voie dédiée avenue de Royat. Maintien des arbres.</p>			

3. LES REPONSES DU MAÎTRE D'OUVRAGE

CONTRIBUTION 1

Je me suis lassé de ces pseudos concertations qui ne laissent pas la place aux propositions constructives, et n'agissent que comme une chambre d'enregistrement du scénario préétabli par le SMTC. Ce qui me reconforte c'est que je n'ai pas l'air d'être seul dans ce cas vu l'absence de contributions en 2 semaines sur cette concertation.

RÉPONSE

La concertation réglementaire sur le projet a fait l'objet d'un bilan adopté par les élus du SMTC-AC à l'unanimité et présenté aux élus de la Métropole de Clermont-Ferrand.

Ce bilan comprenait les principaux choix de la maîtrise d'ouvrage sur le projet InspiRe à l'issue de la concertation et les demandes de compléments d'études nécessaires avant de statuer.

Les récentes évolutions législatives imposent une concertation aussi sur les évolutions des documents d'urbanisme induites par le projet. C'est l'objet de la présente concertation pour laquelle les choix de conception qui se sont poursuivis après la concertation préalable sur le projet InspiRe ont permis au maître d'ouvrage de proposer un aménagement qui sera soumis à l'enquête publique.

CONTRIBUTION 2

- Oui au projet de la mairie de Chamalières;
- Non à l'abattage des arbres de l'avenue;
- Non à plus de circulation avenue des Thermes (sortie école Montjoly, sortie des parkings déjà dangereuses);
- Attention à la sortie/entrée école Jules Ferry qui dessert tout nord-ouest de Chamalières;
- Oui à plus de n°13.

RÉPONSE

Cette question ne correspond pas à la concertation sur la MECDU. Des remarques de ce type ont déjà été émises sur le sujet lors de la concertation préalable et ont été traduites au bilan de cette dernière.

CONTRIBUTION 3

En ce qui concerne le projet de modification de la ligne de bus B voici mes observations:

- D'accord pour des bus électriques un peu moins encombrants avec priorité de passage aux feux;
- Non en ce qui concerne les modifications de circulation avec une seule voie en sens unique pour les voitures;
- C'est reporter la circulation sur l'avenue des Thermes et l'avenue Pasteur (entre autres) avec tous les désagréments pour les riverains;
- C'est un projet trop coûteux pour lequel des sommes importantes ont été dépensées;
- Il ne faudrait pas que le SMTC et le maire de Clermont essaient de passer en force.

RÉPONSE

Cette question n'est pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme objet de la présente concertation.

CONTRIBUTION 4

Bonjour, suite à l'enlèvement d'arbres sur le trajet de la ligne de Cournon-d'Auvergne (notamment suite au dédoublement du pont d'entrée de la ville côté zénith), merci de prévoir des murs anti-bruit afin de respecter les riverains par rapport aux nombres de passages supplémentaires qui vont être générés sur ce pont.

RÉPONSE

Cette question n'est pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme objet de la présente concertation. Néanmoins le maître d'ouvrage prend note de la demande déjà émise dans le cadre de la concertation préalable et versée au bilan de cette dernière.

CONTRIBUTION 5

Bonjour. J'adhère complètement à la remarque de PMZ63 et je confirme que la concertation est une mascarade. Mais comme je m'intéresse (un peu) à ce sujet essentiel je continue de lire. Et je découvre que le terminus durtolois de la ligne BHNS pour lequel il y avait une concertation entre le stade et la route du Puy de Dôme, est finalement (et discrètement) situé en face de la clinique. Sans me prononcer sur le choix du lieu, je trouve méprisante la modalité du choix

(en catimini); tout autant que le mépris qui semble être accordé aux citoyens contributeurs de cette concertation. « MASCARADE »! c'est le mot que cela « M'INSPIRE ».

RÉPONSE

Le maître d'ouvrage a entendu la demande des habitants, des élus de Durtol et des communes riveraines pour l'implantation d'un terminus à Durtol. Cependant la complexité technique a nécessité de lancer des études supplémentaires pour trouver la meilleure solution en termes de faisabilité, de coût et d'intérêt pour les usagers.

Ces études ont été annoncées dans le bilan de la concertation réglementaire. Les élus des communes concernées en ont été informés.

Le résultat de ces études et la solution proposée par le maître d'ouvrage seront présentés dans le dossier d'enquête publique.

CONTRIBUTION 6

Bonjour. Lors de la concertation sur le PLU de Durtol, je m'étais étonné par écrit de l'existence d'un zonage anachronique UM* bien peu argumenté. Je vois ressortir ici ce besoin d'un zonage plus... tolérant que celui qui s'applique au reste du bourg de Durtol (à savoir UM). C'est peut-être l'occasion de revenir sur la hauteur dérogatoire des bâtiments sur ce secteur. En tous cas il convient de veiller à ce que la disparition de la bande de recul de construction « des 5 mètres » envisagée pour la rue de la Paix ne soit pas remise en cause pour la rue de Montchany.

RÉPONSE

La révision du règlement qui sera proposée préservera la fonctionnalité du stationnement pour l'activité médicale ainsi que la possibilité d'implanter un terminus pour la ligne C accompagné de ses équipements. Une attention particulière sera portée sur l'impact de ces modifications existantes sur l'ensemble du périmètre.

Néanmoins le maître d'ouvrage prend note de la demande.

4. ENSEIGNEMENTS ET SUITES DE LA CONCERTATION

Globalement, cette concertation, introduite par la loi ASAP du 7 décembre 2020, n'a pas été cernée par le public, qui l'a confondue avec la concertation préalable du projet InspiRe. Ceci s'explique par le fait qu'une notice dédiée à l'évolution des documents d'urbanisme avait déjà été diffusée lors de la concertation préalable sur le projet InspiRe menée au 1^{er} trimestre 2021, dont le bilan est disponible sur le site Internet du SMTC-AC et de la Métropole de Clermont-Ferrand.

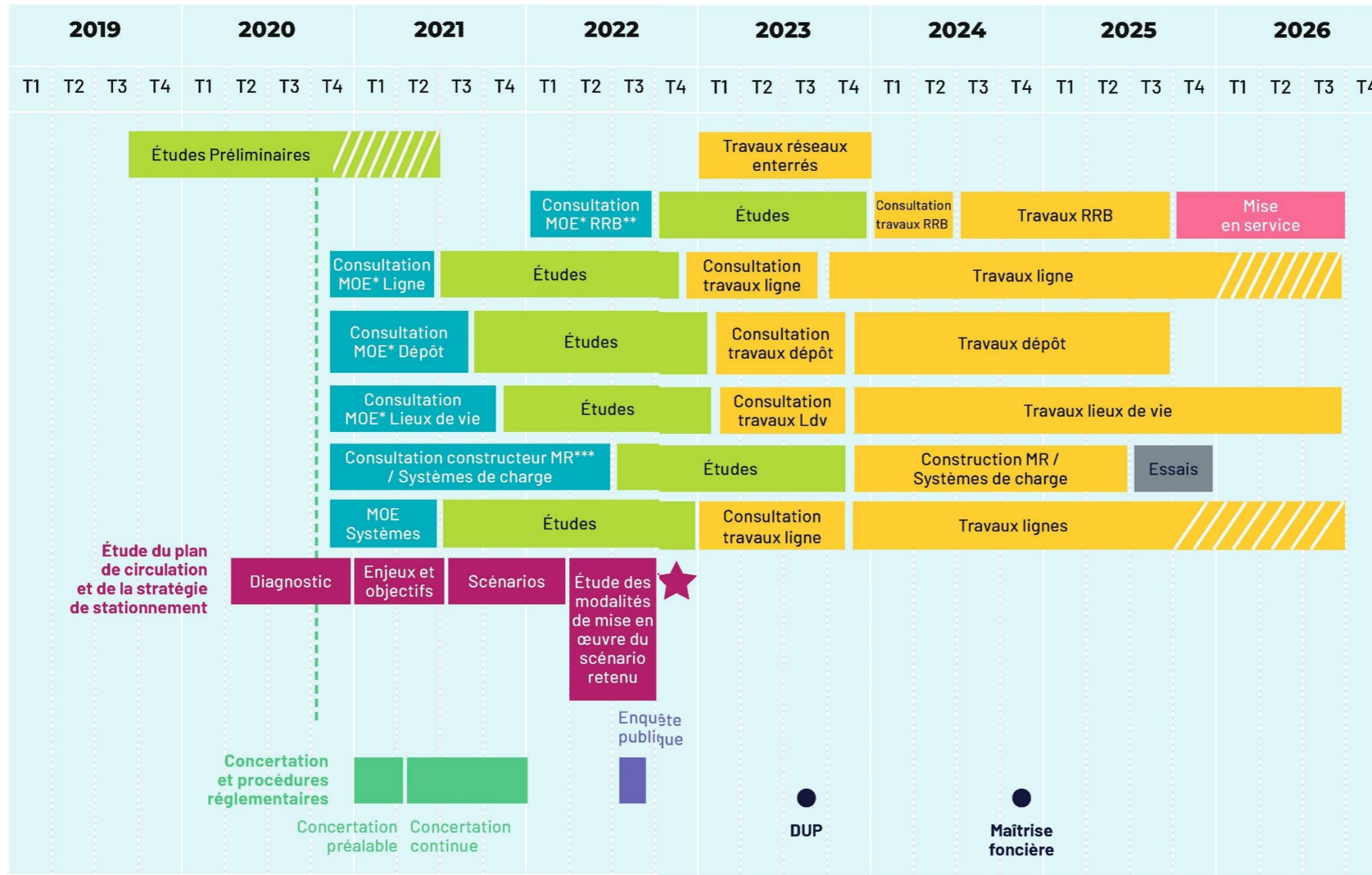
Les contributions de la présente concertation MECDU ne sont principalement pas en lien avec la modification des documents d'urbanisme mais questionnent l'utilité de celle-ci ou l'opportunité du projet InspiRe.

Le présent bilan sera présenté au comité syndical du SMTC-AC pour approbation. Il sera annexé aux dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme qui seront déposés de manière concomitante au dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.



PROCHAINE ÉTAPES





* Maîtrise d'œuvre
 ** Restructuration du réseau de bus
 *** Matériel roulant





www.inspire-clermontmetropole.fr