



**Délibération n°639
Procès-Verbal de la 92^e Séance
du Comité Syndical**

Réunion du Comité Syndical du 10 Octobre 2019

Convoqué le trente septembre deux mille dix-neuf, le Comité syndical s'est réuni le dix octobre deux mille dix-neuf à dix-huit heures pour sa quatre-vingt treizième séance dans la salle d'Assemblée de Clermont Communauté, sise 64 avenue de l'Union Soviétique à Clermont-Ferrand.

Monsieur Dominique ADENOT, Président de séance, procède à l'appel des membres.

93^e Séance

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

063-200048171-20191010-639-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 11/10/2019

Étaient présents les délégués dont les noms suivent :

Monsieur Dominique ADENOT
Madame Nadine ALAPETITE
Madame Pascale AMEIL
Monsieur José BELDA
Monsieur Pierrick BELLAT
Madame Martine BELLEROSE
Monsieur Gérard BONHER
Monsieur Frédéric BONNICHON
Monsieur Jean-Pierre BUCHE
Monsieur Pierre CERLES
Monsieur Gérard CHANSARD
Monsieur Jean-Michel CHARLAT
Monsieur Serge CHARLEMAGNE
Monsieur Jacques CHEVALIER
Monsieur Jean-Christian COURCHINOX
Monsieur Alain DEAT
Monsieur Joël DERRÉ
Monsieur Gérard DUBOIS

Monsieur René GUÉLON
Monsieur Jean-Pierre HÉBRARD
Monsieur Jean-Maurice HEINRICH
Monsieur Yves LIGIER
Monsieur Christian MÉLIS
Madame Françoise NOUHEN
Monsieur Jean-Henri PALLANCHE
Monsieur Gilles PAULET
Monsieur Jérôme PIREYRE
Monsieur Yves PRADIER
Monsieur Michel PROSLIER
Monsieur Marc REGNOUX
Monsieur Bruno VALLADIÉ
Monsieur Dominique VAURIS
Monsieur Jacques VIGNERON
Monsieur René VINZIO
Monsieur Daniel VOGT
Monsieur Gilles VOLDOIRE

Avaient donné pouvoir :

Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Jacques LARDANS
Monsieur Jean-Marc MORVAN
Monsieur Alain PAULET
Monsieur Pierre PÉCOUL

À Monsieur Michel PROSLIER
À Monsieur Dominique ADENOT
À Monsieur Jacques CHEVALIER
À Monsieur Marc REGNOUX
À Monsieur Frédéric BONNICHON

Étaient excusés / absents :

Monsieur Jean-Claude ARESTÉ
Monsieur Jérôme AUSLENDER
Monsieur Jacques BEAUJON
Monsieur Michel BEYSSI
Monsieur Olivier BIANCHI
Monsieur Roland BLANCHET
Monsieur Nicolas BONNET
Monsieur Cyril CINEUX
Monsieur Jean-Paul CUZIN
Monsieur Antoine DESFORGES
Monsieur Laurent DIAS
Madame Martine FAUCHER
Madame Hélène FEDERSPIEL
Monsieur Philippe GAILLARD
Madame Blandine GALLIOT
Monsieur Roger GARDES
Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Dominique GUÉLON

Monsieur Gérard GUILLAUME
Monsieur Mohand HAMOUMOU
Monsieur Didier IMBERT
Monsieur Jacques LARDANS
Monsieur Grégory LÉPÉE
Monsieur Jean-Marc MORVAN
Monsieur Bertrand PASCIUTO
Monsieur Alain PAULET
Monsieur Pierre PÉCOUL
Monsieur Jean-Philippe PERRET
Monsieur Gilles PETEL
Monsieur Pascal PIGOT
Monsieur Hervé PRONONCE
Madame Marie-Jeanne RAYNAL
Monsieur Christian SIMONET
Madame Marie-José TROTE
Monsieur Gérard VIALAT
Monsieur Nicolas WEINMEISTER

Monsieur le Président de séance constate que le quorum est atteint.

Procès-Verbal de la 92^e Séance du Comité Syndical

Monsieur le Président propose d'approuver le procès-verbal de la 92^e séance du Comité Syndical qui s'est déroulé le 19 juin 2019.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide, à l'unanimité des membres présents, d'approuver le procès-verbal de la 92^e séance du Comité Syndical qui s'est déroulé le 19 juin 2019.

À Clermont-Ferrand, vendredi 11 octobre 2019.

**Dominique ADENOT,
Président.**





Procès-Verbal de la 92^e Séance du Comité Syndical

Réunion du Comité Syndical du 19 juin 2019

Convoqué le onze juin deux mille dix-neuf, le Comité syndical s'est réuni le dix-neuf deux mille dix-neuf à dix-huit heures pour sa quatre-vingt-douzième séance dans la salle d'Assemblée de Clermont Auvergne Métropole, sise 64 avenue de l'Union Soviétique à Clermont-Ferrand.

Monsieur Dominique ADENOT, Président de séance, procède à l'appel des membres.

92^e Séance

Étaient présents les délégués dont les noms suivent :

Monsieur Dominique ADENOT
Madame Nadine ALAPETITE
Madame Pascale AMEIL
Madame Martine BELLEROSE
Monsieur Roland BLANCHET
Madame Jacqueline BOLIS
Monsieur Nicolas BONNET
Monsieur Jean-Pierre BUCHE
Monsieur Gérard CHANSARD
Monsieur Jean-Michel CHARLAT
Monsieur Serge CHARLEMAGNE
Monsieur Jacques CHEVALIER
Monsieur Alain DEAT
Monsieur Gérard DUBOIS
Monsieur Roger GARDES
Monsieur Dominique GUÉLON
Monsieur Gérard GUILLAUME

Monsieur Jean-Pierre HÉBRARD
Monsieur Jean-Maurice HEINRICH
Monsieur Jacques LARDANS
Monsieur Yves LIGIER
Monsieur Jean-Henri PALLANCHE
Monsieur Gilles PAULET
Monsieur Pierre PÉCOUL
Monsieur Gilles PETEL
Monsieur Pascal PIGOT
Monsieur Jérôme PIREYRE
Monsieur Yves PRADIER
Monsieur Michel PROSLIER
Monsieur Marc REGNOUX
Monsieur Bruno VALLADIÉRI
Monsieur René VINZIO
Monsieur Gilles VOLDOIRE

Avaient donné pouvoir :

Monsieur Olivier BIANCHI
Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Mohand HAMOUMOU
Monsieur Jean-Philippe PERRET
Monsieur Nicolas WEINMEISTER

À Monsieur Roger GARDES
À Monsieur Michel PROSLIER
À Monsieur Dominique ADENOT
À Monsieur Pierre PÉCOUL
À Monsieur Gérard CHANSARD

Étaient excusés / absents :

Monsieur Jean-Claude ARESTÉ
Monsieur Jérôme AUSLENDER
Monsieur Jacques BEAUJON
Monsieur José BELDA
Monsieur Michel BEYSSI
Monsieur Olivier BIANCHI
Monsieur Frédéric BONNICHON
Monsieur Cyril CINEUX
Monsieur Jean-Christian COURCHINOX
Monsieur Jean-Paul CUZIN
Monsieur Joël DERRÉ
Monsieur Antoine DESFORGES
Monsieur Laurent DIAS
Madame Martine FAUCHER
Madame Hélène FEDERSPIEL
Monsieur Philippe GAILLARD
Madame Blandine GALLIOT

Monsieur Louis GISCARD D'ESTAING
Monsieur Mohand HAMOUMOU
Monsieur Didier IMBERT
Monsieur Grégory LEPEE
Monsieur Christian MÉLIS
Monsieur Jean-Marc MORVAN
Monsieur Bertrand PASCIUTO
Monsieur Alain PAULET
Monsieur Jean-Philippe PERRET
Monsieur Hervé PRONONCE
Madame Marie-Jeanne RAYNAL
Monsieur Christian SIMONET
Madame Marie-José TROTE
Monsieur Dominique VAURIS
Monsieur Gérard VIALAT
Monsieur Nicolas WEINMEISTER

Monsieur le Président de séance constate que le quorum est atteint.

631 – Procès-Verbal de la 91^e Séance du Comité Syndical

Monsieur le Président propose d'approuver le procès-verbal de la 91^e séance du Comité Syndical qui s'est déroulée le 04 avril 2019.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, décide, à l'unanimité des membres présents, d'approuver le procès-verbal de la 91^e séance du Comité Syndical qui s'est déroulée le 04 avril 2019.

632 – Nœud Ferroviaire Lyonnais

Monsieur le Président explique le projet de Nœud Ferroviaire Lyonnais aux membres présents de l'Assemblée Délibérante.

CONTEXTE

Ce document de travail vise à apporter un argumentaire sur les enjeux et attentes en lien avec le projet de « Nœud Ferroviaire Lyonnais » pour la liaison Clermont-Ferrand – Lyon qui est d'ailleurs une priorité du SRADDET Auvergne-Rhône-Alpes.

Ce document fait l'objet d'un partage entre Clermont Auvergne Métropole (commanditaire) et d'autres structures comme Objectif Capitales, Le Grand Clermont ou le Pôle Métropolitain Clermont Vichy Auvergne.

Le contenu de cette note pourra alimenter un livrable à la Commission Nationale du Débat Public sous forme de « contribution » ou de « cahier d'acteurs ».

Du 11 avril au 11 juillet a lieu le débat public relatif aux aménagements du nœud ferroviaire lyonnais, qui connaît déjà depuis plusieurs années une saturation tant des voies d'accès que de sa gare principale (Lyon Part-Dieu). Si les aménagements en lien avec ce projet seront localisés sur le périmètre de la Métropole de Lyon ou ses environs proches, il n'en demeure pas moins que l'amélioration du nœud ferroviaire lyonnais constitue un enjeu pour l'amélioration du lien entre Clermont-Ferrand et Lyon, notamment en termes de fréquence et de régularité.

Cet enjeu s'inscrit d'ailleurs dans le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes, arrêté le 29 mars dernier, qui fait le constat d'un profond déséquilibre, au sein de la nouvelle entité régionale, entre l'ex-territoire d'Auvergne et l'ex-territoire rhônalpin.

L'ambition régionale à l'horizon 2030 est par conséquent d'atténuer les disparités entre l'est et l'ouest. Pour cela, le SRADDET met en évidence la nécessité de « créer, de façon complémentaire à l'axe historique "nord / sud", une ligne de force "d'est en ouest" offrant des perspectives renouvelées de développement et de rayonnement » (page 43 du rapport d'objectifs). La performance de la liaison ferroviaire entre Clermont-Ferrand et Lyon constitue indéniablement un point d'appui essentiel pour répondre à cette ambition régionale. Il ne s'agit pas de partir uniquement de l'existant qui montre une offre ferroviaire faible et pénalisée, mais plutôt de considérer le potentiel de développement de la métropole clermontoise et ses capacités d'entraînement de l'ouest pour la région.

Dans la présente note, la première partie s'intéresse à mettre en avant l'intérêt de disposer d'un axe structurant entre Clermont-Ferrand et Lyon. La deuxième traite des attentes pour l'ouest régional concernant le Nœud Ferroviaire Lyonnais, afin d'optimiser la liaison ferroviaire entre les deux métropoles régionales.

PARTIE 1 – LA LIAISON CLERMONT-FERRAND – LYON : UN AXE STRATEGIQUE AU TITRE DE L'AMENAGEMENT REGIONAL ET QUI DEMANDE A ETRE REVALORISE DANS LE DOMAINE DU FERROVIAIRE

La liaison Clermont-Ferrand – Lyon manque de compétitivité aussi bien en temps de parcours (plus de 20 min par rapport à la route), en fréquence (seulement 8 trains par jour), en prix ainsi qu'en régularité. Depuis fin 2018, cette liaison a perdu en attractivité par la fin d'exploitation des trains sans arrêt Clermont-Ferrand – Lyon et par le non arrêt systématique en gare de Lyon Part-Dieu, véritable hub de mobilités (TGV, navette aéroport, métro, tramway).

Pour autant, cette liaison est stratégique au titre de l'aménagement régional et dans la perspective du développement durable, où il conviendra de mettre fin au « tout routier ».

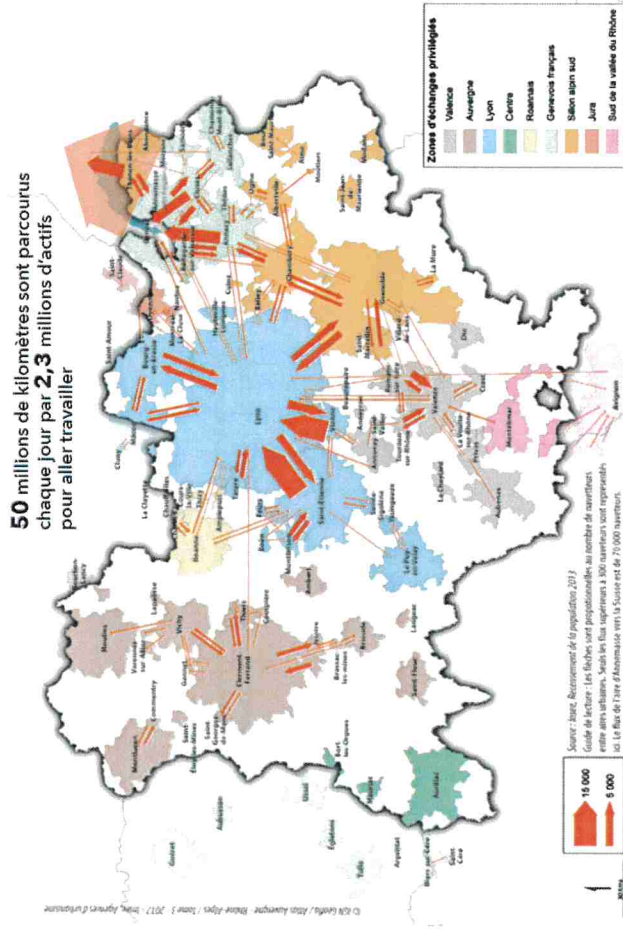
La demande de mobilité entre métropoles régionales :

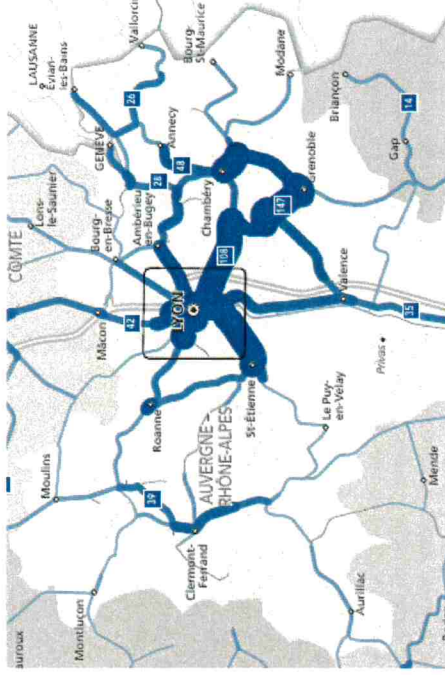
Au sein de la région Auvergne Rhône Alpes, la demande de mobilité sur l'axe Clermont-Ferrand – Lyon est assez modeste et reste en deçà de l'intensité des échanges qui peuvent s'observer sur les axes Grenoble – Lyon et Saint-Etienne – Lyon. Ceci tient à deux facteurs principaux :

- L'éloignement (en temps) de Clermont-Ferrand vis-à-vis de Lyon (sous la barre des 2h en voiture, proche de 2h30 en train), ne permet pas d'établir des migrations quotidiennes régulières. A l'inverse Grenoble et surtout Saint-Etienne se trouvent dans une plus grande proximité avec Lyon ce qui est propice à des échanges plus massifiés.
- Les coopérations entre Clermont-Ferrand et Lyon sont somme toute assez récentes. Longtemps Clermont-Ferrand et l'Auvergne entretenaient des liens principalement avec la région parisienne. Ce n'est que dans la période récente que les coopérations économiques et institutionnelles (fusion régionale) se sont peu à peu diversifiées avec aujourd'hui une polarisation de Clermont-Ferrand et de l'Auvergne avec Lyon. A l'horizon du projet « Nœud Ferroviaire Lyonnais », il est d'ailleurs fort probable que les relations futures soient bien plus intenses que celle observées dans les derniers recueils de données (cartes suivantes basées sur des valeurs comprises entre 2013 et 019).

Cartes des flux de mobilités inter-villes

Au regard de l'intensité des flux domicile-travail (INSEE – 2013)





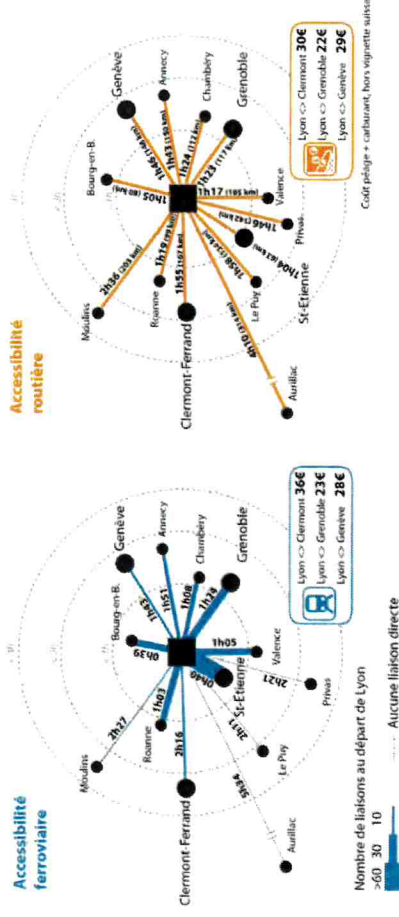
Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon fragile au plan ferroviaire :

Pour rappel, le STRADDET fixe, aux acteurs du territoire, pour objectif d'améliorer la performance de l'offre de transports collectifs en termes de temps de parcours et de fiabilité pour la liaison Clermont-Ferrand – Lyon (rapport d'objectifs, page 82), qui aujourd'hui manque de compétitivité par rapport à la route (cf. ci-dessous). Ceci est à la fois pénalisant pour l'accès à la capitale régionale (Lyon) mais aussi vers les grandes métropoles accessibles depuis Lyon (Londres, Marseille, Milan...).

En termes de temps de parcours, la liaison ferroviaire est en net retrait par rapport à la route. Cette configuration est singulière dans l'accès à Lyon des grandes agglomérations d'Auvergne Rhône Alpes (Chambéry, Grenoble, Saint-Etienne...). En effet, généralement le temps de parcours de gare à gare est légèrement à l'avantage du train alors qu'un écart de plus de 20 minutes s'observe sur Clermont-Ferrand – Lyon en faveur de la voiture. L'explication ne se trouve pas dans l'équipement routier, car tous les itinéraires sont couverts par des autoroutes ou des voies express, mais bien dans une sous-performance du train.

Par ailleurs, au regard des enjeux environnementaux qui vont se poser avec de plus en plus d'acuité, une mobilité entre Clermont-Ferrand et Lyon axée sur la route apparaît peu compatible avec les orientations du développement durable. Dès lors, la meilleure attractivité du train est un enjeu fort pour le territoire.

Cette préoccupation environnementale est une priorité régionale, qui s'est engagée dans le programme Zéro Émission Valley (valorisation de la filière hydrogène), en partenariat avec des collectivités locales, dont Clermont Auvergne Métropole. Dans ce cadre, la ligne Clermont-Ferrand – Lyon pourrait faire l'objet d'une des lignes pilotes pour le train à hydrogène.

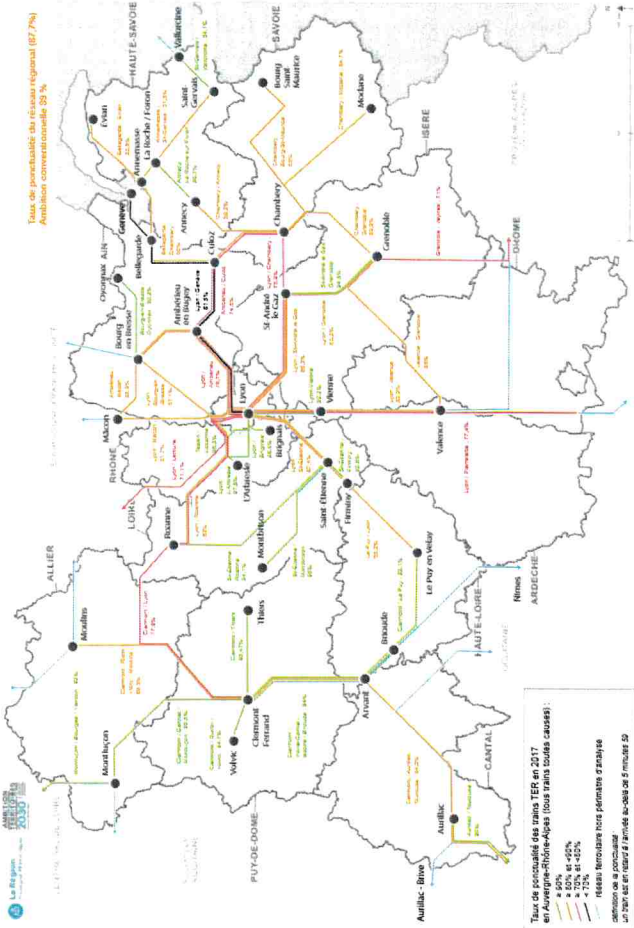


Coût de location : 10 longue alléché correspond au meilleur temps de parcours. Le coût d'alléché correspond à un billet de train ou au péage (hors vignette saison) et coût de carburant pour la route.
Sources : *Monachino, options - trajet le plus rapide - de centre à centre, et base horaire SNCF du 13/12/2016 au 02/01/2017 de gare à gare. Membre de liaisons directes (LD) - train ou bus. InterCity, TGV en lien avec les gares françaises (par voie, ferrée, bus, vélo) et marais au jour. Railjet TGV entre Lyon Saint-François et Chambéry, Grenoble, Valence et les pays (pas pris en compte).*

Au-delà du temps de parcours, la faible attractivité du train touche à d'autres paramètres :

- Les fréquences (les possibilités de joindre les 2 villes) actuelles reflètent certes d'une demande de mobilité sur cet axe plus limitée que sur les relations Grenoble – Lyon ou Saint-Etienne – Lyon, mais l'offre ferroviaire avec seulement 8 TER par jour et par sens manque de souplesse horaire, avec des périodes de 5 heures sans train entre les deux villes
- La ligne ferroviaire est également peu compétitive en termes de prix. En effet, le trajet ferroviaire est bien plus long en kilomètre que l'itinéraire routier (224 km par le rail, 167 km par la route), ce qui a une incidence sur un prix du billet plus cher que les frais de péage et carburant alors que sur les villes alpines train et voiture sont dans des tarifs proches.
- La régularité de l'axe est l'une des plus mauvaises de la région Auvergne Rhône-Alpes.

Carte sur la régularité des liaisons TER



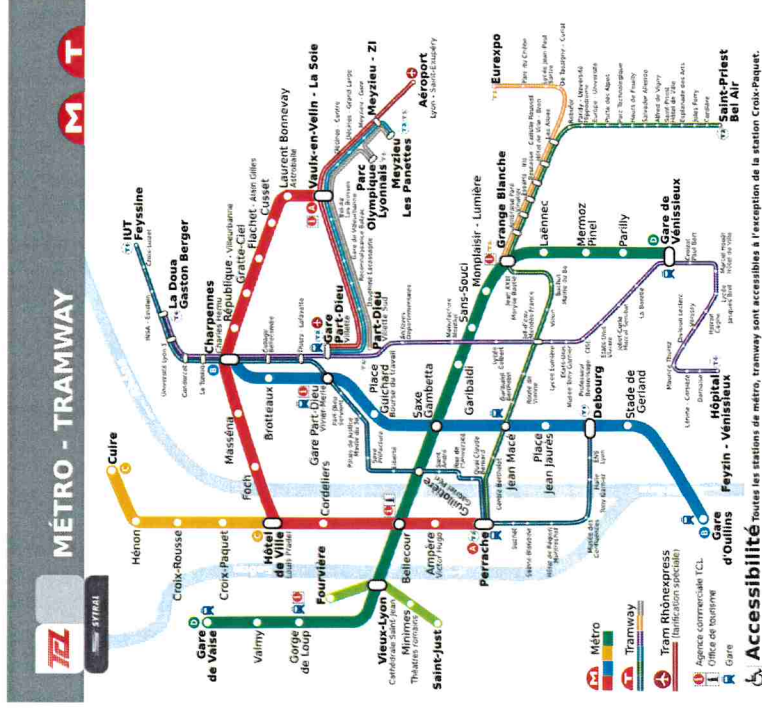
Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon qui régresse alors que l’axe est stratégique au regard de la fusion régionale

Au-delà du lien Clermont-Ferrand – Lyon, cette desserte permet de rattacher l’ensemble du territoire auvergnat à Lyon (nouvelle capitale régionale) à l’exception du bassin du Puy grâce à la desserte des gares intermédiaires de Riom et Vichy et à des correspondances dans ces gares avec les petites et moyennes villes : Aurillac, Brioude, Issoire à Clermont-Ferrand ; Montluçon, Moulins à Vichy.

Or, si des améliorations ont été constatées avec la réalisation en 2006 du « shunt » de Saint-Germain-des-Fossés (section de voie nouvelle permettant de ne plus transiter dans cette gare), puis en 2016 avec la mise en service d’un aller/retour ne marquant aucun arrêt entre Clermont-Ferrand et Lyon, il ressort qu’actuellement les temps de parcours, le positionnement des trains dans la journée (le premier train du matin arrive à 9h22 à Lyon) et le lieu d’arrivée sur Lyon (la gare principale de Lyon-Part-Dieu n’est plus systématiquement desservie) sont de moins en moins attractifs (notamment en raison des problèmes d’entrée dans le nœud ferroviaire lyonnais), alors que les besoins de mobilités entre les 2 ex-régions (et leurs villes principales) sont de plus en plus nécessaires.

Évolution de l’offre sur le Clermont-Ferrand – Lyon

- 2005 : 6 trains / jour – meilleur temps 2h36 (5 arrêts)
- 2007 : 7 trains / jour – meilleur temps 2h18 (4 arrêts)
- 2014 : 7 trains / jour – meilleur temps 2h23 (4 arrêts)
- 2016 : 8 trains / jour – meilleur temps 2h13 (sans arrêt)
- 2019 : 8 trains / jour – meilleur temps 2h23 (4 arrêts)



Une gare de Clermont-Ferrand qui est amenée de plus en plus à jouer un rôle de collecteur des mobilités régionales et métropolitaines

Actuellement la gare de Clermont-Ferrand traite un peu moins de 4 millions de déplacements ferroviaires annuels. C’est l’une des principales gares d’Auvergne Rhône Alpes et elle joue un rôle de plaque tournante pour se rendre dans les territoires de l’ouest régional.

A un horizon 2025, deux projets structurants vont renforcer sa position :

- Le déplacement de la gare routière actuellement au centre-ville qui sera aménagée sur un nouveau site à proximité de la gare SNCF. L'intermodalité et la complémentarité trains – autocars seront sensiblement améliorées ;
- La création de deux nouvelles lignes de BHNS en sites propres venant se connecter au pôle Gare SNCF assurant une desserte à très haute fréquence avec le centre-ville et d'autres quartiers qui font l'objet de mutations profondes (quartier Saint-Jean notamment).

Ainsi, le rôle de collecteurs des mobilités locales de la gare de Clermont-Ferrand sera sensiblement amélioré et contribuera à donner plus d'attractivité au train, notamment en direction de Lyon. Il est donc essentiel que le projet de NFL prenne en compte toute la dimension d'aménagement du territoire et prépare l'avenir en garantissant la possibilité d'un développement futur des liaisons ferroviaires Clermont-Ferrand-Lyon qui pourront prendre toutes leurs places dans la réponse à l'enjeu de transition énergétique et écologique

PARTIE 2 – LE NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS : UN PROJET OUVRANT DES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE LA LIAISON CLERMONT-FERRAND – LYON

Dans le cadre du projet de « Nœud Ferroviaire Lyonnais », il est capital pour Clermont-Ferrand et l'Auvergne de voir aboutir systématiquement les trains à Lyon Part-Dieu, vu que cette gare est stratégique à la fois pour l'accès au quartier d'affaires mais aussi au pôle de correspondances TGV et aéroport (gare d'où part la navette pour l'aéroport). Il convient d'être vigilant à un report des liaisons Clermont-Ferrand sur la seule gare de Perrache afin de ne pas revivre le « syndrome Bercy ».

Par ailleurs, le projet de NFL doit permettre une augmentation des fréquences, une amélioration de la régularité, le maintien d'une fonction fret vers le Massif central et être compatible avec des opérations à court, moyen ou long terme pouvant améliorer les temps de parcours Clermont-Ferrand – Lyon.

Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon devant se renforcer en fréquence

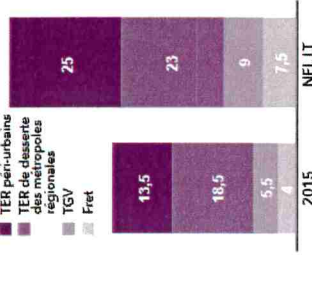
Au terme du projet d'amélioration du Nœud Ferroviaire Lyonnais, il ressort que l'un des objectifs est d'augmenter le nombre des trains de desserte des métropoles régionales, dont fait partie l'axe Clermont-Ferrand – Lyon.

Toutefois, cette composante « desserte des métropoles régionales » est la moins prise en compte dans les objectifs du projet. Ainsi, les acteurs clermontois souhaitent réaffirmer l'enjeu de revaloriser le nombre de desserte sur Clermont-Ferrand – Lyon et s'interrogent sur la réalité de cette perspective vue que les attentes de trains supplémentaires existent également sur d'autres dessertes de métropoles régionales (Annecy - Lyon / Genève - Lyon / Grenoble – Lyon / Saint-Etienne – Lyon...)

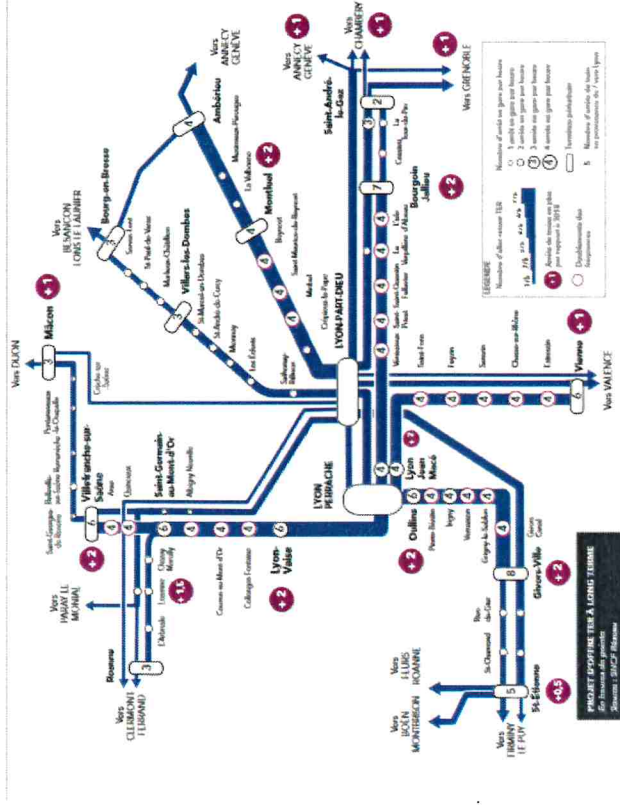
LES AMÉNAGEMENTS À LONG TERME DU NCEUD FERROVIAIRE LYONNAIS

LES OBJECTIFS DU PROJET

- Répondre aux besoins de transports du quotidien dans une logique de développement durable :
 - un service tous les 15 d'heure (15 h actuellement) pour les TER péri-urbains,
 - une augmentation de la desserte des métropoles régionales (maillage régional).
- Conforter le NFL comme hub ferroviaire d'importance nationale et internationale et assurer l'attractivité et la compétitivité d'Auvergne-Rhône-Alpes.
- Contribuer au développement du fret ferroviaire en offrant davantage de facilités d'exploitation du réseau fret.
- Offrir de la capacité supplémentaire au nœud ferroviaire lyonnais dans son secteur le plus densément utilisé en cohérence avec les besoins futurs.



NUMÉRIQUE DE TRAINS PAR HEURE ET PAR KM EN 2015 - Sources : SNCF Réseau



Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon doit voir sa régularité s'améliorer significativement au terme du projet

En situation actuelle, Clermont-Ferrand – Lyon fait partie des 5 lignes régionales les plus problématiques en termes de respect des horaires. Au regard de temps de parcours théorique peu attractifs et de fréquences assez faibles, cette situation est peu acceptable pour le lien entre 2 métropoles régionales.

Bien que cette situation puisse être améliorée par le grand projet NFL, il conviendrait aux équipes de SNCF de veiller à une amélioration de la régularité de l'axe, dès à présent.

Une liaison Clermont-Ferrand – Lyon avec une desserte systématique de la gare Part-Dieu

La gare de la Part-Dieu restera au terme du projet le lieu stratégique d'accès à Lyon pour deux raisons :

- La proximité de cette gare avec le **quartier d'affaires** de la Part-Dieu, qui est l'attracteur principal dans Lyon pour les clientèles professionnelles (navetteur régulier, rdv d'affaires, formation...), pour lesquelles la sensibilité au temps de parcours de « porte à porte » est la plus forte
- La connexion aux **réseaux nationaux et internationaux** via le **hub TGV** (1^{ère} gare de correspondance en France) et la jonction à la navette **aéroport** (Rhône Express est au départ de Part-Dieu)

Ainsi, pour les acteurs clermontois et auvergnats, la ligne Clermont-Ferrand – Lyon (à offre constante ou revalorisée comme souhaité plus haut) doit **systématiquement desservir la gare de Lyon-Part-Dieu**.

Or, au regard de la desserte actuelle (depuis fin 2018), la desserte de Lyon-Part-Dieu n'est plus systématique, ceci pour des raisons d'extensions / réaménagement de la gare de la Part-Dieu, avec un report sur les gares de Vaise et de Perrache. Si ces dernières constituent des portes d'entrées pertinentes pour Lyon centre, elles sont imparfaites pour joindre le quartier d'affaires et le hub de mobilités de la Part-Dieu (connexion par métro nécessitant une correspondance).

Pour rappel, les auvergnats ont subi au début des années 2010 le transfert d'abord provisoire (au motif de travaux) puis définitif de leur gare parisienne (transfert de Paris Gare de Lyon à Paris Bercy), qui se révèle pénalisante pour les connexions aux couronnes parisiennes et vers les autres grands hubs de mobilité (absence de desserte RER).

Ainsi, les acteurs clermontois sont extrêmement attachés à ce maintien d'une desserte sur Part-Dieu, bien que la gare de Perrache présente des réserves de capacité plus grandes : selon, le dossier NFL 500 trains y sont traités chaque jour sur 17 voies alors que Part-Dieu traite 200 trains de plus sur 12 voies.

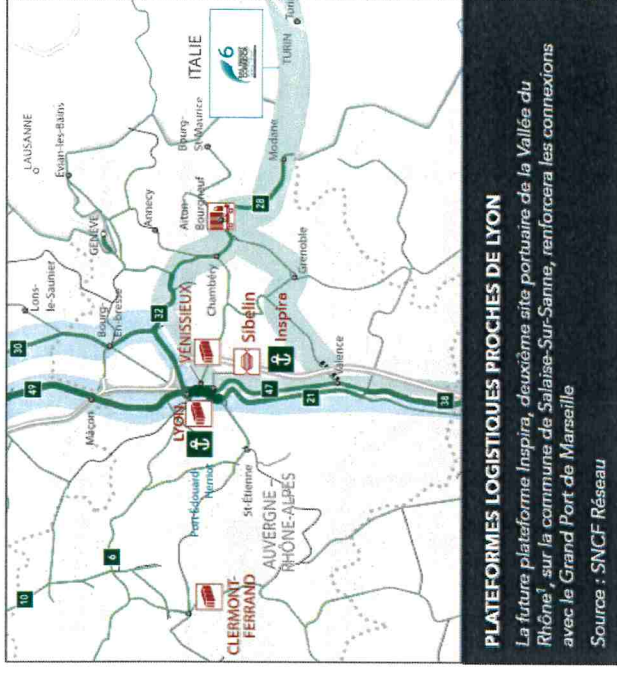
Une opportunité intéressante : une connexion directe de Clermont-Ferrand à la gare de Saint-Exupéry

Au regard de l'importance de l'aéroport (10 millions de passagers) et du rôle croissant de la gare Saint-Exupéry avec l'accueil des TGV low-cost Ouigo et de perspectives de développement d'arrêts de TGV dans cette gare, l'adaptation des infrastructures pour permettre une liaison directe entre Clermont-Ferrand et Lyon Saint-Exupéry peut constituer un projet pertinent / intéressant à long terme, vu les travaux d'infrastructures à engager pour rendre ce service opérationnel.

Ceci est d'autant plus pertinent que la liaison aérienne qui existait jusqu'en 2017 n'est plus opérée par Hop ! Air France. Son intérêt étant d'ouvrir Clermont-Ferrand au hub de Lyon Saint-Exupéry et d'accéder ainsi à des dessertes diverses vers les grandes métropoles européennes comme Madrid, Munich ou Rome.

Ainsi, à terme pour les acteurs clermontois et auvergnats, le **doublet de gare desservie** à Lyon évoluerait d'une desserte Part-Dieu + Perrache (situation actuelle et future proche à préserver) à une desserte **Part-Dieu + Saint-Exupéry**.

S'assurer que le grand projet « NFL » soit compatible avec le développement du fret ferroviaire Est – Ouest en direction de l'Auvergne et du Centre



En raison d'un profil de lignes ferroviaires accidentées entre Roanne et Lyon, les flux de fret ferroviaire entre l'Auvergne, Centre Val de Loire voire les Pays de Loire transitent selon l'itinéraire Saint-Germain-des-Fossés (Allier) – Roanne – Saint-Etienne – Lyon.

S'il est pertinent d'augmenter la fréquence des trains inter-métropoles entre Saint-Etienne et Lyon ainsi que les TER périurbains dans les vallées du Rhône et du Gier, il conviendra de veiller à préserver des capacités pour les flux de fret ferroviaire sur l'axe Saint-Germain-des-Fossés – Saint-Etienne – Sibelin / Vénissieux.

Le grand projet « NFL » doit être compatible avec tous les projets d'amélioration du temps de parcours

L'étude de l'amélioration des temps de parcours entre Clermont-Ferrand et Lyon n'est pas un sujet nouveau. Des études réalisées à la fin des années 1990 ont conduit à réaliser le « shunt » de Saint-Germain-des-Fossés (2006). En parallèle de ces travaux, RFF avait mené des études pour améliorer les temps de parcours à plus long terme. Il était retenu que l'infrastructure actuelle ne permettait pas de disposer de gains notables, mais que la réalisation d'un tunnel de base permettant d'éviter la rampe des Sauvages (secteur de Tarare) aurait une incidence notable sur les temps de parcours (gain de l'ordre de 30 minutes). Enfin, au début des années 2010, le projet de ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon, qui a fait l'objet d'un débat public, a ouvert la perspective d'un **gain de temps de près d'une heure**. Il convient de rappeler que ce débat avait conduit la commission nationale du débat public à privilégier le tracé via Roanne plutôt que via Mâcon pour le parcours entre Nevers et Lyon (point de consensus à l'issu du débat).

Comme rappelé dans le dossier du maître d'ouvrage du grand projet NFL, il est interdépendant d'autres grands projets, dont la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon. Pour rappel, ce projet vise désaturer l'axe Paris – Lyon, qui constitue la colonne vertébrale du réseau à grande vitesse européen.

Ainsi, il convient que l'aménagement retenu dans le grand projet NFL soit compatible avec des projets de long terme à l'image du projet de LGV POCL et plus largement avec toutes opérations pouvant abaisser les temps de parcours à plus court terme.

Un abaissement important aurait automatiquement des effets d'augmentation des échanges liés à cette contraction du temps. À noter que l'INSEE recense actuellement environ 10 000 navetteurs entre Grenoble et Lyon contre quelques centaines entre Clermont-Ferrand et Lyon du fait notamment de cette distance temps actuellement plus longue, ne permettant pas à des clermontois d'accéder relativement aisément au marché de l'emploi lyonnais et ni à des lyonnais de pouvoir travailler sur Clermont-Ferrand.

Ainsi, les acteurs clermontois et auvergnats soulignent l'intérêt du grand projet « Nœud Ferroviaire Lyonnais », qui apparaît comme essentiel à l'aménagement régional, voir national et européen.

En effet, il convient d'une part de mieux prendre en compte la dimension « desserte des métropoles régionales » dans le projet, afin d'assurer une revalorisation dans tous les domaines (fréquence, régularité, temps de parcours...) de la liaison ferroviaire Clermont-Ferrand – Lyon. D'autre part, il convient de s'assurer que le point d'entrée systématique sur Lyon est la gare de la Part-Dieu, avec des possibilités d'une deuxième porte d'entrée, soit sur Perrache (à court terme), soit sur Saint-Exupéry (à long terme).

Monsieur le Président propose aux membres présents de l'Assemblée Délibérante d'approuver la contribution ci-dessus et d'autoriser le Président ou son représentant à la porter au débat public sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- d'approuver la contribution telle que présentée ci-avant ;
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à la porter au débat public sur l'évolution du nœud ferroviaire lyonnais.

633 – SCOT : Principe de Modification n°6

La démarche d'élaboration du DAAC

Monsieur le Président rappelle que les premiers travaux sur le Document d'Aménagement Commercial ont débuté en 2013 avec un diagnostic réalisé par le CCI Auvergne, analysant finement la structure commerciale du Grand Clermont : les flux de consommation, les évolutions du plancher commercial, les nouvelles façons de consommer... Le cabinet Bérénice, dont nous nous étions attachés les compétences, l'avait qualifié sous un angle comparatif et prospectif.

Il ressort de ce diagnostic que l'appareil commercial du Grand Clermont a su se moderniser sur la précédente décennie, lui assurant un rayonnement métropolitain, mais qu'il existe un risque de « surchauffe ». La multiplication des mètres carrés commerciaux en période de stagnation voire de régression de la consommation, fait ainsi peser un risque de développement de locaux vides (quand 40 000 m² sont créés, 20 000 disparaissent) voire de friches.

Le SCOT s'était fixé l'objectif de maintenir une activité commerciale d'échelle régionale tout en préservant les commerces de proximité de nos quartiers et de nos bourgs. La démarche de DAC était aussi l'occasion

d'aller plus loin, de réinterroger les créations ou extensions de nouveaux pôles, de s'interroger sur la restructuration des pôles commerciaux existants, les équilibres entre les centres villes ou centres bourgs et les périphéries, de fixer des règles communes à même de guider les décisions en CDAC...

Plusieurs événements sont venus bousculer le cahier des charges initial. Tout d'abord des changements législatifs, avec la suppression des DAC par la loi ALUR le 20 juin 2014, puis leur réintroduction sous une forme facultative et élargie à l'artisanat par la loi Pinel du 18 juin 2014. Aussi, l'Assemblée renouvelée du Grand Clermont après les élections de mars 2014, a été amenée à se réinterroger sur la poursuite de la démarche lors du Comité syndical du 2 décembre 2014. Elle a décidé de poursuivre la démarche malgré le caractère facultatif des DAAC (Document d'Aménagement Artisanal et Commercial). De récentes évolutions législatives, avec la loi Évolution du Logement, de l'Aménagement et du Numérique (loi ELAN), donnent raison à une telle décision puisque le DAAC retrouve son caractère obligatoire.

Le travail s'est ainsi poursuivi avec la consolidation du diagnostic, sous une approche urbaine et paysagère par l'urbaniste Claire SCHORTER, sur 5 sites témoins (Cap Sud/Pardieu et les centres ville de Chatel, Ennezat et Riom) et la phase préconisation, accompagnement des documents constitutifs du DAAC, sous la forme d'un document à tiroirs. Faute de consensus politique, la démarche de DAAC s'était interrompue.

En parallèle, Clermont Auvergne Métropole avait engagé en 2015, avec le bureau d'étude CERCIA, une étude similaire afin de définir une vision politique partagée de l'urbanisme commercial entre les Maires de l'agglomération. Le bureau d'étude SCET a été chargé de formaliser une contribution au DAAC, approuvée par l'Assemblée fin 2017.

La Conférence des Présidents du 16 novembre 2017 a acté l'ambition de finaliser un projet de DAAC en fin de premier semestre 2018.

La réflexion portant sur le DAAC a donc été réengagée par le PETR en début d'année 2018. Une commission co-présidée par Pierre PECOUL et Jean-Pierre BUCHE s'est constituée autour d'élus et de techniciens des EPCI et de la CCI. Ses travaux de février à juin 2018 lui ont permis d'examiner les dispositions réglementaires, le diagnostic et ses mises à jour, les expertises des bureaux d'étude Bérénice, Cercià et SCET, une analyse comparative des contenus des DA(A)C de Grenoble, Rennes, Montpellier et Nantes-St Nazaire, la vision ou stratégie commerciale de chaque EPCI, des esquisses de cartographies, sommaire et rédactions. Les compétences de Robert LEMOIGNE du cabinet CERCIA ont été sollicitées pour accompagner et réguler les débats.

Ainsi, l'ensemble des EPCI a été destinataire mi-juin d'un projet de DAAC pour avis. Ces derniers ont été rendus entre juillet et décembre 2018, donnant un aval sur le projet tout en sollicitant des ajustements ; ceux-ci ont été débattus fin janvier 2019.

La consolidation juridique du document a été réalisée par Maître Soler Couteaux en mai 2019.

Une réunion de concertation avec la CCI et la Chambre de métiers s'est déroulée le 29 mai 2019.

La Mission Régionale de l'Autorité Environnementale a été saisie pour une demande au « cas par cas », afin de déterminer, au regard des impacts possibles du projet sur l'environnement, si une évaluation environnementale doit être réalisée. Le dossier présenté démontre que le projet de DAAC :

- limite davantage le développement en périphérie, notamment en termes de consommation foncière en favorisant le renouvellement urbain voire la mutation de certains espaces. En effet, le foncier dédié aux pôles commerciaux est passé de 140ha à 47 ha entre 2011 et le présent projet, soit une baisse des deux tiers de la consommation foncière autorisée initialement au SCOT ;

- délimite désormais les enveloppes de surfaces de vente autorisées, offrant davantage de maîtrise au territoire ;
 - encadre davantage le développement commercial en instituant de nouveaux indicateurs et objectifs communs à l'ensemble du territoire du Grand Clermont et offre un socle de prescriptions et de conditions d'implantation opposables lors de l'analyse des demandes d'Autorisations d'Exploitations Commerciales ;
 - permet de cadrer en amont les dossiers commerciaux. Les PLUi qui devront être compatibles avec le SCoT disposeront de règles d'urbanisme plus précises et adaptées au contexte urbain.
- Le dossier conclut sur le fait que la modification du SCoT ne présente pas d'incidence négative sur l'environnement par rapport au document en vigueur. La MRAE dispose de 2 mois pour statuer.

Les nouvelles dispositions du SCoT concernant le développement de l'offre en termes artisanal et commercial de détail, intégrant un DAAC

En 2016, le commerce du Grand Clermont représente 2544 établissements, 716 639m² de surfaces de vente et 15 526 emplois. Le territoire concentre par ailleurs 62% des commerces et 73% des surfaces de vente du département. La géographie du territoire et les infrastructures autoroutières et routières ont largement influencé l'implantation commerciale, sous forme de grandes et moyennes surfaces concentrées le long d'une dorsale nord/sud le long de l'A71/75 et la RN 2009. Si cette offre dense a contribué à asseoir le rayonnement de la métropole, elle a également généré des déséquilibres territoriaux. Les territoires adjacents ont assisté à une perte progressive de l'attractivité de leur centre-ville ou centre-bourg, puis la fragilisation voire la disparition de leurs commerces et services, reléguant certaines communes dans une fonction uniquement résidentielle.

De même, l'organisation commerciale en périphérie est le fruit d'une juxtaposition d'opérations sans plan d'ensemble, peu fonctionnelle et qualitative sur le plan urbain. Trop de projets demeurent dans une logique de positionnement sur les flux d'échanges routiers majeurs et donc en décalage avec les principes d'un aménagement commercial durable. Les entrées de ville du Grand Clermont, comme partout en France, sont défigurées par des successions de ronds-points, voies rapides et « boîtes à chaussure ». Au-delà de l'aspect purement esthétique, c'est bien un modèle qui est mis en cause, associé à la destruction des terres agricoles, la pollution atmosphérique et visuelle, les embouteillages, la perte de lien social, la précarisation de l'emploi... Les marges de progression et d'amélioration sont donc significatives sur le Grand Clermont, pour promouvoir un modèle harmonieux et raisonné, trouver un équilibre dans les implantations commerciales en centralités et pôle périphérique et engager un processus de renouvellement urbain dans les zones périphériques.

C'est pourquoi, le SCoT du Grand Clermont, complété d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC), vise à promouvoir un modèle d'aménagement commercial harmonieux et raisonné, à savoir :

- Accueillir en priorité les activités et emplois commerciaux dans les centralités
- Privilégier les requalifications des zones commerciales aux extensions
- Miser sur une complémentarité entre les territoires

Les commerces sont en effet appelés à s'implanter prioritairement dans les centralités, au sein des tissus urbains les plus denses qui concentrent des noyaux et/ou linéaires de commerces, services et équipements existants. Ils s'y implantent librement, dans une approche de renforcement de l'animation urbaine et de ville des courtes distances. La reconstruction des pôles périphériques existants est également privilégiée, sachant que les pôles commerciaux périphériques « rattrapés » par la ville, sont appelés à muter vers un tissu multifonctionnel (associant commerces, services, équipements, transports

publics, logements...), dans une logique de circulation apaisée et de mobilité douce, de réintroduction de la nature en ville...

De plus, l'extension des pôles périphériques est limitée au fait d'achever l'aménagement des Gravanches autour de thématique « équipement de la maison, sport et loisirs » sur 35 ha (sachant qu'IKEA en consomme plus de la moitié) et d'autoriser l'extension du pôle de Courmon – Le Cendre sur une surface de 12 ha. A ce propos, il convient de signaler un changement par rapport au SCoT de 2011 : l'extension se situe à la pointe de Courmon et non au droit du Zénith, ce qui conduit à réintégrer 15 ha au sein du Parc de Développement Stratégique de Sarliève sud.

Enfin, l'offre commerciale est organisée selon la nature commerciale, la taille des établissements et le périmètre d'influence recherché, autour de 3 niveaux de rayonnement : local, intermédiaire et métropolitain.

Par ailleurs, le Grand Clermont bénéficie d'une structure commerciale globalement satisfaisante. Le taux d'équipement en grandes surfaces alimentaires (hypermarchés et supermarchés) se situe dans la moyenne des 100 premières agglomérations françaises (378 m² / 1.000 habitants vs. 373 m² / 1.000 habitants – données LSA 2014). Or, malgré une offre commerciale sans carence majeure et une augmentation démographique somme toute mesurée (+0,53 % entre 2009 et 2014, représentant + 10 500 habitants), le Grand Clermont a connu au cours de la période récente une croissance rapide et continue du plancher commercial des grandes et moyennes surfaces de périphérie (100 000 m² entre 2005 et 2013 soit +1,9 %/an), supérieur au rythme de progression de la population, mais aussi supérieur à l'évolution de la consommation des ménages (+1,1%/an en moyenne entre 2009 et 2016).

De même, les surfaces de vente autorisées en CDAC sur la période 2014-2017 totalisent 30 700 m² de surface de vente. La majeure partie de la demande commerciale induite par la croissance démographique a été captée par les grandes et moyennes surfaces commerciales, en périphérie (à hauteur de 75 % de la dépense) ; le commerce de détail traditionnel a continué à subir une baisse régulière et sensible du nombre d'établissements par an (-10 à -15 par an).

Aussi, le SCoT le développement commercial est encadré dans les pôles périphériques intermédiaires et métropolitains aux moyens de droits à construire (69 000 m² maximum d'ici 2030). Il se limite au besoin de modernisation des commerces dans les pôles périphériques locaux. Il est interdit hors pôle. De même, des seuils planchers ont été introduits pour éviter les trop petites cellules en périphérie et donc limiter les effets de concurrence avec les centralités.

Le projet de modification n°6 du SCoT

La modification n°6 du SCoT vise à intégrer de nouvelles dispositions concernant le développement de l'offre en termes artisanal et commercial de détail, au sens du Code de l'Urbanisme.

Cet objectif trouve sa traduction dans :

- l'intégration d'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial ;
- une modification rédactionnelle du Document d'Orientations Générales ; le chapitre 3.2.2 « assurer une maîtrise sélective du développement des grandes et moyennes surfaces commerciales » est supprimé et remplacé par un chapitre 3.3 « Promouvoir un développement commercial durable et maîtrisé ». Les cartes « Articuler l'habitat, l'emploi et les déplacements » sont modifiées au regard de la nouvelle stratégie commerciale. Les surfaces du PDS de Sarliève sud sont modifiées ;

- un ajustement rédactionnel du PADD ne remettant pas en cause l'économie générale du projet : dans la mesure où les dispositions sur le commerce évoluent en profondeur, la référence aux pôles commerciaux évolue vers la définition de centralités et de pôles de périphérie. Dès lors, la

référence à l'existence de 12 pôles commerciaux devient caduque puisque ne correspond plus aux dispositions du chapitre commerce. Elle est donc supprimée dans les orientations et la cartographie. De même, le pôle commercial Riom-est ayant été supprimé lors de la modification n°2 du SCoT, sa présence sur la cartographie est retirée

- Le rapport de présentation est complété, légèrement sur le volet diagnostic, plus en profondeur sur la justification des choix.

Cette évolution doit permettre au Grand Clermont de progresser notablement dans l'encadrement et la maîtrise de son développement commercial d'un point de vue spatial, quantitatif et qualitatif.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à la majorité des membres présents, moins une abstention, décide :

- de prescrire la modification n°6 du SCoT permettant d'intégrer de nouvelles dispositions concernant le développement de l'offre en termes artisanal et commercial de détail ;
- d'autoriser le Président ou son représentant à notifier cette modification auprès des Personnes Publiques Associées ;
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à saisir le tribunal administratif pour le lancement d'une enquête publique ;
- dit que les crédits sont prévus au Budget Primitif des exercices concernés.

634 – Voie Verte : Déclaration de Projet

Monsieur le Président rappelle aux membres présents de l'Assemblée Délibérante que par délibération n°457 du 17 mars 2016, le PETR du Grand Clermont a reçu mandat pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement d'une voie verte – véloroute le long de l'Allier, entre Authezat et Pont-du-Château.

Il précise que par délibération n°499 du 1^{er} juin 2017, il a arrêté le projet, autorisé le Président à requérir auprès du Préfet de Département l'ouverture d'une enquête publique unique sur le dit-projet et décidé de confier à l'Établissement Public Foncier Smaf (EPF Smaf) l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet.

L'enquête publique unique s'est déroulée du lundi 28 janvier 2019 au vendredi 1^{er} mars 2019 inclus, sous l'égide du Commissaire enquêteur, Monsieur Alain HOENNER, désigné par le Tribunal Administratif de Clermont-Ferrand, par décision n°E18000090/63 en date du 04 juillet 2018. Elle comprenait :

- Une enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) du projet d'aménager une voie verte-véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château s'inscrivant sur le territoire des communes d'Authezat, Corent, Cournon d'Auvergne, la Roche Noire, Les Martres-de-Veyre, Mirefleurs, Mur-sur-Allier (commune nouvelle regroupant Dallet et Mezel), Périognat-ès-Allier et Pont-du-Château ;
- Une enquête portant sur la mise en compatibilité des PLU des communes de Corent, les Martres-de-Veyre, Mezel, Pont-du-Château et La Roche Noire ;
- Une enquête relative à la demande d'autorisation environnementale intégrant une déclaration loi sur l'eau, l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000 et une autorisation de défrichement concernant le projet d'aménager une voie verte-véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ;
- Une enquête parcellaire.

À la suite de l'enquête publique unique, Monsieur le Commissaire enquêteur a émis en date du 03/03/19 un avis favorable sur les quatre volets de l'enquête, tout en attirant l'attention du Maître d'ouvrage sur les risques de dégradation qui pourraient découler d'une sur-fréquentation de la voie verte, et a ainsi recommandé une grande vigilance face à cette éventualité.

Madame la Préfète du Puy-de-Dôme a, par courrier du 5 avril 2019, demandé au PETR du Grand Clermont de se prononcer, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée dans les conditions prévues à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

En application de l'article L.122-1 du code de l'expropriation, la collectivité ou l'établissement public responsable du projet, dispose d'un délai de 6 mois pour délibérer sur la déclaration de projet, telle que prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement.

Il est dès lors nécessaire de se prononcer par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération et pour ce faire d'exposer :

- les motifs et considérations justifiant le caractère d'intérêt général du projet ;
- la façon dont la déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale et des collectivités territoriales consultées ;
- le résultat de la consultation publique ;
- le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

La présente déclaration de projet s'appuie sur le rapport du commissaire enquêteur et sur ses conclusions.

L'objet de l'opération tel que présenté dans le dossier soumis à l'enquête

Malgré sa très grande richesse écologique et patrimoniale, l'Allier est une rivière relativement discrète à l'échelle des grands paysages, mal connue des habitants du Grand Clermont et des visiteurs, peu valorisée et encore victime de dégradations. La mutation économique à l'œuvre, avec la fermeture des carrières alluvionnaires, permet désormais de poser les principes d'une politique de protection et de revalorisation de la rivière à la hauteur des enjeux soulevés.

L'objectif poursuivi est la réappropriation de cet espace naturel par les habitants du Grand Clermont, en conciliant les différents usages de la rivière et de ses abords (protection de la faune et de la flore, divagation de la rivière en cas de crue, captage d'eau potable, randonnées pédestres et nautiques, baignade, pêche, autres activités récréatives, activités économiques et touristiques, agriculture...), dans un esprit « d'usage et de valorisation économique raisonnés » et non de simple consommation.

Le projet de voie verte-véloroute d'Authezat à Pont-du-Château est une composante de cette stratégie de revalorisation du Val d'Allier. Il s'inscrit dans un projet plus vaste de V70 reliant Nevers à Palavas-les-Flots, répertorié au schéma national des véloroutes et voies vertes.

Ainsi, le projet consiste en l'aménagement d'une voie verte-véloroute d'environ 26,5 km le long de la rivière Allier sur le territoire du Grand Clermont entre Authezat et Pont-du-Château. Il intègre en particulier :

- L'aménagement d'un itinéraire en voie verte-véloroute composé de sections en voie partagée et en site propre,
- Des équipements d'accueil pour les usagers (aires d'accueil et haltes ponctuelles),
- Des ouvrages assurant le franchissement de cours d'eau,
- Des équipements de signalisation et d'information,
- Des dispositifs de gestion des accès.

78,2 % de l'itinéraire de la voie verte-véloroute s'inscrivent sur des voiries existantes, 21,8 % (soit 5 700 m environ) nécessitent l'aménagement de nouvelles sections.

La voie verte -véloroute assure deux fonctions principales :

- Permettre la réappropriation de la rivière Allier par les habitants du Grand Clermont en offrant un espace sécurisé et aménagé pour la pratique d'activités de plein air, là où il existe un réel déficit d'équipements structurants,
 - Constituer une nouvelle offre touristique à même d'attirer un public d'itinérance et de participer à une meilleure diffusion de la fréquentation touristique départementale fortement concentrée sur le secteur de la Chaîne des Puys.
- Ainsi, les objectifs recherchés du projet sont de :
- Concourir fortement à l'aménagement et au développement du territoire du Val d'Allier en donnant une place plus centrale à la rivière,
 - Favoriser l'usage des modes doux pour les déplacements de loisirs et quotidiens,
 - Participer à la préservation de la rivière Allier et des milieux qui lui sont inféodés,
 - Faire s'approprier la rivière Allier par la population locale,
 - Rééquilibrer la fréquentation touristique au sein du Puy-de-Dôme,
 - Développer l'offre de sports en pleine nature dans le Puy-de-Dôme en développant l'offre en matière de voie verte (une seule dans le département existe à ce jour, au droit du lac Chambon).

Les objectifs opérationnels visent à :

- Réaliser des équipements sécurisés et continus pour les usagers,
- Aménager des tronçons accessibles au plus grand nombre et notamment aux personnes en situation de handicap,
- S'assurer de la préservation des espaces naturels traversés et de la faune qu'ils abritent,
- Participer au développement des continuités écologiques.

Les estimations prévisionnelles du coût global de l'aménagement hors taxe s'élèvent à 4,14 millions d'euros répartis de la façon suivante :

- Aménagement de la voirie : 3 361 000 € HT
- Aires d'accueil : 195 500 € HT
- Études : 432 000 € HT
- Acquisitions foncières : 156 500 € HT

Motifs et considérations qui justifient le caractère d'intérêt général du projet

Le caractère d'intérêt général de l'opération est justifié du fait :

- Des enjeux de développement et de structuration du Val d'Allier,
- De protection et de valorisation de la richesse naturelle et patrimoniale du Val d'Allier,
- Des besoins d'espace récréatif et de loisirs pour l'ensemble de la population de l'agglomération clermontoise.

Le projet de voie verte-véloroute s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement touristique de la région Auvergne Rhône-Alpes (qui l'a reconnu parmi les 6 itinéraires prioritaires).

Sur le plan économique, il laisse envisager des retombées en termes d'activités pertinentes au regard de son positionnement sur l'axe V70 (reliant Nevers à Palavas les Flots), qui permet de connecter le Puy-de-
19/38

Dôme à un réseau d'intérêt national (eurovélo 6). Il constitue le premier acte de l'aménagement en voie verte de la totalité de la V70 dans le Puy-de-Dôme (objectif départemental). Ce projet, porté par le Grand Clermont, est l'élément structurant d'un projet global de développement touristique. Il contribuera au renforcement de l'attractivité du territoire (plus de touristes, séjours plus longs...) et confortera l'économie locale. Il permettra également de valoriser un important patrimoine spécifique et identitaire du Val d'Allier. Le projet bénéficie d'un soutien financier fort de la Région et du POI Loire, et d'un appui technique du Département en qualité de maître d'œuvre

Sur le plan des avantages sociaux, la voie verte apportera un meilleur équilibre à la structuration du territoire du Puy-de-Dôme entre les Volcans à l'ouest et les Monts du Forez à l'est, offrira un espace récréatif de qualité et sécurisé, accessible au plus grand nombre et notamment aux personnes à mobilité réduite et favorisera la réappropriation de la rivière Allier par la population du Grand Clermont en lui faisant redécouvrir ses richesses écologiques, patrimoniales, historiques. Elle participera à l'amélioration de la qualité de vie des populations vivant à proximité, en facilitant les déplacements en modes doux (son accès sera interdit aux véhicules motorisés). Cinq aires d'accueil équipées jalonnent le tracé, permettant l'accès à la voie verte, l'accueil et le repos des usagers, seront connectées aux principaux bourgs avec commerces et joueront un rôle de carrefour de randonnées. La voie verte aura également des effets bénéfiques sur la pratique sportive donc sur la santé des populations.

Tous ces éléments démontrent que le projet de voie verte – véloroute présente un caractère réel et permanent d'intérêt général.

L'étude d'impact, les avis de l'autorité environnementale, des collectivités et leurs groupements consultés

Le projet de voie verte véloroute prend en compte les enjeux environnementaux, avec une réelle mise en œuvre d'une démarche pour en premier lieu éviter, puis réduire et le cas échéant compenser les impacts négatifs et les impacts résiduels sur l'eau et les milieux aquatiques seront très faibles :

Fonctionnement en phase chantier : les bases travaux nécessaires aux entreprises, sont génératrices d'emprises, de nuisances visuelles et sonores, de risques de pollution des sols et des eaux, notamment si les déchets ne sont pas correctement gérés et éliminés. Aussi, des mesures d'évitement et de réduction ont été retenues, à savoir : éviter les secteurs sensibles pour l'implantation des bases travaux et remettre en état les sites à l'issue des travaux ; gérer les matériaux, les déchets de chantier et la circulation ; gérer et coordonner la sécurité du chantier. L'application de ces mesures doit permettre de limiter les nuisances potentielles du chantier et de fait, les impacts résiduels seront faibles.

Ressource en eau : Concernant les eaux souterraines, les eaux superficielles et les milieux aquatiques, les risques sont liés, en phase travaux, aux engins (pollutions accidentelles d'hydrocarbures...), à l'intervention au droit des ouvrages hydrauliques des cours d'eau à franchir et au risque de rejet de matières en suspension. Aussi, des mesures de gestion des eaux en phase travaux et de lutte contre les pollutions accidentelles ont été retenues (kits anti-pollution présents sur le chantier, mise en place d'un dispositif d'assainissement). En phase définitive, le projet est une voie verte-véloroute qui ne génère pas de pollution chronique, en comparaison avec une infrastructure routière. L'entretien de la voie sera exclusivement mécanique (pas de produits phytosanitaires). Concernant l'eau potable, le projet s'inscrit dans 3 champs de captage et les prescriptions des périmètres de protection sont respectées pour l'implantation des équipements. Des prescriptions spécifiques de l'ARS seront appliquées. Les impacts résiduels sont qualifiés de très faibles à nuls. L'emprise de la voie verte n'impacte, directement ou indirectement, aucune zone humide.

Les mesures retenues, mises en œuvre avec une grande vigilance, notamment dans les champs captants, sont de nature à éviter et à réduire fortement les risques de pollution de la ressource en eau.

Eaux pluviales : Le projet est une voie verte – véloroute, non ouverte à la circulation motorisée, qui ne génère donc pas de pollution chronique, en comparaison avec une infrastructure routière. Compte tenu de la bonne perméabilité des sols et de l'étalement du projet d'amont en aval, l'impact des eaux de ruissellement sur le débit et la qualité des eaux de l'Allier sera négligeable.

Impact sur les écoulements des cours d'eau : Les ouvrages hydrauliques nécessaires à la traversée des cours d'eau du Charlet et de la Veyre impliquent de doubler les ouvrages existants à leur aval. Ces réalisations ne constitueront pas un obstacle à la circulation aquatique et la diminution de la luminosité des deux cours d'eau sera de quelques mètres linéaires et n'aura pas d'impact notable.

Remblais en zone inondable : Le projet est calé au niveau du terrain naturel avec des micros déblais et des micros remblais, qui se compensent les uns les autres, le long de la voie verte – véloroute. Cependant, deux zones de remblais notables sont identifiées : tronçon 2-3 – 1480 m²/1050 m³ et tronçon 7-8 et 9-9bis – 2200 m²/1100 m³ soit un total de 3680 m²/2150 m³. En compensation des remblais inévitables, le projet prévoit le décaissement de surface et volume équivalents soit 2150 m³ et les impacts résiduels seront nuls.

Impacts du projet sur le milieu naturel : Le projet ne remet pas en cause le maintien des habitats naturels et des populations animales et végétales protégées et/ou d'intérêt communautaire en lien avec le site « Val d'Allier – Alagnon » dans un état de conservation favorable. Le projet ne nécessite pas une demande de dérogation au titre des habitats et espèces protégés.

Dissémination d'espèces végétales invasives : La dissémination des espèces végétales invasives est liée au transport et au stockage de matériaux inertes et de terres végétales. La présence d'espèces invasives dans la zone d'étude est assez importante. L'impact potentiel est donc considéré comme fort, direct et permanent et fait l'objet de mesures spécifiques.

Incidences sur les sites Natura 2000 : Le tracé de la voie verte emprunte en grande partie (78,2%) des cheminements existants et évite les zones naturelles présentant un intérêt remarquable. La collaboration et le partage de l'analyse des incidences avec l'opérateur responsable de la mise en œuvre de la gestion du site Natura 2000 concerné (CEN Auvergne), ainsi qu'avec le CBN-MC, ont conduit ces experts locaux à juger comme négligeables les incidences du projet. Ce projet ne remet pas en cause le maintien des habitats naturels et des populations animales et végétales d'intérêt communautaire dans un état de conservation favorable. Il ne nuit pas à l'atteinte des objectifs de conservation du site Natura 2000 FR8301038 « Val d'Allier – Alagnon ».

Défrichements : Les surfaces ont été calculées en prenant en compte l'emprise du projet (piste, y compris les accotements et talus). Les travaux de défrichement concernent une superficie totale de 1,5199 ha de boisements. Ils seront strictement limités aux emprises nécessaires et seront réalisés dans la période la plus appropriée au défrichement et au respect des habitats et espèces protégées. Cette mesure permettra de réduire considérablement le risque de dérangement et/ou de destruction des nids/colonies, des œufs et des jeunes non-volants. En compensation des boisements détruits, une indemnité équivalente au boisement compensateur à réaliser, sera versée au Fond Stratégique de la Forêt et du Bois (FSFB).

La **Mission Régionale de l'Autorité Environnementale** a considéré dans son avis, rendu le 4 septembre 2018, que « globalement les incidences du projet et les impacts cumulés sont bien étudiés, tout particulièrement en ce qui concerne les milieux naturels. Les mesures destinées à éviter, réduire,

21/38

compenser les impacts du projet, directs ou indirects, sont nombreuses et de bonne facture. Elles sont décrites de façon claire et précise. »

Elle considère également que « le projet de voie verte apparaît avoir globalement pris en compte les principaux enjeux d'environnement, avec une réelle mise en œuvre d'une démarche pour en premier lieu éviter, puis réduire, et le cas échéant compenser les impacts négatifs. Au final, les zones les plus sensibles ont été évitées, et la majeure partie de l'itinéraire réutilise des chemins existants, réduisant ainsi les impacts négatifs potentiels. Par ailleurs, les retours d'expérience des actions menées dans le domaine du développement des modes de déplacement actifs font apparaître le gain important en termes de santé publique, résultant de la mise en œuvre de ces projets. Cet effet positif potentiel est à souligner. »

Toutefois, l'autorité environnementale recommande d'approfondir la réflexion sur les effets possibles d'une sur-fréquentation de certaines zones fragiles et donc sur des mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour limiter ce risque.

Les collectifs et leur groupement ont été sollicités pour avis au titre de l'article R181-38, au regard des incidences environnementales notables de celui-ci sur leur territoire. Les communes d'Authizat, Cournon d'Auvergne et Mirrefleurs ont émis un avis favorable. Pont-du-Château a émis un avis favorable assorti de 2 prescriptions : reconsidérer le tronçon avec une arrivée aux Vortilles et effectuer une compensation des sites défrichés ; ce à quoi une réponse a été apportée dans le cadre du mémoire en réponse, à savoir :

- Aucun défrichement n'est prévu sur la commune de Pont-Du-Château ;
- Le nouveau tracé proposé en dernière minute par la Municipalité présente des inconvénients en termes de sécurité. Il est donc choisi de maintenir le tracé initial ; tracé qui par ailleurs avait déjà fait l'objet d'une concertation avec la commune de Pont-du-Château, pour tenir compte de son souhait d'allonger le tracé jusqu'à la plage des Palisses.

Le résultat de la consultation publique

Une enquête s'est déroulée du 28 janvier au 1^{er} mars 2019. Chaque commune disposait d'un dossier d'enquête avec registre. Le Commissaire enquêteur a assuré une permanence dans chacune d'entre elle à l'exception des Martrès de Veyre, siège de l'enquête, qui a accueilli une permanence à son ouverture et à sa fermeture. Au cours des 10 permanences, 55 personnes ont été reçues, 19 observations ont été consignées dans les registres et 30 observations ont été adressées directement au commissaire enquêteur par voie postale ou numérique.

Ces observations émanent de riverains ou propriétaires fonciers, d'associations d'usagers ou environnementale, de collectivité. Les préoccupations concernant principalement :

- Accessibilité, morcellement, prix amiable relatif au foncier sur l'emprise de la voie verte,
- Compensation / échange de terres pour des exploitations agricoles impactées par la voie verte,
- Proposition de tracés alternatifs justifiés sur les plans de la sécurité et des découvertes,
- Proposition de modifications d'agencement des ponts ou création de nouvelle passerelle,
- Nature des revêtements de surface de la voie verte,
- Accessibilité de la voie verte et labellisation « tourisme et handicap »,
- Exploitation, gestion et entretien de la voie verte

Les réponses aux observations ont été fournies par la maîtrise d'ouvrage au commissaire enquêteur le 21 mars 2019.

22/38

A l'issue de l'enquête publique, le Commissaire enquêteur a remis ses conclusions et avis :

- **Concernant la déclaration d'utilité publique**, le Commissaire enquêteur considère que les éléments apportés démontrent bien que le projet voie verte – véloroute présente un caractère réel et permanent d'intérêt général. En conséquence, il a émis un avis favorable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet ;
- **Concernant les mises en compatibilité des PLU** des communes de Corent, les Martres-de-Veyre, Mezel, Pont-du-Château et La Roche Noire avec le projet d'aménagement de la voie verte – véloroute de l'Allier, le commissaire enquêteur considère qu'elles ne remettent pas en cause les orientations des PADD, ni l'équilibré général des PLU ; que les modifications sont limitées au strict nécessaire, qu'elles sont spécifiques à l'opération d'aménagement de la voie verte – véloroute de l'Allier. En conséquence, il a émis un avis favorable à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- **Concernant la demande d'autorisation environnementale** intégrant une déclaration loi sur l'eau, l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000 et une autorisation de défrichement, le commissaire enquêteur considère que le projet a globalement bien pris en compte les enjeux environnementaux, avec une réelle mise en œuvre d'une démarche pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les impacts négatifs ; les impacts résiduels sur l'eau et les milieux aquatiques seront très faibles. Toutefois, il attire l'attention sur les risques éventuels de dégradation liés à une sur-fréquentation de la voie verte et recommande une grande vigilance face à cette éventualité. En conséquence, il a émis un avis favorable sur la demande d'autorisation environnementale ;
- **Concernant l'enquête parcellaire**, le commissaire enquêteur considère que les réponses apportées par le maître d'ouvrage et les négociations amiables menées par l'EPF SMAF devraient apporter des solutions aux problèmes soulevés par certains concitoyens. En conséquence, il émet un avis favorable à la délimitation de l'emprise foncière nécessaire à la réalisation de l'aménagement de la voie verte - véloroute de l'Allier.

Considérant les conclusions et avis du commissaire enquêteur, il est proposé à l'Assemblée délibérante que le projet de voie verte véloroute le long de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château soit confirmé, sans aucune modification.

Une attention particulière devra être apportée par la maîtrise d'ouvrage sur les moyens d'évaluer la fréquentation et les mesures à prendre en cas de sur-fréquentation.

Il convient de préciser à ce sujet que des réflexions se mettent en place dans le cadre de la V70, d'une part, avec la signature prochaine d'une convention de partenariat entre la Région, le Département, les EPCI et Grand Clermont, et d'autre part, avec l'installation d'un comité d'itinérance. La convention vise à déterminer les modalités de partenariat entre collectivités pour la réalisation de l'itinéraire ainsi que sa gestion, son exploitation et son entretien. A ce titre, le Conseil départemental s'engage à coordonner la gestion de la voie verte sur son périmètre, afin qu'elle soit durable et homogène, et à en prendre en charge 50 % du coût. Le comité d'itinéraire aura parmi ses missions, à assurer le suivi de l'infrastructure, et notamment l'observation de la fréquentation quantitative et qualitative. Par ailleurs, le pôle

métropolitain s'apprête à lancer une étude de faisabilité sur la mise en place d'un observatoire de l'Allier, qui comportera également un volet « fréquentation et impacts ». Il a fait une demande de financement dans le cadre du dispositif Happi Montana pour l'acquisition de dispositifs de comptage.

Déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération

En application de l'article L 122-1 du code de l'expropriation, la collectivité ou l'établissement public responsable du projet, dispose d'un délai de 6 mois pour délibérer sur la déclaration de projet, telle que prévue à l'article L 126-1 du code de l'environnement.

Aussi, il appartient à notre assemblée de confirmer l'intérêt général de l'opération et la volonté du PETR du Grand Clermont, en sa qualité de maître d'ouvrage délégué, de réaliser cette opération.

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L 123-1 et suivants, L 126-1 et suivant, R 123-1 et suivants, R 126-1 et suivants,

Vu le code de l'expropriation, et notamment l'article L 122-1 relatif à la déclaration de projet,

Vu la délibération n°499 du 1er juin 2017, par laquelle le PETR du Grand Clermont a arrêté le projet de la voie verte – véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château, autorisé le Président à requérir auprès du Préfet de Département l'ouverture d'une enquête publique unique et décidé de confier à l'Etablissement Public Foncier Smaf, l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet,

Vu l'arrêté du 7 décembre 2018 de Madame la Secrétaire générale, Préfète du Puy-de-Dôme par intérim, prescrivant une enquête publique unique sur le projet d'aménagement d'une voie verte véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château,

Vu l'avis n° 2018-ARA-AP-00615 en date du 4 septembre 2018 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne Rhône-Alpes et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 26 novembre 2018,

Vu le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur, en date du 31/03/2019,

Entendu le rapport de présentation,

Considérant que s'est tenue, du lundi 28 janvier au vendredi 1^{er} mars 2019 une enquête publique unique sur le projet de voie verte – véloroute de l'Allier,

Considérant qu'à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti d'une recommandation à faire preuve d'une grande vigilance sur un risque potentiel de sur-fréquentation,

Considérant que les effets et incidences du projet sur l'environnement ont été analysés dans le cadre de l'étude d'impact et font l'objet de mesures destinées à les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser,

Considérant qu'il ressort du dossier du bilan coûts / avantages du projet positif,

Monsieur le Président propose à l'Assemblée Délibérante de :

- Prendre acte de l'avis n° 2018-ARA-AP-00615 en date du 4 septembre 2018 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne Rhône-Alpes, de l'avis favorable de Monsieur le Commissaire enquêteur sur la déclaration d'utilité publique ; la mise en compatibilité des PLU des communes de Corent, les Martres de Veyre, Mezel, Pont-du-Château et La Roche Noire ; la demande d'autorisation environnementale intégrant une déclaration loi sur l'eau, l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000 et une autorisation de défrichement ; la délimitation de l'emprise foncière nécessaire à la réalisation de l'aménagement de la voie verte - véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ; tout en recommandant

une grande vigilance sur les éventuelles dégradations liées à une sur-fréquentation de la voie verte.

- Réaffirmer l'objet du projet d'aménagement de la voie verte - véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ;
- Confirmer l'intérêt général de cette opération aux motifs de développement et structuration du Val d'Allier, de protection et valorisation de la richesse naturelle et patrimoniale du Val d'Allier, de besoins d'espace récréatif et de loisirs pour l'ensemble de la population de l'agglomération clermontoise.
- Approfondir, dans le cadre des réflexions sur la gestion et le suivi de la voie verte – véloroute de l'Allier, les mesures à prendre en cas de sur-fréquentation ;
- Prendre la déclaration de projet, telle que définie à l'article L126-1 du code de l'environnement, et mettre en œuvre le projet sur la base du dossier soumis à enquête ;
- Autoriser Monsieur le Président à transmettre à Madame la Préfète la déclaration de projet, afin de solliciter l'adoption de la déclaration d'utilité publique, à signer toutes les formalités et actes nécessaires à la réalisation de la voie verte – véloroute de l'Allier, à accomplir les mesures de publicité stipulées par les articles R 126-1 et suivants du code de l'environnement et R 153-20 et suivants du code de l'urbanisme.

Vu le code général des collectivités territoriales ;

Vu le code de l'environnement et notamment les articles L 123-1 et suivants, L 126-1 et suivants, R 123-1 et suivants, R 126-1 et suivants ;

Vu le code de l'expropriation, et notamment l'article L 122-1 relatif à la déclaration de projet ;

Vu la délibération n°499 du 1er juin 2017, par laquelle le PETR du Grand Clermont a arrêté le projet de la voie verte – véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château, autorisé le Président à requérir auprès du Préfet de Département l'ouverture d'une enquête publique unique et décidé de confier à l'Établissement Public Foncier Smaf, l'acquisition des parcelles nécessaires à la réalisation du projet ;

Vu l'arrêté du 7 décembre 2018 de Madame la Secrétaire générale, Préfète du Puy-de-Dôme par intérim, prescrivant une enquête publique unique sur le projet d'aménagement d'une voie verte véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ;

Vu l'avis n° 2018-ARA-AP-00615 en date du 4 septembre 2018 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne Rhône-Alpes et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage en date du 26 novembre 2018 ;

Vu le rapport et les conclusions du Commissaire enquêteur, en date du 31/03/2019, Entendu le rapport de présentation ;

Considérant que s'est tenue, du lundi 28 janvier au vendredi 1^{er} mars 2019 une enquête publique unique sur le projet de voie verte – véloroute de l'Allier ;

Considérant qu'à l'issue de l'enquête publique, le commissaire enquêteur a émis un avis favorable assorti d'une recommandation à faire preuve d'une grande vigilance sur un risque potentiel de sur-fréquentation ;

Considérant que les effets et incidences du projet sur l'environnement ont été analysés dans le cadre de l'étude d'impact et font l'objet de mesures destinées à les éviter, les réduire ou le cas échéant les compenser ;

Considérant qu'il ressort du dossier un bilan coûts / avantages du projet positif ;

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- De prendre acte de l'avis n° 2018-ARA-AP-00615 en date du 4 septembre 2018 de la Mission Régionale d'Autorité Environnementale Auvergne Rhône-Alpes ;
- De prendre acte de l'avis favorable de Monsieur le Commissaire enquêteur sur la déclaration d'utilité publique ; la mise en compatibilité des PLU des communes de Corent, les Martres de Veyre, Mezel, Pont-du-Château et La Roche Noire ; la demande d'autorisation environnementale intégrant une déclaration loi sur l'eau, l'absence d'opposition au régime d'évaluation des incidences Natura 2000 et une autorisation de défrichement ; la délimitation de l'emprise foncière nécessaire à la réalisation de l'aménagement de la voie verte – véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ; tout en recommandant une grande vigilance sur les éventuelles dégradations liées à une sur-fréquentation de la voie verte ;
- De réaffirmer l'objet du projet d'aménagement de la voie verte – véloroute de l'Allier entre Authezat et Pont-du-Château ;
- De confirmer l'intérêt général de cette opération aux motifs de développement et structuration du Val d'Allier, de protection et valorisation de la richesse naturelle et patrimoniale du Val d'Allier, de besoins d'espace récréatif et de loisirs pour l'ensemble de la population de l'agglomération clermontoise ;
- D'approfondir, dans le cadre des réflexions sur la gestion et le suivi de la voie verte – véloroute de l'Allier, les mesures à prendre en cas de sur-fréquentation ;
- De prendre la déclaration de projet, telle que définie à l'article L126-1 du code de l'environnement ;
- De mettre en œuvre le projet sur la base du dossier soumis à enquête ;
- D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à transmettre à Madame la Préfète la déclaration de projet, afin de solliciter l'adoption de la déclaration d'utilité publique ;
- D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer toutes les formalités et actes nécessaires à la réalisation de la voie verte – véloroute de l'Allier ;
- D'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à accomplir les mesures de publicité stipulées par les articles R 126-1 et suivants du code de l'environnement et R 153-20 et suivants du code de l'urbanisme ;
- Dit que les crédits sont prévus au budget primitif des exercices concernés.

635 – Agence d'Urbanisme Clermont Métropole : Convention 2019

Monsieur le Président rappelle que par délibération en date du 09 octobre 2003, le Grand Clermont a choisi d'adhérer à l'Agence d'Urbanisme Clermont Métropole.

En 2018, l'Agence d'urbanisme a été plus particulièrement mobilisée (pour les dossiers qui intéressent directement le Grand Clermont) sur :

- Le socle d'observation mutualisé : des loyers, des mobilités, économique, du tourisme, de l'habitat
- Le défi métropolitain « rivière Allier » : études de définition de la route de l'Allier et de mise en réseau des maisons de site ; travail de préfiguration d'un observatoire de la rivière Allier
- Étude de potentialités des gares du Grand Clermont

En 2019, l'Agence d'urbanisme pourrait être mobilisée plus particulièrement sur :

Plan Paysage

- Appui à l'animation en support du bureau d'études recruté pour la réalisation d'un plan paysage sur l'entrée sud de l'agglomération

Urbanisme qualitatif

- Repérage d'opérations remarquables publiques et privées, organisation d'ateliers et journées terrain dans la perspective de co-construire une stratégie d'amélioration de la qualité de l'urbanisme

Programme Alimentaire Territorial

- Annuaire des points de vente (à confirmer)
- Repérage cartographique du foncier public en zones N et A sur le Grand Clermont qui pourrait être remobilisé sur un plan agricole
- Système d'observation du système alimentaire territorial (emplois, flux, circuits de vente, fiches, emploi/ressource...)

Observatoire du tourisme

- Lancement et animation de l'observatoire du tourisme
- Publication de chiffre-clés du tourisme
- Réflexion sur un positionnement touristique commun à l'international / national entre les EPC(SPL/OT) du Grand Clermont

Observatoire de l'Habitat et Observatoire Local des Loyers

- Publications sur la demande sociale en logement et observation locale des loyers à l'échelle du Grand Clermont

SRADDET

- Production d'un avis conjoint entre le Pôle métropolitain, la Métropole et le Grand Clermont

Défi Allier du Pôle métropolitain

- Études sur la Route de l'Allier et la mise en réseau des maisons de site

Observatoire des mobilités

- Lignes périurbaines et accessibilité des pôles de vie du Grand Clermont : portrait de mobilité sur Mond'Arverne et Billom communauté

SCoT du Grand Clermont

- Analyse emploi/ressource sur les matériaux de construction, dans le cadre du schéma régional des carrières en cours d'élaboration et au regard de la hiérarchie des normes
- Note de cadrage juridique portant sur les évolutions du SCoT, au regard des dernières évolutions réglementaires

Dynamiques démographiques :

- Approfondir l'étude prospective de l'INSEE sur la démographie du Grand Clermont à l'horizon 2050

La participation du Grand Clermont pour l'année 2019 s'éleverait à 200.000,00 €, sachant que 70 % de cette somme serait versée à la signature de la convention et que le solde serait assujéti à un bilan conjoint à mi-parcours ; les crédits nécessaires ont été inscrits au budget primitif 2019.

Monsieur le Président propose aux membres de l'Assemblée Délibérante de se prononcer sur le projet de convention entre l'Agence d'Urbanisme et le PETR Grand Clermont pour l'année 2019 telle que présentée, d'acter le principe d'un versement de 70% de la subvention à compter de la signature de la subvention et d'assujettir le solde de la subvention à un bilan conjoint à mi-parcours et d'autoriser Monsieur le Président à signer la dite-convention.

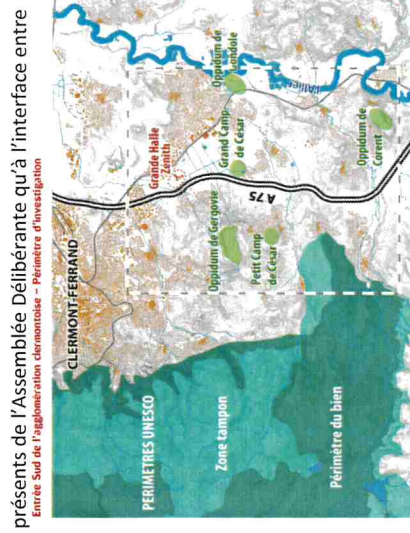
Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- d'approuver le projet de convention entre l'Agence d'Urbanisme Clermont Métropole et le PETR Le Grand Clermont pour l'année 2019 telle que présentée par son président ;
- d'autoriser le versement d'un acompte de 70 % du montant total de la subvention à la date de signature de la convention ;
- d'assujettir le versement du solde de 30 % du montant total de la subvention à la remise d'un bilan ;
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer ladite convention ;
- dit que les crédits sont prévus au budget primitif de l'exercice 2019.

636 – Plan de Paysage Entrée Sud : Plan de Financement

Monsieur le Président explique aux membres présents de l'Assemblée Délibérante qu'à l'interface entre la Chaîne des puys/Faïlle de Limagne et le Val d'allier et traversée par l'A75, l'entrée sud de l'agglomération clermontoise concentre un grand nombre d'enjeux : protection et valorisation d'un passé historique, archéologique et géomorphologique avec les oppidums de Gergovie, Corent et Gondole ; zone de flux avec l'élargissement de l'A75, pression urbaine avec des projets de développement économique (ZA, Grand Halle) et d'habitat (lotissement) ; protection et transition agricole...

La démarche plan paysage est apparue comme le moyen de mettre en dialogue les différents acteurs et de chercher à se doter d'une vision partagée. Soutenue par le Préfet, une candidature dans le cadre d'un appel à projet national, a été bâtie prenant appui sur les réflexions d'une journée itinérante co-organisée avec la DDT et la DREAL en avril 2018, et retenant comme point d'entrée l'universalité de notre passé. Le projet du Grand Clermont a été sélectionné aux côtés de 15 lauréats par le Ministère de la transition écologique et solidaire le 22 octobre 2018.



Dès lors, le plan de paysage devra nous aider à construire collectivement un récit intégrant l'universalité de notre passé (géologie, archéologie, histoire...), imaginer les outils qui permettront de le traduire dans le paysage et les projets d'aménagement, créer une impulsion dans laquelle acteurs et habitants pourront se reconnaître et se projeter. Le plateau de Gergovie se pose en pièce maîtresse de ce territoire plus vaste, contrasté, aux enjeux parfois contradictoires. Il faudra pour demain, dès aujourd'hui, faire des choix. Qu'est-ce qui fait la qualité de ce paysage, quelle valeur donnons-nous à notre histoire, comment la mettre en lumière et la rendre visible au plus grand nombre, tout en répondant aux exigences de nos contemporains... voilà quelques questions auxquelles il conviendra de répondre.

Le Plan de paysage prendra la forme à la fois d'une ambition de qualité paysagère et d'un programme d'actions. Il s'attachera à associer largement les acteurs locaux et les habitants, pour comprendre la façon dont le paysage a été façonné au fil du temps et définir collectivement le paysage de demain. Il devra contribuer également à relever certains enjeux, comme rendre visible l'universalité de notre passé (en lien avec le classement Unesco de la chaîne des Puy – Faille de Limagne), répondre aux exigences de notre temps, particulièrement celle de la transition écologique et énergétique.

Il poursuivra trois objectifs principaux :

1. Approfondir la connaissance des éléments constitutifs du paysage qui donnent une identité et une unité au territoire et identifier les éléments stratégiques qui permettent de révéler la dimension universelle, historique et patrimoniale d'un territoire vécu et de transit, dans un emboîtement d'échelles : Grand paysage, entrée de ville, mosaïque d'identités et de fonctions plus locales, franges urbaines ;
2. Définir les objectifs de qualité paysagère et les grands enjeux du territoire qui trouveront naturellement leur traduction dans les documents d'urbanisme locaux (SCoT, PLU) ;
3. Élaborer un plan d'actions, un cahier de recommandations générales et particulières (s'adressant aux projets émergents sur le territoire notamment) et des OAP (s'adressant au SCOT et aux PLU), facilement appropriable par les porteurs de projets comme les habitants. La concertation et la médiation revêtent de ce point de vue une importance particulière, pour mobiliser, faire converger et impliquer une multiplicité d'acteurs.

À cet effet, le bureau d'étude proposera une méthodologie d'animation participative et collaborative originale du plan de paysage, adaptée aux différents « publics » (élus, acteurs économique, habitants, agriculteurs, associations...) et utilisant des supports pédagogiques.

Une consultation a été lancée au premier trimestre 2019 pour s'adresser les compétences d'un bureau d'études dont le mandataire devait être un paysagiste concepteur. Le groupement composé des bureaux d'études FABRIQUES Architectures Paysages (mandataire), SITES & PAYSAGES, ETNO Architecture a été retenu.

Plan de financement

DEPENSES(*)	RECETTES(*)
Bureau d'études : - Diagnostic - Objectifs de qualité paysagère - Plan d'actions - Amorce de la mise en œuvre - Outils d'animation	Soutien de l'État « Plan de paysage »
44.175,00 €	30.000,00 €
Ingénierie interne (dont charges indirectes)	Leader
22.463,02 €	12.692,73 €
	Autofinancement
	23.945,29 €
TOTAL	TOTAL
66.638,02 €	66.638,02 €

* Montants HT

Monsieur le Président propose à l'Assemblée Délibérante d'approuver le choix du prestataire FABRIQUES Architectures Paysages (mandataire), Sites & Paysages, ETNO Architecture, d'approuver le plan de financement prévisionnel détaillé ci-avant, d'autoriser Monsieur le Président ou Monsieur le Vice-Président à effectuer toutes les démarches relatives aux demandes de subventions pour le financement de ce projet, d'autoriser Monsieur le Président ou Monsieur le Vice-Président à signer tout document relatif à la mise en œuvre de ce projet ; d'autoriser une prise en charge systématique par l'autofinancement en cas de financements externes inférieurs au prévisionnel ; dit que les crédits sont prévus.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- d'approuver le choix du prestataire FABRIQUES Architectures Paysages (mandataire), Sites & Paysages, ETNO Architecture ;
- d'approuver le plan de financement prévisionnel détaillé tel que présenté ;
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à effectuer toutes les démarches relatives aux demandes de subventions pour le financement de ce projet ;
- d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document relatif à la mise en œuvre de ce projet ;
- d'autoriser une prise en charge systématique par l'autofinancement en cas de financements externes inférieurs au prévisionnel ;
- dit que les crédits sont prévus au Budget Primitif des exercices correspondants.

637 – Contrat de Transition Écologique Candidature Collaborative

Monsieur le Président expose aux membres de l'Assemblée Délibérante l'appel à projet Contrat de Transition Écologique.

1- Appel à projet Contrat de Transition Écologique

Lancés en 2018, les contrats de transition écologique (CTE) traduisent les engagements environnementaux pris par la France (Plan climat, COP21, One Planet Summit) au niveau local. Ce sont des outils au service de la transformation écologique de territoires volontaires, autour de projets durables et concrets.

Mis en place par une ou plusieurs intercommunalités, le CTE est coconstruit à partir de projets locaux, entre les collectivités locales, l'État, les entreprises, les associations... Les territoires sont accompagnés aux niveaux technique, financier et administratif, par les services de l'État, les établissements publics et les collectivités. Signé après six mois de travail, le CTE fixe un programme d'actions avec des engagements précis et des objectifs de résultats sur 3 à 5 ans.

Les CTE poursuivent 3 objectifs :

- 1) Démontrer par l'action que l'écologie est un moteur de l'économie, et développer l'emploi local par la transition écologique (structuration de filières, création de formations).
- 2) Agir avec tous les acteurs du territoire, publics comme privés pour traduire concrètement la transition écologique.
- 3) Accompagner de manière opérationnelle les situations de reconversion industrielle d'un territoire (formation professionnelle, reconversion de sites).

Suite à une phase d'expérimentation s'appuyant sur 17 Territoires retenus pour porter un contrat de transition écologique, une nouvelle phase visant à la généralisation des Contrats de Transition Écologique (CTE) a été lancée ce 2 Avril 2019. Le PETR du Grand Clermont s'est positionné dans le cadre de l'appel à manifestation d'intérêt au travers d'une candidature collaborative portée avec les 4 EPCI le composant, sur la base des éléments développés ci-après. Dans l'hypothèse où le territoire était retenu, il disposerait alors de 6 mois pour coconstruire le contrat de transition écologique.

2- Les attentes vis-à-vis d'un CTE

Le Grand Clermont est un territoire à la croisée des chemins sur le plan de la transition écologique. Les premières prises de conscience datent des années 2000 dans le cadre des agendas 21. En 2014, le SCoT pose les bases d'un modèle urbain plus économe et plus juste qui trouvera son aboutissement d'ici 2/3 ans avec la couverture du territoire par 4 PLUI. Avec le Schéma de Transition Écologique et Écologique et Plans Climat Air Énergie Territoriaux des EPCI et le Plan Alimentaire Territorial du Grand Clermont-Livradois Forez, c'est un nouveau cycle qui s'ouvre, davantage tourné vers l'action, mobilisant les acteurs associatifs, les entreprises et les citoyens, tout en cherchant à renforcer le lien urbain - rural. Le Contrat de Transition Écologique offre un cadre pour croiser les stratégies, créer un élan collectif à la hauteur des défis et des urgences écologiques et climatiques, démultiplier les actions et accroître leur visibilité.

C'est pourquoi, le PETR du Grand Clermont et les 4 EPCI qui le composent, Clermont Auvergne Métropole, Riom Limagne et Volcans, Mond'Arverne et Billom communauté font le choix de s'unir autour trois enjeux principaux que sont les mobilités durables, le développement des énergies renouvelables et l'autonomie alimentaire, pour créer les conditions de réussite du changement. En effet, c'est bien à l'échelle d'un territoire « bassin de vie » de plus de 400 000 habitants que des actions coordonnées peuvent prendre tout leur sens.

3- Un territoire qui agit mais de façon dispersée

3-1- les démarches de PCAET

Clermont Auvergne Métropole et la Ville de Clermont-Ferrand sont dotées, depuis 2018, d'un Schéma de Transition Écologique et Écologique (STEE) qui réactualise son PCAET (2018-2024). L'ambition est de réduire la consommation d'énergie de 39% d'ici 2050, diviser par 4 les émissions de GES et multiplier par 3,5 la production d'énergie renouvelable. 87 actions ont été sélectionnées autour de la préservation des ressources et la résilience du territoire (ville verte et bleue, ceinture verte agricole) et d'une consommation plus sobre et plus locale (consommateurs, économie circulaire, schéma de rénovation de logements...).

Mond'Arverne vient d'approuver son PCAET qui vise la réduction des émissions de GES de 40 % d'ici 2030, la réduction des consommations de 24 % et la production locale d'énergie de 24 %. Pour y parvenir, 33 actions ont été identifiées autour d'une gestion durable de la forêt, du changement des pratiques agricoles, du renforcement des corridors écologiques, d'une politique incitative de rénovation des logements, de développement d'une économie circulaire, d'émergence, de pratiques alternatives à l'autosolisme...

Riom Limagne et Volcans vient d'arrêter son PCAET qui porte l'ambition d'une baisse des émissions de GES de 32% et de la consommation d'énergie de 25% (2015-2030). Au total, 66 actions en faveur du climat ont été retenues pour faire évoluer les pratiques autour du logement, des mobilités, des entreprises, de l'administration et de l'aménagement du territoire. Des actions sont déjà engagées autour de la rénovation énergétique de l'habitat, du patrimoine public et privé tertiaire, du solaire photovoltaïque en toiture ou en ombrière de parking, de l'extension du réseau de chaleur bois, de la méthanisation... Le PCAET de Billom communauté est en cours d'élaboration avec une finalisation prévue d'ici l'été 2019.

3-2 Les dispositifs en lien avec la transition énergétique

La ville de Clermont-Ferrand et Clermont Auvergne Métropole portent un projet TEPCV autour de l'efficacité énergétique des piscines, la rénovation énergétique des logements, la restauration de la Tiretaine comme moyen de lutter contre les îlots de chaleur et réduire les vulnérabilités aux inondations. Elles portent également un Schéma de Transition Écologique et Écologique qui intègre une démarche TEPOS à 2050.

Clermont Auvergne Métropole et la ville de Clermont-Ferrand, mais aussi Riom Limagne et Volcans et la ville de Riom, sont engagées dans une démarche de labellisation Cité Énergie.

Le Conseil départemental et le PNR Livradois Forez portent chacun un projet TEPCV de réduction de la consommation énergétique des Bâtiments Publics.

Un consortium de 80 partenaires publics et privés du Massif Central, coordonné par Macé, porte le projet «Happy Montana» dans le cadre de la démarche AMI-TIGA.

Le territoire Riom-Vichy (4EPC) a été sélectionné parmi 124 territoires d'industrie : programme d'actions en faveur de l'emploi autour des industries du luxe, des métaux et de l'agroalimentaire en préparation. La ville de Riom a été retenue dans le cadre du plan d'actions cœur de ville.

Le territoire clermontois a obtenu le label « French impact » grâce à la candidature de Sisca axée sur le développement d'un laboratoire des mobilités durables, l'accès à une alimentation respectueuse de l'environnement et le déploiement d'une offre numérique pour tous.

Le Grand Clermont et le PNR Livradois Forez sont labellisés « Projet Alimentaire Territorial » par le Ministère de l'Agriculture, afin d'améliorer le taux d'auto-provisionnement et offrir les conditions d'une alimentation saine, de qualité, accessible à tous, issue de circuits de proximité et autour d'une agriculture rémunératrice et respectueuse de l'environnement.

Un projet «Zéro Emission Valley » de déploiement de stations de distribution hydrogène a été initié par la Région AURA (3 sont prévues sur le Grand Clermont).

4- Les enjeux en termes de transition écologique

Le Grand Clermont allie la force d'une métropole avec la richesse de territoires péri-urbains et ruraux. Il partage la moitié de sa surface (105 communes/164 000 ha) avec 2 PNR. Le Grand Clermont connaît une amélioration de sa démographie (0,53 % entre 2009 et 2014) et bénéficie d'une assise industrielle forte, d'autant que son économie a su s'adapter depuis la crise de 2009. Le potentiel d'innovation du territoire est élevé, lié en partie à la présence du centre monde R&D de Michelin mais aussi grâce à des entreprises de pointe dans l'agro-alimentaire et les biotechnologies.

Le modèle de développement du Grand Clermont a été peu durable, avec une spécialisation résidentielle des communes périurbaines, impactant l'environnement et multipliant les déplacements domicile-travail (1,6 million/an dont 63 % en voiture et 7 % en TC). Avec le SCOT du Grand Clermont (2011) et les 4 PLUI des EPCI (en cours), les collectivités cherchent à infléchir ces tendances grâce à une organisation en archipel prônant un modèle de ville des proximités et de courte distance.

L'agriculture subit l'effet combiné de l'étalement urbain et du changement climatique. Sans mobilisation, le territoire pourrait assister à l'artificialisation des terres, le recul des prairies, la baisse des cheptels, une menace sur l'emploi agricole et une diminution de l'autonomie alimentaire.

Le Grand est un territoire dépendant sur le plan énergétique. Sur près de 10.500 GWh d'énergie consommée en 2015, 60 % sont d'origine fossile et 7 % d'origine renouvelable et locale (bois énergie, unité d'incinération de déchets, géothermie). À noter que 8 % des ménages sont vulnérables sur le plan énergétique. Enfin, le Grand Clermont a émis, en 2015, 2,2 Mt équivalent CO2 en provenance des secteurs transport (34%), résidentiel (23%), gestion des déchets (12%), agriculture (8%), industrie (7%). La qualité de l'air accuse des dépassements de normes en secteur urbanisé (62 % de la pop métropolitaine exposée) et de grande culture.

5- Les caractéristiques du territoire sur lesquelles agir dans le cadre du CTE

Les 5 partenaires souhaitent relever ensemble les défis suivants :

- Atteindre une mobilité plus durable et moins émettrice de GES : le futur PDU amorce une nouvelle vision de la mobilité, qui renforce les TC et mobilités douces, et re-questionne la place de la voiture dans l'espace public (révision du schéma des voiries, circulation automobile apaisée, partage de l'espace...). Il est complété par un schéma de piste cyclable métropolitain (2018) et la construction d'une voie verte le long de l'Allier / V70 (2019-2021). Les PCAET ouvrent de nouvelles perspectives d'actions avec des schémas de mobilité, plans de déplacement entreprise, création de pistes cyclables, offre de vélos à assistance électrique, bornes de recharges électriques, projet de station hydrogène et GNV...

- Réduire les consommations et structurer des circuits courts énergétiques : Au-delà des réseaux de chaleurs existants ou projets en cours (ferme éolienne, filière hydrogène, géothermie), les démarches STEE/ PCAET vont dans le sens d'un territoire sobre en énergie et impliqué dans la production d'énergie renouvelable (plateforme territoriale de rénovation énergétique, schéma directeur de chaleur renouvelable, valorisation du biogaz, déploiement de photovoltaïque sur toiture...)

- Gagner en autonomie alimentaire : au travers du PAT et des PCAET se dessine une volonté d'agir du champ à l'assiette en activant différents leviers : réduire l'artificialisation des terres agricoles et préserver les prairies naturelles, remobiliser du foncier à hauteur de 4 000 ha de plus d'ici 2050 pour des productions en fruits et légumes (50% d'autonomie), évoluer vers des pratiques agricoles impactant moins les milieux naturels et intégrant les changements climatiques, réduire les consommations, pertes et gaspillages...

Si un nouveau chapitre de la transition écologique est en train de s'écrire, force est de constater que les démarches de STEE et de PCAET manquent de transversalité et n'ont pas permis de faire émerger des projets communs territoriaux, alors même que les enjeux et objectifs sont proches voire similaires.

Le projet de CTE constitue donc une véritable opportunité pour partager stratégies et actions, donner plus de visibilité à ces enjeux auprès des concitoyens et des entreprises, créer un élan à la hauteur des défis et des urgences écologiques. Aussi, Clermont Auvergne Métropole, Riom Limagne et Volcans, Mond'Arverne et Billom communauté et le PETR du Grand Clermont font le choix d'unir leurs forces autour des mobilités durables, de la croissance des énergies vertes et de l'autonomie alimentaire, afin de créer les conditions de réussite comme elles ont su le faire autour de leur modèle de développement urbain.

Cette démarche sera l'occasion de créer les synergies, sur une méthode différente, s'approchant de celle du PAT, autour de groupes projets réunissant un panel d'acteurs publics et privés d'horizons variés, mobilisés pour agir à leur échelle et porter des actions. Pour exemple sur le PAT, des groupes projets ont été créés autour de thématiques telles que « agir sur le foncier agricole avec les collectivités » animé par l'association Terre de Lien, « formation et évolution des pratiques agricoles » animé par VIVEA, organisme de fonds formation, ...

6- Les principales entreprises et associations présentes sur le territoire

Le Grand Clermont associe des savoirs, des compétences et des sites de recherche et de production à forts potentiels. Deux grandes filières d'excellence économique s'y sont développées : « ingénierie de la mobilité » et « agroalimentaire - santé - nutrition », grâce à la présence :

- de grands groupes industriels comme Michelin, Limagrain, Danone avec la Société des Eaux de Volvic, MSD, mais aussi de nombreuses ETI et PME ;
- de sites d'appui à la recherche et la création d'entreprises (Biopôle Clermont Limagne, Technopole, Pascalis, l'incubateur Le Bivouac pour les start-up du numérique, plateforme Pavin pour la mobilité...);
- de pôles de recherche publique et privée d'envergure (INRA, 5 écoles doctorales UMR, CRNH Auvergne, ADIV, Unité de Laboratoire pour l'Innovation dans les Céréales/Ulice...) et pour la mobilité, le labex IMOB3 et l'Institut Pascal en pointe sur les navettes autonomes ;
- de démarches collectives parmi lesquelles des projets de développement industriel et des pôles de compétitivité labélisés (ViaMéca, Céréales Vallée Nutravita et Élastopôle).

Cet écosystème favorable a contribué, dans le domaine des biotechnologies par exemple, à l'émergence d'entreprises innovantes, telles que Cyclopharma (radiopharmacie), Carbios (bio recyclage du plastique), Metabolic Explorer et dans le numérique appliqué, des start-ups en pointe telles que Yes it is, My Bus...

7- Les acteurs socio-économiques qui seront mobilisés pour le portage d'actions du CTE

Concernant les énergies renouvelables, la démarche pourra prendre appui sur l'Agence locale des énergies et du climat, qui accompagne les démarches de transition énergétique et de lutte contre le dérèglement climatique. Elle rassemble collectivités, bailleurs, entreprises et consulaires. Les 2 Parcs Naturels Régionaux, des structures collectives spécialisées, telles que Fibois Auvergne Rhône-Alpes, seront également associés.

Concernant le volet mobilité, les autorités organisatrices de mobilité et les opérateurs privés (SMTC, Conseil Régional, Conseil Départemental, SNCF, T2C, Kéolis, Koboo, ...) seront mobilisés aux côtés des EPCI, en charge des PLUI, schémas de mobilité et/ou cyclable, de même que des associations engagées dans le développement de pratiques alternatives à l'autosolisme (vélocité63, co-voiturage 63, recycle 63, covoit'ici...)

Concernant le volet alimentaire du CTE, la démarche s'appuiera sur la gouvernance imaginée dans le cadre du PAT, qui cherche à associer le plus largement les acteurs (250 structures participantes, dont des collectifs de citoyens, des agriculteurs, des acteurs du marché), au sein de « groupes projets » animés le plus souvent par des acteurs privés, un comité scientifique animé par un collectif de chercheurs issu du PSDR INVENTER (Vetagrossup, INRA, IRSTEA...), un comité de pilotage réunissant les principaux institutionnels (EPCI, PETR GC, PNR LF, CA63, DRAAF, ADEME, CCI, CMA, IRSTEA, INRA) et un forum alimentaire permettant annuellement de faire un point sur l'état d'avancement de la démarche et se projeter vers de nouvelles actions.

Monsieur le Président propose aux membres présents d'approuver le principe d'une candidature collaborative entre le PETR et ses 4 EPCI membres dans le cadre de l'appel à projet « Contrat de Transition Écologique », et de l'autoriser, ou son représentant, à engager les démarches nécessaires et signer tout document, si le territoire du Grand Clermont était sélectionné à l'échelle nationale pour coconstruire un Contrat de Transition Écologique.

- Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents décide :**
- d'approuver le principe d'une candidature collaborative entre le PETR et ses 4 EPCI membres dans le cadre de l'appel à projet « Contrat de Transition Écologique » ;
 - d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à engager les démarches nécessaires ;
 - d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer tout document se rapportant à cet appel à projet, si le territoire du Grand Clermont était sélectionné à l'échelle nationale pour coconstruire un Contrat de Transition Écologique ;
 - dit que les crédits sont prévus au budget primitif des exercices concernés.

638 - Mond'Arverne Communauté Appel à Projet Massif Central « Services et Design »

Monsieur le Président explique la démarche initiée par Mond'Arverne Communauté.

1- Contexte de l'appel à offre de coopération Massif Central

L'ADEFPAT (Association pour le développement par la formation des projets, acteurs et territoires) est une association régionale du Sud Massif central, créée en 1983, par des organisations de développement local qui ont souhaité se doter d'un outil adapté à l'accompagnement des porteurs de projet.

Dans le cadre d'un appel à candidature, elle a proposé l'élaboration et la mise en œuvre d'un projet de coopération à l'échelle du Massif Central visant à travailler la thématique « services et design », c'est-à-dire la création de services aux habitants par l'expertise d'usage.

En effet, le contexte politico-social change et les mutations en cours poussent à imaginer de nouvelles formes d'intelligence collective, d'organisation et de coopération à l'échelle des territoires. Il apparaît nécessaire de remodeler les politiques publiques en appliquant des méthodes transversales, pluridisciplinaires et innovantes.

La méthode du design apparaît comme une réponse possible, dans le cadre de la création de services, pour faire face aux enjeux d'attractivité des territoires ruraux et périurbains. Il s'agit d'un processus valorisant la place des usagers, à la croisée des chemins entre design de service et développement local.

Pour l'expérimenter actuellement sur plusieurs projets dans l'Aveyron, le Lot ou le Tarn, l'ADEFPAT a constaté que la démarche de design territorial permet de concevoir avec succès des services aux habitants à l'initiative de collectivités locales, de collectifs d'entreprises ou de groupes mixtes public/privé.

Au lieu de les concevoir de A à Z en circuit fermé par l'un des acteurs, au risque d'aboutir à une offre déconnectée des attentes des utilisateurs, cette méthode permet de construire progressivement des services en s'appuyant sur leurs usagers futurs, via un processus d'itération d'essai/erreurs. Cette méthode permet de sécuriser la pertinence d'un nouveau service en s'appuyant sur une approche pluridisciplinaire (économie, marketing, gestion, design, sociologie, urbanisme...) et l'expertise de ses futurs utilisateurs. Elle permet d'impliquer les habitants sur la conception d'un service qui leur est destiné, et qui vient renforcer l'attractivité de leur territoire

2- Le projet de design de services avec Mond'Arverne Communauté

Le Grand Clermont, toujours à la recherche de projet et de méthode innovante pour le territoire, a souhaité répondre à cet appel à coopération « Terre de design » en partenariat avec Mond'Arverne Communauté. Ce projet a été retenu avec notamment ceux du Conseil Départemental de la Creuse et du PCTE de Figeac.

Contexte

Dès la fusion, les élus de Mond'Arverne Communauté ont décidé d'engager concomitamment un projet de territoire, un PLUI, et un PCAET pour travailler sur une planification stratégique à 15 ans qui réponde à la fois aux besoins des habitants, à une ambition de développement territoriale mais également à la nécessité d'intégrer la problématique du changement climatique.

Dans le cadre de la mise en œuvre de sa stratégie et de la déclinaison de ces trois démarches, Mond'Arverne Communauté a souhaité s'appuyer sur des méthodes participatives permettant de coconstruire les objectifs et les ambitions du territoire avec l'ensemble des élus territoriaux, des partenaires institutionnels et techniques, mais également avec les acteurs de la société civile et ses citoyens.

Moins de services en partie Ouest du territoire

Dans la phase diagnostic de l'élaboration du projet de territoire, une particularité est apparue ; la partie ouest du territoire, en partie située en moyenne montagne, à vocation touristique, comprenant ¼ des habitants, est moins « dotée » et moins structurée en services.

L'accès à des services de qualités, partout et pour tous, étant une priorité d'actions, et de nombreux besoins ayant été exprimés lors des moments participatifs avec les acteurs du territoire, la question du déploiement de services à l'ouest du territoire est devenue un objectif opérationnel à moyen terme.

Les services identifiés, absents ou existants mais non structurés ou en manque de lieu d'accueil sont nombreux : école de musique, médiathèque, ALSH, espaces associatifs, maison de services, espaces de cotravail, lieu favorisant les mobilités, accès au numérique, tiers lieux, office de tourisme et du citoyen, guichet unique....

Le projet de design de services permettra :

- de déterminer avec les acteurs, notamment les habitants, quels services et quels équipements créer ou déployer au regard de ceux existants sur le territoire.
- de déployer des méthodes de coconstruction efficaces
- de déterminer le ou les lieux d'implantation de ces services
- de bâtir le modèle économique et de fonctionnement du lieu retenu
- d'assister le maître d'ouvrage pour la réalisation du préprogramme architectural en concertation avec les futurs usagers du lieu retenu

Il est à noter que la communauté de communes est propriétaire du Clos d'Issac à St Saturnin, un site de 4 ha comprenant un bâtiment de 1 600m², susceptible d'accueillir des services. La démarche devra d'abord vérifier l'opportunité d'accueillir des services en ce lieu et, en cas de réponse positive, d'arrêter sa vocation, les destinations des espaces extérieurs et du bâtiment, définir les partis d'aménagement et les orientations programmatiques, vérifier la faisabilité économique du projet tant en investissement qu'en fonctionnement.

La suite opérationnelle

Le coût prévisionnel du dossier est estimé à 90 000 € HT

Coût de l'étude : 81 000 €

Coût du volet interrégional Massif Central : 9 000 €

Le calendrier proposé est le suivant :

- Dépôt du dossier pour le financement Massif Central : juin/juillet 2019
- Comité de programmation Massif Central : automne 2019
- Réalisation : à partir de janvier 2020

Dans le cadre des fonds Massif Central, cette opération de coopération pourrait bénéficier d'un financement de 80%.

Monsieur le Président propose de statuer sur cette demande de portage de la mission « Design de services pour la mise en place de services destinés aux habitants de la partie Ouest de Mond'Arverne Communauté » par le PETR du Grand Clermont, sachant qu'une demande de subvention à hauteur de 80 % du coût final sera donc sollicitée auprès du programme Massif Central. La réalisation effective de cette opération par le Grand Clermont restera conditionnée à l'obtention de cette subvention.

Le Comité syndical, après en avoir délibéré, à l'unanimité des membres présents, décide :

- d'approuver le portage de la mission « Design de services pour la mise en place de services destinés aux habitants de la partie Ouest de Mond'Arverne Communauté » par le PETR Le Grand Clermont ;
- autorise Monsieur le Président ou son représentant à solliciter une demande de subvention à hauteur de 80 % du coût final en accord avec Mond'Arverne Communauté ;
- déclare que la réalisation effective de cette opération par le PETR Le Grand Clermont restera conditionnée à l'obtention de cette subvention ;
- dit que les crédits seront prévus au budget primitif de l'exercice correspondant après obtention des financements demandés.