SOMMAIRE

DE01	DM n°2 – 2021
DE02	BP 2022
DE03	Clause de revoyure CSP 2018-22 SMTC-T2C
DE04	Règlement d'exploitation Régie T2C
DE05	InspiRe – Projet BHNS des lignes B et C - Lancement de la procédure de Déclaration d'Utilité Publique du projet de création des lignes BHNS B et C
DE07	Modification de la grille tarifaire pour 2022 en vue de l'introduction de la future billettique
DE08	Constitution d'un groupement de commandes avec RLV – convention (Lignes 32/33)
DE09	Convention Covoiturage Auvergne - subvention pour la promotion de la voiture partagée
DE10	Protocole relatif au dévoiement du réseau Orange pour la création du projet des lignes BHNS
DE11	Adhésion au CRAIG (Centre Régional Auvergne Rhône Alpes de l'information géographique
DE12	Inscription budgétaire dans le cadre de la renégociation d'IRA (Indemnités de Remboursement Anticipé) pour 3 emprunts SFIL
DE13	Admission en non-valeur de produits irrécouvrables
DE14	Provisions pour créances douteuses
DE15	Révision du Document Unique et plan d'actions (DUERP)
DE16	Gestion des effectifs : mise à jour du tableau des emplois
DE17	Gestion des effectifs : création d'emploi
DE18	Renouvellement de la convention avec l'EIPAS (prestations d'accompagnement psychologique des agents)

Compte-rendu des attributions exercées par délégation en matière de marchés publics
Compte-rendu des attributions exercées par délégation en matière de conventions et de protocoles

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 1

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : DECISION MODIFICATIVE 2021 N°2

La Décision Modificative qui vous est présentée ci-après et dont le détail est annexé, modifie le budget 2021 des montants suivants :

- **en fonctionnement : 10 000 €**
- **en investissement : - 3 778 791 €**

I – SECTION DE FONCTIONNEMENT

Les modifications portent sur la section de fonctionnement comme suit :

- L'augmentation des dépenses de fonctionnement de 10 000 €, correspondant à :
  - L'annulation des crédits inscrits pour le versement de la subvention dans le cadre du trophée des muletiers à hauteur de 10 000 € ;
  - L'annulation de crédits qui ne seront pas consommés en 2021 pour 207 500 € (études, maintenance, honoraires) ;
  - L'inscription de crédits supplémentaires pour un montant de 24 500 € :
    - Frais bancaires et intérêts de lignes de trésorerie (commission d'engagement lignes de trésorerie et emprunts) : 15 000 €,
    - Dépenses diverses (fluides, maintenance logiciel) : 2 500 €,
    - Créances irrécouvrables : 3 500 €,
    - Provision pour dépréciation des comptes de redevable : 3 500 € ;
  - La diminution de crédits sur les intérêts des emprunts pour 293 000 € ;
  - La diminution du virement de la section de fonctionnement de 533 000 € ;
  - L'inscription de crédits pour l'opération d'ordre liée aux cessions d'éléments d'actif pour 1 029 000 €.

- L'augmentation des recettes de fonctionnement pour 10 000 €, qui correspondent à:
  - L'inscription d'une subvention de 10 000 € dont 5 984 € déjà encaissés qui concerne l'optimisation de la mobilité des étrangers ayant signés un contrat d'intégration républicaine afin de faciliter leur connaissance du territoire et son insertion professionnelle (savoir lire un plan T2C, comment utiliser le service C.vélo...).

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	Reports	BS	DM1	DM2	Total Budgété
FONCTIONNEMENT	Dépense	Réel	Total 022 DEPENSES IMPREVUES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Total 011 CHARGES A CARACTERE GENERAL	77 913 150,00	0,00	-564 136,90	110 000,00	-190 000,00	77 269 013,10
			Total 012 CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	3 725 800,00	0,00	50 000,00	34 000,00	0,00	3 809 800,00
			Total 65 AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	663 510,00	0,00	245 683,00	5 000,00	-6 500,00	907 693,00
			Total 66 CHARGES FINANCIERES	7 100 000,00	0,00	0,00	0,00	-293 000,00	6 807 000,00
			Total 67 CHARGES EXCEPTIONNELLES	1 035 000,00	0,00	1 940 000,00	0,00	0,00	2 975 000,00
			Total 68 DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS	0,00	0,00	0,00	0,00	3 500,00	3 500,00
			Total 014 ATTENUATIONS DE PRODUITS	100 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	100 000,00
		Total Réel		90 537 460,00	0,00	1 671 546,10	149 000,00	-486 000,00	91 872 006,10
		Ordre	Total 042 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	14 234 189,00	0,00	0,00	0,00	1 029 000,00	15 263 189,00
			Total 023 VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	5 136 491,00	0,00	-5 097 821,54	2 965 000,00	-533 000,00	2 470 669,46
		Total Ordre		19 370 680,00	0,00	-5 097 821,54	2 965 000,00	496 000,00	17 733 858,46
	Total Dépense de fonctionnement			109 908 140,00	0,00	-3 426 275,44	3 114 000,00	10 000,00	109 605 864,56
	Recette	Réel	Total 002 RESULTAT REPORTE DE FONCTIONNEMENT	0,00	0,00	155 445,26	0,00	0,00	155 445,26
			Total 013 ATTENUATIONS DE CHARGES	18 000,00	0,00	102 279,30	40 000,00	0,00	160 279,30
			Total 70 PRODUITS DE SERVICES, DU DOMAINE & VENTES DIVERSES	15 300 000,00	0,00	-2 454 000,00	0,00	0,00	12 846 000,00
			Total 73 IMPOTS ET TAXES	72 900 000,00	0,00	-1 250 000,00	3 000 000,00	0,00	74 650 000,00
			Total 74 DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS	17 157 140,00	0,00	0,00	3 000,00	10 000,00	17 170 140,00
			Total 75 AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	370 000,00
			Total 76 PRODUITS FINANCIERS	475 000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	475 000,00
			Total 77 PRODUITS EXCEPTIONNELS	0,00	0,00	20 000,00	0,00	0,00	20 000,00
			Total 79 TRANSFERTS DE CHARGES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		Total Réel		106 220 140,00	0,00	-3 426 275,44	3 043 000,00	10 000,00	105 846 864,56
		Ordre	Total 042 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 688 000,00	0,00	0,00	71 000,00	0,00	3 759 000,00
		Total Ordre		3 688 000,00	0,00	0,00	71 000,00	0,00	3 759 000,00
	Total Recette de fonctionnement			109 908 140,00	0,00	-3 426 275,44	3 114 000,00	10 000,00	109 605 864,56

II – SECTION D'INVESTISSEMENT

Les modifications portent sur la section d'investissement comme suit :

- L'amoindrissement des dépenses d'investissement de 3 778 791,00 €, correspondant à :
  - L'annulation de crédits qui ne seront pas consommés en 2021 mais en 2022 et qui feront donc l'objet d'une inscription au BP 2022 pour un montant total de 1 625 000 € :
    - Sécurisation Champratel : 140 000 €,
    - Garage à vélos SMTC : 15 000 €,
    - Agence T2C : 390 000 €,
    - Expérimentation hydrogène : 50 000 €,
    - Réglage paulves : 120 000 €,
    - Billettique : 310 000 €,
    - Maintenance mi-vie tramway : 600 000 €.
  - L'annulation de crédits qui font l'objet d'une double inscription pour 31 000 € (Obsolescence tramway)
  - L'annulation de crédits reportés mais non consommés en 2021 pour 657 391 € :
    - Construction dépôt sud : 20 000 €,
    - Magasin Champratel : 467 903 €,
    - Passerelle bus Pardieu : 6 820 €,

- Travaux place GNV La Pardieu : 2 500 €,
- Aménagement sécurité passerelle tramway : 160 168 € ;

- L'annulation des crédits inscrits en DM1-2021 pour les opérations d'ordre pour 1 786 900 € ;
- L'augmentation à hauteur de 300 700 € du remboursement du capital des emprunts ;
- L'inscription de crédits complémentaires pour le logiciel financier de T2C pour 4 000 € et l'opération sous mandat passerelle bus Champratel pour 16 800 €.

- La diminution des recettes d'investissement de 3 705 000 €, correspondant à :
  - La baisse du recours à l'emprunt pour 3 921 891 € ;
  - La diminution du virement de la section de fonctionnement de 533 000 € ;
  - L'inscription de crédits liés au versement de l'acompte d'une subvention dans le cadre de l'opération billettique déjà encaissée pour un montant de 1 434 000 € ;
  - L'annulation des crédits inscrits en DM1-2021 pour les opérations d'ordre de transfert pour 1 786 900 € (InspiRe-lignes B&C) ;
  - L'inscription de crédits pour l'opération d'ordre liée aux cessions d'éléments d'actif pour 1 029 000 €.

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	Reports	BS	DM1	DM2	Total Budgété
INVESTISSEMENT	Dépense	Réel	Total 020 DEPENSES IMPREVUES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Total 16 EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 800 000,00	0,00	0,00	120 000,00	300 700,00	14 220 700,00
			Total 20 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	75 000,00	1 819 737,57	221 000,00	50 000,00	-29 200,00	2 136 537,57
			Total 21 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	14 735 248,00	10 048 201,78	1 852 500,00	-510 000,00	-1 772 988,00	24 352 961,78
			Total 23 IMMOBILISATIONS EN COURS	3 960 000,00	677 889,37	200 000,00	104 700,00	-545 103,00	4 397 486,37
			Total 45 OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS	2 120 000,00	879 674,34	0,00	0,00	0,00	2 999 674,34
		Total Réel		34 690 248,00	13 425 503,06	2 273 500,00	-235 300,00	-2 046 591,00	48 107 360,06
		Ordre	Total 041 OPERATIONS PATRIMONIALES	0,00	0,00	0,00	1 752 800,00	-1 732 200,00	20 600,00
			Total 040 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 688 000,00	0,00	0,00	71 000,00	0,00	3 759 000,00
		Total Ordre		3 688 000,00	0,00	0,00	1 823 800,00	-1 732 200,00	3 779 600,00
	Total Dépense d'investissement			38 378 248,00	13 425 503,06	2 273 500,00	1 588 500,00	-3 778 791,00	51 886 960,06
	Recette	Réel	Total 001 RESULTAT REPORTE D'INVESTISSEMENT	0,00	0,00	6 800 713,97	0,00	0,00	6 800 713,97
			Total 10 DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES	0,00	0,00	5 745 114,75	0,00	0,00	5 745 114,75
			Total 13 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2 997 765,00	0,00	0,00	0,00	1 434 000,00	4 431 765,00
			Total 16 EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 209 803,00	0,00	8 051 321,54	-3 184 000,00	-3 921 891,00	14 155 233,54
			Total 20 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	0,00	0,00	0,00	54 700,00	-54 700,00	0,00
			Total 21 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Total 26 PARTICIPATIONS, CREANCES RATTACHEES A DES PARTICI	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
			Total 45 OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS	2 800 000,00	879 674,34	-680 000,00	0,00	0,00	2 999 674,34
		Total Réel		19 007 568,00	879 674,34	19 917 150,26	-3 129 300,00	-2 542 591,00	34 132 501,60
		Ordre	Total 021 VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	5 136 491,00	0,00	-5 097 821,54	2 965 000,00	-533 000,00	2 470 669,46
			Total 041 OPERATIONS PATRIMONIALES	0,00	0,00	0,00	1 752 800,00	-703 200,00	1 049 600,00
			Total 040 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	14 234 189,00	0,00	0,00	0,00	0,00	14 234 189,00
		Total Ordre		19 370 680,00	0,00	-5 097 821,54	4 717 800,00	-1 236 200,00	17 754 458,46
	Total Recette d'investissement			38 378 248,00	879 674,34	14 819 328,72	1 588 500,00	-3 778 791,00	51 886 960,06

III – MISE A JOUR DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME

Une autorisation de programme est clôturée à cette étape budgétaire : Construction atelier de remisage tramway (dépôt_sud). Le montant définitif de cette AP est de 1 486 539 € (1 534 907 € votés).

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :

Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **D'approuver la décision modificative 2021 n°2.**

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le : 25 DEC. 2021
et de la publication le : 25 DEC. 2021

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

REPUBLIQUE FRANCAISE

25630012000035 SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN

POSTE COMPTABLE DE TRESORERIE MUNICIPALE

SERVICE PUBLIC LOCAL
COLLECTIVITE DE RATTACHEMENT
SYNDICATMIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

M43

DECISION MODIFICATIVE

BUDGET PRINCIPAL

ANNEE 2021

SOMMAIRE

Pages	
	I - Informations générales - Modalités de vote du budget **II- Présentation générale du budget** A1- Vue d'ensemble - Sections A2- Vue d'ensemble - Section d'exploitation - Chapitres A3- Vue d'ensemble - Section d'investissement - Chapitres B1- Balance générale du budget - Dépenses B2- Balance générale du budget - Recettes **III - Vote du budget** A1- Section d'exploitation - Détail des dépenses A2- Section d'exploitation - Détail des recettes B1- Section d'investissement - Détail des dépenses B2- Section d'investissement - Détail des recettes B3- Opérations d'équipement - Détail des chapitres et articles

	IV - ANNEXES		
	A - Eléments du bilan		
	A1- Etat de la dette 1.1- Détail des crédits de trésorerie 1.2- Répartition par nature de dette 1.3- Répartition des emprunts par structure de taux 1.4- Typologie de la répartition de l'encours 1.5- Détail des opérations de couverture 1.6- Autres dettes A2- Méthodes utilisées pour les amortissements A3.1- Etat des provisions et des dépréciations A3.2- Etalement des provisions A4.1- Equilibre des opérations financières - Dépenses A4.2- Equilibre des opérations financières - Recettes A5.1.1- Etats dépenses, recettes services eau et assainissement - Exploitation A5.1.2- Etats dépenses, recettes services eau et assainissement - Investissement A5.2.1- Etats dép. rec. serv. assainiss. collectif, non collec. - Exploitation A5.2.2- Etats dép. rec. serv. assainiss. collectif, non collec. - Investiisement A6- Etat des charges transférées A7- Détail des opérations pour le compte de tiers		
	B - Engagements hors bilan		
	B1.1- Etat des emprunts garantis par la régie B1.2- Calcul du ratio d'endettement B1.3- Subventions versées dans le cadre du vote du budget B1.4- Etat des contrats de crédit - bail B1.5- Etat des contrats de partenariat public - privé B1.6- Etat des autres engagements donnés B1.7- Etat des engagements reçus B2.1- Etat des autorisations de programme et des crédits de paiement afférents B2.2- Etat des autorisations d'engagement et des crédits de paiement afférents		
	C - Autres éléments d'information		
	C1.1- Etat du personnel C1.2- Personnel de l'établ. de rattach. employé par la régie C2- Liste des organismes avec engagements financiers pris C3- Liste des services individualisés dans un budget annexe		
	D - Arrêté et signatures		
	D - Arrêté et signatures		

I - INFORMATIONS GENERALES	I
MODALITES DE VOTE DU BUDGET	

I - L'Assemblée délibérante a voté le présent budget par nature :
- au niveau du chapitre pour la section d'exploitation (1),
- au niveau du chapitre pour la section d'investissement (1),
- sans les chapitres "opérations d'équipement" de l'état III-B-3 (2)

La liste des articles spécialisés sur lesquels l'ordonnateur ne peut procéder à des virements d'article à article est la suivante :

.....

II - En l'absence de mention au paragraphe I ci - dessus, le budget est réputé voté par chapitre et, en section d'investissement, sans chapitre de dépense "opération d'équipement".

III - Les provisions sont (2) :
- semi - budgétaires (pas d'inscription en recettes de la section d'investissement)

IV - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne "Pour mémoire") s'effectue par rapport au budget - cumulé - de l'exercice précédent (2).
Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires en cours

V - Le présent budget a été voté (2) :
- sans reprise des résultats de l'exercice N-1.

(1) A compléter par "du chapitre" ou "de l'article".
(2) Rayer la mention inutile

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
VUE D'ENSEMBLE	A1

EXPLOITATION		EXPLOITATION	
		Dépenses	Recettes
VOTE	CREDITS D'EXPLOITATION VOTES AU TITRE DU PRESENT BUDGET	10 000.00	10 000.00
	+	+	+
REPORTS	RESTES A REALISER (R.A.R) DE L'EXERCICE PRECEDENT		
	002 RESULTAT DE D'EXPLOITATION REPORTE		
	=	=	=
	TOTAL DE LA SECTION D'EXPLOITATION (R.A.R + Résultat + Crédits votés)	10 000.00	10 000.00

INVESTISSEMENT		INVESTISSEMENT	
		Dépenses	Recettes
VOTE	CREDITS D'INVESTISSEMENT VOTES AU TITRE DU PRESENT BUDGET (y compris les comptes 1064 et 1068)	-3 778 791.00	-3 778 791.00
	+	+	+
REPORTS	RESTES A REALISER (R.A.R) DE L'EXERCICE PRECEDENT		
	001 SOLDE D'EXECUTION DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT REPORTE		
	=	=	=
	TOTAL DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT (R.A.R + Résultat + Crédits votés)	-3 778 791.00	-3 778 791.00

	TOTAL	
TOTAL DU BUDGET	-3 768 791.00	-3 768 791.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
SECTION D'EXPLOITATION - CHAPITRES	A2

DEPENSES D'EXPLOITATION

Chap.	Libellé	Budget de l'exercice	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	77 459 013.10	-190 000.00	-190 000.00	77 269 013.10
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	3 809 800.00			3 809 800.00
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	100 000.00			100 000.00
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	914 193.00	-6 500.00	-6 500.00	907 693.00
Total des dépenses de gestion des services		82 283 006.10	-196 500.00	-196 500.00	82 086 506.10
66	CHARGES FINANCIERES	7 100 000.00	-293 000.00	-293 000.00	6 807 000.00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	2 975 000.00			2 975 000.00
68	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS		3 500.00	3 500.00	3 500.00
Total des dépenses réelles d'exploitation		92 358 006.10	-486 000.00	-486 000.00	91 872 006.10
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*	*3 003 669.46*	*-533 000.00*	*-533 000.00*	*2 470 669.46*
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*14 234 189.00*	*1 029 000.00*	*1 029 000.00*	*15 263 189.00*
Total des dépenses d'ordre d'exploitation		*17 237 858.46*	*496 000.00*	*496 000.00*	*17 733 858.46*
TOTAL		109 595 864.56	10 000.00	10 000.00	109 605 864.56

\+

D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	

=

TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+Résultat)	109 605 864.56

RECETTES D'EXPLOITATION

Chap.	Libellé	Budget de l'exercice	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	160 279.30			160 279.30
70	VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES	12 846 000.00			12 846 000.00
73	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	74 650 000.00			74 650 000.00
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	17 160 140.00	10 000.00	10 000.00	17 170 140.00
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000.00			370 000.00
Total des recettes de gestion des services		105 186 419.30	10 000.00	10 000.00	105 196 419.30
76	PRODUITS FINANCIERS	475 000.00			475 000.00
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	20 000.00			20 000.00
Total des recettes réelles d'exploitation		105 681 419.30	10 000.00	10 000.00	105 691 419.30
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*3 759 000.00*			*3 759 000.00*
Total des recettes d'ordre d'exploitation		*3 759 000.00*			*3 759 000.00*
TOTAL		109 440 419.30	10 000.00	10 000.00	109 450 419.30

\+

R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	155 445.26

=

TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+Résultat)	109 605 864.56

AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DEGAGE AU PROFIT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT	496 000.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

SECTION D'INVESTISSEMENT - CHAPITRES — A3

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Budget de l'exercice	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
21 23	IMMOBILISATIONS CORPORELLES IMMOBILISATIONS EN COURS Total des opérations d'équipement	33 234 276.72	-2 347 291.00	-2 347 291.00	30 886 985.72
Total des dépenses d'équipement		33 234 276.72	-2 347 291.00	-2 347 291.00	30 886 985.72
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 920 000.00	300 700.00	300 700.00	14 220 700.00
Total des dépenses financières		13 920 000.00	300 700.00	300 700.00	14 220 700.00
4581	Total des opérations pour compte de tiers	2 999 674.34			2 999 674.34
Total des dépenses réelles d'investissement		50 153 951.06	-2 046 591.00	-2 046 591.00	48 107 360.06
040 *041*	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS* *OPERATIONS PATRIMONIALES*	*3 759 000.00* *1 752 800.00*	*-1 732 200.00*	*-1 732 200.00*	*3 759 000.00* *20 600.00*
Total des dépenses d'ordre d'investissement		*5 511 800.00*	*-1 732 200.00*	*-1 732 200.00*	*3 779 600.00*
TOTAL		55 665 751.06	-3 778 791.00	-3 778 791.00	51 886 960.06

D 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+Résultat)	51 886 960.06

RECETTES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Budget de l'exercice	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
13 16 20 21	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES (hors 165) IMMOBILISATIONS INCORPORELLES IMMOBILISATIONS CORPORELLES	2 997 765.00 18 077 124.54 54 700.00	1 434 000.00 -3 921 891.00 -54 700.00	1 434 000.00 -3 921 891.00 -54 700.00	4 431 765.00 14 155 233.54
Total des recettes d'équipement		21 129 589.54	-2 542 591.00	-2 542 591.00	18 586 998.54
106	Réserves	5 745 114.75			5 745 114.75
Total des recettes financières		5 745 114.75			5 745 114.75
4582	Total des opérations pour compte de tiers	2 999 674.34			2 999 674.34
Total des recettes réelles d'investissement		29 874 378.63	-2 542 591.00	-2 542 591.00	27 331 787.63
021 *040* *041*	*Virement de la section d'exploitation* *OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS* *OPERATIONS PATRIMONIALES*	*3 003 669.46* *14 234 189.00* *1 752 800.00*	*-533 000.00* *1 029 000.00* *-1 732 200.00*	*-533 000.00* *1 029 000.00* *-1 732 200.00*	*2 470 669.46* *15 263 189.00* *20 600.00*
Total des recettes d'ordre d'investissement		*18 990 658.46*	*-1 236 200.00*	*-1 236 200.00*	*17 754 458.46*
TOTAL		48 865 037.09	-3 778 791.00	-3 778 791.00	45 086 246.09

R 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	6 800 713.97
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+Résultat)	51 886 960.06
AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DEGAGE PAR LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	496 000.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B1

1 - DEPENSES (du présent budget + Restes à réaliser)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	-190 000.00		-190 000.00
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES			
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS			
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	-6 500.00		-6 500.00
66	CHARGES FINANCIERES	-293 000.00		-293 000.00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES		1 029 000.00	1 029 000.00
68	Dotations aux amort., aux dépréciations et prov.	3 500.00		3 500.00
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*		*-533 000.00*	*-533 000.00*
	Dépenses d'exploitation - Total	-486 000.00	496 000.00	10 000.00

D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	

TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES	10 000.00

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	*SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT*			
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	300 700.00		300 700.00
	Total des opérations d'équipement	-2 347 291.00		-2 347 291.00
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES (hors opérations)			
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES (hors opérations)			
23	IMMOBILISATIONS EN COURS (hors opérations)		-1 732 200.00	-1 732 200.00
28	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*			
45x-1	Total des opérations pour compte de tiers			
	Dépenses d'investissement - Total	-2 046 591.00	-1 732 200.00	-3 778 791.00

D 001 SOLDE D'EXECUTION NEGATIF REPORTE OU ANTICIPE	

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	-3 778 791.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B2

2 - RECETTES (du présent budget + Restes à réaliser)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
013 70 73 74 75 76 77	ATTENUATIONS DE CHARGES VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE SUBVENTIONS D'EXPLOITATION AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE PRODUITS FINANCIERS PRODUITS EXCEPTIONNELS	10 000.00		10 000.00
	Recettes d'exploitation - Total	10 000.00		10 000.00

R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES	10 000.00

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	1 434 000.00		1 434 000.00
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	-3 921 891.00		-3 921 891.00
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	-54 700.00	-1 732 200.00	-1 786 900.00
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES		1 029 000.00	1 029 000.00
23	*IMMOBILISATIONS EN COURS*			
26	*PARTICIPATIONS, CREANCES RATTACHEES A DES PARTICI.*			
28	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*			
45x-2	Total des opérations pour compte de tiers			
481				
021	*Virement de la section d'exploitation*		*-533 000.00*	*-533 000.00*
	Recettes d'investissement - Total	-2 542 591.00	-1 236 200.00	-3 778 791.00

R 001 SOLDE D'EXECUTION POSITIF REPORTE OU ANTICIPE	
AFFECTATION AUX COMPTES 106	
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	-3 778 791.00

SECTION D'EXPLOITATION

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
011	**CHARGES A CARACTERE GENERAL**	**77 459 013.10**	**-190 000.00**	**-190 000.00**
- 60 -	ACHATS ET VARIATIONS DES STOCKS	61 554.50	1 500.00	1 500.00
605	ACHATS DE MATERIEL, EQUIPEMENTS ET TRAVAUX	1 000.00		
	ACHATS NON STOCKES DE MATIERES & FOURNITURES			
6061	FOURNITURES NON STOCKABLES (EAU, ENERGIE)	36 150.00	1 500.00	1 500.00
6063	FOURNITURES D'ENTRETIEN ET DE PETIT EQUIPEMENT	8 404.50		
6064	FOURNITURES ADMINISTRATIVES	11 000.00		
6066	CARBURANTS	3 000.00		
6068	AUTRES MATIERES ET FOURNITURES	2 000.00		
- 61 -	SERVICES EXTERIEURS	76 529 056.93	-169 000.00	-169 000.00
6111	SOUS-TRAIT. EXPLOITARESEAU URBAIN	72 658 938.00		
6113	SOUS-TRAIT. : LIGNESREGULIERES AFFRETEES	300 000.00		
6117	SOUS-TRAIT.:LOCATIONVELOS	2 094 168.00		
6118	SOUS-TRAITANCE DIV.	90 000.00		
	LOCATIONS, DROITS DE PASSAGE ET SERVITUDES DIVERS			
6132	LOCATIONS IMMOBILIERES	131 917.50		
6135	LOCATIONS MOBILIERES	44 282.50		
6137	REDEVANCES, DROITS DE PASSAGE ET SERVITUDES DIVERS	4 000.00		
	ENTRETIEN ET REPARATIONS			
61521	SUR BIENS IMMOBILIERS	8 000.00		
61528	ENTRETIEN ET REPARATIONS SUR BIENS IMMOBILIERS AUT	111 332.00		
	SUR BIENS MOBILIERS			
61551	MATERIEL ROULANT	9 000.00		
61558	AUTRES BIENS MOBILIERS	46 800.00		
6156	MAINTENANCE	64 000.00	1 000.00	1 000.00
	PRIMES D'ASSURANCES			
6161	MULTIRISQUES	23 500.00		
6162	ASSUR. OBLIGATOIRE DOMMAGE CONSTRUCTION	1 500.00		
617	ETUDES ET RECHERCHES	758 540.00	-170 000.00	-170 000.00
6182	DOCUMENTATION GENERALE ET TECHNIQU	25 006.77		
6184	VERSEMENT A DES ORGANISMES FORMATION	25 000.00		
6185	FRAIS DE COLLOQUES ET SEMINAIRES	17 700.00		
6188	AUTRES FRAIS DIVERS	115 372.16		
- 62 -	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	843 201.67	-22 500.00	-22 500.00
	REMUNERATIONS D'INTERMEDIAIRES ET HONORAIRES			
6223	COUT TRAITEMENTS INFORMATIQUES A FACON			
6226	HONORAIRES	223 240.00	-37 500.00	-37 500.00
6227	FRAIS D'ACTES ET DE CONTENTIEUX			
6228	DIVERS			
	PUBLICITE, PUBLICATIONS, RELATIONS PUBLIQUES			
6231	ANNONCES ET INSERTIONS	173 000.00		
6236	CATALOGUES ET IMPRIMES	43 072.50		
6238	DIVERS	121 160.00		
	DEPLACEMENTS, MISSIONS ET RECEPTIONS			
6251	VOYAGES ET DEPLACEMENTS	31 800.00		
6256	MISSIONS	13 129.17		
6257	RECEPTIONS	27 500.00		

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
	FRAIS POSTAUX ET FRAIS DE TELECOMMUNICATIONS			
6261	FRAIS D'AFFRANCHISSEMENT	15 000.00		
6262	FRAIS DE TELECOMMUNICATIONS	22 000.00		
627	SERVICES BANCAIRES ET ASSIMILES	3 000.00	15 000.00	15 000.00
	DIVERS			
6281	CONCOURS DIVERS (COTISATIONS ...)	130 300.00		
6283	FRAIS DE NETTOYAGE DES LOCAUX	40 000.00		
6288	AUTRES			
- 63 -	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	25 200.00		
	AUTRES IMPOTS, TAXES ET VERS. ASSIMILES (ADM IMP.)			
	IMPOTS DIRECTS (SAUF SUR BENEFICES)			
63512	TAXES FONCIERES	25 000.00		
6358	AUTRES DROITS	200.00		
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	3 809 800.00		
- 62 -	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	198 000.00		
	PERSONNEL EXTERIEUR AU SERVICE			
6211	PERSONNEL INTERIMAIRE	198 000.00		
- 63 -	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	71 000.00		
	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS (AUTRES ORGANISMES)			
6331	VERSEMENT DE TRANSPORT	30 000.00		
6332	COTISATIONS VERSEES AU F.N.A.L.	11 000.00		
6336	COTISATIONS CNFPT ET DE CGFPT	30 000.00		
- 64 -	CHARGES DE PERSONNEL	3 540 800.00		
	REMUNERATIONS DU PERSONNEL			
6411	SALAIRES, APPOINTEMENTS, COMMISSIONS DE BASE	1 788 000.00		
6413	PRIMES ET GRATIFICATIONS	627 000.00		
6414	INDEMNITES ET AVANTAGES DIVERS	43 000.00		
6415	SUPPLEMENT FAMILIAL	21 000.00		
	CHARGES DE SECURITE SOCIALE ET DE PREVOYANCE			
6451	COTISATIONS A L' U.R.S.S.A.F.	309 000.00		
6453	COTISATIONS AUX CAISSES DE RETRAITES	518 000.00		
6454	COTISATIONS AUX A.S.S.E.D.I.C.	14 000.00		
6458	COTISATIONS AUX AUTRES ORGANISMES SOCIAUX	79 000.00		
	AUTRES CHARGES SOCIALES			
6474	VERSEMENTS AUX AUTRES OEUVRES SOCIALES	18 000.00		
6475	MEDECINE DU TRAVAIL ,PHARMACIE	8 000.00		
6478	AUTRES CHARGES SOCIALES DIVERSES	1 800.00		
648	AUTRES CHARGES DE PERSONNEL	114 000.00		
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	100 000.00		
- 73 -	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	100 000.00		
739	RESTITUTION TAXE VERSEMENT TRANSPORT	100 000.00		

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	914 193.00	-6 500.00	-6 500.00
- 65 -	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	914 193.00	-6 500.00	-6 500.00
	INDEMINITES,FRAIS DE MISSION ET DE FORMATION DES E			
6531	INDEMNITES	71 000.00		
6532	FRAIS DE MISSION	3 000.00		
6533	COTISATIONS DE RETRAITE	4 000.00		
	PERTES SUR CREANCES IRRECOUVRABLES			
6541	CREANCES ADMISES EN NON-VALEUR	5 000.00		
6542	CREANCES ETEINTES		3 500.00	3 500.00
	SUBVENTIONS			
	SUBVENTIONS EQUIPEMENT ORGANISMES PUBLICS			
65715	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	70 000.00		
	SUBV. EXPLOITATION ORGANISMES PUBLICS			
65732	REGIONS	242 583.00		
65733	DEPARTEMENTS	130 000.00		
65734	COMMUNES	175 000.00		
65735	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	53 600.00		
6574	SUBV. EXPLOITATION PERSONNES DROIT PRIVE	160 000.00	-10 000.00	-10 000.00
658	CHARGES DIVERSES DE LA GESTION COURANTE	10.00		
TOTAL DES DEPENSES DE GESTION DES SERVICES (a)=011+012+014+65		82 283 006.10	-196 500.00	-196 500.00
66	CHARGES FINANCIERES	7 100 000.00	-293 000.00	-293 000.00
- 66 -	CHARGES FINANCIERES	7 100 000.00	-293 000.00	-293 000.00
	CHARGES D'INTERETS			
	INTERETS DES EMPRUNTS ET DETTES			
66111	INTERETS REGLES A L'ECHEANCE	7 200 000.00	-300 000.00	-300 000.00
66112	INTERETS - RATTACHEMENT DES ICNE	-100 000.00		
6615	INTERETS DES COMPTES COURANTS ET DE DEPOTS		7 000.00	7 000.00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	2 975 000.00		
- 67 -	CHARGES EXCEPTIONNELLES	2 975 000.00		
673	TITRES ANNULES (SUR EXERCICES ANTERIEURS)	1 945 000.00		
	SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES			
6742	SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES D'EQUIPEMENT	1 000 000.00		
678	AUTRES CHARGES EXCEPTIONNELLES	30 000.00		
68	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET AUX PROVISIONS		3 500.00	3 500.00
- 68 -	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS		3 500.00	3 500.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
6817	DOTAT. AMORT. ET PROV. - CHARGES EXPLOITATION DOTAT. AUX DEPRECIATIONS DES ACTIFS CIRCULANTS		3 500.00	3 500.00
TOTAL DES DEPENSES REELLES (r)=(a)+66+67+68+69+022		92 358 006.10	-486 000.00	-486 000.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*	*3 003 669.46*	*-533 000.00*	*-533 000.00*
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*	*3 003 669.46*	*-533 000.00*	*-533 000.00*
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*14 234 189.00*	*1 029 000.00*	*1 029 000.00*
- 67 -	*CHARGES EXCEPTIONNELLES*		*1 029 000.00*	*1 029 000.00*
6742	*SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES* *SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES D'EQUIPEMENT*			
675	*VALEURS COMPTABLES DES ELEMENTS D'ACTIFS CEDES*		*1 029 000.00*	*1 029 000.00*
- 68 -	*DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS*	*14 234 189.00*		
6811	*DOTAT. AMORT. ET PROV. - CHARGES EXPLOITATION* *DOTAT. AMORT. IMMO INCORPELLES ET CORPELLES*	*13 882 189.00*		
6862	*DOTAT. AMORT., DEPREC. ET PROV. - CHARGES FINANCIE* *DOT. AMORTIS. CHARGES FINANCIERES A REPARTIR*	*352 000.00*		
TOTAL DES PRELEVEMENTS AU PROFIT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT		*17 237 858.46*	*496 000.00*	*496 000.00*
TOTAL DES DEPENSES D'ORDRE		*17 237 858.46*	*496 000.00*	*496 000.00*
TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)		109 595 864.56	10 000.00	10 000.00

RESTES A REALISER N-1	
D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	10 000.00

Détail du calcul des ICNE au compte 66112

Montant des ICNE de l'exercice Montant des ICNE de l'exercice N-1 = Différence ICNE N - ICNE N-1	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
013	**ATTENUATIONS DE CHARGES**	**160 279.30**		
- 64 -	CHARGES DE PERSONNEL	160 279.30		
	REMUNERATIONS DU PERSONNEL			
64198	REMB. SUR REMUNERATIONS DU PERSONNEL AUTRES	142 279.30		
	CHARGES DE SECURITE SOCIALE ET DE PREVOYANCE			
6459	REMBOURSEMENTS / CHARGES DE S.S ET PREVOYANCE	18 000.00		
70	**VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES**	**12 846 000.00**		
- 70 -	VENTES PRODUITS FABRIQUES - PRESTATIONS SERVICES	12 846 000.00		
701	VENTES PRODUITS FINIS ET INTERMEDIAIRES	50 000.00		
	PRESTATIONS DE SERVICES			
7061	TRANSPORT DE VOYAGEUR	12 146 000.00		
	PRODUITS DES ACTIVITES ANNEXES			
7083	LOCATIONS DIVERSES	650 000.00		
73	**PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE**	**74 650 000.00**		
- 73 -	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	74 650 000.00		
734	VERSEMENT DE TRANSPORT	74 650 000.00		
74	**SUBVENTIONS D'EXPLOITATION**	**17 160 140.00**	**10 000.00**	**10 000.00**
- 74 -	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	17 160 140.00	10 000.00	10 000.00
	SUBVENTIONS PARTICIPATIONS COLLECT. TERR			
7471	ETAT	186 000.00		
7472	REGIONS	1 233 000.00		
7473	DEPARTEMENTS	1 549 000.00		
7474	COMMUNES	49 375.00		
7475	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	14 142 765.00		
748	AUTRES SUBVENTIONS D'EXPLOITATION		10 000.00	10 000.00
75	**AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE**	**370 000.00**		
- 75 -	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000.00		
753	COMPENSATION RELEVEMENT SEUIL ASSUJETTISSEMENT VT	370 000.00		
7588	AUTRES PRODUITS DIVERS DE GESTION COURANTE			
TOTAL DES RECETTES DE GESTION DES SERVICES (a)=70+73+74+75+013		**105 186 419.30**	**10 000.00**	**10 000.00**
76	**PRODUITS FINANCIERS**	**475 000.00**		
- 76 -	PRODUITS FINANCIERS	475 000.00		
	AUTRES PRODUITS FINANCIERS			

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
7681	FONDS DE SOUTIEN - SORTIE DES EMPRUNTS A RISQUE	475 000.00		
77	**PRODUITS EXCEPTIONNELS**	**20 000.00**		
- 77 -	PRODUITS EXCEPTIONNELS	20 000.00		
	PRODUITS EXCEPTIONNELS SUR OPERATIONS DE GESTION			
7714	RECOUVREMENT SUR CREANCES ADMISES EN NON VALEUR			
7718	AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS/OPERATIONS DE GEST.			
775	PRODUITS DES CESSIONS D'ELEMENTS D'ACTIF	20 000.00		
778	AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS			
- 77 -	*PRODUITS EXCEPTIONNELS*			
773	*MANDATS ANNULES (SUR EXERCICES ANTERIEURS)*			
TOTAL DES RECETTES REELLES (r)=(a)+76+77+78		105 681 419.30	10 000.00	10 000.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*3 759 000.00*		
- 77 - *777*	*PRODUITS EXCEPTIONNELS* *QUOTE PART SUBV. D'INVEST.VIREE AU RESULTAT DE L'E*	*3 759 000.00* *3 759 000.00*		
TOTAL DES RECETTES D'ORDRE		*3 759 000.00*		

TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)	109 440 419.30	10 000.00	10 000.00

RESTES A REALISER N-1	
R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	10 000.00

Détail du calcul des ICNE au compte 7622

Montant des ICNE de l'exercice Montant des ICNE de l'exercice N-1 = Différence ICNE N - ICNE N-1	

SECTION D'INVESTISSEMENT

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
- 21 -	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	CONSTRUCTIONS			
2131	BATIMENTS			
2135	INSTALLATIONS GENER. AGENCEMENTS. AMENAG. DES CONS			
2138	AUTRES CONSTRUCTIONS			
	INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES			
2151	INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES			
2153	INSTALLATIONS A CARACTERE SPECIFIQUE			
2154	MATERIEL INDUSTRIEL			
2155	OUTILLAGE INDUSTRIEL			
2156	MATERIEL DE TRANSPORT D'EXPLOITATION			
2157	AGENCEMENTS ET AMENAGEMENTS MAT ET OUTILS IND			
23	IMMOBILISATIONS EN COURS			
- 23 -	IMMOBILISATIONS EN COURS			
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS			
2313	CONSTRUCTIONS			
	15001 Tramway maintenance installations fixes			
	15002 Evolution ergonomique poste de conduite	79 436.87		
	15003 Acquisition 4 rames 2015	265 676.53		
	15004 ATELIER REMISAGE TRAMWAY PARDIEU	20 000.00	-20 000.00	-20 000.00
	15005 Réseau bus - accessibilité installations fixes	9 900.00		
	15006 Réseau bus - renouvellement	8 356 890.39		
	15102 Localisation défaut BST	13 115.21		
	15105 Aménagement sécurité passerelle tramway	160 168.00	-160 168.00	-160 168.00
	15109 Aménagements voiries	1 804.09		
	15110 Mobilier urbain			
	15114 Acquisitions 18 stations et 180 VLS			
	15115 Station sécurisée au TR PEI	10 000.00		
	15117 Rénovation locaux Pardieu			
	15119 Sécurisation passerelle Pardieu			
	15120 Acquisition passerelle Pardieu	6 820.00	-6 820.00	-6 820.00
	15121 ARMOIRES ELECTRIQUES PARDIEU			
	15127 Etude site propre ligne B	9 200.00		
	15128 Modèle et logiciel VISUM	17 471.10		
	15129 Amélioration vitesse commerciale bus Esplanade SNC			
	15132 Renouvellement mobilier	20 000.00		
	15134 Renouvellement informatique SMTC	69 355.25		
	15135 Acquisition véhicules PMR			
	15136 Aménagement locaux SMTC	115 051.99		
	15138 Miroirs de quais			
	16001 Obsolescence billettique	3 363 638.28	-310 000.00	-310 000.00
	16003 Renouvellement biens mobiliers T2C 2016			
	16005 Acquisition rame 27			
	16102 Evolution matériel roulant			
	16108 Remplacement fenêtres remisage Pardieu			
	16112 Modification banc de freinage tramway			
	16119 Acquisition véhicules PMR			
	16120 Etude et suivi ergonomie poste de conduite			
	16123 EVOLUTION SIGNALISATION FERROVIAIRE	35 000.00		
	17002 RENOUV BIENS MOB T2C 2017	91 744.15		

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
	17003 AMENAGEMENT MAGASIN CHAMPRATEL	508 844.04	-467 903.00	-467 903.00
	17004 MAINTENANCE MI-VIE TRAMWAY	9 956 822.63	-600 000.00	-600 000.00
	17005 SURETE DE FONCTIONNEMENT TRAMWAY			
	17102 TRAVAUX DIVERS PARDIEU	56 914.49		
	17107 ACQUISITION CAMION REASSORT VLS			
	17108 EQUIPEMENTS COVOITURAGE DYNAMIQUE	45 274.18		
	18109 OUTILLAGE, PIECES DE RECHANGE, FORMATION TRAMWAY	892.00		
	18110 MODIFICATION FREINAGE D'URGENCE THR2			
	18112 ETUDE FAISABILITE CRISTAL BY LOHR			
	18114 ETUDE COMPLEMENTAIRE FAISABILITE LIGNE B			
	18115 REPARATION CORKELAST CHAMPRATEL			
	19001 LIGNES B ET C 2025	5 129 230.09	-54 700.00	-54 700.00
	19002 SECURISATION SITES T2C	762 660.00	-140 000.00	-140 000.00
	19100 ETUDE ET REPROGRAMMATION	46 731.49		
	19102 ACQUISITION VEHICULE PMR	66 346.98		
	19103 INTERFACES LOGICIELLES TFT SLE ET BIV			
	19104 PROGICIEL GESTION FINANCIERE T2C	168 345.43	4 000.00	4 000.00
	19105 ACQUISITION VAE	77 900.00		
	19106 PETIT INVESTISSEMENT EXPLOITATION C-VELO	231.66		
	19107 SURETE DE FONCTIONNEMENT TRAMWAY	249 376.45		
	20100 PDM SMTC GARAGE A VELOS	15 000.00	-15 000.00	-15 000.00
	20101 REGLAGE PAULVES	120 000.00	-120 000.00	-120 000.00
	20103 ACQUISITION STATIONS VELOS			
	20104 AMENAGEMENTS VOIRIE BUS	500 415.82		
	20105 TRAVAUX PLACES GNV LA PARDIEU	112 219.60	-2 500.00	-2 500.00
	21001 ACQUISITION BUS 2021-2026			
	21002 ACCESSIBILITE QUAIS BUS 2021-2026	730 000.00		
	21003 EXPERIMENTATION BUS A HYDROGENE	170 000.00	-50 000.00	-50 000.00
	21004 MAAS PLATEFORME NUMERIQUE	95 000.00		
	21005 CADRES MI TRAM			
	21006 OBSOLESCENCE TRAMWAY	800 000.00		
	21007 GRAPHICAGE/HABILLAGE T2C			
	21008 SOLUTION INFORMATIQUE RH T2C	50 000.00		
	21101 TRAVAUX AGENCE T2C CVC ET BILLETTIQUE	460 000.00	-390 000.00	-390 000.00
	21102 EXTENSION MEZZANINE PARDIEU			
	21103 TRAVAUX DIVERS PF et IF LIGNE A	280 000.00		
	21104 AMO OFFRE COVOITURAGE			
	21105 OBSOLESCENCE CARTES ELECTRONIQUES TRAMWAY	31 000.00	31 000.00	31 000.00
	21106 SOLUTION INFORMATIQUE CONSTRUCTION TARIFAIRE	6 000.00		
	21107 ACQUISITION 2021 120 VAE	150 000.00		
	21108 PASSERELLES BUS ET TRAM CHAMPRATEL		16 800.00	16 800.00
	T2C_EQ_EX Equipements d'exploitation T2C			
TOTAL DES DEPENSES D'EQUIPEMENT		33 234 276.72	-2 347 291.00	-2 347 291.00
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 920 000.00	300 700.00	300 700.00
- 16 -	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 920 000.00	300 700.00	300 700.00
1641	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT EMPRUNTS EN EURO	13 920 000.00	300 700.00	300 700.00
1678	AUTRES EMP ET DETTES ASSORTIS DE COND.PARTICULIERE			
1687	AUTRES EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES AUTRES DETTES			
TOTAL DES DEPENSES FINANCIERES		13 920 000.00	300 700.00	300 700.00
4581	DEPENSES (A SUBDIVISER PAR OPERATION)	2 999 674.34		

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chapitre / Article	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
TOTAL DES DEPENSES D'OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS		2 999 674.34		
TOTAL DES DEPENSES REELLES		50 153 951.06	-2 046 591.00	-2 046 591.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	3 759 000.00		
Reprises sur autofinancement antérieur		3 759 000.00		
- 13 -	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	3 759 000.00		
	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT			
139	SUBV. D'INVESTISSEMENT INSCRITES AU CPTE DE RESULT			
13915	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	72 000.00		
13917	BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS	100 000.00		
	SUBV.INV.CAHIER CHARGES PR SCE PUB.SPECIFIQUE			
13941	ETAT ET ETABLISSEMENTS NATIONAUX	947 000.00		
13942	REGIONS	725 000.00		
13943	DEPARTEMENTS	860 000.00		
13944	COMMUNES	27 000.00		
13945	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	27 000.00		
13946	AUTRES ETABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX	41 000.00		
13947	BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS	960 000.00		
- 28 -	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS			
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
28182	MATERIEL DE TRANSPORT			
Charges transférées				
041	OPERATIONS PATRIMONIALES	1 752 800.00	-1 732 200.00	-1 732 200.00
- 16 -	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES			
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
16411	EMPRUNT			
1661	REFINANCEMENT DE DETTE			
- 20 -	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	20 600.00		
	FRAIS D'ETUDES DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT			
2031	FRAIS D'ETUDES			
2051	CONCESSIONS ET DROITS ASSIMILES	20 600.00		
- 23 -	IMMOBILISATIONS EN COURS	1 732 200.00	-1 732 200.00	-1 732 200.00
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS			
2315	INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES	1 732 200.00	-1 732 200.00	-1 732 200.00
TOTAL DES DEPENSES D'ORDRE		5 511 800.00	-1 732 200.00	-1 732 200.00

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)	55 665 751.06	-3 778 791.00	-3 778 791.00

RESTES A REALISER N-1	
D 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	-3 778 791.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
13	**SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT**	**2 997 765.00**	**1 434 000.00**	**1 434 000.00**
- 13 -	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2 997 765.00	1 434 000.00	1 434 000.00
	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT			
1315	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	945 565.00		
	SUBV.INV.CAHIER CHARGES PR SCE PUB.SPECIFIQUE			
1341	ETAT ET ETABLISSEMENTS NATIONAUX	318 000.00		
1342	REGIONS			
1345	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	197 200.00		
1347	BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS	1 537 000.00	1 434 000.00	1 434 000.00
16	**EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES**	**18 077 124.54**	**-3 921 891.00**	**-3 921 891.00**
- 16 -	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	18 077 124.54	-3 921 891.00	-3 921 891.00
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
1641	EMPRUNTS EN EURO	18 077 124.54	-3 921 891.00	-3 921 891.00
	AUTRES EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES			
1687	AUTRES DETTES			
20	**IMMOBILISATIONS INCORPORELLES**	**54 700.00**	**-54 700.00**	**-54 700.00**
- 20 -	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	54 700.00	-54 700.00	-54 700.00
2051	CONCESSIONS ET DROITS ASSIMILES	54 700.00	-54 700.00	-54 700.00
21	**IMMOBILISATIONS CORPORELLES**			
- 21 -	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
2182	MATERIEL DE TRANSPORT			
TOTAL DES RECETTES D'EQUIPEMENT		**21 129 589.54**	**-2 542 591.00**	**-2 542 591.00**
10	**DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES**	**5 745 114.75**		
- 10 -	DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES	5 745 114.75		
	RESERVES			
1068	AUTRES RESERVES	5 745 114.75		
TOTAL DES RECETTES FINANCIERES		**5 745 114.75**		
4582	RECETTES (A SUBDIVISER PAR OPERATION)	2 999 674.34		
TOTAL DES RECETTES D'OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS		**2 999 674.34**		
TOTAL DES RECETTES REELLES		**29 874 378.63**	**-2 542 591.00**	**-2 542 591.00**

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
021	*Virement de la section d'exploitation*	*3 003 669.46*	*-533 000.00*	*-533 000.00*
021	*VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT*	*3 003 669.46*	*-533 000.00*	*-533 000.00*
040	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*14 234 189.00*	*1 029 000.00*	*1 029 000.00*
- 21 -	*IMMOBILISATIONS CORPORELLES*		*1 029 000.00*	*1 029 000.00*
	TERRAINS			
2111	*TERRAINS NUS*			
2118	*AUTRES TERRAINS*			
	INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES			
2151	*INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES*			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
2182	*MATERIEL DE TRANSPORT*		*420 500.00*	*420 500.00*
2188	*AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES*		*608 500.00*	*608 500.00*
- 26 -	*PARTICIPATIONS ET CREANCES RATTACHEES A DES PART.*			
261	*TITRES DE PARTICIPATIONS*			
- 28 -	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*	*13 882 189.00*		
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
	FRAIS D'ETUDE DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT			
28031	*FRAIS D'ETUDES*	*436 000.00*		
2805	*CONCESSIONS ET DROITS SIMILAIRES, BREVETS, ...*	*161 000.00*		
	AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
28088	*AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES*	*21 000.00*		
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	CONSTRUCTIONS			
28131	*BATIMENTS*	*624 000.00*		
28135	*INSTALLATIONS GENERALES,AGENCEMENTS,AMENAGEMENTS*	*6 000.00*		
	INSTALLATIONS TECHNIQUES, MATERIEL ET OUTIL.			
28151	*INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES*	*468 000.00*		
28153	*INSTALLATIONS A CARACTERE SPECIFIQUE*			
28154	*MATERIEL INDUSTRIEL*			
28155	*OUTILLAGE INDUSTRIEL*			
28156	*MATERIEL DE TRANSPORT D'EXPLOITATION*			
28157	*AGENC. ET AMENAG. DU MATERIEL ET OUTILLAGE INDUST.*			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
28181	*INSTALLATIONS GENERALES, AGENCEMENTS, AMENAGEMENTS*	*34 000.00*		
28182	*MATERIEL DE TRANSPORT*	*8 159 189.00*		
28183	*MATERIEL DE BUREAU ET INFORMATIQUE*	*83 000.00*		
28184	*MOBILIER*	*24 000.00*		
28188	*AUTRES*	*3 866 000.00*		
48171	*PENALITE DE RENEGOCIATION DE DETTE*	*352 000.00*		
TOTAL DES PRELEVEMENTS PROVENANT DE LA SECTION D'EXPLOITATION		*17 237 858.46*	*496 000.00*	*496 000.00*

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Crédits Ouverts	Propositions Nouvelles	VOTE
041	*OPERATIONS PATRIMONIALES*	*1 752 800.00*	*-1 732 200.00*	*-1 732 200.00*
- 16 -	*EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES*			
16413	*EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT OPERATIONS AFFERENTES A L'EMPRUNT*			
1662	*REFINANCEMENT DE DETTE*			
- 20 -	*IMMOBILISATIONS INCORPORELLES*	*1 752 800.00*	*-1 732 200.00*	*-1 732 200.00*
2031	*FRAIS D'ETUDES DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT FRAIS D'ETUDES*	*1 752 800.00*	*-1 732 200.00*	*-1 732 200.00*
- 23 -	*IMMOBILISATIONS EN COURS*			
2313	*IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS CONSTRUCTIONS*			
TOTAL DES RECETTES D'ORDRE		*18 990 658.46*	*-1 236 200.00*	*-1 236 200.00*

TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)	48 865 037.09	-3 778 791.00	-3 778 791.00

RESTES A REALISER N-1	
R 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	-3 778 791.00

IV - ANNEXES	IV
ENGAGEMENTS HORS BILAN AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CRÉDITS DE PAIEMENT	B2.1

SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

N° et intitulé de l'AP		Pour mémoire AP votée et ajustement	Révision de l'exercice	Total cumulé	Crédits de paiement antérieurs	Crédits de paiement ouverts 2021	Reste à financer (>2021)
BIL_OBS-2016	Obsolescence billettique	9 520 000.00		9 520 000.00	6 581 625.00	2 495 000.00	443 375.00
BUS_ACQ-2021	ACQUISITION BUS 2021-2026		22 983 148.00	22 983 148.00			22 983 148.00
BUS_AIF-2015	Réseau bus - accessibilité installat	2 360 000.00		2 360 000.00	1 259 616.57	1 100 383.43	
BUS_AQU-2021	ACCESSIBILITE QUAIS BUS 2021-2026		3 600 000.00	3 600 000.00		730 000.00	2 870 000.00
BUS_HYDRO-2021	EXPERIMENTATION BUS HYDROGENE		350 000.00	350 000.00		120 000.00	230 000.00
BUS_MIF-2015	Réseau bus - maintenance installatio	2 465 000.00		2 465 000.00	2 465 000.00		
BUS_RMR-2015	Réseau bus - renouvellement	32 650 000.00		32 650 000.00	29 152 600.00	2 122 000.00	1 375 400.00
LIG_BC-2019	LIGNES B ET C 2025	266 400 000.00		266 400 000.00	6 095 000.00	5 300 000.03	255 004 999.97
MAAS-2021	PLATEFORME NUMERIQUE DE MOBILITE		600 000.00	600 000.00		95 000.00	505 000.00
MAG_CHAMP-2017	AMENAGEMENT MAGASIN CHAMPRATEL	560 000.00	-467 903.00	92 097.00	560 000.00	-467 903.00	
REM_TRAM-2014	Construction atelier remisage tramwa	1 534 907.00	-48 368.31	1 486 538.69	1 534 907.00	-48 368.31	
SECU_T2C-2019	SECURISATION SITES T2C	800 000.00		800 000.00	113 752.00	546 248.00	140 000.00
SIT_LIGB-2015	Etude site propre ligne B	393 070.00		393 070.00	393 070.00		
TRAM_A4R-2015	Acquisition 4 rames 2015	14 889 500.00		14 889 500.00	14 889 500.00		
TRAM_CMI-2021	ACHAT CADRES MI RENFORCES						
TRAM_EPC-2015	Evolution ergonomique poste de condu	4 391 000.00		4 391 000.00	4 391 000.00		
TRAM_MIF-2015	Tramway maintenance installations fi	17 862 000.00		17 862 000.00	17 862 000.00		
TRAM_MMR-2015	Tramway maintenance matériel roulant	19 400 000.00	13 600 000.00	33 000 000.00	4 425 000.00	7 400 000.00	21 175 000.00
TRAM_OBSO-2021	OBSOLESCENCE TRAMWAY		4 800 000.00	4 800 000.00		800 000.00	4 000 000.00
TRAM_SFT-2017	TRAMWAY SURETE DE FONCTIONNEMENT						

IV - ANNEXES	IV
ENGAGEMENTS HORS BILAN AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT	B2.2

SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

N° et intitulé de l'AE	Pour mémoire AE votée et ajustement	Révision de l'exercice	Total cumulé	Crédits de paiement antérieurs	Crédits de paiement ouverts 2021	Reste à financer (>2021)

IV – ANNEXE	IV
ARRETE ET SIGNATURES	D

D - ARRETE – SIGNATURES

Nombre de membres en exercice 31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents 18
Nombre de suffrages exprimés 22
VOTES :
Pour 22
Contre 0
Abstentions 0

Date de convocation 13/12/2021

Présenté par (1),
A ..... le 4ème Vice-Président

Le ...(1),

Délibéré par ... (2), réuni en session de Comité Syndical
A Clermont-Ferrand le 20 décembre 2021

Les membres ... (2),

Certifié exécutoire par ... (1), compte tenu de la transmission en préfecture,
le 25 DEC. 2021 et de la publication le .../.../... 25 DEC. 2021

A ..... le .../.../....

(1) Compléter par le « président du conseil d'administration » ou par l'exécutif de la collectivité de rattachement : maire, président du conseil général...

(2) Compléter par « conseil d'administration » ou par l'assemblée de la collectivité de rattachement : conseil municipal, conseil général...

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

DÉLIBÉRATION N° 2

OBJET : BUDGET PRIMITIF 2022

Le Budget Primitif pour l'exercice 2022 se place dans le droit fil du rapport d'orientations budgétaires (ROB) présenté, débattu et voté lors du comité syndical du 21 octobre dernier.

Pour rappel, ce ROB pour la période allant de 2022 à 2031 faisait état des perspectives et contraintes de gestion du SMTC afin de garantir le financement de son fonctionnement tout en sécurisant le financement des investissements sur la période (dont le projet Inspire et les autres investissements).

Comme l'établissait ce document, le modèle économique du SMTC, ses fondamentaux au niveau de ses recettes ou encore de la gestion de sa dette, sont autant d'éléments concourant à rendre soutenables les projections du fonctionnement courant comme du financement des investissements du réseau de transport en commun du ressort qui sont

conséquents sur la période. Cependant, comme le montrait également cet exercice du ROB, ces perspectives solides et maitrisées n'exemptent pas, bien au contraire, le SMTC de veiller avec vigilance, à chaque exercice budgétaire, et ce sur toute la période, aux ratios de gestion essentiels (en particulier ceux ayant des impacts pluriannuels). Le Budget 2022 constitue l'exercice inaugural de cette décennie.

La gestion 2022 devrait se placer sous le sceau d'une reprise d'activité globale ayant déjà démarrée en 2021 mais qui reste fragile du fait de la continuité de la crise sanitaire. L'exercice budgétaire 2022 est un moment charnière à différents titres, dont le fait qu'il se place également dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de service public entre le SMTC et sa régie T2C.

Une année de reprise économique tout d'abord.

Comme le souligne la Banque de France dans son point de conjoncture de novembre dernier ; *« l'économie française a retrouvé son niveau pré-crise durant le 3e trimestre, soit nettement plus tôt que prévu. »*, ce niveau de PIB retrouvé devrait se consolider en 2022 sous réserve que les développements en cours de la crise sanitaire de la COVID 19 ne viennent pas atténuer voire compromettre ces acquis et cette dynamique de croissance retrouvée. A notre niveau, des signes de reprises semblent aussi se dessiner.

A noter la reprise de la fréquentation des transports en commun-en référence à l'année 2020- est réelle en 2021 mais reste, comme dans tous les réseaux de transports en commun, en deçà du niveau d'avant crise (2019) ; nous le verrons en détaillant les recettes commerciales de transport en commun.

A souligner également le comportement de la recette de Versement Mobilité, redynamisée en 2021 par rapport à 2020, et qui retrouve un niveau d'avant crise dans l'estimation budgétaire initiale pour 2022.

Les effets de rattrapage économiques comme les tensions sur certains marchés du fait de la demande mondiale et du rebond économique post-covid ne manquent pas de générer une surchauffe à l'origine de hausses de prix. L'ampleur comme la durée de ces phénomènes nous diront si ces hausses pèseront, et à quelle hauteur, sur le coût de nos investissements dans les années à venir (travaux, matériel roulant…). Une augmentation du coût de nos investissements n'est pas à exclure à terme.

Ainsi, malgré les signes encourageants de la reprise économique pour 2022 la vigilance reste de rigueur d'autant plus au vu des nouveaux développements de la crise sanitaire.

Le BP 2022, un exercice budgétaire se plaçant dans une année charnière

L'année 2022 est une année charnière en ce sens que va prendre fin la phase avant-projet d'Inspire qui bascule en phase projet. Dès lors un certain nombre d'éléments s'amplifie (le volume de crédits de paiement Inspire s'accroit significativement par exemple) tandis que l'exigence de permettre les bonnes conditions de financement bancaire du projet s'accroit, et ce dans un contexte toujours incertain (on vient de le voir plus haut).

La gestion 2022 va inaugurer un cycle de dépenses d'investissement très dense (2022 à 2025), correspondant au projet Inspire en large part, comme à une période de mobilisation de l'emprunt dont l'ampleur est inédite depuis l'investissement du tramway il y a 15 ans. En ce sens le SMTC ouvre une suite de plusieurs exercices budgétaires successifs où s'impose le respect continu de principes et de ratios de gestion : accroissement maximum du niveau d'épargne et d'autofinancement, exigence renforcée de maitrise de la section de fonctionnement, maintien de bons ratios de gestion en lien avec notre mobilisation d'emprunt sur la période, phasage des cofinancements d'Inspire (Convention d'Objectifs et de moyens entre le SMTC et la Clermont Auvergne Métropole).

2022, une année de transition entre deux contrats de service public

Pour la période 2023 à 2028, soit 6 années, un nouveau contrat de service public viendra régir la prestation d'exploitation du réseau confiée par le SMTC à T2C. En 2022 le contrat actuel (2018-2022) fait l'objet d'une clause de revoyure. Par ailleurs, le ROB 2022 voté lors du comité syndical du 21 octobre dernier souligne expressément que *« la décennie à venir devra opérer une convergence de gestion accrue des exercices respectifs du SMTC et de T2C, gestions qui ne sauraient trop diverger sur ce sujet des coûts de fonctionnement sans risquer de remettre en cause les équilibres ».* Ainsi les fondamentaux de gestion du futur contrat trouvent leurs prémisses dès cette année 2022, en particulier dans la mise en place des dispositifs permettant de garantir cette convergence, sur la base de quantitatifs et de ratios de gestion intermédiaires.

La physionomie générale des recettes et des dépenses pour les 2 sections (Fonctionnement et investissement)

D'emblée il est important de souligner pour la bonne lecture des évolutions entre les exercices 2021 et 2022 qu'en 2022 une inscription particulière est opérée au budget. Elle est liée à une démarche de renégociation de trois emprunts bancaires qui va optiquement changer une partie des masses budgétaires en recettes et en dépenses (au niveau de la section d'investissement).

Par conséquent, si cette présentation développe bien le budget soumis à votre approbation qui intègre les conséquences budgétaires de cette démarche de renégociation, certains passages de cette présentation pourront souligner également, pour ce qui concerne les

variations entre les deux exercices 2021 et 2022 notamment, des taux de progression du budget 2021 à 2022 sans prise en compte de ces montants inscrits pour permettre de traiter budgétairement cette renégociation si elle devait aboutir.

Cette mise en perspective par endroit permet de mieux apprécier certaines évolutions réelles à leurs justes mesures tout en respectant le cadre budgétaire à délibérer et voter qui intègre toutes les anticipations à ce stade, dont celle de cette renégociation. Plus loin dans le présent document, un « Nota Bene » détaille l'écriture au budget en lien avec cette opération de renégociation de prêt.

Pour faciliter la compréhension de cette mise en perspective du BP 2022, les deux tableaux de synthèse suivant retracent les dépenses et recettes au budget sans et avec le schéma de renégociation des emprunts en 2022.

Budget 2022 : vision générale sans le schéma de renégociation pour les 3 emprunts

		2021				2022	Evolution BP 2022/2021
		BP	BS	DM	Dernier budget	BP	
Fonctionnement	**Recettes**	**109 908 140**	**-3 426 275**	**3 124 000**	**109 605 865**	**113 091 360**	**3%**
	dont VM	*72 900 000*	*-1 250 000*	*3 000 000*	*74 650 000*	*75 580 000*	*4%*
	dont RC T2C	*14 600 000*	*-2 454 000*	*0*	*12 146 000*	*12 444 000*	*-15%*
	dont contributions	*14 186 940*	*0*	*0*	*14 186 940*	*16 750 000*	*18%*
	Dépenses	**109 908 140**	**-3 426 275**	**3 124 000**	**109 605 865**	**113 091 360**	**3%**
	dont exploitation T2C	*73 225 000*	*-566 062*	*0*	*72 658 938*	*75 020 000*	*2%*
	dont exploitation vélos	*2 100 000*	*0*	*0*	*2 100 000*	*2 000 000*	*-5%*
	dont masse salariale	*3 725 800*	*50 000*	*34 000*	*3 809 800*	*4 098 800*	*10%*
	dont intérêts de la dette	*7 100 000*	*0*	*-293 000*	*6 807 000*	*6 560 000*	*-8%*
Investissement	**Recettes**	**38 378 248**	**15 699 003**	**-2 116 500**	**51 960 751**	**58 689 240**	**53%**
	dont emprunts	*13 209 803*	*8 051 322*	*-7 105 891*	*14 155 234*	*29 860 160*	*126%*
	dont co-finacement CAM-InspiR	*2 800 000*	*199 674*	*0*	*2 999 674*	*4 000 000*	*43%*
	dont autres co-financement	*2 997 765*	*0*	*1 434 000*	*4 431 765*	*3 751 000*	*25%*
	Dépenses	**38 378 248**	**15 699 003**	**-2 116 500**	**51 960 751**	**58 689 240**	**53%**
	dont InspiRe	*5 300 000*	*2 774 204*	*0*	*8 074 204*	*20 000 000*	*277%*
	dont autres opérations	*15 590 248*	*12 924 799*	*-2 702 591*	*25 812 456*	*19 877 240*	*27%*
	dont capital de la dette	*13 800 000*	*0*	*420 700*	*14 220 700*	*15 150 000*	*10%*

Budget 2022 : vision générale du BP incluant le schéma de renégociation (soumis à délibération et approbation)

		2021				2022	Evolution BP 2022/2021
		BP	BS	DM	Dernier budget	BP	
Fonctionnement	**Recettes**	**109 908 140**	**-3 426 275**	**3 124 000**	**109 605 865**	**113 091 360**	**3%**
	dont VM	*72 900 000*	*-1 250 000*	*3 000 000*	*74 650 000*	*75 580 000*	*4%*
	dont RC T2C	*14 600 000*	*-2 454 000*	*0*	*12 146 000*	*12 444 000*	*-15%*
	dont contributions	*14 186 940*	*0*	*0*	*14 186 940*	*16 750 000*	*18%*
	Dépenses	**109 908 140**	**-3 426 275**	**3 124 000**	**109 605 865**	**113 091 360**	**3%**
	dont exploitation T2C	*73 225 000*	*-566 062*	*0*	*72 658 938*	*75 020 000*	*2%*
	dont exploitation vélos	*2 100 000*	*0*	*0*	*2 100 000*	*2 000 000*	*-5%*
	dont masse salariale	*3 725 800*	*50 000*	*34 000*	*3 809 800*	*4 098 800*	*10%*
	dont intérêts de la dette	*7 100 000*	*0*	*-293 000*	*6 807 000*	*10 060 000*	*42%*
Investissement	**Recettes**	**38 378 248**	**15 699 003**	**-2 116 500**	**51 960 751**	**91 489 240**	**138%**
	dont emprunts	*13 209 803*	*8 051 322*	*-7 105 891*	*14 155 234*	*62 660 160*	*374%*
	dont co-finacement CAM-InspiRe	*2 800 000*	*199 674*	*0*	*2 999 674*	*4 000 000*	*43%*
	dont autres co-financement	*2 997 765*	*0*	*1 434 000*	*4 431 765*	*3 751 000*	*25%*
	Dépenses	**38 378 248**	**15 699 003**	**-2 116 500**	**51 960 751**	**91 489 240**	**138%**
	dont InspiRe	*5 300 000*	*2 774 204*	*0*	*8 074 204*	*20 000 000*	*277%*
	dont autres opérations	*15 590 248*	*12 924 799*	*-2 702 591*	*25 812 456*	*19 877 240*	*27%*
	dont capital de la dette	*13 800 000*	*0*	*420 700*	*14 220 700*	*44 450 000*	*222%*

Au total, les recettes et dépenses réelles du budget primitif 2022 sont en hausse de 42% par rapport au budget primitif 2021. Sans l'augmentation des masses du fait de l'inscription au budget du schéma de financement de la renégociation ce taux aurait été de 16 %.
Le budget 2022 est établi selon la nomenclature M43 et élaboré hors taxe à la valeur ajoutée.

Il est établi sans reprise anticipée des résultats 2021. Ceux-ci seront constatés et affectés lors de l'examen du compte administratif 2021. L'emploi des soldes budgétaires sera défini dans le cadre du budget supplémentaire 2022.

Le vote du budget primitif 2022 s'accompagne de la création de trois autorisations de programme et la modification de trois autorisations de programme existante (hors modifications de crédits de paiement par report d'un exercice à un autre).

Le budget de dépenses d'immobilisations est voté par opérations d'équipement : le vote d'une opération d'équipement permet une souplesse accrue en termes de gestion de crédits budgétaires.

Le budget primitif 2022 s'établit à **204,6 millions d'euros**, vs 148,3 millions d'euros au BP 2021.

- dont 113,1 millions d'euros en fonctionnement, vs 109,9 millions d'euros au BP 2021.
- et 91,5 millions d'euros en investissement vs 38,4 millions d'euros au BP 2021.

Les recettes et dépenses réelles du budget 2021 s'élèvent à 179,8 millions d'euros, vs 125,2 millions d'euros au BP 2021.

Tableau de détail des écritures d'ordre :

		BP 2021	BP 2022
Fonctionnement	Recettes	109 908 140	113 091 360
	Réelles	106 220 140	109 429 360
	Ordres	3 688 000	3 662 000
	Dépenses	109 908 140	113 091 360
	Réelles	90 537 460	95 513 280
	Ordres	19 370 680	17 578 080
Investissement	Recettes	38 378 248	91 489 240
	Réelles	19 007 568	70 411 160
	Ordres	19 370 680	17 578 080
		0	3 500 000
	Dépenses	38 378 248	91 489 240
	Réelles	34 690 248	84 327 240
	Ordres	0	3 500 000
		3 688 000	3 662 000

Amortissement des subventions d'investissement

Dotation aux amortissements et virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement

Dotation aux amortissements et virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement
Capitalisation Indemnité de Remboursement Anticipé

Capitalisation Indemnité de Remboursement Anticipé
Amortissement des subventions d'investissement

NOTA BENE:

Pour 2022 la recette et la dépense en capital sont en quelque sorte «artificiellement » augmentées au budget en raison des écritures en lien avec la possibilité d'une issue favorable dans le cadre de la renégociation de 3 emprunts SFIL.

En effet, si l'opération de renégociation devait aboutir, une mobilisation d'emprunt nouveau de 29.3 M€ viendrait asseoir le remboursement en capital restant dû à la Banque pour 29.3 M€ ; **ainsi le capital restant dû global ne serait pas augmenter de ce montant-là.** Par ailleurs, l'indemnité de sortie des dits prêts, appelée Indemnité de Remboursement Anticipée (IRA) donnerait lieu à un paiement au réel sous la forme de charge d'intérêt d'emprunt (dépense de fonctionnement au budget) , le gain en charge d'intérêt (nouvelle charge d'intérêt - montant de l'IRA) se matérialiserait lui sur plusieurs gestions (jusqu'à extinction du nouvel emprunt). Le schéma d'écriture comptable nous conduisant à une capitalisation de l'IRA cela donnerait lieu par ailleurs à une écriture d'ordre (recette d'investissement du montant de l'IRA = à une dépense d'investissement du montant de l'IRA). Le montant (estimatif) de l'IRA est de 3.5 M€ au budget, si ce montant devait se concrétiser notre CRD augmenterait de ce même montant.

Le besoin d'emprunt réel 2022 est bien de 29.86 M€, il est destiné à cofinancer nos dépenses d'investissement de l'année.

La section de fonctionnement s'établit à 113,1 millions d'euros.

Hors opérations d'ordre, le budget de fonctionnement s'établit à 109,4 millions d'euros en recettes réelles (+3% vs BP 2021) et à 95,5 millions d'euros en dépenses réelles (+5% vs BP 2021).

La section d'investissement s'établit à 91,5 millions d'euros

Les dépenses réelles d'investissements s'établissent à 84,3 millions d'euros, dont 39,9 millions d'euros d'immobilisations. Le remboursement des annuités d'emprunt s'élève à 44,4 millions d'euros (pour rappel ce montant intègre 29.3 M€ liés à l'opération de renégociation envisagée).

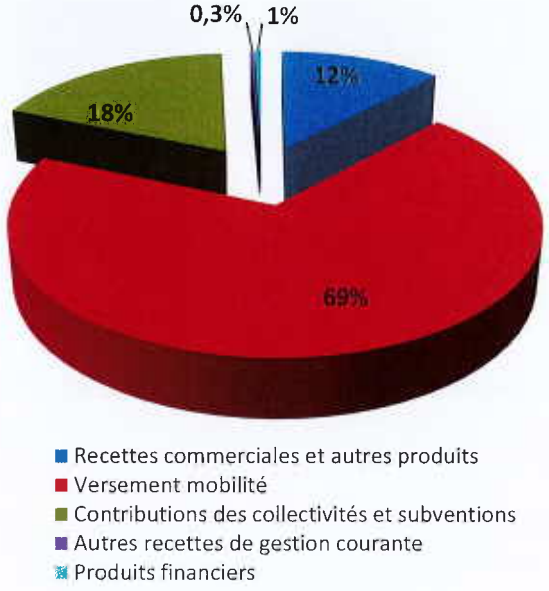
Le budget 2022 permet de dégager un autofinancement (épargne brute) de 13,9 millions d'euros, soit 12,8% des recettes réelles de fonctionnement et -11% vs BP 2021.

La section de fonctionnement du budget primitif 2022

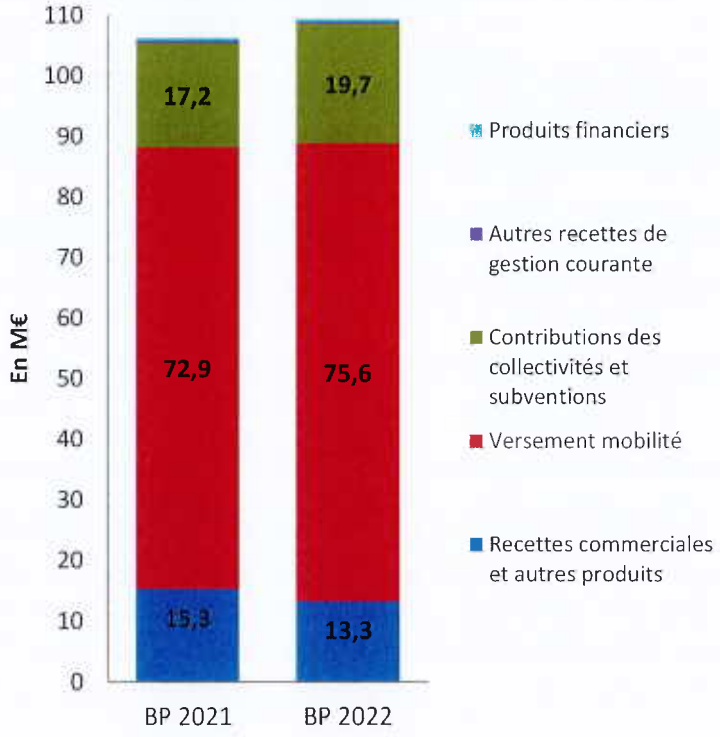
Les recettes de fonctionnement sont proposées pour un montant total de **113,1 millions d'euros** dont **109,4 millions d'euros de recettes réelles** (hors opérations d'ordre).

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	BP 2022
FONCTIONNEMENT	Recette	Réel	*Total 002 RESULTAT REPORTE DE FONCTIONNEMENT*	*0,00*	*0*
			Total 013 ATTENUATIONS DE CHARGES	*18 000,00*	*113 000*
			Total 70 PRODUITS DE SERVICES, DU DOMAINE & VENTES DIVERSES	*15 300 000,00*	*13 267 150*
			Total 73 IMPOTS ET TAXES	*72 900 000,00*	*75 580 000*
			Total 74 DOTATIONS, SUBVENTIONS ET PARTICIPATIONS	*17 157 140,00*	*19 685 200*
			Total 75 AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	*370 000,00*	*300 010*
			Total 76 PRODUITS FINANCIERS	*475 000,00*	*476 000*
			Total 77 PRODUITS EXCEPTIONNELS	*0,00*	*8 000*
			Total 79 TRANSFERTS DE CHARGES	*0,00*	*0*
		Total Réel		106 220 140,00	109 429 360
		Ordre	*Total 042 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*3 688 000,00*	*3 662 000*
		Total Ordre		3 688 000,00	3 662 000
	Total Recette de fonctionnement			**109 908 140,00**	**113 091 360**

Répartition des recettes réelles de fonctionnement 2022



Recettes réelles de fonctionnement
Situation BP 2022 / BP 2021



Par chapitre, les principaux éléments des recettes de fonctionnement sont :

Le Versement Mobilité (VM) représente **75,6 millions d'euros,** en croissance de 3.7 % par rapport au BP 2021 et de 1.25% par rapport au dernier budget. Le bon comportement du VM en 2021 nous permet d'inscrire ce niveau prévisionnel de recette au budget. Signe d'une reprise économique certaine, ce montant affiché demeure cependant prudent.

Les ventes de produits et services sont estimées à **13.26 millions d'euros**, en net retrait (- 13.3 %) par rapport au BP 2021:

- **12,44 millions d'euros** de recettes d'exploitation en baisse de 17.36 % % par rapport au budget primitif 2021 qui anticipait pour 2021 une hausse ample et rapide de la fréquentation qui ne s'est pas vérifiée. Corrigée en cours d'année 2021 la prévision (dernier budget 2021) a été revue à 12,146 M€. Le montant 2022 se place dans le droit fil de cette révision en 2021, malgré une croissance de fréquentation fin 2021 par rapport à 2020 en hausse mais pas encore au niveau d'avant la crise sanitaire. Par ailleurs, l'expérimentation de gratuité des transports en commun lancée fin 2021 pour 2 ans devrait générer une baisse de 2.1 M€ de la recette pour 2022 (compensation par Clermont Auvergne Métropole et la Ville de Clermont Ferrand à hauteur de 1.4 M€ répartis à parts égales)
- **773 150 euros** de locations dont 170 000 euros de location d'espaces publicitaires et 203 000 euros de location de vélos (locations longue durée et courses VLS au-delà de la première demi-heure) et 400 000 euros de prise en charge de l'abonnement annuel au VLS par Clermont Auvergne Métropole ;
- **50 000 euros** de vente d'électricité produite par les panneaux photovoltaïques du centre de maintenance de Champratel ;

Les subventions d'exploitation représentent un montant de **19.7 millions d'euros** dont notamment :

- Les contributions des collectivités membres, un montant de **16.8 millions d'euros,** dont :
  - 15,3 euros de la part de Clermont Auvergne Métropole auxquels, il convient d'ajouter le montant de 200 000 euros versés en fonds de concours en recettes d'investissement ;
  - 17 860 euros de la part de de la communes de Pérignat-Es-Allier ;
  - 31 715 euros de la part de la commune de Mur-sur-Allier.
- La compensation des deux tiers des pertes de recettes commerciales (suite à l'expérimentation de gratuité dans les transports en communs les week-ends) par Clermont Auvergne Métropole pour 700 000 € et la ville de Clermont-Ferrand pour 7000 000 € également, soit 1.4 M€ en tout.
- La participation financière du Conseil Départemental dans le cadre de la convention d'intervention dans les transports urbains pour un montant de 1,5 millions d'euros,

- La participation financière de la région Auvergne Rhône Alpes dans le cadre de la convention portant sur le financement des transports urbains correspondant aux charges des transferts de services scolaires lors des extensions du ressort territorial pour un montant de 1,2 millions d'euros.

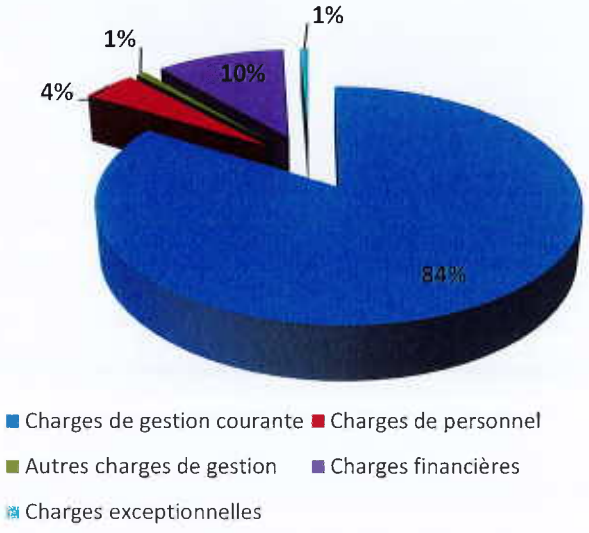
- La dotation globale de décentralisation de la part de l'Etat pour **183 000 euros,** sans évolution depuis 2010.

Les opérations d'ordre pour 3,7 millions d'euros, correspondant à l'amortissement des subventions d'investissement, sur la même durée que les immobilisations financées par ces subventions.

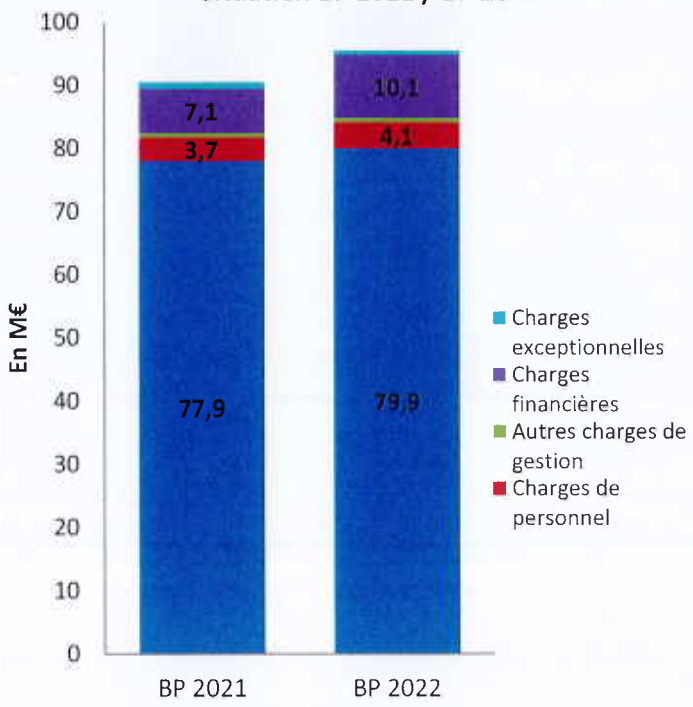
Les dépenses de fonctionnement sont proposées pour un montant total de **113,1 millions d'euros** dont **95,5 millions d'euros de dépenses réelles** (hors écritures d'ordre).

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	BP 2022
FONCTIONNEMENT	Dépense	Réel	*Total 022 DEPENSES IMPREVUES*	*0,00*	*0*
			Total 011 CHARGES A CARACTERE GENERAL	*77 913 150,00*	*79 905 870*
			Total 012 CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	*3 725 800,00*	*4 098 800*
			Total 65 AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	*663 510,00*	*713 610*
			Total 66 CHARGES FINANCIERES	*7 100 000,00*	*10 060 000*
			Total 67 CHARGES EXCEPTIONNELLES	*1 035 000,00*	*655 000*
			Total 014 ATTENUATIONS DE PRODUITS	*100 000,00*	*80 000*
		Total Réel		90 537 460,00	95 513 280
		Ordre	*Total 042 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*14 234 189,00*	*14 352 000*
			Total 023 VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	*5 136 491,00*	*3 226 080*
		Total Ordre		19 370 680,00	17 578 080
	Total Dépense de fonctionnement			109 908 140,00	113 091 360

Répartition des dépenses réelles de fonctionnement 2022



Dépenses réelles de fonctionnement
Situation BP 2022 / BP 2021



Par chapitre, les principaux éléments des dépenses de fonctionnement sont :

Les charges à caractère général s'élèvent à 79,9 millions d'euros en hausse de 3% par rapport au budget primitif 2021, dont :

- La prestation de la Régie T2C, s'élève à **75 millions d'euros,** en hausse de 3% par rapport au BP 2021. Elle comprend la C.E.T.
- Le service de location de vélos pour le montant de **2 millions d'euros** (vs 2,1 millions d'euros au BP 2021).

- Les autres charges à caractère général du SMTC s'élèvent à **2,7 millions d'euros**, dont :
  - L'affrètement pour la continuité de service des lignes 32 (Clermont-Sayat) et 33 (Clermont Saint-Beauzire) dans le cadre d'un groupement de commandes avec Riom Limagne et Volcans pour 300 000 euros,
  - La prestation de mesure de la qualité et de la fraude sur les services de mobilité pour 110 000 euros,
  - L'entretien et la maintenance des infrastructures fixes (bus) pour 120 000 euros ;
  - Le contrat de prévention de l'obsolescence du tramway pour 390 250 euros,
  - Les frais de communications pour 320 000 euros (hors Réseau 2025, plans de mobilité),
  - Les frais d'étude et de mise en œuvre des actions de développement de la mobilité pour 180 000 euros,
  - Les frais de structure (assurances, bureautique, informatique, véhicules, location et entretien locaux, fluides, frais postaux, abonnements, formation externe ...) du SMTC pour 840 000 euros.
  - Les cotisations à différents organismes (GART, Club des villes et territoires cyclables...) pour 127 500 euros.

Les frais de personnel (chapitre 012) s'élèvent à 4,1 millions d'euros en hausse de 10% par rapport au budget primitif 2021.

En 2022, l'effectif permanent du SMTC est de 66 agents. La consommation des emplois au budget est optimisée en 2022 par rapport à l'exercice précédent (tous les emplois sont pourvus), notamment en raison du fait que l'équipe Inspire est désormais au complet en lien avec la montée en charge du projet.

Les autres charges de gestion (chapitre 65) s'élèvent à 714 milliers d'euros dont :

- La participation à la Région pour les charges d'exploitation de lignes scolaires pour la desserte des communes de Mur-sur-Allier et Pérignat-ès-Allier pour **265 000 euros**,

- Le financement de la mobilité des jeunes en école primaire pour se rendre à la piscine dans le cadre du programme obligatoire d'apprentissage de la natation pour **195 000 euros**,
- La participation à la Centrale de mobilité régionale pour **34 700 euros**,
- Les subventions aux diverses associations de mobilité :
  - Co-voiturage Auvergne pour ses actions en faveur de la mobilité partagée pour **25 000 euros**,
  - Covoit pour **20 000 euros,**
  - Tous 2 roues pour **15 000 euros,**
- La participation aux travaux de mise à niveau des quais de bus dans le cadre de travaux engagés par la Métropole pour **50 000 euros**,
- La participation au financement de la course Les Muletiers à l'ASCTC (T2C) pour **10 000 euros**.

Le remboursement du versement mobilité pour les salariés logés ou transportés s'élève à **80 000 euros**. En application d'une décision de la Cour de Cassation en date du 15 juin 2017, les remboursements de l'indu du versement transport est réalisé par les organismes collecteurs du versement transport (Urssaf, MSA), les Autorités organisatrices de transport conservant la compétence de remboursement du versement transport pour les personnels logés ou transportés.

Les charges exceptionnelles s'élèvent à **0,6 millions d'euros**, correspondant principalement à la subvention d'équipement pour les petits investissements de biens mobiliers et d'aménagements de bâtiments au sein de la Régie T2C.

Les charges financières s'élèvent à **10,1 millions d'euros**, en augmentation de 42% par rapport au budget primitif 2021, en raison de l'inscription de l'indemnité de remboursement anticipé de prêts. Ce chiffre est en trompe l'œil du fait de l'intégration au budget des éléments liés à la renégociation potentielle de 3 emprunts ; si on ne tient pas compte de cette inscription, les charges financières 2022 sont de 6.6 M€ soit moins 8 % par rapport au BP 2021.

Les dotations aux amortissements et provisions (opérations d'ordre) s'élèvent à **14,352 millions d'euros**.

Le montant du virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement est de **3,2 millions d'euros (vs 5,1 millions d'euros au BP 2021).**

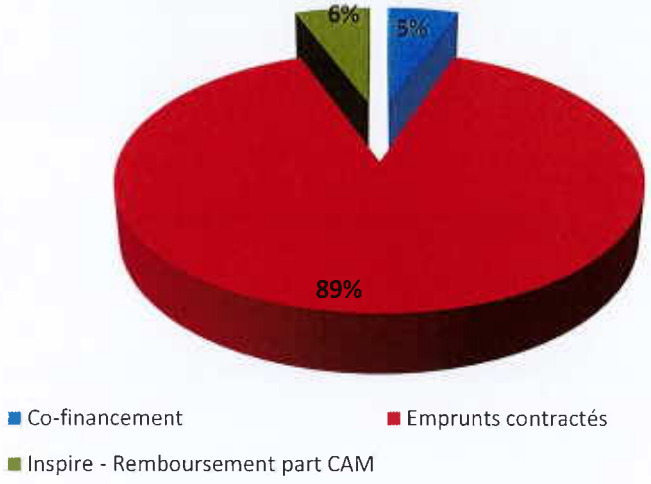
La section de fonctionnement dégage ainsi un **autofinancement** (épargne brute) **de 13,9 millions d'euros.**

La section d'investissement du budget primitif 2022

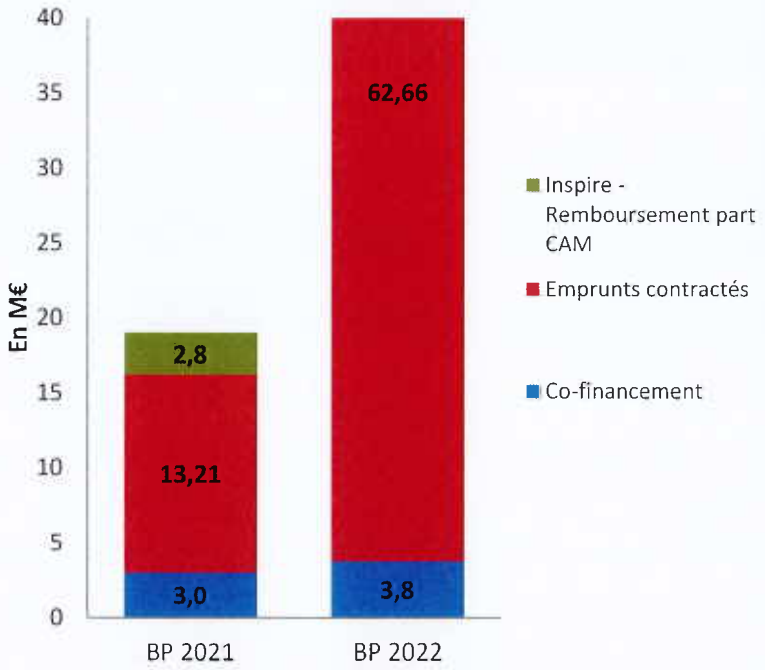
Les recettes d'investissement sont proposées pour un montant total de **91,5 millions d'euros, dont 70,4 millions de recettes réelles.**

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	BP 2022
INVESTISSEMENT	Recette	Réel	*Total 001 RESULTAT REPORTE D'INVESTISSEMENT*	*0,00*	*0*
			Total 10 DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES	*0,00*	*0*
			Total 13 SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	*2 997 765,00*	*3 751 000*
			Total 16 EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	*13 209 803,00*	*62 660 160*
			Total 21 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	*0,00*	*0*
			Total 21 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	*0,00*	*0*
			Total 26 PARTICIPATIONS, CREANCES RATTACHEES A DES PARTICI.	*0,00*	*0*
			Total 45 OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS	*2 800 000,00*	*4 000 000*
		Total Réel		19 007 568,00	70 411 160
		Ordre	*Total 021 VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT*	*5 136 491,00*	*3 226 080*
			Total 041 OPERATIONS PATRIMONIALES	*0,00*	*3 500 000*
			Total 040 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	*14 234 189,00*	*14 352 000*
		Total Ordre		19 370 680,00	21 078 080
	Total Recette d'investissement			38 378 248,00	91 489 240

Répartition des recettes réelles d'investissement 2022



Recettes réelles d'investissement
Situation BP 2022 / BP 2021



Les recettes d'investissement sont proposées :

- Pour **62,7 millions d'euros d'emprunt** ; ce montant est nettement supérieur de 49,4 millions d'euros qui se justifie par un programme d'investissement 2022 plus conséquent et un refinancement possible de dette à hauteur de 29,3 M€
- Pour **3,7 millions d'euros de subventions d'investissement, dont :**
    - 3,2 millions d'euros ensemble de l'Union Européenne (programme FEDER) et de la Région Auvergne Rhône Alpes (contrat de plan Etat Régions) l'acquisition d'une nouvelle billettique intermodale et interopérable,
    - 109 milliers d'euros de l'Union Européenne (programme FEDER) pour l'acquisition de vélos à assistance électrique,
    - 170 milliers d'euros ensemble de l'Union Européenne (programme FEDER), de l'ADEME et du FNADT pour l'expérimentation de covoiturage dynamique,
    - 18 000 euros de la Région Auvergne Rhône Alpes pour les véhicules hydrogène,
    - 200 000 euros de Clermont Auvergne Métropole en fonds de concours pour l'intérêt porté à l'acquisition des VAE.

- Pour **4 millions d'euros**, la participation Financière de Clermont Auvergne Métropole au projet Réseau 2025, dans le cadre de la convention de co-maîtrise d'ouvrage pour la part d'aménagement urbain.

- Pour **14,4 millions d'euros** par la dotation aux amortissements,

- Pour **3,5 millions d'euros** par la capitalisation de l'IRA dans le cadre du remboursement anticipé des 3 emprunts.

- Pour **3,2 millions d'euros** par le virement de la section d'exploitation.

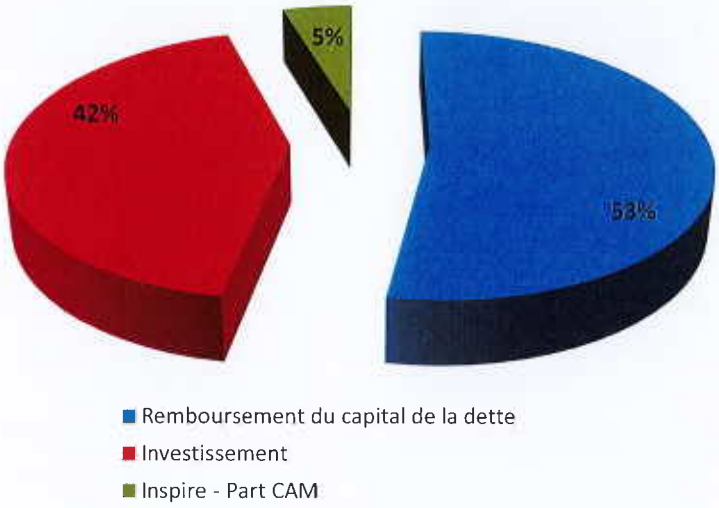
Les dépenses d'investissement sont proposées pour un montant total de **91,5 millions d'euros, dont 84,3 millions de dépenses réelles.**

Les dépenses d'investissement sont composées de :

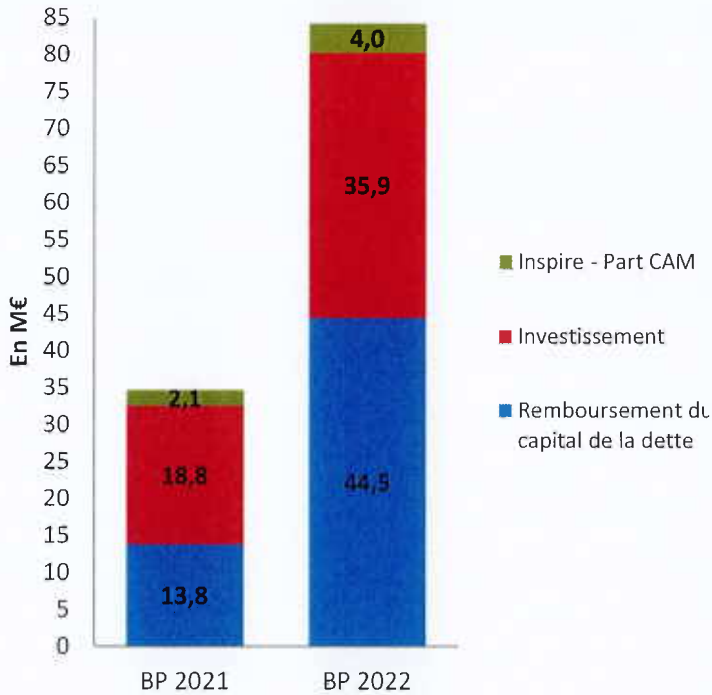
- **39,9 millions d'euros** d'immobilisations,
- **44,4 millions d'euros** de remboursement d'emprunt,
- **7,2 millions d'euros** d'opérations d'ordre constituées par les dotations aux amortissements des subventions d'investissement (3,7 M€) et la capitalisation de l'IRA dans le cadre du remboursement anticipé des 3 emprunts (3,5 M€)

Section	Sens	Réels ou ordre	Chapitre	BP 2021	BP 2022
INVESTISSEMENT	Dépense	Réel	*Total 020 DEPENSES IMPREVUES*	*0,00*	*0*
			Total 16 EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	*13 800 000,00*	*44 450 000*
			Total 20 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	*75 000,00*	*19 923 365*
			Total 21 IMMOBILISATIONS CORPORELLES	*14 735 248,00*	*14 653 875*
			Total 23 IMMOBILISATIONS EN COURS	*3 960 000,00*	*1 300 000*
			Total 45 OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS	*2 120 000,00*	*4 000 000*
		Total Réel		34 690 248,00	84 327 240
		Ordre	*Total 041 OPERATIONS PATRIMONIALES*	*0,00*	*3 500 000*
			Total 040 OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	*3 688 000,00*	*3 662 000*
		Total Ordre		3 688 000,00	7 162 000
	Total Dépense d'investissement			38 378 248,00	91 489 240

Répartition des dépenses réelles d'investissement 2022



Dépenses réelles d'investissement
Situation BP 2022 / BP 2021



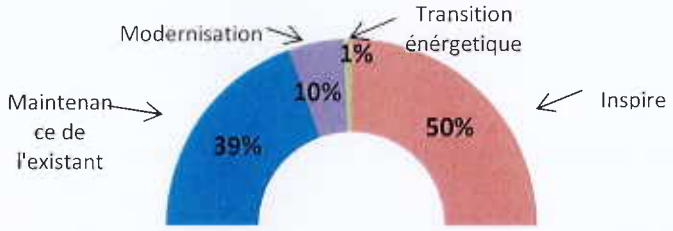
Les principaux programmes d'investissement gérés en AP/CP sont :

- InspiRe pour 20 M€, avec en 2022 la fin de la phase avant-projet et le début des travaux ;
- Le programme tramway pour 11 M€ dont la deuxième année de la phase d'industrialisation du programme de maintenance à mi-vie du tramway ;
- La mise en place d'une solution informatique de graphicage/habillage pour T2C pour 2 M€ ;
- L'obsolescence du tramway hors maintenance mi-vie pour 1 M€ ;
- La mise en accessibilité des quais bus pour 600 000 € ;
- Le lancement de l'étude EMC² (enquête décennale relatives aux mobilités) pour 500 000€,
- Le changement de la solution informatique RH pour T2C à hauteur de 500 000 € ;
- La fin du programme de renouvellement de la billettique pour 400 000 € ;
- La mobilité active pour 330 000 € avec l''acquisition de vélos à assistance électrique ;
- La continuité de la mise en place de la plateforme multiservices (MAAS) pour 325 000 € ;
- L'expérimentation hydrogène pour 170 000 € ;
- Le système d'information T2C pour 120 000 € ;

Les principaux programmes d'investissement non gérés en AP/CP sont :

- Les différentes maintenances du tramway pour 960 000 € ;
- Les travaux dans les dépôts Pardieu et Champratel pour 550 000 € ;
- Le gros entretien et les modifications du réseau bus (abribus, voirie...) pour 370 000 € ;
- Les travaux de l'agence provisoire et l'agence définitive T2C pour un montant de 390 000 € ;
- Les équipements du SMTC pour 320 000 € avec l'acquisition de matériel informatique, les divers aménagements des locaux du SMTC, les travaux de mise en œuvre du PDM (garage à vélos).

La répartition des crédits de paiement en investissement pour 2022 se décline comme suit par grands domaines en 2022 (à noter la part croissance des investissements «verts» dont Inspire) :



	En M€
Maintenance de l'existant	15,5
Modernisation	3,9
Transition énergétique (VAE et hydrogène)	0,5
InspiRe (Lignes B&C)	20,0
TOTAL	39,9

Certaines de ces opérations sont incluses dans des autorisations de programme dont les crédits de paiement sont répartis sur plusieurs exercices. Les montants présentés ci-dessus concernent l'exercice 2022.

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

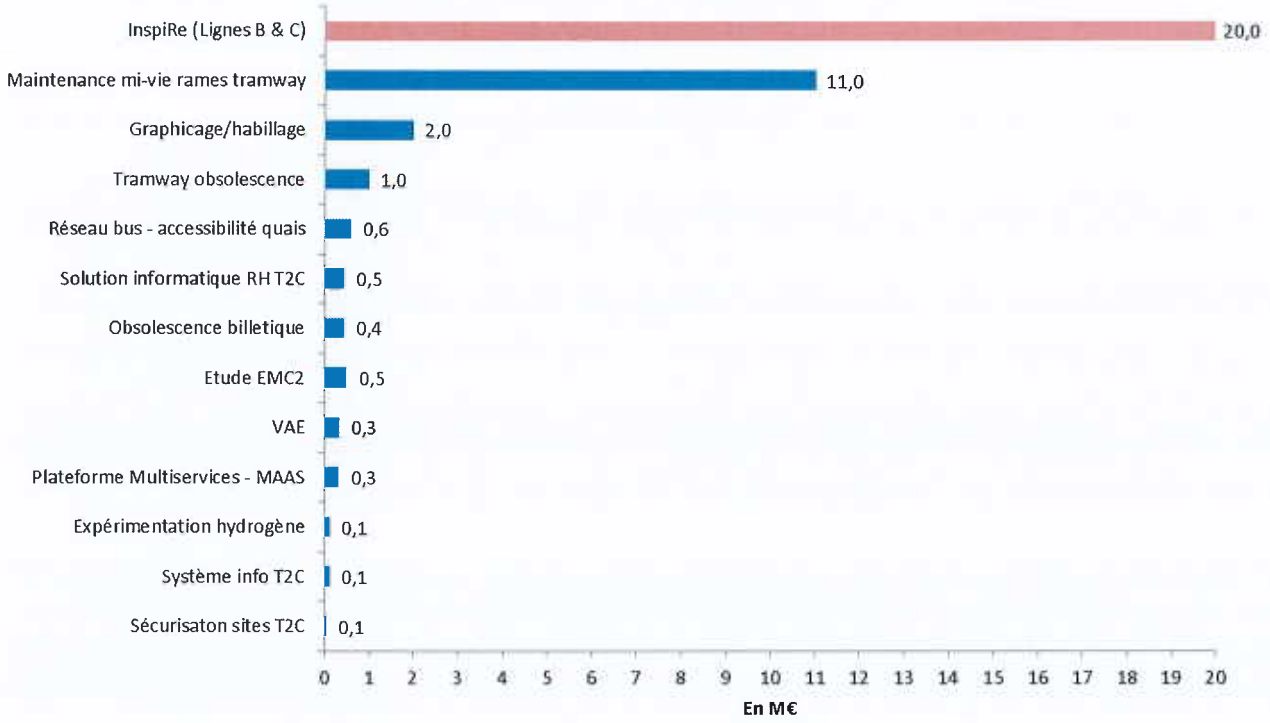
Les autorisations de programme

Les **autorisations de programme** sont synthétisées dans le tableau ci-dessous :

Programme	Total AP	% d'exécution à fin 2021	Crédits de paiement											Total 2022 à 2032
			2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
InspiRe Lignes B & C	281 000 030	4%	20 000 000	25 000 000	80 000 000	118 000 000	25 000 000	1 550 330						269 550 330
Réseau bus - acquisition bus	41 750 834	0%				8 888 844	6 868 258	7 867 277	8 786 679		7 520 433	1 819 343		41 750 834
Maintenance mi-vie rames tramway	33 000 000	38%	11 030 000	9 545 000										20 575 000
Obsolescence billettique	9 520 000	95%	443 375											443 375
Obsolescence Tramway	4 800 000	17%	1 000 000	500 000	500 000	400 000	400 000	300 000	300 000	200 000	200 000	100 000	100 000	4 000 000
Graphicage/Habillage T2C	3 100 000	0%	2 000 000	1 100 000										3 100 000
Acquisition VAE	2 820 000	0%	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	330 000	60 000	60 000	60 000	2 820 000
Système d'information T2C	2 620 000	0%	120 000	600 000	600 000	600 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000	2 620 000
Réseau bus - accessibilité quais	1 930 000	38%	600 000	600 000										1 200 000
Etudes EMC2	850 000	0%	500 000	250 000	100 000									850 000
Sécurisation sites T2C	760 000	87%	100 000											100 000
Plateforme numérique de mobilité (MAAS)	600 000	16%	325 000	130 000	50 000									505 000
Solution informatique RH T2C	500 000	10%	450 000											450 000
Expérimentation bus hydrogène	350 000	34%	170 000	60 000										230 000
Total CP	383 600 864	17%	37 068 375	38 115 000	81 580 000	128 218 844	32 698 258	10 147 607	9 516 679	630 000	7 880 433	2 079 343	260 000	348 194 539

Pour un montant d'autorisations de programme en cours de 383.6 M€, 17 % des crédits devraient être consommés fin 2021. Par incidence, 83 % des crédits au titre des autorisations de programme restent à consommer pour les années à venir, l'essentiel de cette consommation de crédits future s'échelonnant de 2022 à 2025 (4 exercices), la sollicitation de nos finances dont notre besoin d'emprunt va être forte ,dès 2022, et va aller crescendo jusqu'en 2025.

Pour 2022 la représentation graphique des crédits de paiement 2022 est la suivante :



Les trois autorisations de programme (AP) suivantes sont créées :

- Etudes EMC² portant sur la période 2022 à 2024, pour un montant de 850 000 €,
- Vélos à Assistance Électrique (VAE) portant sur la période 2022 à 2032 pour un montant de 2,8 M€,
- Système d'Information de T2C pour la période 2022 à 2032, pour un montant de 2,6 M€.

Les autorisations de programme suivantes sont modifiées :

- Réseau 2025-InspiRe dont le montant est porté de 266,4 M€ à 281 M€ (soit + 14,6 M€), conformément à la présentation du ROB 2022-2031,
- Réseau bus-acquisition bus dont le montant est porté de 23 M€ à 41,8 M€ (soit +18,8 M€), conformément à la présentation du ROB 2022-2031,

- Réseau bus-accessibilité quais dont le montant est abaissé de 3,6 M€ à 1,9 M€ (soit -1,7 M€).

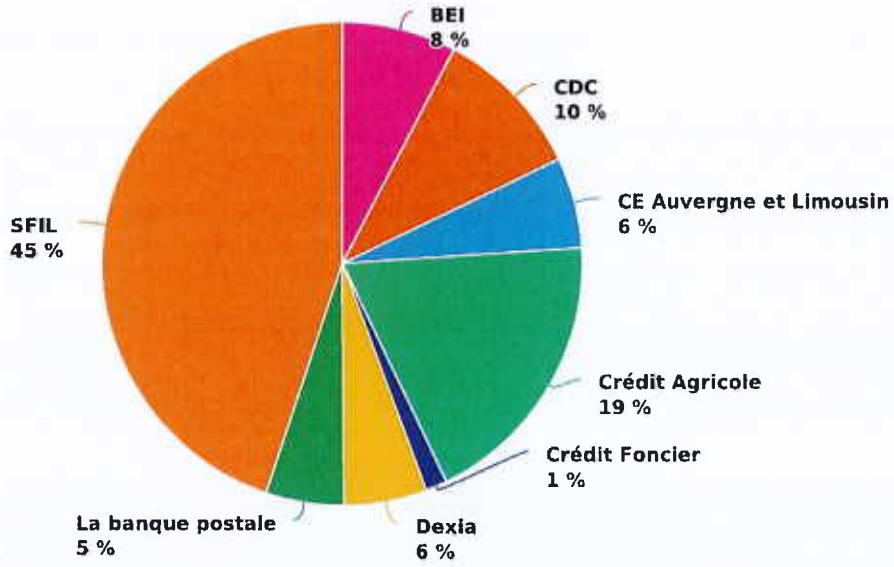
Les autres AP sont sans changement, hors report d'une année sur l'autre des crédits de paiement non consommés en 2021. Cette actualisation sera réalisée lors de l'examen du budget supplémentaire 2022.

Les autorisations de programme portant sur la mandature précédente sont soldées et clôturées au budget primitif 2022.

Structure et dynamique de la dette du SMTC

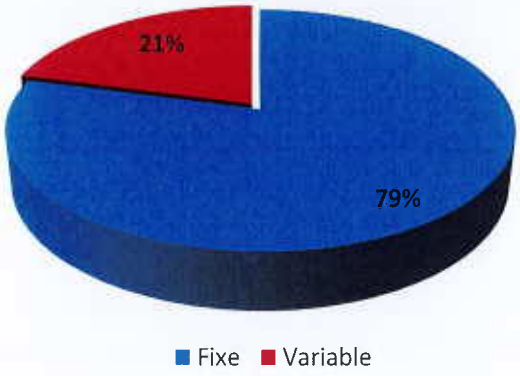
Le taux moyen de la dette en cours à fin 2021 est de 3,26 %.
En intégrant les prêts qui seront contractés courant 2022, avec des taux plus compétitifs que les taux historiques, le taux moyen à fin 2022 pourrait passer à 2,81 % soit une baisse du taux moyen significative.

Répartition par banque au 31/12/2021

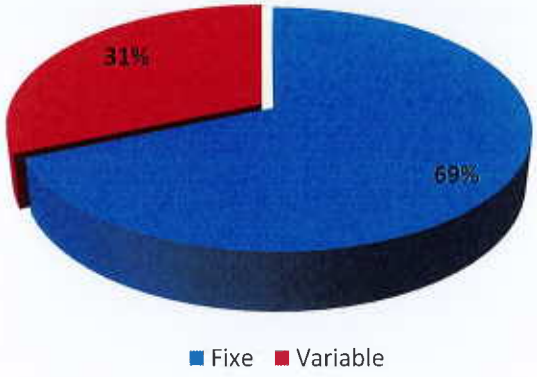


La projection 2022 infra montre que la part des emprunts à taux variables dans le «mix» d'emprunt pourrait augmenter de 10 % (si tous nos emprunts 2022 devaient être contractés à taux variables).

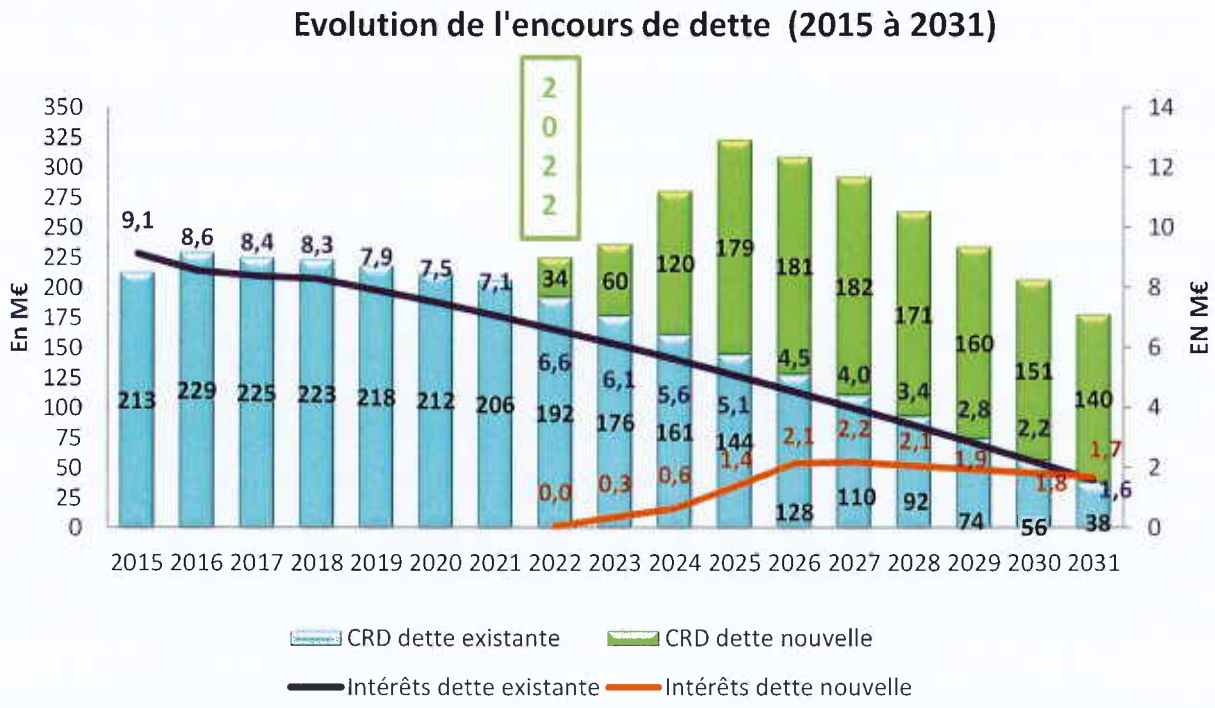
Répartition reélle par index au 31/12/2021



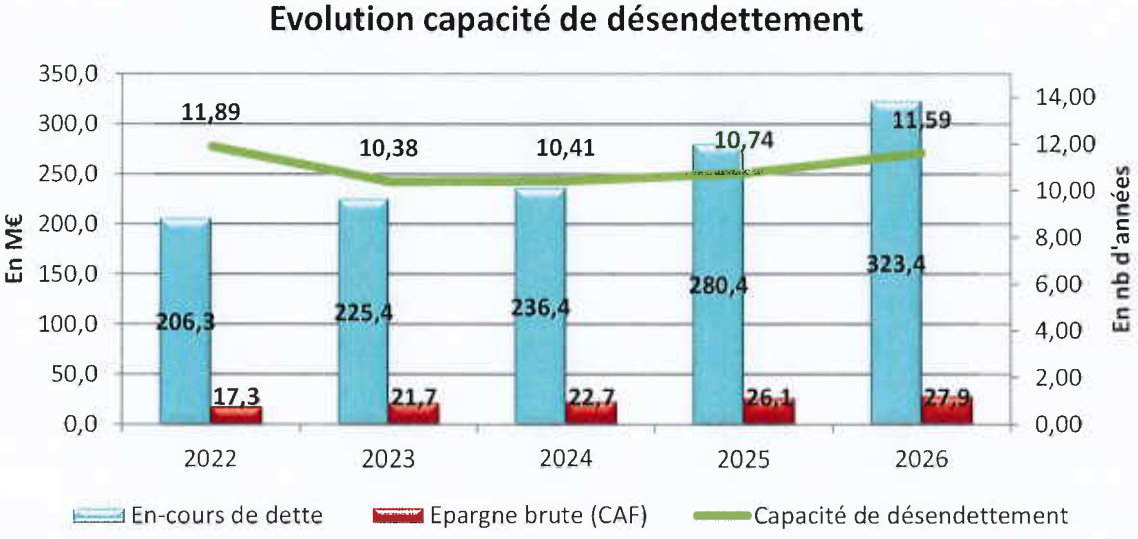
Projection de la répartition par index au 31/12/2022



L'exercice 2022 est caractérisé par l'accélération du phénomène de renouvellement de notre dette (une dette actualisée aux taux du marché est massivement levée - besoin d'emprunt en croissance en lien avec nos dépenses d'investissement-, tandis que la dette plus ancienne continue d'être remboursée).



La capacité de désendettement est inférieure à 12 ans en 2022, elle était de 17,2 ans en 2021.



Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité d'approuver :
Pour : 23
Contre : 0
Abstention : 0

- **le Budget Primitif 2022 voté par chapitre en section de fonctionnement et par opération en section d'investissement ;**

- **la création de 3 autorisations de programme, citées dans la délibération, ainsi que l'augmentation de deux autorisations de programme et la diminution d'une autorisation de programme.**

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président,

François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le : 25 DEC. 2021
et de la publication le : 25 DEC. 2021

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

REPUBLIQUE FRANCAISE

25630012000035 SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN

POSTE COMPTABLE DE TRESORERIE MUNICIPALE

SERVICE PUBLIC LOCAL
COLLECTIVITE DE RATTACHEMENT
SYNDICATMIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN
DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

M43

BUDGET PRIMITIF

BUDGET PRINCIPAL

ANNEE 2022

SOMMAIRE

Pages	
	I - Informations générales
	- Modalités de vote du budget
	II- Présentation générale du budget
	A1- Vue d'ensemble - Sections
	A2- Vue d'ensemble - Section d'exploitation - Chapitres
	A3- Vue d'ensemble - Section d'investissement - Chapitres
	B1- Balance générale du budget - Dépenses
	B2- Balance générale du budget - Recettes
	III - Vote du budget
	A1- Section d'exploitation - Détail des dépenses
	A2- Section d'exploitation - Détail des recettes
	B1- Section d'investissement - Détail des dépenses
	B2- Section d'investissement - Détail des recettes
	B3- Opérations d'équipement - Détail des chapitres et articles
	IV - ANNEXES
	A - Eléments du bilan
	A1- Etat de la dette
	1.1- Détail des crédits de trésorerie
	1.2- Répartition par nature de dette
	1.3- Répartition des emprunts par structure de taux
	1.4- Typologie de la répartition de l'encours
	1.5- Détail des opérations de couverture
	1.6- Autres dettes
	A2- Méthodes utilisées pour les amortissements
	A3.1- Etat des provisions et des dépréciations
	A3.2- Etalement des provisions
	A4.1- Equilibre des opérations financières - Dépenses
	A4.2- Equilibre des opérations financières - Recettes
	A5.1.1- Etats dépenses, recettes services eau et assainissement - Exploitation
	A5.1.2- Etats dépenses, recettes services eau et assainissement - Investissement
	A5.2.1- Etats dép. rec. serv. assainiss. collectif, non collec. - Exploitation
	A5.2.2- Etats dép. rec. serv. assainiss. collectif, non collec. - Investiisement
	A6- Etat des charges transférées
	A7- Détail des opérations pour le compte de tiers
	B - Engagements hors bilan
	B1.1- Etat des emprunts garantis par la régie
	B1.2- Calcul du ratio d'endettement
	B1.3- Subventions versées dans le cadre du vote du budget
	B1.4- Etat des contrats de crédit - bail
	B1.5- Etat des contrats de partenariat public - privé
	B1.6- Etat des autres engagements donnés
	B1.7- Etat des engagements reçus
3	B2.1- Etat des autorisations de programme et des crédits de paiement afférents
3	B2.2- Etat des autorisations d'engagement et des crédits de paiement afférents
	C - Autres éléments d'information
	C1.1- Etat du personnel
	C1.2- Personnel de l'étab. de rattach. employé par la régie
	C2- Liste des organismes avec engagements financiers pris
	C3- Liste des services individualisés dans un budget annexe
	D - Arrêté et signatures
	D - Arrêté et signatures

I - INFORMATIONS GENERALES	I
MODALITES DE VOTE DU BUDGET	

I - L'Assemblée délibérante a voté le présent budget par nature :
- au niveau du chapitre pour la section d'exploitation (1),
- au niveau du chapitre pour la section d'investissement (1),
- sans les chapitres "opérations d'équipement" de l'état III-B-3 (2)

La liste des articles spécialisés sur lesquels l'ordonnateur ne peut procéder à des virements d'article à article est la suivante :

II - En l'absence de mention au paragraphe I ci - dessus, le budget est réputé voté par chapitre et, en section d'investissement, sans chapitre de dépense "opération d'équipement".

III - Les provisions sont (2) :
- semi - budgétaires (pas d'inscription en recettes de la section d'investissement)

IV - La comparaison avec le budget précédent (cf. colonne "Pour mémoire") s'effectue par rapport au budget - cumulé - de l'exercice précédent (2).
Si le présent budget est un budget supplémentaire, reporter le budget primitif et le cumul des décisions budgétaires en cours

V - Le présent budget a été voté (2) :
- sans reprise des résultats de l'exercice N-1.

(1) A compléter par "du chapitre" ou "de l'article".
(2) Rayer la mention inutile

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
VUE D'ENSEMBLE	A1

EXPLOITATION		EXPLOITATION	
		Dépenses	Recettes
VOTE	CREDITS D'EXPLOITATION VOTES AU TITRE DU PRESENT BUDGET	113 091 360.00	113 091 360.00
	+	+	+
REPORTS	RESTES A REALISER (R.A.R) DE L'EXERCICE PRECEDENT		
	002 RESULTAT DE D'EXPLOITATION REPORTE		
	=	=	=
	TOTAL DE LA SECTION D'EXPLOITATION (R.A.R + Résultat + Crédits votés)	113 091 360.00	113 091 360.00

INVESTISSEMENT		INVESTISSEMENT	
		Dépenses	Recettes
VOTE	CREDITS D'INVESTISSEMENT VOTES AU TITRE DU PRESENT BUDGET (y compris les comptes 1064 et 1068)	91 489 240.00	91 489 240.00
	+	+	+
REPORTS	RESTES A REALISER (R.A.R) DE L'EXERCICE PRECEDENT		
	001 SOLDE D'EXECUTION DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT REPORTE		
	=	=	=
	TOTAL DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT (R.A.R + Résultat + Crédits votés)	91 489 240.00	91 489 240.00

	TOTAL	
TOTAL DU BUDGET	204 580 600.00	204 580 600.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
SECTION D'EXPLOITATION - CHAPITRES	A2

DEPENSES D'EXPLOITATION

Chap.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	77 913 150.00	79 905 870.00		
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	3 725 800.00	4 098 800.00		
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	100 000.00	80 000.00		
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	663 510.00	713 610.00		
Total des dépenses de gestion des services		82 402 460.00	84 798 280.00		
66	CHARGES FINANCIERES	7 100 000.00	10 060 000.00		
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	1 035 000.00	655 000.00		
Total des dépenses réelles d'exploitation		90 537 460.00	95 513 280.00		
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*	***5 136 491.00***	***3 226 080.00***		
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	***14 234 189.00***	***14 352 000.00***		
Total des dépenses d'ordre d'exploitation		***19 370 680.00***	***17 578 080.00***		
TOTAL		109 908 140.00	113 091 360.00		

D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	+
TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+Résultat)	=

RECETTES D'EXPLOITATION

Chap.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	18 000.00	113 000.00		
70	VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES	15 300 000.00	13 267 150.00		
73	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	72 900 000.00	75 580 000.00		
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	17 157 140.00	19 685 200.00		
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000.00	300 010.00		
Total des recettes de gestion des services		105 745 140.00	108 945 360.00		
76	PRODUITS FINANCIERS	475 000.00	476 000.00		
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS		8 000.00		
Total des recettes réelles d'exploitation		106 220 140.00	109 429 360.00		
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	***3 688 000.00***	***3 662 000.00***		
Total des recettes d'ordre d'exploitation		***3 688 000.00***	***3 662 000.00***		
TOTAL		109 908 140.00	113 091 360.00		

R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	+
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+Résultat)	=
AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DEGAGE AU PROFIT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT	13 913 080.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
SECTION D'INVESTISSEMENT - CHAPITRES	A3

DEPENSES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES Total des opérations d'équipement	18 770 248.00	35 877 240.00		
Total des dépenses d'équipement		18 770 248.00	35 877 240.00		
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 800 000.00	44 450 000.00		
Total des dépenses financières		13 800 000.00	44 450 000.00		
4581	Total des opérations pour compte de tiers	2 120 000.00	4 000 000.00		
Total des dépenses réelles d'investissement		34 690 248.00	84 327 240.00		
040 *041*	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS* *OPERATIONS PATRIMONIALES*	*3 688 000.00*	*3 662 000.00* *3 500 000.00*		
Total des dépenses d'ordre d'investissement		*3 688 000.00*	*7 162 000.00*		
TOTAL		38 378 248.00	91 489 240.00		

D 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+Résultat)	

RECETTES D'INVESTISSEMENT

Chap.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2 997 765.00	3 751 000.00		
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES (hors 165)	13 209 803.00	62 660 160.00		
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES				
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES				
Total des recettes d'équipement		16 207 568.00	66 411 160.00		
106	Réserves				
Total des recettes financières					
4582	Total des opérations pour compte de tiers	2 800 000.00	4 000 000.00		
Total des recettes réelles d'investissement		19 007 568.00	70 411 160.00		
021 *040* *041*	*Virement de la section d'exploitation* *OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS* *OPERATIONS PATRIMONIALES*	*5 136 491.00* *14 234 189.00*	*3 226 080.00* *14 352 000.00* *3 500 000.00*		
Total des recettes d'ordre d'investissement		*19 370 680.00*	*21 078 080.00*		
TOTAL		38 378 248.00	91 489 240.00		

R 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+Résultat)	
AUTOFINANCEMENT PREVISIONNEL DEGAGE PAR LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	13 913 080.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET — II

BALANCE GENERALE DU BUDGET — B1

1 - DEPENSES (du présent budget + Restes à réaliser)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	79 905 870.00		79 905 870.00
012	CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES	4 098 800.00		4 098 800.00
014	ATTENUATIONS DE PRODUITS	80 000.00		80 000.00
65	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	713 610.00		713 610.00
66	CHARGES FINANCIERES	10 060 000.00		10 060 000.00
67	CHARGES EXCEPTIONNELLES	655 000.00		655 000.00
68	*Dotations aux amort., aux dépréciations et prov.*		*14 352 000.00*	*14 352 000.00*
023	*VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT*		*3 226 080.00*	*3 226 080.00*
	Dépenses d'exploitation - Total	95 513 280.00	17 578 080.00	113 091 360.00

\+

D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	

=

TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES	113 091 360.00

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	*SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT*		*3 662 000.00*	*3 662 000.00*
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	44 450 000.00	3 500 000.00	47 950 000.00
	Total des opérations d'équipement	35 877 240.00		35 877 240.00
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES (hors opérations)			
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES (hors opérations)			
23	IMMOBILISATIONS EN COURS (hors opérations)			
28	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*			
45x-1	Total des opérations pour compte de tiers	4 000 000.00		4 000 000.00
	Dépenses d'investissement - Total	84 327 240.00	7 162 000.00	91 489 240.00

\+

D 001 SOLDE D'EXECUTION NEGATIF REPORTE OU ANTICIPE	

=

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	91 489 240.00

II - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET	II
BALANCE GENERALE DU BUDGET	B2

2 - RECETTES (du présent budget + Restes à réaliser)

	EXPLOITATION	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	113 000.00		113 000.00
70	VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES	13 267 150.00		13 267 150.00
73	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	75 580 000.00		75 580 000.00
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	19 685 200.00		19 685 200.00
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	300 010.00		300 010.00
76	PRODUITS FINANCIERS	476 000.00		476 000.00
77	PRODUITS EXCEPTIONNELS	8 000.00	3 662 000.00	3 670 000.00
	Recettes d'exploitation - Total	109 429 360.00	3 662 000.00	113 091 360.00

R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES	113 091 360.00

	INVESTISSEMENT	Opérations Réelles	Opérations d'ordre	TOTAL
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	3 751 000.00		3 751 000.00
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	62 660 160.00	3 500 000.00	66 160 160.00
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
26	*PARTICIPATIONS, CREANCES RATTACHEES A DES PARTICI.*		*14 000 000.00*	*14 000 000.00*
28	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*	4 000 000.00		4 000 000.00
45x-2	Total des opérations pour compte de tiers		*352 000.00*	*352 000.00*
481			*3 226 080.00*	*3 226 080.00*
021	*Virement de la section d'exploitation*			
	Recettes d'investissement - Total	70 411 160.00	21 078 080.00	91 489 240.00

R 001 SOLDE D'EXECUTION POSITIF REPORTE OU ANTICIPE	
AFFECTATION AUX COMPTES 106	
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES	91 489 240.00

SECTION D'EXPLOITATION

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
011	CHARGES A CARACTERE GENERAL	77 913 150.00	79 905 870.00	
- 60 -	ACHATS ET VARIATIONS DES STOCKS	59 650.00	62 500.00	
605	ACHATS DE MATERIEL, EQUIPEMENTS ET TRAVAUX	1 000.00	500.00	
	ACHATS NON STOCKES DE MATIERES & FOURNITURES			
6061	FOURNITURES NON STOCKABLES (EAU, ENERGIE)	36 150.00	41 300.00	
6063	FOURNITURES D'ENTRETIEN ET DE PETIT EQUIPEMENT	5 500.00	4 200.00	
6064	FOURNITURES ADMINISTRATIVES	10 000.00	10 500.00	
6066	CARBURANTS	5 000.00	5 000.00	
6068	AUTRES MATIERES ET FOURNITURES	2 000.00	1 000.00	
- 61 -	SERVICES EXTERIEURS	76 981 200.00	78 958 510.00	
611	SOUS-TRAITANCE GENERALE		77 430 000.00	
6111	SOUS-TRAIT. EXPLOITARESEAU URBAIN	73 225 000.00		
6113	SOUS-TRAIT. : LIGNESREGULIERES AFFRETEES	300 000.00		
6117	SOUS-TRAIT.:LOCATIONVELOS	2 100 000.00		
6118	SOUS-TRAITANCE DIV.	90 000.00		
	LOCATIONS, DROITS DE PASSAGE ET SERVITUDES DIVERS			
6132	LOCATIONS IMMOBILIERES	122 000.00	150 000.00	
6135	LOCATIONS MOBILIERES	27 200.00	37 700.00	
6137	REDEVANCES, DROITS DE PASSAGE ET SERVITUDES DIVERS	4 000.00	4 000.00	
	ENTRETIEN ET REPARATIONS			
61521	SUR BIENS IMMOBILIERS			
61528	ENTRETIEN ET REPARATIONS SUR BIENS IMMOBILIERS AUT	105 000.00	126 000.00	
	SUR BIENS MOBILIERS			
61551	MATERIEL ROULANT	8 000.00	8 500.00	
61558	AUTRES BIENS MOBILIERS	42 000.00	42 300.00	
6156	MAINTENANCE	55 500.00	69 220.00	
	PRIMES D'ASSURANCES			
6161	MULTIRISQUES	60 000.00	25 000.00	
6162	ASSUR. OBLIGATOIRE DOMMAGE CONSTRUCTION	2 500.00	2 500.00	
617	ETUDES ET RECHERCHES	662 500.00	862 290.00	
6182	DOCUMENTATION GENERALE ET TECHNIQU	15 000.00	15 000.00	
6184	VERSEMENT A DES ORGANISMES FORMATION	25 000.00	30 000.00	
6185	FRAIS DE COLLOQUES ET SEMINAIRES	17 500.00	26 000.00	
6188	AUTRES FRAIS DIVERS	120 000.00	130 000.00	
- 62 -	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	847 100.00	862 660.00	
	REMUNERATIONS D'INTERMEDIAIRES ET HONORAIRES			
6223	COUT TRAITEMENTS INFORMATIQUES A FACON			
6226	HONORAIRES	220 000.00	150 500.00	
6227	FRAIS D'ACTES ET DE CONTENTIEUX			
6228	DIVERS		95 000.00	
	PUBLICITE, PUBLICATIONS, RELATIONS PUBLIQUES			
6231	ANNONCES ET INSERTIONS	130 000.00	128 000.00	
6236	CATALOGUES ET IMPRIMES	46 000.00	33 100.00	
6238	DIVERS	161 000.00	155 160.00	
	DEPLACEMENTS, MISSIONS ET RECEPTIONS			
6251	VOYAGES ET DEPLACEMENTS	44 500.00	32 200.00	
6256	MISSIONS	13 000.00	10 200.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
6257	RECEPTIONS	29 500.00	29 000.00	
	FRAIS POSTAUX ET FRAIS DE TELECOMMUNICATIONS			
6261	FRAIS D'AFFRANCHISSEMENT	15 000.00	15 000.00	
6262	FRAIS DE TELECOMMUNICATIONS	22 000.00	25 000.00	
627	SERVICES BANCAIRES ET ASSIMILES	3 000.00	22 000.00	
	DIVERS			
6281	CONCOURS DIVERS (COTISATIONS ...)	130 100.00	127 500.00	
6283	FRAIS DE NETTOYAGE DES LOCAUX	33 000.00	40 000.00	
- 63 -	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	25 200.00	22 200.00	
	AUTRES IMPOTS, TAXES ET VERS. ASSIMILES (ADM IMP.)			
	IMPOTS DIRECTS (SAUF SUR BENEFICES)			
63512	TAXES FONCIERES	25 000.00	22 000.00	
6358	AUTRES DROITS	200.00	200.00	
012	**CHARGES DE PERSONNEL ET FRAIS ASSIMILES**	**3 725 800.00**	**4 098 800.00**	
- 62 -	AUTRES SERVICES EXTERIEURS	298 000.00	115 000.00	
	PERSONNEL EXTERIEUR AU SERVICE			
6211	PERSONNEL INTERIMAIRE	298 000.00	115 000.00	
- 63 -	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILES	71 000.00	91 000.00	
	IMPOTS, TAXES ET VERSEMENTS (AUTRES ORGANISMES)			
6331	VERSEMENT DE TRANSPORT	30 000.00	43 000.00	
6332	COTISATIONS VERSEES AU F.N.A.L.	11 000.00	10 000.00	
6336	COTISATIONS CNFPT ET DE CGFPT	30 000.00	38 000.00	
- 64 -	CHARGES DE PERSONNEL	3 356 800.00	3 892 800.00	
	REMUNERATIONS DU PERSONNEL			
6411	SALAIRES, APPOINTEMENTS, COMMISSIONS DE BASE	1 688 000.00	1 900 000.00	
6413	PRIMES ET GRATIFICATIONS	547 000.00	720 000.00	
6414	INDEMNITES ET AVANTAGES DIVERS	43 000.00	40 000.00	
6415	SUPPLEMENT FAMILIAL	21 000.00	25 000.00	
	CHARGES DE SECURITE SOCIALE ET DE PREVOYANCE			
6451	COTISATIONS A L' U.R.S.S.A.F.	309 000.00	400 000.00	
6453	COTISATIONS AUX CAISSES DE RETRAITES	518 000.00	530 000.00	
6454	COTISATIONS AUX A.S.S.E.D.I.C.	14 000.00	27 000.00	
6458	COTISATIONS AUX AUTRES ORGANISMES SOCIAUX	79 000.00	100 000.00	
	AUTRES CHARGES SOCIALES			
6474	VERSEMENTS AUX AUTRES OEUVRES SOCIALES	18 000.00	20 000.00	
6475	MEDECINE DU TRAVAIL ,PHARMACIE	8 000.00	9 000.00	
6478	AUTRES CHARGES SOCIALES DIVERSES	1 800.00	1 800.00	
648	AUTRES CHARGES DE PERSONNEL	110 000.00	120 000.00	
014	**ATTENUATIONS DE PRODUITS**	**100 000.00**	**80 000.00**	
- 73 -	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	100 000.00	80 000.00	
739	RESTITUTION TAXE VERSEMENT TRANSPORT	100 000.00	80 000.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
65	**AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE**	**663 510.00**	**713 610.00**	
- 65 -	AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTE	663 510.00	713 610.00	
	INDEMNITES,FRAIS DE MISSION ET DE FORMATION DES E			
6531	INDEMNITES	66 000.00	71 000.00	
6532	FRAIS DE MISSION	3 000.00	3 000.00	
6533	COTISATIONS DE RETRAITE	4 000.00	5 400.00	
	PERTES SUR CREANCES IRRECOUVRABLES			
6541	CREANCES ADMISES EN NON-VALEUR	5 000.00	4 000.00	
6542	CREANCES ETEINTES		4 000.00	
	SUBVENTIONS			
	SUBVENTIONS EQUIPEMENT ORGANISMES PUBLICS			
65715	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	70 000.00	50 000.00	
	SUBV. EXPLOITATION ORGANISMES PUBLICS			
65732	REGIONS	152 500.00	299 700.00	
65733	DEPARTEMENTS			
65734	COMMUNES	175 000.00	170 000.00	
65735	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	28 000.00	1 500.00	
6574	SUBV. EXPLOITATION PERSONNES DROIT PRIVE	160 000.00	105 000.00	
658	CHARGES DIVERSES DE LA GESTION COURANTE	10.00	10.00	
TOTAL DES DEPENSES DE GESTION DES SERVICES (a)=011+012+014+65		**82 402 460.00**	**84 798 280.00**	
66	**CHARGES FINANCIERES**	**7 100 000.00**	**10 060 000.00**	
- 66 -	CHARGES FINANCIERES	7 100 000.00	10 060 000.00	
	CHARGES D'INTERETS			
	INTERETS DES EMPRUNTS ET DETTES			
66111	INTERETS REGLES A L'ECHEANCE	7 200 000.00	6 650 000.00	
66112	INTERETS - RATTACHEMENT DES ICNE	-100 000.00	-100 000.00	
6615	INTERETS DES COMPTES COURANTS ET DE DEPOTS		10 000.00	
6688	AUTRES CHARGES FINANCIERES		3 500 000.00	
67	**CHARGES EXCEPTIONNELLES**	**1 035 000.00**	**655 000.00**	
- 67 -	CHARGES EXCEPTIONNELLES	1 035 000.00	655 000.00	
673	TITRES ANNULES (SUR EXERCICES ANTERIEURS)	5 000.00	5 000.00	
	SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES			
6742	SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES D'EQUIPEMENT	1 000 000.00	625 000.00	
678	AUTRES CHARGES EXCEPTIONNELLES	30 000.00	25 000.00	
TOTAL DES DEPENSES REELLES (r)=(a)+66+67+68+69+022		**90 537 460.00**	**95 513 280.00**	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES DEPENSES	A1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
023	VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	5 136 491.00	3 226 080.00	
023	VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	5 136 491.00	3 226 080.00	
042	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	14 234 189.00	14 352 000.00	
- 67 -	CHARGES EXCEPTIONNELLES			
675	VALEURS COMPTABLES DES ELEMENTS D'ACTIFS CEDES			
- 68 -	DOTATIONS AUX AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	14 234 189.00	14 352 000.00	
6811	DOTAT. AMORT. ET PROV. - CHARGES EXPLOITATION DOTAT. AMORT. IMMO INCORPELLES ET CORPELLES	13 882 189.00	14 000 000.00	
6862	DOTAT. AMORT., DEPREC. ET PROV. - CHARGES FINANCIE DOT. AMORTIS. CHARGES FINANCIERES A REPARTIR	352 000.00	352 000.00	
TOTAL DES PRELEVEMENTS AU PROFIT DE LA SECTION D'INVESTISSEMENT		19 370 680.00	17 578 080.00	
TOTAL DES DEPENSES D'ORDRE		19 370 680.00	17 578 080.00	

TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)	109 908 140.00	113 091 360.00
RESTES A REALISER N-1		
D 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE		
TOTAL DES DEPENSES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+RaR+Résultat)		113 091 360.00

Détail du calcul des ICNE au compte 66112

Montant des ICNE de l'exercice	
Montant des ICNE de l'exercice N-1	
= Différence ICNE N - ICNE N-1	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
013	ATTENUATIONS DE CHARGES	18 000.00	113 000.00	
- 64 -	CHARGES DE PERSONNEL	18 000.00	113 000.00	
	REMUNERATIONS DU PERSONNEL			
64198	REMB. SUR REMUNERATIONS DU PERSONNEL AUTRES		80 000.00	
	CHARGES DE SECURITE SOCIALE ET DE PREVOYANCE			
6459	REMBOURSEMENTS / CHARGES DE S.S ET PREVOYANCE	18 000.00	33 000.00	
70	VENTES DE PRODUITS FABRIQUES,SERVICES,MARCHANDISES	15 300 000.00	13 267 150.00	
- 70 -	VENTES PRODUITS FABRIQUES - PRESTATIONS SERVICES	15 300 000.00	13 267 150.00	
701	VENTES PRODUITS FINIS ET INTERMEDIAIRES	50 000.00	50 000.00	
	PRESTATIONS DE SERVICES			
7061	TRANSPORT DE VOYAGEUR	14 600 000.00	12 444 000.00	
	PRODUITS DES ACTIVITES ANNEXES			
7083	LOCATIONS DIVERSES	650 000.00	773 150.00	
73	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	72 900 000.00	75 580 000.00	
- 73 -	PRODUITS ISSUS DE LA FISCALITE	72 900 000.00	75 580 000.00	
734	VERSEMENT DE TRANSPORT	72 900 000.00	75 580 000.00	
74	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	17 157 140.00	19 685 200.00	
- 74 -	SUBVENTIONS D'EXPLOITATION	17 157 140.00	19 685 200.00	
	SUBVENTIONS PARTICIPATIONS COLLECT. TERR.			
7471	ETAT	183 000.00	197 000.00	
7472	REGIONS	1 233 000.00	1 233 000.00	
7473	DEPARTEMENTS	1 549 000.00	1 500 000.00	
7474	COMMUNES	49 375.00	50 000.00	
7475	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	14 142 765.00	16 705 200.00	
748	AUTRES SUBVENTIONS D'EXPLOITATION			
75	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000.00	300 010.00	
- 75 -	AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	370 000.00	300 010.00	
753	COMPENSATION RELEVEMENT SEUIL ASSUJETTISSEMENT VT	370 000.00	300 000.00	
7588	AUTRES PRODUITS DIVERS DE GESTION COURANTE		10.00	
TOTAL DES RECETTES DE GESTION DES SERVICES (a)=70+73+74+75+013		105 745 140.00	108 945 360.00	
76	PRODUITS FINANCIERS	475 000.00	476 000.00	
- 76 -	PRODUITS FINANCIERS	475 000.00	476 000.00	
	AUTRES PRODUITS FINANCIERS			

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
7681	FONDS DE SOUTIEN - SORTIE DES EMPRUNTS A RISQUE	475 000.00	476 000.00	
77	**PRODUITS EXCEPTIONNELS**		**8 000.00**	
- 77 -	PRODUITS EXCEPTIONNELS		8 000.00	
7714	PRODUITS EXCEPTIONNELS SUR OPERATIONS DE GESTION RECOUVREMENT SUR CREANCES ADMISES EN NON VALEUR			
7718	AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS/OPERATIONS DE GEST.			
773	MANDATS ANNULES (SUR EXERCICES ANTERIEURS)		3 000.00	
775	PRODUITS DES CESSIONS D'ELEMENTS D'ACTIF			
778	AUTRES PRODUITS EXCEPTIONNELS		5 000.00	
TOTAL DES RECETTES REELLES (r)=(a)+76+77+78		106 220 140.00	109 429 360.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'EXPLOITATION - DETAIL DES RECETTES	A2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
042	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*3 688 000.00*	*3 662 000.00*	
- 77 - *777*	*PRODUITS EXCEPTIONNELS* *QUOTE PART SUBV. D'INVEST.VIREE AU RESULTAT DE L'E*	*3 688 000.00* *3 688 000.00*	*3 662 000.00* *3 662 000.00*	
TOTAL DES RECETTES D'ORDRE		*3 688 000.00*	*3 662 000.00*	
TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)		109 908 140.00	113 091 360.00	
			RESTES A REALISER N-1	
			R 002 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
			TOTAL DES RECETTES D'EXPLOITATION CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	113 091 360.00

Détail du calcul des ICNE au compte 7622

Montant des ICNE de l'exercice Montant des ICNE de l'exercice N-1 = Différence ICNE N - ICNE N-1	

SECTION D'INVESTISSEMENT

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
- 21 -	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	CONSTRUCTIONS			
2131	BATIMENTS			
2135	INSTALLATIONS GENER. AGENCEMENTS. AMENAG. DES CONS			
2138	AUTRES CONSTRUCTIONS			
	INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES			
2151	INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES			
2153	INSTALLATIONS A CARACTERE SPECIFIQUE			
2154	MATERIEL INDUSTRIEL			
2155	OUTILLAGE INDUSTRIEL			
2156	MATERIEL DE TRANSPORT D'EXPLOITATION			
2157	AGENCEMENTS ET AMENAGEMENTS MAT ET OUTILS IND			
	15002 Evolution ergonomique poste de conduite			
	15003 Acquisition 4 rames 2015			
	15004 ATELIER REMISAGE TRAMWAY PARDIEU			
	15005 Réseau bus - accessibilité installations fixes			
	15006 Réseau bus - renouvellement			
	15102 Localisation défaut BST			
	15105 Aménagement sécurité passerelle tramway			
	15109 Aménagements voiries			
	15115 Station sécurisée au TR PEI	10 000.00		
	15120 Acquisition passerelle Pardieu			
	15127 Etude site propre ligne B			
	15128 Modèle et logiciel VISUM	10 000.00		
	15132 Renouvellement mobilier	20 000.00	14 500.00	
	15134 Renouvellement informatique SMTC	55 000.00	55 000.00	
	15136 Aménagement locaux SMTC	108 000.00	100 000.00	
	16001 Obsolescence billettique	2 645 000.00	443 375.00	
	16123 EVOLUTION SIGNALISATION FERROVIAIRE		200 000.00	
	17003 AMENAGEMENT MAGASIN CHAMPRATEL			
	17004 MAINTENANCE MI-VIE TRAMWAY	8 000 000.00	11 030 000.00	
	17005 SURETE DE FONCTIONNEMENT TRAMWAY			
	17102 TRAVAUX DIVERS PARDIEU			
	17108 EQUIPEMENTS COVOITURAGE DYNAMIQUE			
	18109 OUTILLAGE, PIECES DE RECHANGE, FORMATION TRAMWAY		80 000.00	
	19001 LIGNES B ET C 2025	3 180 000.00	16 000 000.00	
	19002 SECURISATION SITES T2C	686 248.00	100 000.00	
	19100 ETUDE ET REPROGRAMMATION			
	19102 ACQUISITION VEHICULE PMR			
	19104 PROGICIEL GESTION FINANCIERE T2C			
	19105 ACQUISITION VAE			
	19106 PETIT INVESTISSEMENT EXPLOITATION C-VELO			
	19107 SURETE DE FONCTIONNEMENT TRAMWAY	200 000.00	150 000.00	
	20100 PDM SMTC GARAGE A VELOS	15 000.00	15 000.00	
	20101 REGLAGE PAULVES	120 000.00	130 000.00	
	20104 AMENAGEMENTS VOIRIE BUS	370 000.00	370 000.00	
	20105 TRAVAUX PLACES GNV LA PARDIEU			
	21001 ACQUISITION BUS 2021-2026	2 000 000.00		
	21002 ACCESSIBILITE QUAIS BUS 2021-2026	630 000.00	600 000.00	
	21003 EXPERIMENTATION BUS A HYDROGENE		170 000.00	
	21004 MAAS PLATEFORME NUMERIQUE		325 000.00	
	21005 CADRES MI TRAM			
	21006 OBSOLESCENCE TRAMWAY		1 000 000.00	
	21007 GRAPHICAGE/HABILLAGE T2C		2 000 000.00	
	21008 SOLUTION INFORMATIQUE RH T2C		450 000.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
	21101 TRAVAUX AGENCE T2C CVC ET BILLETTIQUE	300 000.00	390 000.00	
	21102 EXTENSION MEZZANINE PARDIEU	140 000.00		
	21103 TRAVAUX DIVERS PF et IF IIGNE A	200 000.00	400 000.00	
	21104 AMO OFFRE COVOITURAGE	50 000.00		
	21105 OBSOLESCENCE CARTES ELECTRONIQUES TRAMWAY	31 000.00		
	21106 SOLUTION INFORMATIQUE CONSTRUCTION TARIFAIRE			
	21107 ACQUISITION 2021 120 VAE			
	21108 PASSERELLES BUS ET TRAM CHAMPRATEL		143 365.00	
	22001 ÉTUDE EMC2		500 000.00	
	22002 ACQUISITION VELOS A ASSISTANCE ELECTRIQUE		330 000.00	
	22003 SYSTEME D'INFORMATION T2C		120 000.00	
	22101 AMENAGEMENTS AUTRES BATIMENTS SMTC		5 000.00	
	22102 TRAVAUX DEPOTS PARDIEU ET CHAMPRATEL		550 000.00	
	22103 VELO CARGO AE pour PDME		6 000.00	
	T2C_EQ_EX Equipements d'exploitation T2C		200 000.00	
TOTAL DES DEPENSES D'EQUIPEMENT		18 770 248.00	35 877 240.00	
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 800 000.00	44 450 000.00	
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 800 000.00	44 450 000.00	
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
1641	EMPRUNTS EN EURO	13 800 000.00	15 150 000.00	
166	REFINANCEMENT DE DETTE		29 300 000.00	
1678	AUTRES EMP ET DETTES ASSORTIS DE COND.PARTICULIERE			
	AUTRES EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES			
1687	AUTRES DETTES			
TOTAL DES DEPENSES FINANCIERES		13 800 000.00	44 450 000.00	
4581	DEPENSES (A SUBDIVISER PAR OPERATION)	2 120 000.00	4 000 000.00	
TOTAL DES DEPENSES D'OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS		2 120 000.00	4 000 000.00	
TOTAL DES DEPENSES REELLES		34 690 248.00	84 327 240.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES DEPENSES	B1

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
040	*OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS*	*3 688 000.00*	*3 662 000.00*	
Reprises sur autofinancement antérieur		*3 688 000.00*	*3 662 000.00*	
- 13 -	*SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT*	*3 688 000.00*	*3 662 000.00*	
	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT			
139	*SUBV. D'INVESTISSEMENT INSCRITES AU CPTE DE RESULT*			
13915	*GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES*	*1 000.00*	*80 000.00*	
13917	*BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS*	*100 000.00*	*100 000.00*	
	SUBV.INV.CAHIER CHARGES PR SCE PUB.SPECIFIQUE			
13941	*ETAT ET ETABLISSEMENTS NATIONAUX*	*947 000.00*	*948 000.00*	
13942	*REGIONS*	*725 000.00*	*725 000.00*	
13943	*DEPARTEMENTS*	*860 000.00*	*760 000.00*	
13944	*COMMUNES*	*27 000.00*	*27 000.00*	
13945	*GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES*	*27 000.00*	*19 000.00*	
13946	*AUTRES ETABLISSEMENTS PUBLICS LOCAUX*	*41 000.00*	*41 000.00*	
13947	*BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS*	*960 000.00*	*962 000.00*	
- 28 -	*AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS*			
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
28182	*MATERIEL DE TRANSPORT*			
Charges transférées				
041	*OPERATIONS PATRIMONIALES*		*3 500 000.00*	
- 16 -	*EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES*		*3 500 000.00*	
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
16411	*EMPRUNT*			
1661	*REFINANCEMENT DE DETTE*		*3 500 000.00*	
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
1643	*EMPRUNTS EN DEVISES*			
- 20 -	*IMMOBILISATIONS INCORPORELLES*			
2051	*CONCESSIONS ET DROITS ASSIMILES*			
- 23 -	*IMMOBILISATIONS EN COURS*			
	IMMOBILISATIONS CORPORELLES EN COURS			
2315	*INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES*			
TOTAL DES DEPENSES D'ORDRE		*3 688 000.00*	*7 162 000.00*	

TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)	38 378 248.00	91 489 240.00	

RESTES A REALISER N-1	
D 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE	
TOTAL DES DEPENSES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+RaR+Résultat)	91 489 240.00

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
13	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2 997 765.00	3 751 000.00	
- 13 -	SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT	2 997 765.00	3 751 000.00	
	SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT			
1315	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	945 565.00	200 000.00	
	SUBV.INV.CAHIER CHARGES PR SCE PUB.SPECIFIQUE			
1341	ETAT ET ETABLISSEMENTS NATIONAUX	318 000.00	170 000.00	
1342	REGIONS		475 000.00	
1345	GROUPEMENTS DE COLLECTIVITES	197 200.00		
1347	BUDGET COMMUNAUTAIRE ET FONDS STRUCTURELS	1 537 000.00	2 906 000.00	
16	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 209 803.00	62 660 160.00	
- 16 -	EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	13 209 803.00	62 660 160.00	
	EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT			
1641	EMPRUNTS EN EURO	13 209 803.00	29 860 160.00	
1662	REFINANCEMENT DE DETTE		32 800 000.00	
	AUTRES EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES			
1687	AUTRES DETTES			
20	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
- 20 -	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
2051	CONCESSIONS ET DROITS ASSIMILES			
21	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
- 21 -	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
2182	MATERIEL DE TRANSPORT			
TOTAL DES RECETTES D'EQUIPEMENT		16 207 568.00	66 411 160.00	
10	DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES			
- 10 -	DOTATIONS,FONDS DIVERS ET RESERVES			
	RESERVES			
1068	AUTRES RESERVES			
TOTAL DES RECETTES FINANCIERES				
4582	RECETTES (A SUBDIVISER PAR OPERATION)	2 800 000.00	4 000 000.00	
TOTAL DES RECETTES D'OPERATIONS POUR COMPTE DE TIERS		2 800 000.00	4 000 000.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chapitre / Article	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
TOTAL DES RECETTES REELLES		19 007 568.00	70 411 160.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propositions Nouvelles	VOTE
021	Virement de la section d'exploitation	5 136 491.00	3 226 080.00	
021	VIREMENT DE LA SECTION DE FONCTIONNEMENT	5 136 491.00	3 226 080.00	
040	OPERATIONS D'ORDRE DE TRANSFERT ENTRE SECTIONS	14 234 189.00	14 352 000.00	
- 21 -	IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	TERRAINS			
2111	TERRAINS NUS			
2118	AUTRES TERRAINS			
	INSTALLATIONS, MATERIEL ET OUTILLAGE TECHNIQUES			
2151	INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
2188	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
- 26 -	PARTICIPATIONS ET CREANCES RATTACHEES A DES PART.			
261	TITRES DE PARTICIPATIONS			
- 28 -	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS	13 882 189.00	14 000 000.00	
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
	FRAIS D'ETUDE DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT			
28031	FRAIS D'ETUDES	436 000.00	440 000.00	
2805	CONCESSIONS ET DROITS SIMILAIRES, BREVETS, ...	161 000.00	162 000.00	
	AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES			
28088	AUTRES IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	21 000.00	21 000.00	
	AMORTISSEMENTS DES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
	CONSTRUCTIONS			
28131	BATIMENTS	624 000.00	629 000.00	
28135	INSTALLATIONS GENERALES,AGENCEMENTS,AMENAGEMENTS	6 000.00	6 000.00	
	INSTALLATIONS TECHNIQUES, MATERIEL ET OUTIL.			
28151	INSTALLATIONS COMPLEXES SPECIALISEES	468 000.00	472 000.00	
28153	INSTALLATIONS A CARACTERE SPECIFIQUE			
28154	MATERIEL INDUSTRIEL			
28155	OUTILLAGE INDUSTRIEL			
28156	MATERIEL DE TRANSPORT D'EXPLOITATION			
28157	AGENC. ET AMENAG. DU MATERIEL ET OUTILLAGE INDUST.			
	AUTRES IMMOBILISATIONS CORPORELLES			
28181	INSTALLATIONS GENERALES, AGENCEMENTS, AMENAGEMENTS	34 000.00	34 000.00	
28182	MATERIEL DE TRANSPORT	8 159 189.00	8 228 000.00	
28183	MATERIEL DE BUREAU ET INFORMATIQUE	83 000.00	84 000.00	
28184	MOBILIER	24 000.00	24 000.00	
28188	AUTRES	3 866 000.00	3 900 000.00	
48171	PENALITE DE RENEGOCIATION DE DETTE	352 000.00	352 000.00	
TOTAL DES PRELEVEMENTS PROVENANT DE LA SECTION D'EXPLOITATION		19 370 680.00	17 578 080.00	

III - VOTE DU BUDGET	III
SECTION D'INVESTISSEMENT - DETAIL DES RECETTES	B2

Chap./Art.	Libellé	Budget précédent	Propoditions Nouvelles	VOTE
041	*OPERATIONS PATRIMONIALES*		*3 500 000.00*	
- 16 -	*EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES*		*3 500 000.00*	
16413	*EMPRUNTS AUPRES DES ETABLISSEMENTS DE CREDIT* *OPERATIONS AFFERENTES A L'EMPRUNT*		*3 500 000.00*	
- 20 -	*IMMOBILISATIONS INCORPORELLES*			
2031	*FRAIS D'ETUDES DE RECHERCHE ET DE DEVELOPPEMENT* *FRAIS D'ETUDES*			
TOTAL DES RECETTES D'ORDRE		*19 370 680.00*	*21 078 080.00*	
TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT DE L'EXERCICE (=total réelles + ordres)		38 378 248.00	91 489 240.00	
	RESTES A REALISER N-1			
	R 001 RESULTAT REPORTE OU ANTICIPE			
	TOTAL DES RECETTES D'INVESTISSEMENT CUMULEES (Total+RaR+Resultat)			91 489 240.00

IV - ANNEXES	IV
ENGAGEMENTS HORS BILAN AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT	B2.1

SITUATION DES AUTORISATIONS DE PROGRAMME ET CREDITS DE PAIEMENT

N° et intitulé de l'AP		Pour mémoire AP votée et ajustement	Révision de l'exercice	Total cumulé	Crédits de paiement antérieurs	Crédits de paiement ouverts 2022	Reste à financer (>2022)
BIL_OBS-2016	Obsolescence billettique	9 520 000.00		9 520 000.00	9 076 625.00	443 375.00	
BUS_ACQ-2021	ACQUISITION BUS 2021-2026	22 983 148.00	18 767 686.00	41 750 834.00			41 750 834.00
BUS_AIF-2015	Réseau bus - accessibilité installat	2 360 000.00		2 360 000.00	2 360 000.00		
BUS_AQU-2021	ACCESSIBILITE QUAIS BUS 2021-2026	3 600 000.00	-1 670 000.00	1 930 000.00	730 000.00	600 000.00	600 000.00
BUS_HYDRO-2021	EXPERIMENTATION BUS HYDROGENE	350 000.00		350 000.00	120 000.00	170 000.00	60 000.00
BUS_MIF-2015	Réseau bus - maintenance installatio	2 465 000.00		2 465 000.00	2 465 000.00		
BUS_RMR-2015	Réseau bus - renouvellement	32 650 000.00	-1 375 400.00	31 274 600.00	31 274 600.00		
EMC2-2022	Etude EMC2		850 000.00	850 000.00		500 000.00	350 000.00
INFO_T2C-2022	SYSTEME D'INFORMATION T2C		2 620 000.00	2 620 000.00		120 000.00	2 500 000.00
LIG_BC-2019	LIGNES B ET C 2025	266 400 000.00	14 600 000.00	281 000 000.00	11 395 000.03	20 000 000.00	249 604 999.97
MAAS-2021	PLATEFORME NUMERIQUE DE MOBILITE	600 000.00		600 000.00	95 000.00	325 000.00	180 000.00
MAG_CHAMP-2017	AMENAGEMENT MAGASIN CHAMPRATEL	92 097.00		92 097.00	92 097.00		
REM_TRAM-2014	Construction atelier remisage tramwa	1 486 538.69		1 486 538.69	1 486 538.69		
SECU_T2C-2019	SECURISATION SITES T2C	800 000.00	-40 000.00	760 000.00	660 000.00	100 000.00	
SIT_LIGB-2015	Etude site propre ligne B	393 070.00		393 070.00	393 070.00		
TRAM_A4R-2015	Acquisition 4 rames 2015	14 889 500.00		14 889 500.00	14 889 500.00		
TRAM_CMI-2021	ACHAT CADRES MI RENFORCES						
TRAM_EPC-2015	Evolution ergonomique poste de condu	4 391 000.00		4 391 000.00	4 391 000.00		
TRAM_MMR-2015	Tramway maintenance matériel roulant	33 000 000.00		33 000 000.00	11 825 000.00	11 030 000.00	10 145 000.00
TRAM_OBSO-2021	OBSOLESCENCE TRAMWAY	4 800 000.00		4 800 000.00	800 000.00	1 000 000.00	3 000 000.00
TRAM_SFT-2017	TRAMWAY SURETE DE FONCTIONNEMENT						
VAE-2022	ACQUISITION VELOS A ASSISTANCE ELECT		2 820 000.00	2 820 000.00		330 000.00	2 490 000.00

IV - ANNEXES	IV
ENGAGEMENTS HORS BILAN AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT	B2.2

SITUATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT ET CREDITS DE PAIEMENT

N° et intitulé de l'AE	Pour mémoire AE votée et ajustement	Révision de l'exercice	Total cumulé	Crédits de paiement antérieurs	Crédits de paiement ouverts 2022	Reste à financer (>2022)

© Taelys

A2.1 - DETAIL DES CREDITS DE TRESORERIE (1)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Date de la décision de réaliser la ligne de trésorerie (2)	Montant maximum autorisé au 01/01/2022	Montant des tirages 2021	Montant des remboursements 2021		Encours restant du au 01/01/2022
				Intérêts (3)	Remboursement du tirage	
5191 Avances du Trésor						
5192 Avances de trésorerie						
51931 Lignes de trésorerie						
LT CAFL	18/10/2021	5 000 000,00	4 700 000,00	0,00	0,00	4 700 000,00
LT CEAL	12/05/2021	10 000 000,00	19 450 000,00	2 152,51	19 150 000,00	300 000,00
51932 Lignes de trésorerie liées à un emprunt						
5194 Billets de trésorerie						
5198 Autres crédits de trésorerie						
519 Crédits de trésorerie (Total)		**15 000 000,00**	**24 150 000,00**	**2 152,51**	**19 150 000,00**	**5 000 000,00**

(1) Circulaire n°NOR/INT/B/89/00071/C du 22/02/1989.

(2) Indiquer la date de la délibération de l'assemblée autorisant la ligne de trésorerie ou la date de la décision du maire de réaliser la ligne de trésorerie sur la base d'un montant maximum autorisé par l'organe délibérant (l'article L. 2122-22 du CGCT).

(3) Il s'agit des intérêts comptabilisés au compte 6615, sauf pour les emprunts assortis d'une option sur ligne e trésorerie pour lesquels les intérêts sont comptabilisés au compte 66111 et sauf pour les billets de trésorerie pour lesquels les intérêts sont comptabilisés au compte 6618.

IV – ANNEXE	IV
ARRETE ET SIGNATURES	D

D - ARRETE – SIGNATURES

Nombre de membres en exercice 31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents 19
Nombre de suffrages exprimés 23
VOTES :
Pour 23
Contre 0
Abstentions 0

Date de convocation : 13.12.2021

Présenté par (1),
A ..... le 4ème Vice-Président

Le ...(1),

Délibéré par ... (2), réuni en session de Comité Syndical
A Clermont-Ferrand, le 20 décembre 2021

Les membres ... (2),

Certifié exécutoire par ... (1), compte tenu de la transmission en préfecture
le 25 DEC. 2021 et de la publication le ../../25 DEC. 2021

A ..... le ../../....

(1) Compléter par le « président du conseil d'administration » ou par l'exécutif de la collectivité de rattachement : maire, président du conseil général...

(2) Compléter par « conseil d'administration » ou par l'assemblée de la collectivité de rattachement : conseil municipal, conseil général...

© Taelys

A2.2 - RÉPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat													
								Taux initial						
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembt	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Niveau de taux (5)	Taux actu.	Devise	Périodicité des rembts (6)	Profil d'amortissement (7)	Possibilité de remboursement anticipé O/N	Catégorie d'emprunt (8)
163 Emprunts obligataires (Total)					**0,00**									
164 Emprunts auprès d'établissement de crédit (Total)					**328 912 379,70**									
1641 Emprunts en euros (total)					328 912 379,70									
1863138	Caisse d'Epargne d'Auvergne et du Limousin	16/07/2018	12/08/2018	01/09/2018	10 000 000,00	V	Euribor 3m + 0,40%, flooré à 0,40%	0,400%	0,406%	EUR	T	C	O	A-1
0000349970	Crédit Agricole		04/05/2021	01/07/2021	10 000 000,00	V	Euribor 3m + 0,12%, flooré à 0,12%	0,120%	0,122%	EUR	T	C	O	A-1
BEI001	Banque Européenne d'Investissement	29/10/2004	09/05/2006	09/05/2007	30 000 000,00	F	Taux fixe à 4,36%	4,360%	4,360%	EUR	A	P	O	A-1
CACF001	Crédit Agricole	29/10/2004	24/12/2004	01/01/2006	5 100 000,00	F	Taux fixe à 4,329%	4,329%	4,329%	EUR	A	P	O	A-1
CACF004	Crédit Agricole	31/07/2007	01/08/2007	02/05/2008	14 768 019,00	F	Taux fixe à 4,935%	4,935%	5,004%	EUR	A	P	O	A-1
CACF005	Crédit Agricole	14/04/2007	01/10/2007	01/04/2008	10 000 000,00	V	Euribor 12m + 0,02%, flooré à 0,00%	4,736%	4,802%	EUR	A	P	O	A-1
CACF006	Crédit Agricole		01/10/2007	01/10/2008	7 134 660,77	C	Si 0,00% <= (CMS EUR 10a Postfixé - CMS EUR 2a Postfixé) alors Taux fixe à 4,095% sinon Taux fixe à 7,00%	4,095%	4,152%	EUR	A	P	O	A-1
CACF007	Crédit Agricole	29/10/2004	30/06/2008	30/09/2008	3 570 000,00	V	Euribor 3m + 0,11%, flooré à 0,00%	5,057%	5,141%	EUR	T	P	O	A-1
CACF008	Crédit Agricole	24/12/2008	30/12/2008	30/03/2009	9 000 000,00	F	Taux fixe à 4,55%	4,550%	4,626%	EUR	T	P	O	A-1
CDC001	Caisse des Dépots et Consignations	08/02/2005	01/08/2005	01/08/2006	32 000 000,00	F	Taux fixe à 4,02%	4,020%	4,020%	EUR	A	P	O	A-1
CDC002	Caisse des Dépots et Consignations	17/04/2012	27/12/2013	01/03/2014	2 000 000,00	V	Euribor 3m + 1,12%, flooré à 0,00%	1,413%	1,413%	EUR	T	P	O	A-1
CEAL001	Caisse d'Epargne d'Auvergne et du Limousin	29/10/2004	24/12/2004	01/01/2006	5 100 000,00	F	Taux fixe à 4,329%	4,329%	4,329%	EUR	A	P	O	A-1

© Taelys

A2.2 - RÉPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat													
								Taux initial						
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembt	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Niveau de taux (5)	Taux actu.	Devise	Périodicité des rembts (6)	Profil d'amortissement (7)	Possibilité de remboursement anticipé O/N	Catégorie d'emprunt (8)
CEAL004	Caisse d'Epargne d'Auvergne et du Limousin	29/10/2004	30/06/2008	30/09/2008	3 570 000,00	V	Euribor 3m + 0,11%, flooré à 0,00%	5,057%	5,141%	EUR	T	P	O	A-1
CFF001	Crédit Foncier	23/12/2008	30/12/2008	30/03/2009	4 900 000,00	F	Taux fixe à 4,62%	4,620%	4,697%	EUR	T	P	O	A-1
CFFL001	Société de Financement Local	02/12/2013	01/01/2014	01/10/2014	22 544 256,17	F	Taux fixe à 4,30%	4,300%	4,360%	EUR	A	X	O	A-1
CFFL002	Société de Financement Local	18/11/2015	01/10/2017	01/10/2018	5 155 235,85	F	Taux fixe à 3,25%	3,250%	3,295%	EUR	A	P	O	A-1
CFFL003	Société de Financement Local	18/11/2015	01/10/2017	01/01/2018	6 000 000,00	F	Taux fixe à 2,58%	2,580%	2,616%	EUR	T	C	O	A-1
CFFL004	Société de Financement Local	18/11/2015	05/01/2016	01/10/2016	12 112 216,20	F	Taux fixe à 3,25%	3,250%	3,304%	EUR	A	X	O	A-1
CFFL005	Société de Financement Local	18/11/2015	11/12/2015	05/01/2016	29 000 000,00	F	Taux fixe à 3,25%	3,250%	3,295%	EUR	T	C	O	A-1
DEXIA001	Société de Financement Local	30/09/2004	01/10/2004	01/01/2005	5 798 082,32	F	Taux fixe à 4,69%	4,690%	4,690%	EUR	T	C	O	A-1
DEXIA003	Société de Financement Local	29/10/2004	24/12/2004	01/01/2005	9 800 000,00	F	Taux fixe à 4,329%	4,329%	4,329%	EUR	A	P	O	A-1
DEXIA006	Société de Financement Local	31/07/2006	01/10/2006	01/10/2007	6 000 000,00	F	Taux fixe à 4,29%	4,290%	4,350%	EUR	A	P	O	A-1
DEXIA009	Société de Financement Local	20/07/2007	01/10/2007	01/01/2008	16 724 814,84	F	Taux fixe à 4,825%	4,825%	4,892%	EUR	T	P	O	A-1
DEXIA012	Dexia	20/07/2007	01/08/2007	01/11/2007	13 799 388,25	V	Euribor 3m + 0,02%, flooré à 0,00%	4,284%	4,344%	EUR	T	P	O	A-1
DEXIA016	Dexia	29/10/2004	30/06/2008	01/10/2008	6 860 000,00	V	Euribor 3m + 0,11%, flooré à 0,00%	5,057%	5,141%	EUR	T	P	O	A-1
DEXIA018	Société de Financement Local	05/09/2008	01/10/2008	01/01/2009	31 125 706,30	F	Taux fixe à 4,98%	4,980%	5,063%	EUR	T	P	O	A-1
DEXIA019	Société de Financement Local	24/12/2008	29/12/2008	01/03/2009	4 850 000,00	F	Taux fixe à 4,70%	4,700%	4,700%	EUR	T	P	O	A-1
MON528995EUR	La banque postale	18/09/2019	27/09/2019	01/01/2020	7 000 000,00	F	Taux fixe à 0,38%	0,380%	0,385%	EUR	T	C	O	A-1
MON533773EUR	La banque postale		01/09/2020	01/12/2020	5 000 000,00	F	Taux fixe à 0,51%	0,510%	0,510%	EUR	T	C	O	A-1
1643 Emprunts en devises (total)					0,00									
16441 Emprunts assortis d'une option de tirage sur ligne de trésorerie (total)					0,00									
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)					**0,00**									

© Taelys

A2.2 - RÉPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes à l'origine du contrat														
								Taux initial							
	Organisme prêteur ou chef de file	Date de signature	Date d'émission ou date de mobilisation (1)	Date du premier rembt	Nominal (2)	Type de taux d'intérêt (3)	Index (4)	Niveau de taux (5)	Taux actu.	Devise	Périodicité des rembts (6)	Profil d'amortissement (7)	Possibilité de remboursement anticipé O/N	Catégorie d'emprunt (8)
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)					0,00									
1671 Avances consolidées du Trésor (total)					0,00									
1672 Emprunts sur comptes spéciaux Trésor (total)					0,00									
1675 Dettes pour M.E.T.P et PPP (total)					0,00									
1676 Dettes envers locataires-acquéreurs (total)					0,00									
1678 Autres emprunts et dettes (total)					0,00									
168 Autres emprunts et dettes assimilées (Total)					0,00									
1681 Autres emprunts (total)					0,00									
1682 Bons à moyen terme négociables (total)					0,00									
1687 Autres dettes (total)					0,00									
Total général					328 912 379,70									

(1) Si un emprunt donne lieu à plusieurs mobilisations, indiquer la date de la première mobilisation.

(2) Nominal : montant emprunté à l'origine.

(3) Type de taux d'intérêt : F : fixe ; V : variable simple ; C : complexe (c'est-à-dire un taux variable qui n'est pas seulement défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage).

(4) Mentionner le ou les types d'index (ex : Euribor 3 mois).

(5) Indiquer le niveau de taux à l'origine du contrat.

(6) Indiquer la périodicité des remboursements A : annuelle ; M : mensuelle, B : bimestrielle, S : semestrielle, T : trimestrielle, X autre.

(7) Indiquer C pour amortissement annuel constant, P pour amortissement annuel progressif, F pour in fine, X pour autres à préciser.

(8) Catégorie d'emprunt à l'origine. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

© Taelys

A2.2 - RÉPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes au 01/01/2022											
						Taux d'intérêt			Annuité de l'exercice			
	Couverture ? O/N (10)	Montant couvert	Catégorie d'emprunt après couverture éventuelle (11)	Capital restant dû au 01/01/2022	Durée résiduelle (en années)	Type de taux (12)	Index (13)	Niveau de taux d'intérêt à la date de vote du budget (14)	Capital	Charges d'intérêt (15)	Intérêts perçus (le cas échéant) (16)	ICNE de l'exercice
163 Emprunts obligataires (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
164 Emprunts auprès d'établissement de crédit (Total)		**0,00**		**206 313 304,59**					**14 775 871,70**	**6 590 496,58**	**0,00**	**1 305 311,26**
1641 Emprunts en euros (total)		0,00		206 313 304,59					14 775 871,70	6 590 496,58	0,00	1 305 311,26
1863138	N		A-1	8 375 000,00	16,68	V	Euribor 3m + 0,40%, floor à 0,40%	0,40%	500 000,00	33 202,78		2 712,50
0000349970	N		A-1	9 748 587,57	14,26	V	Euribor 3m + 0,12%, floor à 0,12%	0,12%	672 316,40	11 553,75		0,00
BE001	N		A-1	15 888 077,77	9,36	F	Taux fixe à 4,36%	4,36%	1 301 398,48	692 720,19		409 853,27
CACF001	N		A-1	3 171 780,94	13,01	F	Taux fixe à 4,329%	4,33%	169 521,00	137 306,40		0,00
CACF004	N		A-1	8 264 199,47	9,34	F	Taux fixe à 4,935%	4,94%	657 041,67	412 369,78		254 446,75
CACF005	N		A-1	5 893 605,00	10,25	V	Euribor 12m + 0,02%, floor à 0,00%	0,00%	414 844,32	0,00		0,00
CACF006	N		A-1	4 204 887,22	10,76	F	Taux fixe à 4,835%	4,84%	295 977,36	206 130,00		48 298,92
CACF007	N		A-1	2 199 007,70	11,50	V	Euribor 3m + 0,11%, floor à 0,00%	0,00%	144 192,94	0,00		0,00
CACF008	N		A-1	5 566 902,56	12,00	F	Taux fixe à 4,55%	4,55%	357 338,57	250 671,89		1 316,86
CDC001	N		A-1	19 569 375,38	13,59	F	Taux fixe à 4,02%	4,02%	1 068 370,73	786 688,89		309 691,83
CDC002	N		A-1	1 495 629,30	21,93	V	Euribor 3m + 1,12%, floor à 0,00%	0,56%	64 475,89	9 014,56		890,13
CEAL001	N		A-1	3 171 780,94	13,01	F	Taux fixe à 4,329%	4,33%	169 521,00	137 306,40		0,00
CEAL004	N		A-1	695 494,03	11,50	V	Euribor 3m + 0,11%, floor à 0,00%	0,00%	46 078,09	0,00		0,00
CFF001	N		A-1	3 023 772,00	12,00	F	Taux fixe à 4,62%	4,62%	194 675,24	138 241,60		726,13
CFFL001	N		A-1	14 375 767,70	11,76	F	Taux fixe à 4,30%	4,30%	1 207 375,08	626 740,92		144 705,34
CFFL002	N		A-1	4 125 523,64	10,76	F	Taux fixe à 3,25%	3,25%	290 391,02	135 941,73		31 852,91
CFFL003	N		A-1	4 800 000,00	15,76	F	Taux fixe à 2,58%	2,58%	300 000,00	122 614,50		0,00
CFFL004	N		A-1	7 780 842,51	9,75	F	Taux fixe à 3,25%	3,25%	759 252,24	256 389,57		58 318,21
CFFL005	N		A-1	20 662 500,00	14,01	F	Taux fixe à 3,25%	3,25%	1 450 000,00	662 924,39		0,00
DEXIA001	N		A-1	1 855 386,56	7,75	F	Taux fixe à 4,69%	4,69%	231 923,28	82 938,68		0,00
DEXIA003	N		A-1	6 094 794,63	13,01	F	Taux fixe à 4,329%	4,33%	325 746,25	263 843,66		0,00
DEXIA006	N		A-1	2 939 228,02	9,75	F	Taux fixe à 4,29%	4,29%	256 390,42	127 844,17		29 412,84
DEXIA009	N		A-1	9 657 499,69	10,25	F	Taux fixe à 4,825%	4,83%	718 290,06	459 393,16		0,00
DEXIA012	N		A-1	7 184 192,11	9,33	V	Euribor 3m + 0,02%, floor à 0,00%	0,00%	629 102,60	0,00		0,00

© Taelys

A2.2 - RÉPARTITION PAR NATURE DE DETTE (hors 16449 et 166)

Nature (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunts et dettes au 01/01/2022											
						Taux d'intérêt			Annuité de l'exercice			
	Couverture ? O/N (10)	Montant couvert	Catégorie d'emprunt après couverture éventuelle (11)	Capital restant dû au 01/01/2022	Durée résiduelle (en années)	Type de taux (12)	Index (13)	Niveau de taux d'intérêt à la date de vote du budget (14)	Capital	Charges d'intérêt (15)	Intérêts perçus (le cas échéant) (16)	ICNE de l'exercice
DEXIA016	N		A-1	4 278 834,73	11,50	V	Euribor 3m + 0,11%, flooré à 0,00%	0,00%	273 813,18	0,00		0,00
DEXIA018	N		A-1	17 386 415,84	10,01	F	Taux fixe à 4,98%	4,98%	1 402 319,05	851 525,50		0,00
DEXIA019	N		A-1	3 020 945,93	11,92	F	Taux fixe à 4,70%	4,70%	192 183,51	138 630,20		11 079,32
MON528995EUR	N		A-1	6 300 000,00	17,76	F	Taux fixe à 0,38%	0,38%	350 000,00	23 766,36		0,00
MON533773EUR	N		A-1	4 583 333,35	13,67	F	Taux fixe à 0,51%	0,51%	333 333,32	22 737,50		1 806,25
1643 Emprunts en devises (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
16441 Emprunts assortis d'une option de tirage sur ligne de trésorerie (total) (9)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
165 Dépôts et cautionnements reçus (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
167 Emprunts et dettes assortis de conditions particulières (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
1671 Avances consolidées du Trésor (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1672 Emprunts sur comptes spéciaux Trésor (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1675 Dettes pour M.E.T.P et PPP (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1676 Dettes envers locataires-acquéreurs (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1678 Autres emprunts et dettes (total)		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
168 Autres emprunts et dettes assimilées (Total)		**0,00**		**0,00**					**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**
1681 Autres emprunts		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1682 Bons à moyen terme négociables		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
1687 Autres dettes		0,00		0,00					0,00	0,00	0,00	0,00
Total général		**0,00**		**206 313 304,59**					**14 775 871,70**	**6 590 496,58**	**0,00**	**1 305 311,26**

(9) S'agissant des emprunts assortis d'une ligne de trésorerie, il faut faire ressortir le remboursement du capital de la dette prévue pour l'exercice correspondant au véritable endettement.

(10) Si l'emprunt est soumis à couverture, il convient de compléter le tableau « détail des opérations de couverture ».

(11) Catégorie d'emprunt. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales). En cas de couverture partielle, indiquer plusieurs catégories d'emprunt (exemple : A

(12) Type de taux d'intérêt : F : fixe ; V : variable simple ; C : complexe (c'est-à-dire un taux variable qui n'est pas seulement défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage).

(13) Mentionner l'index en cours au 01/01/2022 après opération de couverture.

(14) Taux après opérations de couverture éventuelles. Pour un emprunt à taux variable, indiquer le niveau de taux à la date de vote du budget.

(15) Il s'agit des intérêts dus au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 « Intérêts réglés à l'échéance » (intérêts décaissés) et intérêts éventuels dus au titre du contrat d'échange éventuel et comptabilisés à l'article 668.

(16) Indiquer les intérêts éventuellement reçus au titre du contrat d'échange éventuel et comptabilisés en 768

© Taelys

A2.3 - REPARTITION DES EMPRUNTS PAR STRUCTURE DE TAUX (HORS A1)

Emprunts ventilés par structure de taux selon le risque le plus élevé (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)(1)	Organisme prêteur ou chef de file	Nominal (2)	Capital restant dû au 01/01/2022	Type d'indices (4)	Durée du contrat	Dates des périodes bonifiées	Taux minimal (5)	Taux maximal (6)	Coût de sortie (7)	Taux maximal après couverture éventuelle (8)	Niveau du taux à la date de vote du budget (9)	Intérêts payés au cours de l'exercice (10)	Intérêts perçus au cours de l'exercice (le cas échéant) (11)	% par type de taux selon le capital restant dû
Emprunts à taux fixe ou taux variable simple sur la durée du contrat A														
TOTAL A		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
Barrière simple B														
TOTAL B		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
Option d'échange C														
TOTAL C		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
Multiplicateur jusqu'à 3 ou multiplicateur jusqu'à 5 capé D														
TOTAL D		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
Multiplicateur jusqu'à 5 E														
TOTAL E		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
Autres type de structures F														
TOTAL F		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%
TOTAL GENERAL		0,00	0,00									0,00	0,00	0,00%

(1) Répartir les emprunts selon le type de structure taux (de A à F selon la classification de la charte de bonne conduite) en fonction du risque le plus élevé à courir sur toute la durée de vie du contrat de prêt après opérations de couverture éventuelles.

(2) Nominal : montant emprunté à l'origine. En cas de couverture partielle d'un emprunt, indiquer séparément sur deux lignes la part du nominal couvert et la part non couverte.

(3) En cas de couverture partielle d'un emprunt, indiquer séparément sur deux lignes la part du capital restant dû couvert et la part non couverte.

(4) Indiquer la classification de l'indice sous-jacent suivant la typologie de la Circulaire du 25 juin 2010 sur les produits structurés (1A = 1 B), 1 : indice zone euro / 2 : indices inflation française ou zone euro ou écart entre ces indices / 3 : écart indice zone euro / 4 : indices hors zone euro ou écart d'indices dont l'un est hors zone euro / 5 : écarts d'indices hors zone euro / 6 : autres indices

(5) Taux hors opération de couverture. Indiquer le montant, l'index ou la formule correspondant au taux minimal du contrat de prêt sur toute la durée du contrat.

(6) Taux hors opération de couverture. Indiquer le montant, l'index ou la formule correspondant au taux maximal du contrat du prêt sur toute la durée du contrat.

(7) Coût de sortie : Indiquer le montant de l'indemnité contractuelle de remboursement définitif de l'emprunt au 01/01/2022 ou le cas échéant, à la prochaine date d'échéance.

(8) Montant, index ou formule.

(9) Indiquer le niveau de taux après opérations de couverture éventuelles. Pour les emprunts à taux variables, indiquer le niveau du taux à la date de vote du budget.

(10) Indiquer les intérêts à payer au titre de contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 et des intérêts éventuels à payer au titre du contrat d'échange et comptabilisés à l'article 668.

(11) Indiquer les interêts à percévoir au titre du contrat d'échange et comptabilisés au 768.

© Taelys

A2.4 - RÉPARTITION DE L'ENCOURS

Structures	Indices sous-jacents	(1) Indices zone euros	(2) Indices inflation française ou zone euro ou écart entre ces indices	(3) Ecarts d'indices zone euro	(4) Indices hors zone euro et écarts d'indices dont l'un est un indice hors zone euro	(5) Ecarts d'indices hors zone euro	(6) Autres indices
(A) Taux fixe simple. Taux variable simple. Echange de taux fixe contre taux variable ou inversement. Echange de taux structuré contre taux variable ou taux fixe (sens	Nombre de produits	29					
	% de l'encours	100,00%					
	Montant en euros	206 313 304,59					
(B) Barrière simple. Pas d'effet de levier	Nombre de produits						
	% de l'encours						
	MontBnt en euros						
(C) Option d'échange (swaption)	Nombre de produits						
	% de l'encours						
	Montant en euros						
(D) Multiplicateur jusqu'à 3; multiplicateur jusqu'à 5 capé	Nombre de produits						
	% de l'encours						
	Montant en euros						
(E) Multiplicateur jusqu'à 5	Nombre de produits						
	% de l'encours						
	Montant en euros						
(F) Autres types de structures	Nombre de produits						
	% de l'encours						
	Montant en euros						

(1) Cette annexe retrace le stock de dette au 01/01/2022 après opérations de couverture éventuelles.

© Tagiys

A2.5 - DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE (1)

Instruments de couverture (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Emprunt couvert			Instrument de couverture								
	Référence de l'emprunt couvert	capital restant dû au 01/01/2023	Date de fin du contrat	Organisme co-contractant	Type de couverture (2)	Nature de la couverture (change ou taux)	Notionnel de l'instrument de couverture	Date de début contrat	Date de fin du contrat	Périodicité de règlement des intérêts (4)	Primes eventuelles	
											Primes payées pour l'achat d'option	Primes reçues pour la vente d'option
Taux fixe (total)		0,00					0,00				0,00	0,00
Taux variable (total)		0,00					0,00				0,00	0,00
Taux complexe (total) (2)		0,00					0,00				0,00	0,00
Total		0,00					0,00				0,00	0,00

(1) Si un instrument couvre plusieurs emprunts, distinguer une ligne par emprunt couvert.
(2) Il s'agit d'un taux variable qui n'est pas défini comme la simple addition d'un taux usuel de référence et d'une marge exprimée en point de pourcentage.
(3) Indiquer s'il s'agit d'un swap, d'une option (cap, floor, tunnel, swaption).
(4) Indiquer la periodicité de règlement des intérêts : A : annuelle, M : mensuelle, B : bimestrielle, S : semestrielle, T : trimestrielle, X : autre.

© Taelys

A2.5 - DETAIL DES OPERATIONS DE COUVERTURE (1) (suite)

Instruments de couverture (Pour chaque ligne, indiquer le numéro de contrat)	Référence de l'emprunt couvert	Effet de l'instrument de couverture							
		Taux payé		Taux reçu (7)		Charges et produits constatés depuis l'origine du		Catégorie d'emprunt (8)	
		Index (5)	Niveau de taux (6)	Index	Niveau de taux	Charges c/668	Produits c/768	Avant opération de couverture	Après opération de couverture
Taux fixe (total)						0,00	0,00		
Taux variable (total)						0,00	0,00		
Taux complexe (total)						0,00	0,00		
Total						0,00	0,00		

(5) Indiquez l'index utilisé ou la formule de taux.
(6) Pour les emprunts à taux variable, indiquer le niveau à la date de vote du budget.
(7) A compléter si l'instrument de couverture est un swap
(8) Catégorie d'emprunt. Exemple A-1 (cf. la classification des emprunts suivant la typologie de la circulaire IOCB1015077C du 25 juin 2010 sur les produits financiers offerts aux collectivités territoriales).

© Taelys

IV – ANNEXES	IV
ELEMENTS DU BILAN – ETAT DE LA DETTE DETTE POUR FINANCER L'EMPRUNT D'UN AUTRE ORGANISME	A2.6

A2.6 - DETTE POUR FINANCER L'EMPRUNT D'UN AUTRE ORGANISME

REPARTITION PAR PRÊTEUR	Dette en capital à l'origine(2)	Dette en capital au 01/01/2022 de l'exercice	Annuité à payer au cours de l'exercice	Dont	
				Intérêts (3)	Capital
TOTAL					
Auprès des organismes de droit privé					
Auprès des organismes de droit public					
Dette provenant d'émissions obligataires (ex: émissions publiques ou privées)					

(1) Il s'agit des cas où une collectivité ou un établissement public accepte de prendre en charge l'emprunt au profit d'un autre organisme sans qu'il y ait pour autant transfert du contrat.
(2) La dette en capital à l'origine correspond à la part de dette prise en charge par la commune.
(3) Il s'agit des intérêts dus au titre du contrat initial et comptabilisés à l'article 66111 et des intérêts éventuels dus au titre du contrat d'échange et comptabilisés à l'article 668

© Taelys

IV – ANNEXES	IV
ELEMENTS DU BILAN – ETAT DE LA DETTE	A2.7

A2.7 – AUTRES DETTES

gements juridiques pris autres que ceux destinés à financer la prise en char

LIBELLES	Montant initial de la dette	Dépenses de l'exercice	Dette restante
1863138	10 000 000,00	533 202,78	7 875 000,00
0000349970	10 000 000,00	683 870,15	9 076 271,17
BEI001	30 000 000,00	1 994 118,67	14 586 679,29
CACF001	5 100 000,00	306 827,40	3 002 259,94
CACF004	14 768 019,00	1 069 411,45	7 607 157,80
CACF005	10 000 000,00	414 844,32	5 478 760,68
CACF006	7 134 660,77	502 107,36	3 908 909,86
CACF007	3 570 000,00	144 192,94	2 054 814,76
CACF008	9 000 000,00	608 010,46	5 209 563,99
CDC001	32 000 000,00	1 855 059,62	18 501 004,65
CDC002	2 000 000,00	73 490,45	1 431 153,41
CEAL001	5 100 000,00	306 827,40	3 002 259,94
CEAL004	3 570 000,00	46 078,09	649 415,94
CFF001	4 900 000,00	332 916,84	2 829 096,76
CFFL001	22 544 256,17	1 834 116,00	13 168 332,62
CFFL002	5 155 235,85	426 332,75	3 835 132,62
CFFL003	6 000 000,00	422 614,50	4 500 000,00
CFFL004	12 112 216,20	1 015 641,81	7 021 590,27
CFFL005	29 000 000,00	2 112 924,39	19 212 500,00
DEXIA001	5 798 082,32	314 861,96	1 623 463,28
DEXIA003	9 800 000,00	589 589,91	5 769 048,38
DEXIA006	6 000 000,00	384 234,59	2 682 837,60
DEXIA009	16 724 814,84	1 177 683,22	8 939 209,63
DEXIA012	13 799 388,25	629 102,60	6 555 089,51
DEXIA016	6 860 000,00	273 813,18	4 005 021,55
DEXIA018	31 125 706,30	2 253 844,55	15 984 096,79
DEXIA019	4 850 000,00	330 813,71	2 828 762,42
LT CAFL	5 000 000,00	4 705 263,99	
LT CEAL	10 000 000,00	300 250,01	
MON528995EUR	7 000 000,00	373 766,36	5 950 000,00
MON533773EUR	5 000 000,00	356 070,82	4 250 000,03

Annexe BP 2022

TABLEAU DES EFFECTIFS au 01/01/2022

EMPLOIS PERMANENTS

GRADES OU EMPLOIS	BUDGETES	DONT TNC	POURVUS	DONT TNC	VACANTS	DONT TN
Secteur administratif						
Adjoint administratif territorial	4		4			
Adjoint administratif territorial principal de 1ère classe	8		8			
Adjoint administratif territorial principal de 2ème classe	2		2			
Attaché	19		12		7	
Attaché principal	7		7		0	
Rédacteur	7		7			
Rédacteur principal de 1ère classe	1		1			
Rédacteur principal de 2ème classe	1		1			
Sous-total	49		42		7	
Secteur emplois fonctionnels						
Directeur général des services des communes de 150 à 400.0	1		1			
Sous-total	1		1			
Secteur technique						
Ingénieur	4		4			
Ingénieur en chef hors classe	1		1			
Ingénieur principal	6		6			
Technicien principal de 1ère classe	4		4			
Technicien principal de 2ème classe	1		1			
Sous-total	16		16		0	
Total	66		59		7	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 3

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : CLAUSE DE REVOYURE CSP 2018-22 SMTC-T2C

Une clause de revoyure du Contrat de Service Public 2018-2022 entre le SMTC et la Régie T2C est soumise à votre approbation. Elle modifie le corps de texte du contrat et introduit ou modifie certaines annexes (dont l'une d'elle, l'annexe N°2 « Schéma d'encaissement » n'est pas directement citée dans le corps de texte du contrat).

La clause de revoyure modifie comme suit le contrat à compter du 1er janvier 2022 :

Article 1 :

Avant l'article 1, il est ajouté le paragraphe suivant :

« NATURE JURIDIQUE DU CONTRAT

Le présent contrat signé entre le SMTC, Autorité Organisatrice de la Mobilité et sa Régie, l'Etablissement Public à caractère Industriel et Commerciale T2C, prend la forme d'un contrat de quasi régie au sens du code de la commande publique.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Article 2

L'article 2.8.1 est modifié comme suit :

« 2.8. 1 Régie

L'EPIC T2C perçoit, au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice les recettes visées à l'article 2.7.1.
Ces recettes sont reversées par la Régie à l'Autorité Organisatrice tous les mois par virement.
Les Recettes d'Exploitation du Réseau sont encaissées et comptabilisées par la Régie en compte de tiers et donnent lieu à reddition de comptes selon une périodicité mensuelle.
Afin de permettre à l'Autorité Organisatrice de remplir ses obligations déclaratives en matière de TVA, la reddition de comptes devra lui être communiquée, au plus tard, le 25 du mois suivant celui de l'encaissement des recettes par la Régie.
Le défaut de règlement par la Régie des sommes dues à l'Autorité Organisatrice dans un délai maximum de 30 jours entraînera systématiquement le calcul et le paiement d'intérêts moratoires au taux légal.

Le lien contractuel qui caractérise le SMTC et T2C est conforme à une quasi-régie simple descendante où le pouvoir adjudicateur, le SMTC en l'espèce, exerce un contrôle direct sur l'EPIC T2C.
La régie de transport T2C est un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial) ; à ce titre la régie T2C est une personne morale dotée de son autonomie financière. Les statuts de l'EPIC lui autorisent ses missions d'exploitation et de développement des services du réseau comme de commercialisation de ceux-ci.

L'EPIC est donc fondé à ce titre à supporter l'encaissement de recettes publiques au profit du SMTC.

Cet encaissement de recettes pour le SMTC par l'intermédiaire d'une régie de recettes implantée au sein de l'EPIC T2C est conforme au décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, dans le respect des dispositions des articles R1617-1 à R 1617-18 du CGCT. Parallèlement à cela, le comptable public demeure pleinement compétent pour assurer les contrôles prévus en application du titre 1er du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012.

Par ailleurs, le SMTC et T2C connaissent le même comptable assignataire. Cette unicité du comptable public accroît de facto le contrôle des recettes perçues par l'EPIC T2C et reversées au SMTC. »

Article 3

Il est inséré après l'article 4.6.3 le paragraphe suivant :

« 4.6.3 bis PROJETS COMMUNS EN LIEN AVEC LE SYSTEME D'INFORMATION

De nombreux projets (SAEIV, GTC, RMS, billettique, sécurisation....) en cours vont solliciter les capacités des systèmes d'information, alors même que ceux-ci sont déjà sous fortes contraintes.

- Il est proposé de mettre en place une action commune prise en charge financièrement comme pour son pilotage par le SMTC, avec une association forte des services de T2C, portant sur un diagnostic sur la capacité des systèmes d'information à supporter les nouveaux projets, des

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

couches réseaux en remontant vers les couches systèmes pour parvenir aux couches applicatives. Les projets en cours et à venir ainsi que les actions de traitement d'obsolescence seront également à prendre en compte

- le cahier des charges de cette prestation de diagnostic fera l'objet d'échanges.

Un plan d'actions pluriannuel basé sur ce diagnostic sera élaboré, avec inscription dans le cadre de la PPI du SMTC. »

Article 4

A l'issue de l'article 6.1, il est inséré le paragraphe suivant :

Pour l'année 2022, l'enveloppe d'investissement destinée à T2C se monte à 600 000 €.

Article 5

L'article 6.2 est complété par le paragraphe suivant :

« 6.2.3 offre pour l'année 2022

Pour l'année 2022, l'offre de base est fixée à 7 707 309 km commerciaux, nonobstant les modifications éventuelles prévues conformément au 6.2.1 et 6.2.2. Cette offre intègre les évolutions d'offre intervenues sur la période 2018-2021 ainsi que la réduction de 5% de l'offre kilométrique intervenue pour faire face à la baisse de fréquentation du réseau.
T2C fournit au SMTC le 15/12/2022 le volume d'offre effectué habituellement pour les opérations événementielles récurrentes (Rugby, Football, Fête de la Musique, Clermont fête ses étudiants…), de telle sorte à préparer leur intégration à la base forfaitaire ainsi que leur valorisation.

Article 6

A l'issue de l'article 6.3, est ajouté l'article suivant :

« 6.4 – montant du forfait pour 2022

Pour l'année 2022, le paragraphe 6.3 ne s'applique pas. La prestation pour l'année 2022 HT et Hors C.E.T est fixée à 74 390 000 €

Ce montant tient compte :
- du montant annuel de la masse salariale à iso effectif (effectif de référence au 1er janvier 2022 validé par le SMTC sur la base des échanges entre T2C et le SMTC)
- des projections de coûts de T2C sur les autres éléments de charges en dehors de ceux de la masse salariale de l'exploitant (fluides, autres éléments de charges courantes hors masse salariale…), réalisées fin 2021 pour l'année 2022

A compter de 2023, un objectif de maîtrise du coût de la prestation sera porté au contrat.

Un bilan des entrées/sorties de personnel attendu pour l'année 2023 est produit par T2C au 15 décembre 2022. Ce bilan permet de disposer, au réel, des évolutions prévisibles de la masse salariale.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Un bilan précis des ETP-T et de la masse salariale associée est remonté par la Régie le 15 décembre 2022. Il permet, avec le tableau des entrées/sorties, de constituer le socle d'iso-effectif, à partir duquel s'évalue la maîtrise de la masse salariale.

Compte tenu de l'évaluation au réel de la masse salariale, un dialogue de gestion portant notamment sur les effets volume et les effets entrants/sortants s'établit par conséquent à compter de 2022. Dans ce cadre aussi, le SMTC AC demande annuellement à l'exploitant des projections des effectifs prévisionnels à 5 ans, cette démarche pouvant s'inscrire dans une logique de GPEEC pour la régie T2C. »

Article 7

Pour les exercices 2018 à 2021 inclus, une analyse des excédents de gestion des 4 exercices sera opérée ; cette analyse doit permettre de garantir la neutralité des transferts financiers à la régie sur la durée totale du contrat (principe de juste compensation des charges).

Article 8

L'article 7.5.1 est modifié comme suit

«

7.5.1 MANDAT DONNE A LA REGIE

L'Autorité Organisatrice peut confier à la Régie, et avec son accord, pour tout investissement relevant du cadre de l'inventaire A, un mandat de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation d'investissements. Dans ce cas, la Régie interviendra au nom et pour le compte de l'Autorité Organisatrice selon une procédure bien déterminée annexée à la présente clause de revoyure (annexe 4). La Régie prendra ainsi en charge la rédaction du cahier des charges, la réalisation de la procédure d'appel d'offres jusqu'à l'analyse des offres et la présentation du rapport d'analyse, le suivi intégral (GPA, garantie contractuelles) de l'exécution de l'opération d'investissement.

La Commission d'Appel d'Offres de l'Autorité Organisatrice reste compétente pour la validation du choix du prestataire, dans le respect du budget définit en amont de l'opération. »

Article 9
Il est ajouté à la fin de l'article 9.4 les deux paragraphes suivants

« Ainsi, dans le cadre du suivi de la performance, l'Autorité Organisatrice peut mener ou faire réaliser des études/analyses sur les modalités de réalisation de l'exploitation et donc, sur les dispositifs mis en œuvre par la Régie pour assurer les missions qui lui sont confiées par le contrat. Ces études/analyses peuvent concerner tout aspect de l'exploitation dont l'AOM souhaiterait connaître la performance. La Régie facilite la réalisation de celles-ci. Les résultats sont communiqués à la Régie.

Par ailleurs, l'Autorité Organisatrice et la Régie s'organisent pour assurer le débriefing de tous rapports d'audit ou d'analyse de gestion dans une perspective de bilans et de capitalisation de ces études, comme d'élaboration de plans d'actions visant à tirer les enseignements des préconisations des audits (Audit de la Chambre Régionale des Comptes par exemple). »

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Une étude d'organisation de la régie sera menée afin de définir l'organisation à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs définis par l'autorité organisatrice et répondre aux enjeux à venir.

Article 10

Il est ajouté un article 10.7, comme suit :

« 10.7 : Protection des données à caractère personnel

Dans le cadre de la réalisation de leur mission de service public de transport urbain de personnes, le SMTC, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, et T2C, en tant qu'exploitant principal, ont besoin de collecter et stocker des données personnelles des usagers.
Ces données font l'objet d'un traitement qui doit respecter les règles mises en place dans le cadre du règlement européen RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données) du 20/679 du 26 avril 2016, applicable depuis le 26 mai 2018.

Afin de déterminer les risques potentiels et les points de vigilances pour le SMTC et T2C, la qualité juridique des deux entités doit être définie suivant la nature, l'objet et la finalité des dossiers traités (responsable, co-responsable ou sous-traitant de données).
Par ailleurs, le SMTC et T2C doivent désigner un délégué à la protection des données et tenir un registre des traitements.

L'annexe 5 de la présente clause de revoyure vient préciser la qualification juridique ainsi que les prescriptions de l'AO et de la Régie. »

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 23
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'approuver la Clause de revoyure du Contrat de Service Public 2018-2022 entre le SMTC et la Régie T2C à compter du 1er janvier 2022.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

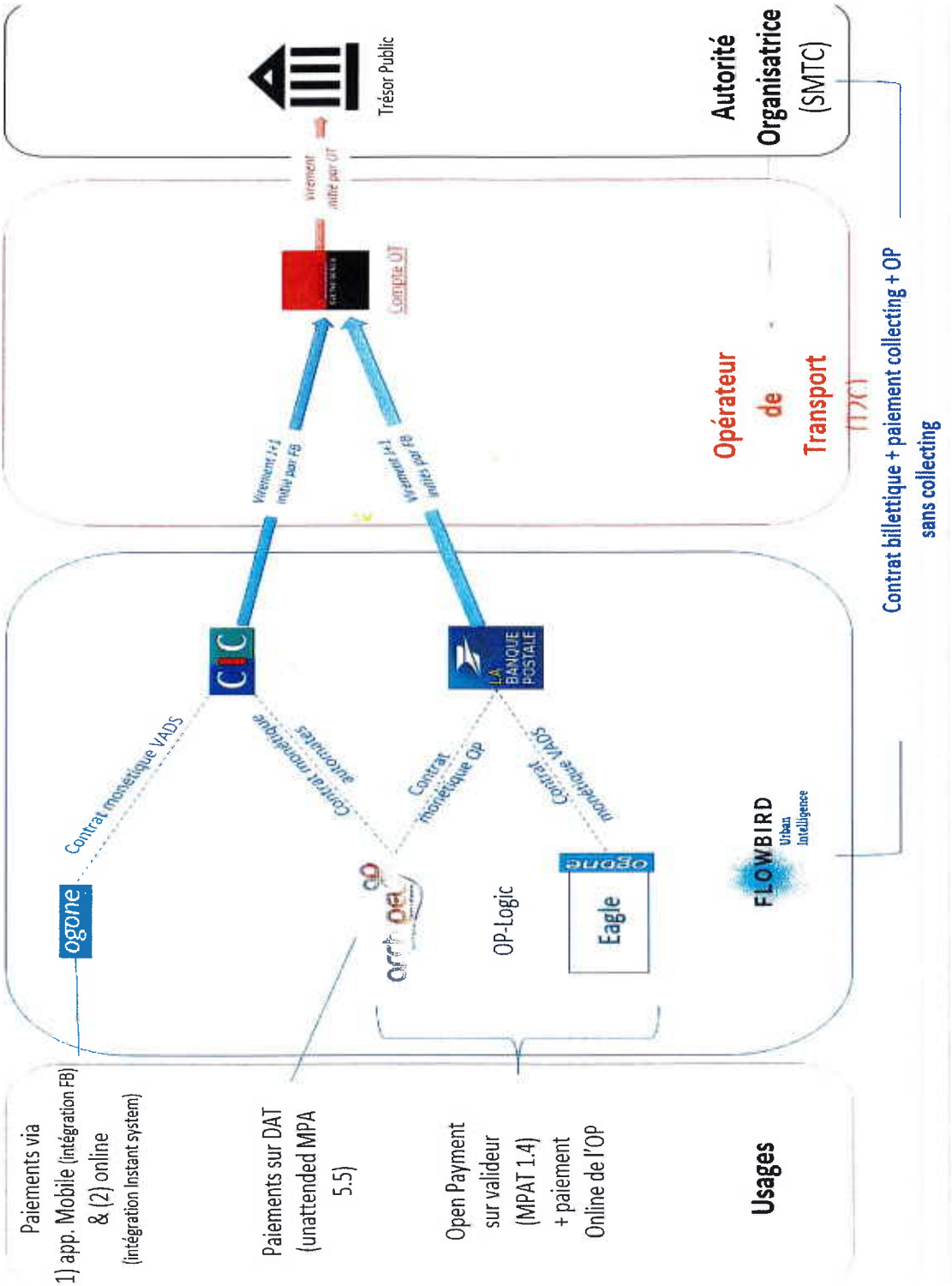
Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

ANNEXE 2 : SCHEMA D'ENCAISSEMENT



Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

ANNEXE 3 EVOLUTION DE L'OFFRE KILOMETRIQUE ANNEE 2022

	2018	2019	2020	2021	2022
Kms commerciaux Régie annexe 9 CSP	6 338 628	6 333 604	6 358 218	6 347 209	6 371 271
Kms commerciaux affrétés annexe 9 CSP	1 561 395	1 561 434	1 561 510	1 561 452	1 561 668
Total kms commerciaux annexe 9 CSP	**7 900 023**	**7 895 038**	**7 919 728**	**7 908 661**	**7 932 939**
REGIE					
2018 - Substitution ligne A	40 245	0	0	0	0
2018 - Evolutions d'offre	-29 161	-40 348	-40 348	-40 348	-40 348
2019 - Evolutions d'offre	0	26 649	61 748	61 748	61 748
2020 - Evolutions d'offre	0	0	-5 296	-7 343	-7 343
2021 - Evolutions d'offre	0	0	0	-265 615	-283 495
2022 - Evolutions d'offre	0	0	0	0	
TOTAL EVOLUTIONS D'OFFRE EN REGIE	**11 084**	**-13 699**	**16 103**	**-251 558**	**-269 438**
AFFRETES					
2018 - Evolutions d'offre	10 186	32 746	32 746	32 746	32 746
2019 - Evolutions d'offre	0	10 525	18 654	17 954	17 954
2020 - Evolutions d'offre	0	0	3 352	7 575	7 575
2021 - Evolutions d'offre	0	0	0	-5 459	-14 466
2022 - Evolutions d'offre	0	0	0	0	
TOTAL EVOLUTIONS D'OFFRE AFFRETES	**10 186**	**43 270**	**54 751**	**52 815**	**43 807**
Total kms commerciaux Régie après évolutions	**6 349 712**	**6 319 905**	**6 374 321**	**6 095 651**	**6 101 833**
Total kms commerciaux affrétés après évolutions	**1 571 581**	**1 604 704**	**1 616 261**	**1 614 267**	**1 605 475**
TOTAL KMS COMMERCIAUX APRES EVOLUTIONS	**7 921 293**	**7 924 609**	**7 990 582**	**7 709 918**	**7 707 309**

Pour l'année 2022 les kilomètres commerciaux s'élèvent à sept million sept cent sept mille trois cent neuf kilomètres.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Annexe 4 PROCEDURE OPERATION D'INVESTISSEMENT

I. Programme d'Investissement

Les investissements nécessaires aux projets portés par le SMTC et sa gestion patrimoniale, incluant l'ensemble du patrimoine mis à disposition de la Régie T2C, font l'objet d'une inscription par opération dans le cadre de la programmation pluriannuelle des investissements du SMTC portant sur 10 années glissantes, et dans les différentes délibérations budgétaires annuelles en fonction de la répartition pluriannuelle des crédits de paiement (CP) de chaque opération.

Conformément à l'article 6.6 du Contrat de Service Public, le SMTC concerte la Régie T2C pour construire et/ou mettre à jour la PPI. La Régie T2C fait toute suggestion utile quant aux opérations inscrites ou à inscrire à la PPI, et ce dès le besoin identifié en ce qui concerne les actions à inscrire.

Pour les biens dits de l'inventaire A, deux modes de réalisation de l'opération peuvent être envisagés :

- Portage de la maîtrise d'ouvrage par l'AOM SMTC, avec association de l'exploitant en tant qu'utilisateur voire AMO dans certains cas spécifiques
- Portage de la maîtrise d'ouvrage par la Régie T2C au nom et pour le compte du SMTC sous mandat de maîtrise d'ouvrage tel que prévu à l'article 7.5.1 du CSP.

Pour les biens dits de l'inventaire B (véhicules utilitaires, petits équipements, outillages, mobilier de bureau, bureautique, logiciels, serveurs, travaux d'infrastructures ou renouvellement d'équipements industriels…), deux modes de réalisation de l'opération peuvent également être envisagés :

- Pour les opérations dont le montant est inférieur ou égal à 100.000€ HT, les investissements peuvent être pilotés directement par la Régie dans le cadre de la rémunération forfaitaire annuelle dédiée aux investissements. Ce montant de 100.000€ HT s'entend sur le périmètre global de l'opération et pas au niveau de chaque lot d'un marché par exemple.
  T2C et le SMTC veilleront tout particulièrement à l'unicité de l'opération (le morcèlement artificiel est proscrit)
- Pour les opérations dont le montant est supérieur à 100.000€ HT ou pour les opérations stratégiques, l'opération est menée par l'AOM, soit directement ou soit via un mandat (de la même manière que pour les biens de l'inventaire A).

Les paragraphes suivants portent spécifiquement sur le mode de réalisation via mandat de maîtrise d'ouvrage confiée à T2C.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

II. Phases de validation des investissements et de procédure d'achat.

En règle générale, les opérations sont inscrites dans la PPI dès identification du besoin, avec description annuelle des différentes phases de l'opération (opportunité, faisabilité, conception détaillée, réalisation).

Pour chaque opération, le SMTC se positionne sur le mode de réalisation (en direct ou sous forme d'un mandat) au plus tard à la fin de la phase d'opportunité (ou en amont s'il a décidé de confier cette phase sous forme de mandat à la Régie).

1. Détermination et hiérarchisation des opérations

Une première description de l'opération identifiée par la Régie est communiquée au SMTC, sous forme d'une note d'intention motivée précisant les objectifs de l'opération, l'estimation des coûts (le cas échéant, en précisant le coût de l'étude d'opportunité et/ou de l'étude de faisabilité, ainsi qu'une évaluation du retour sur investissement) et la répartition pluriannuelle des crédits nécessaires, l'équipe projet et le planning prévisionnel. L'ensemble des demandes sont envoyées, sauf opérations urgentes (à lancer immédiatement, sous réserve de la disponibilité des crédits), au plus tard fin juin de l'année N-1 par rapport aux premiers crédits à engager. Pour chaque opération, sera spécifiée la priorité donnée à l'opération à réaliser par T2C, sur une échelle de 1 à 5, 5 étant l'investissement le moins urgent. Les éventuels doublons entre opérations proposées à l'investissement et opérations prévues en maintenance dans le cadre du CSP devront être identifiés par T2C à ce stade.

La note d'intention devra définir l'interlocuteur unique côté T2C, qui sera en charge pour cette opération de la gestion de la diffusion d'informations et de la transversalité au sein de la Régie T2C.

2. Analyse SMTC

Les directions concernées du SMTC (en concertation avec les équipes métiers et la direction finances de T2C) étudient l'opportunité technique et financière, soit sur la base des éléments fournis par T2C (pouvant inclure une préétude d'opportunité), soit en décidant de la réalisation d'une étude d'opportunité (en direct ou sous forme de mandat).
Le SMTC se prononce sur le choix de réaliser ou non l'opération, ou de réaliser une étude complémentaire. De même, il se prononce sur le mode de réalisation (en direct ou sous forme de mandat), avant finalisation du budget primitif de l'année N, (soit avant fin octobre de l'année N-1).
Si une étude d'opportunité est réalisée, le SMTC se prononce de la même manière après remise des conclusions de l'étude.

3. Inscription au budget du SMTC

Si l'opération est validée, la dépense prévisionnelle totale est inscrite dans la PPI du SMTC-AC, et le montant de CP nécessaires en année N au budget primitif. Le montant inscrit dans la PPI (et au budget si l'opération dure moins d'un an) est indicatif, il correspond à une limite haute par rapport au projet d'investissement.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

III. Suivi d'une opération sous mandat

Les opérations sous mandat de maîtrise d'ouvrage sont encadrées par le paragraphe 7.5.1 et s'inscrivent dans les modalités prévues aux articles L2422-5 et suivants du code de la commande publique.

Un interlocuteur SMTC est désigné pour suivre l'opération, il est le correspondant direct du responsable d'opération désigné par la Régie T2C. Il doit être tenu au courant (et notamment mis en copie des courriels) de l'ensemble des échanges entre T2C et SMTC concernant cette opération (sujets techniques, marchés, financiers, ...).

Le SMTC formalise en lien avec T2C, dans un document ad hoc et/ou dans le cadre d'un avenant à la convention de mandat :

- Le programme et l'enveloppe prévisionnelle de l'opération
- Les grands jalons d'avancement nécessitant validation par le SMTC-AC
- Les conditions de passation des différentes commandes et marchés, et notamment l'association du SMTC aux différentes étapes des procédures de passation. Il est rappelé que chaque commande doit être validée par le SMTC –AC et qu'en cas de marchés formalisés, la CAO du SMTC est compétente.
- Les conditions d'exécution de l'opération et des marchés nécessaires : en règle générale, T2C peut prendre toutes les décisions d'exécution nécessaires au pilotage des marchés, sauf celles entraînant une modification du programme avec impact direct ou indirect sur le coût de l'opération ou des opérations connexes. Les modalités de validation par le SMTC des modifications de programme sont définies.
- Le cas échéant, les éventuelles modalités de prise en charge des moins/plus-values par rapport au montant de l'opération / du ou des marchés.
- Les modalités de suivi technique et financier de l'opération entre T2C et SMTC.

Pour les opérations pluriannuelles, T2C fournit au SMTC en septembre de l'année N-1 la demande en crédits de paiement pour l'année N, ainsi que les crédits restant à mandater avant la fin d'année N-1. Pour chaque étape du processus budgétaire (BS, DM), T2C fournit les éléments au SMTC selon les échéances précisées par la direction PPQP du SMTC.

NB : les documents juridiques suivants relatifs aux commandes passées sur les opérations sous mandat seront envoyés au SMTC :

- Auprès du Pôle Achats, ressources administratives et juridiques de la direction MOAGP et du pôle finances de la direction PPQP dans le cadre d'un marché public (opération > à 40 000 € HT)
- Au pôle finances de la direction PPQP hors marché (opération < à 40 000 € HT) à l'adresse suivante finances@smtc-clermontferrand.com
- Auprès des directions concernées du SMTC.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

IV. Suivi financier

1. Les engagements annuels

T2C (personne à identifier car manque de visibilité du référent au sein de T2C) envoie les pièces comptables au pôle finances de la direction PPQP (ainsi qu'au responsable technique SMTC de l'opération) pour engagement sur l'année budgétaire ;
Cet engagement doit être réalisé avant la notification du marché ou la signature du bon de commande.

2. La facturation

Le SMTC reçoit les factures par CHORUS PRO.
Le pôle finances de la direction PPQP envoie par mail les factures à T2C.
Le responsable désigné de l'opération côté T2C appose le service fait sur les factures ou le certificat de paiement en cas de marché pour liquidation et les renvoie au SMTC.

3. Le suivi d'exécution budgétaire

Un tableau de suivi budgétaire de ces opérations sera établi avant chaque comité budgétaire, ce tableau est fourni en amont de cette réunion et complété si besoin par T2C et le SMTC. Il sera arbitré lors de ce comité.

Si un cadrage budgétaire doit avoir lieu, il a vocation à l'être lors de ce comité budgétaire. Il peut cependant être opéré en dehors des comités budgétaires, d'un commun accord entre les deux parties.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

ANNEXE 5 RGPD

Article 1. Protection des Données à caractère personnel – Situation de Co-responsabilité

Les Parties sont amenées à déterminer conjointement certaines finalités et moyens de Traitements de Données à caractère personnel régi par le RGPD.

Les Parties ont dès lors la qualité de Co-Responsables du Traitement de Données à caractère personnel, au sens de l'article 26 du RGPD, de sorte qu'elles sont conjointement Responsables du Traitement réalisé au titre du Contrat.

De manière générale, dans le cadre de leurs relations contractuelles, les Parties s'engagent, chacune pour ce qui la concerne, à respecter les Lois applicables au Traitement de Données à caractère personnel, dont elles reconnaissent avoir parfaitement pris connaissance.

1.1. Objet

Dans le cadre de l'exécution du présent Contrat, la Régie T2C et le SMTC réalisent ou sont susceptibles de réaliser des opérations de Traitement de Données à caractère personnel listées à l'article **1.2.** ci-dessous en qualité de Co-Responsables du Traitement.

La Régie T2C et le SMTC s'engagent à effectuer des Traitements de Données à caractère personnel après l'accord de l'autre Partie. En particulier, la Régie T2C et le SMTC s'engagent à ne traiter les Données à caractère personnel que pour les finalités mentionnées à l'article 1.2. et s'interdissent de procéder à tout autre Traitement des Données à caractère personnel.

Si, au cours de l'exécution du Contrat, l'un ou l'autre Co-Responsable du Traitement décide de réaliser un Traitement non décrit à l'article 1.2., les Parties s'engagent à conclure un accord ou tout acte juridique contraignant définissant et déterminant, notamment (i) l'objet et la durée du Traitement, (ii) la nature et la finalité du Traitement, (iii) le type de Données à caractère personnel, (iv) les catégories de Personnes concernées, (v) leurs obligations et droits des respectifs, (vi) les modalités de communication entre eux, (vii) le niveau de sécurité applicable au Traitement ainsi, de manière générale, que l'ensemble des obligations du RGPD.

1.2 Description des Données à caractère personnel et du Traitement faisant l'objet de la co-traitance

Dans le cadre du Contrat, les Co-Responsables du Traitement définissent les caractéristiques du Traitement de Données à caractère personnel en annexe 5 bis.

1.3. Recours à un Sous-traitant

Chaque Partie pourra, sous réserve de notification préalable à l'autre Partie, faire appel aux Sous-traitants de son choix pour mener les activités de Traitement de Données à caractère personnel mis en œuvre dans le cadre du Contrat.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Il est entendu que la Partie faisant appel au Sous-traitant s'engage(nt) à :

- ce que le Sous-traitant respecte de manière générale les dispositions de l'article 28 du RGPD et de la loi « Informatique et Libertés » ;

- ce que Sous-traitant présente les garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière que ce Traitement réponde aux exigences du RGPD et garantisse la protection des droits des Personnes concernées ;

- signer un Contrat ou tout autre acte juridique avec son Sous-traitant pour encadrer les engagements du Sous-traitant relatifs aux dispositions du RGPD.

Par conséquent, la Partie faisant appel au Sous-traitant sera Responsable de tout manquement à ces dispositions commis par le Sous-traitant ou ses préposés ainsi que par son/ses propres Sous-traitants ultérieurs.

Dans le cas où la Partie ferait appel à un Sous-traitant situé hors du territoire de l'Union Européenne pour le Traitement des Données, elle s'engage à adopter toutes les mesures possibles et à ce que son Sous-traitant adopte toutes les mesures nécessaires afin d'assurer aux Données à caractère personnel un niveau de protection équivalent à celui assuré aux Données à caractère personnel sur le territoire de l'Union Européenne.

1.4. Propriété des fichiers et accès aux Données à caractère personnel

Chacun des Co-Responsables de Traitement reconnait que les fichiers au sein desquels sont référencés les Données à caractère personnel traitées sont et demeurent la propriété exclusive des Parties.

Chacun des Co-Responsables de Traitement est autorisé à accéder aux Données à caractère personnel de l'autre Co-Responsable du Traitement sur demande écrite et préalable du Co-Responsable du Traitement, pour les seuls besoins d'exécution de la demande soumise et sous contrôle du Co-Responsable du Traitement.

1.5. Obligations générales des Parties

Les Parties reconnaissent qu'elles ont pleinement connaissance des obligations qui leur incombent en vertu de la Législation applicable en matière de protection des Données en leur qualité de Responsables conjoints du/des Traitement(s).

Ainsi, chaque Co-Responsable du Traitement prendra, pour ce qui le concerne, toutes les mesures propres à assurer la conformité à cette Législation applicable et s'engage notamment à :

- traiter les Données à caractère personnel conformément aux principes et obligations de la Législation applicable ;

- insérer dans le registre des activités de Traitement effectuées sous sa responsabilité notamment l'objet et la durée du Traitement, sa nature et sa finalité ainsi que le type de Données à caractère personnel et les catégories de Personnes concernées ;

- fixer la ou les durées de conservation nécessaires des Données à caractère personnel traitées, et ce, en fonction de leur finalité, ainsi que de déterminer les modalités de leur archivage ou d'effacement à l'expiration de ces délais ;

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

- veiller à ce que les personnes autorisées à traiter les Données à caractère personnel en vertu du Contrat (i) s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité et (ii) reçoivent la formation nécessaire en matière de protection des Données à caractère personnel ;

- garantir la confidentialité des Données à caractère personnel traitées dans le cadre du Contrat ;

- communiquer à l'autre partie les informations dont elle dispose et qui sont nécessaires au bon déroulement du Traitement conjoint et, en particulier, l'informer immédiatement de tout événement ayant une incidence sur les activités de Traitement sous sa responsabilité ;

- prendre toutes les précautions techniques et organisationnelles utiles, eu égard notamment à la nature personnelle des Données que chacune des Parties traite respectivement et des risques présentés par le(s) Traitement(s) et ce, afin de préserver une sécurité et une confidentialité maximales de ces Données et, notamment d'empêcher qu'elles soient déformées, endommagées et surtout que des tiers non autorisés y aient accès, d'une quelconque manière que ce soit ;

- prendre en compte, s'agissant de leurs outils, produits, applications ou services, les principes de protection des Données à caractère personnel dès la conception (« *by design* ») et de protection des Données par défaut (« *by default* ») notamment en s'assurant de la minimisation des Données afin que seules celles nécessaires au regard de chaque finalité spécifique de Traitement soient traitées.

1.6. Information des Personnes concernées.

Les Personnes concernées par les opérations de Traitement recevront les informations requises au moment de la collecte de Données, lorsque des Données à caractère personnel sont collectées auprès de la Personne concernée, ou dans les délais requis, lorsque les Données à caractère personnel n'ont pas été collectées auprès de la Personne concernée, conformément aux articles 12 à 14 du RGPD. Les parties conviennent que ces informations seront fournies par la Partie à l'origine de la collecte des données. Cette information sera tenue à disposition des Parties sur simple demande.

1.7. Point de contact pour les Personnes concernées

Les Parties désignent comme point de contact pour les personnes dont les Données à caractère personnel sont traitées DPO Consulting en sa capacité de Délégué à la Protection des Données. Pour les données collectées par la Régie T2C, les coordonnées de contact à indiquer sont : cnil@t2c.fr Pour les données collectées par le SMTC, les coordonnées de contact à indiquer sont : dpo@smtc-clermontferrand.com

1.8. Droits des Personnes concernées

Dans la présente section, le terme « droits » désigne tout droit accordé aux Personnes concernées par la Législation applicable, tel que le droit d'accès, de rectification, de suppression, de limitation, de portabilité, d'opposition et de retrait du consentement définis aux articles 15 à 22 du RGPD.

Conformément à la Législation applicable, une Personne concernée peut exercer ses droits à l'encontre de chaque Responsable conjoint du Traitement ou des deux Responsables conjoints du Traitement.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Chaque Partie s'engage individuellement à prendre les mesures internes nécessaires afin de satisfaire les demandes des Personnes concernées.

Pour toute demande d'exercice des droits portant sur le Traitement de Données à caractère personnel dont les Parties sont Responsables conjoints, la Partie interrogée devra, dès réception de la demande, avertir l'autre Partie et lui adresser la demande par courrier électronique à DPO Consulting aux adresses mentionnées dans le paragraphe 7 ci-dessus.

Sauf accord écrit contraire des Parties, la Partie qui reçoit la demande d'exercice des droits sera en charge d'apporter une réponse validée d'un commun accord entre les Parties dans les délais et conditions prévus par la Législation applicable.

Pour toute demande portant sur des droits de rectification, d'effacement et d'opposition, chaque Partie devra, par ailleurs, prendre et confirmer, par écrit, à l'autre Partie, avoir pris les mesures internes adéquates.

1.9. Registre du Traitement

La Régie T2C et le SMTC s'engagent, chacun pour ce qui le concerne, à satisfaire à son obligation de transparence et de traçabilité en tenant notamment par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de Traitement effectuées, comprenant :

- son nom et ses coordonnées ainsi que ceux du Co-Responsable du Traitement concerné, et, le cas échéant, d'éventuels Sous-traitants ;

- les catégories de Traitements effectués pour son compte et celui du Co-Responsable du Traitement ;

- le cas échéant, les transferts de Données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale, y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et, dans le cas des transferts visés à l'article 49, paragraphe 1, alinéa 2 du RGPD, les documents attestant de l'existence de garanties appropriées ;

- dans la mesure du possible, une description générale des mesures de sécurité techniques et organisationnelles mises en œuvre pour garantir la sécurité des Données à caractère personnel ainsi que leur Traitement.

Le registre se présentera sous une forme écrite et électronique.

Chaque Co-Responsable de Traitement mettra le registre à la disposition de l'Autorité de contrôle, sur demande.

1.10. Sous-traitance ultérieure

Le Sous-traitant de la Régie T2C et du SMTC s'engagent, chacun pour ce qui le concerne, à ne recourir qu'à des Sous-traitants ultérieurs présentant les garanties adéquates et sous réserve du respect des conditions cumulatives suivantes :

- le Sous-traitant a notifié par écrit et préalablement aux Co-Responsables du Traitement le projet de recourir à un tiers Sous-traitant ultérieur. Cette notification contient l'ensemble de la documentation démontrant les garanties présentées par le Sous-traitant ultérieur envisagé

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

- les Co-Responsables du Traitement ont autorisé préalablement, par écrit et spécifiquement, ledit Sous-traitant ultérieur ;

- le Sous-traitant ultérieur est tenu de respecter les obligations du présent Contrat pour le compte des Co-Responsables du Traitement ; en particulier : il ne traitera les Données à caractère personnel que conformément aux instructions écrites des Co-Responsables de Traitement et sera susceptible d'être audité par ces derniers ;

- le Sous-traitant demeure pleinement Responsable envers les Co-Responsables du Traitement de l'exécution par le Sous-traitant ultérieur de ses obligations.

Le Sous-traitant communiquera à premier demande aux Co-Responsables de Traitement, dans les meilleurs délais, une copie du Contrat conclu avec le Sous-traitant ultérieur.

Le Sous-traitant se porte fort de ce que le Sous-traitant ultérieur/secondaire présente les mêmes garanties suffisantes quant à la mise en œuvre de mesures techniques et organisationnelles appropriées et conformes aux exigences des Lois Applicables et du RGPD.

Lorsque le Sous-traitant ultérieur ne remplit pas ses obligations en matière de protection des Données, le Sous-traitant demeure pleinement Responsable devant le Responsable de Traitement de l'exécution par le Sous-traitant ultérieur de ses obligations.

Le Sous-traitant est Responsable de tout manquement aux présentes dispositions commis par lui ou ses préposés ainsi que par son/ses Sous-traitants ultérieur(s), ses employés ou toute personne agissant pour son compte.

Il est précisé que les filiales du Sous-traitant au sens de l'article L. 233-1 du Code du commerce ou les entités contrôlées par le Sous-traitant au sens de l'article L.233-3 du Code de commerce, qui traitent les Données à caractère personnel dans le cadre du Contrat, ne sont pas considérés au titre du présent Contrat comme des Sous-traitants ultérieurs mais comme un Sous-traitant au sens de l'article 4 du RGPD.

Les filiales du Sous-traitant et les entités contrôlées par celles-ci sont à ce titre soumises aux mêmes obligations issues du présent Contrat que le Sous-traitant.

Dans le cas où le Sous-traitant ferait appel à un Sous-traitant secondaire situé hors du territoire de l'Union Européenne pour le Traitement des Données à caractère personnel, le Sous-traitant s'engage à adopter toutes les mesures possibles, notamment contractuelles, et à ce que son Sous-traitant ultérieur adopte toutes les mesures nécessaires afin d'assurer aux Données à caractère personnel un niveau de protection équivalent à celui assuré aux Données à caractère personnel sur le territoire de l'Union Européenne.

1.11. Transfert des Données à caractère personnel

Le SMTC et la Régie T2C s'engagent respectivement à recourir à des moyens de Traitement de Données à caractère personnel situés sur le territoire de l'Union Européenne ou à des moyens de Traitement hors de l'Union Européenne sous réserve du respect des conditions cumulatives suivantes :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

- le transfert envisagé est notifié à l'autre Partie par écrit ;

- le pays de destination des Données à caractère personnel fait l'objet d'une décision d'adéquation adoptée par la Commission Européenne ;

- en cas de transfert des Données en dehors du territoire d'un état membre de l'Union Européenne ou vers un Etat ne figurant pas dans la liste des pays disposant d'un niveau de sécurité équivalent ou ne disposant pas de règles d'entreprises contraignantes approuvées par le Comité européen des autorités de protection des Données (EDPB) ou de tout autre moyen reconnu par le RGPD comme conférant aux Données un niveau de protection suffisant, les Parties s'engagent à conclure un Contrat encadrant ce transfert de Données en adoptant les clauses contractuelles types adoptées par la Commission sur la base de l'article 46, paragraphe 2, du RGPD ;

- le transfert est sécurisé par des moyens techniques et organisationnels adaptés.

En tout état de cause, aucun transfert de Données hors du territoire de l'Union Européenne ne doit diminuer d'une quelconque manière que ce soit la protection accordée aux Personnes concernées.

1.12. Référents en matière de protection des Données à caractère personnel

Chacune des Parties s'engage à désigner un DPO (conformément à l'article 37 du RGPD) en matière de protection des Données à caractère personnel, ayant les compétences requises pour gérer la bonne exécution des obligations stipulées au sein du présent article et pour répondre aux demandes de l'autre Partie.

Ce DPO sera l'interlocuteur privilégié de l'autre Partie.

DPO : DPO Consulting
Coordonnées : cnil@t2c.fr et dpo@smtc-clermontferrand.com

En cas de modification de DPO, chaque Partie s'engage à en informer sans délai l'autre Partie par voie de notification, et est Responsable de la continuité du contact lors de la transition entre le nouveau référent et son prédécesseur.

1.13. Notification de Violation de Données à caractère personnel

Chaque Partie s'engage à mettre en place une procédure interne afin d'identifier et gérer les cas de Violation de Données à caractère personnel et à procéder, lorsque cela est requis par la Législation applicable, à la notification de l'Autorité de contrôle compétente et/ou des Personnes concernées selon les modalités et dans les délais prescrits par la Législation applicable.

Si l'un ou l'autre des Co-Responsables de Traitement a connaissance ou suspecte la survenance d'une fuite ou d'une faille de sécurité susceptible d'être qualifiée de Violation de Données à caractère personnel, il s'engage à notifier à l'autre Co-Responsable du Traitement ladite Violation de Données à caractère personnel, qu'elle soit avérée ou non, dans un délai maximum de quarante-huit (48) heures après en avoir pris connaissance, et notamment :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

- décrire la nature de la Violation de Données à caractère personnel [illegible] catégories et le nombre approximatif de Personnes concernées par la Violation de Données à caractère personnel et les catégories et le nombre approximatif d'enregistrements de Données à caractère personnel concernées ;
- le cas échéant, communiquer le nom et les coordonnées du DPO ou d'un autre référent auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues ;
- décrire les conséquences/impact probables de la Violation de Données à caractère personnel sur les Personnes concernées ;
- décrire les mesures prises ou qu'il se propose de prendre pour remédier à / minimiser la Violation de Données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives ;
- tout autre document utile afin de permettre à l'un ou l'autre des Co-Responsables du Traitement, si nécessaire, de notifier cette Violation de Données à caractère personnel à l'Autorité de contrôle compétente et aux Personnes concernées.

Chaque Co-Responsable de Traitement s'engage à :

- procéder aux diligences d'usage aux fins d'identification de l'origine et de l'étendue de la Violation de Données à caractère personnel ;
- informer régulièrement l'autre Co-Responsable du Traitement des résultats de l'investigation ;
- définir et adopter, à ses frais, toutes mesures permettant de remédier aux manquements visés ci-dessus dans les plus brefs délais, ainsi que les mesures permettant d'éviter leur survenance dans le futur.

1.14. Coopération avec l'Autorité de contrôle

Chaque Co-Responsable de Traitement s'engage à coopérer avec l'Autorité du contrôle, à la demande de celle-ci ou à la demande de l'autre Co-Responsable de Traitement, dans l'exécution de ses missions.

Les Parties s'informent mutuellement de toute demande, enquête, injonction et généralement de toute mesure prise par l'Autorité de contrôle compétente concernant le Traitement conjoint.

Les Parties se prêtent mutuellement assistance pour se conformer et répondre à toute injonction et/ou toute demande émanant de l'Autorité de contrôle compétente et se rapportant, en tout ou en partie, au Traitement dont elles sont Co-Responsables de Traitement.

1.15. Analyse d'impact sur la vie privée

Chaque Co-Responsable de Traitement s'engage à aider l'autre Co-Responsable de Traitement si nécessaire pour la réalisation des analyses d'impact relatives à la protection des Données et/ou pour la réalisation de la consultation préalable à l'Autorité de contrôle en cas de risque élevé.

Il est expressément convenu que chaque Partie supporte ses propres coûts pour la réalisation de ladite étude d'impact.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

1.16. Responsabilité

Lorsqu'une réclamation et/ou action est engagée par une Personne concernée à l'encontre de l'une ou l'autre des Parties exclusivement (ci-après « **Partie notifiée** ») et portant sur un Traitement de Données à caractère personnel dont les Parties sont Responsables conjoints, la Partie notifiée devra informer, dans les plus brefs délais, l'autre Partie (ci-après « **Partie informée** ») de l'existence de cette réclamation et/ou action en précisant son objet, les mesures demandées et le cas échéant le montant réclamé. L'information devra être accompagnée de toute documentation existante exposant le préjudice.

La Partie informée pourra volontairement intervenir et à ses propres frais. Les Parties s'engagent alors à coopérer de bonne foi dans la résolution du litige, notamment concernant leur part de responsabilité dans le préjudice subi par la Personne concernée du fait de la mise en œuvre du Traitement de Données à caractère personnel ou de tout autre manquement aux obligations énoncées au présent article. En cas d'intervention volontaire de la Partie informée, les Parties s'engagent expressément à ne pas transiger avec la Personne concernée sans l'autorisation expresse et préalable de l'autre Partie.

La Partie notifiée aura, en outre, la possibilité de contraindre la Partie informée à intervenir à toute procédure engagée par une Personne concernée à son encontre en réparation d'un préjudice subi du fait du Traitement de Données à caractère personnel dont les Parties sont Responsables conjoints.

Article 2. Protection des Données à caractère personnel – Situation de Sous-traitance

2.1. Objet

Dans le cadre de l'exécution du présent Contrat, la Régie T2C réalise ou est susceptible de réaliser des opérations de Traitement de Données à caractère personnel listées à l'annexe en qualité de Sous-traitant, pour le compte du SMTC agissant en qualité de Responsable de Traitement.
Les présentes clauses s'appliquent au traitement des données à caractère personnel tel que décrit à l'annexe. L'annexe partie intégrante des clauses.
Les présentes clauses sont sans préjudice des obligations auxquelles le Responsable de traitement est soumis en vertu du règlement Général sur la Protection des Données (UE) 2016/679 ci-après « RGPD ».
Les clauses ne suffisent pas à elles seules pour assurer le respect des obligations relatives aux transferts internationaux conformément au chapitre V du RGPD.

2.2. Définitions et interprétation

Lorsque des termes définis respectivement dans le RGPD figurent dans les clauses, ils s'entendent comme dans le règlement en question.
Les dispositions de la présente clause doivent être lues et interprétées à la lumière des dispositions du RGPD. Elles ne doivent pas être interprétées d'une manière contraire aux droits et obligations prévus par le RGPD ou d'une manière qui porte atteinte aux libertés ou droits fondamentaux des personnes concernées.
En cas de contradiction entre les présentes clauses et les dispositions des accords connexes qui existent entre les Parties au moment où les présentes clauses sont convenues ou qui sont conclus ultérieurement, les présentes clauses prévaudront.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

2.3. Description du ou des traitements

Les détails des opérations de traitement, et notamment les catégories de données à caractère personnel et les finalités du traitement pour lesquelles les données à caractère personnel sont traitées pour le compte du Responsable de traitement, sont précisés à l'annexe.

2.4. Instructions

Le Sous-traitant ne traite les données à caractère personnel que sur instruction documentée du Responsable de traitement, à moins qu'il ne soit tenu d'y procéder en vertu du droit de l'Union ou du droit de l'État membre auquel il est soumis. Dans ce cas, le Sous-traitant informe le Responsable de traitement de cette obligation juridique avant le traitement, sauf si la loi le lui interdit pour des motifs importants d'intérêt public. Des instructions peuvent également être données ultérieurement par le Responsable de traitement pendant toute la durée du traitement des données à caractère personnel. Ces instructions doivent toujours être documentées.
Le Sous-traitant informe immédiatement le Responsable de traitement si, selon lui, une instruction donnée par le Responsable de traitement constitue une violation du RGPD ou d'autres dispositions relatives à la protection des données.

2.5. Limitation de la finalité

Le Sous-traitant traite les données à caractère personnel uniquement pour les finalités spécifiques du traitement, telles que définies à l'annexe, sauf instruction complémentaire du Responsable de traitement.

2.6. Durée du traitement des données à caractère personnel

Le traitement par le Sous-traitant n'a lieu que pendant la durée précisée à l'annexe.

2.7. Sécurité du traitement

Le Sous-traitant s'engage à mettre en œuvre les mesures techniques et organisationnelles précisées à l'annexe pour assurer la sécurité des données à caractère personnel. Figure parmi ces mesures la protection des données contre toute violation de la sécurité entraînant, de manière accidentelle ou illicite, la destruction, la perte, l'altération, la divulgation non autorisée de données à caractère personnel ou l'accès non autorisé à de telles données (violation de données à caractère personnel).
Lors de l'évaluation du niveau de sécurité approprié, les Parties tiennent dûment compte de l'état des connaissances, des coûts de mise en œuvre et de la nature, de la portée, du contexte et des finalités du traitement, ainsi que des risques pour les personnes concernées.
Le Sous-traitant n'accorde aux membres de son personnel l'accès aux données à caractère personnel faisant l'objet du traitement que dans la mesure strictement nécessaire à l'exécution, à la gestion et au suivi du Contrat.
Le Sous-traitant veille à ce que les personnes autorisées à traiter les données à caractère personnel s'engagent à respecter la confidentialité ou soient soumises à une obligation légale appropriée de confidentialité.

2.8. Données sensibles

Si le traitement porte sur des données à caractère personnel révélant l'origine raciale ou ethnique, les opinions politiques, les convictions religieuses ou philosophiques ou l'appartenance syndicale, ainsi que des données génétiques ou des données biométriques aux fins d'identifier une personne physique de manière unique, des données concernant la santé ou des données concernant la vie

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

sexuelle ou l'orientation sexuelle d'une personne physique, ou des données relatives aux condamnations pénales et aux infractions («données sensibles»), le Sous-traitant applique des limitations spécifiques et des garanties supplémentaires.

2.9. Documentation et conformité

Le Sous-traitant s'engage à démontrer sa conformité avec les dispositions prévues dans la présente clause.
Le Sous-traitant traite de manière rapide et adéquate les demandes du Responsable de traitement concernant le traitement des données conformément aux présentes clauses.
Le Sous-traitant met à la disposition du Responsable de traitement toutes les informations nécessaires pour démontrer le respect des obligations énoncées dans les présentes clauses et découlant directement du RGPD.
À la demande du Responsable de traitement, le Sous-traitant permet également la réalisation d'audits des activités de traitement couvertes par les présentes clauses et y contribue, à intervalles raisonnables ou en présence d'indices de non-conformité. Lorsqu'il décide d'un examen ou d'un audit, le Responsable de traitement peut tenir compte des certifications pertinentes en possession du Sous-traitant.
Le Responsable de traitement peut décider de procéder lui-même à l'audit ou de mandater un auditeur indépendant. Les audits peuvent également comprendre des inspections dans les locaux ou les installations physiques du Sous-traitant et sont, le cas échéant, effectués moyennant un préavis raisonnable.
Les Parties conviennent que le Responsable de Traitement pourra, dans la limite d'une fois par an, également faire procéder à un audit sur site des conditions de réalisation par le Sous-traitant des Traitements listés en annexe.
Le Responsable de traitement devra aviser le Sous-traitant par écrit de son intention de faire procéder à un audit, moyennant le respect d'un préavis minimum de 30 jours ouvrés.
Préalablement à la réalisation d'un tel audit sur site, le Responsable de traitement et le Sous-traitant devront convenir de son étendue, son calendrier et sa durée.
Les coûts d'audits seront avancés par le Responsable de traitement.
Dans l'hypothèse où le rapport d'audit ferait apparaître un non-respect substantiel des obligations du Sous-traitant visées au sein du présent Contrat, le Sous-traitant s'engage à prendre à sa charge à ses frais, les mesures correctives nécessaires dans un délai à convenir entre les Parties en fonction de la gravité des manquements et/ou non-conformités et/ou des risques qu'ils font peser sur les personnes.
Les Parties mettent à la disposition de l'autorité de contrôle compétente, dès que celles-ci en font la demande, les informations énoncées dans la présente clause, y compris les résultats de tout audit.

2.10. Recours à des Sous-traitants ultérieurs

Le Sous-traitant dispose de l'autorisation générale du Responsable de traitement pour ce qui est du recrutement de Sous-traitants ultérieurs sur la base d'une liste convenue.
Lorsque le Sous-traitant recrute un Sous-traitant ultérieur pour mener des activités de traitement spécifiques (pour le compte du Responsable de traitement), il le fait au moyen d'un Contrat qui impose au Sous-traitant ultérieur, en substance, les mêmes obligations en matière de protection des données que celles imposées au Sous-traitant en vertu des présentes clauses. Le Sous-traitant veille à ce que le Sous-traitant ultérieur respecte les obligations auxquelles il est lui-même soumis en vertu des présentes clauses et du RGPD.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

À la demande du Responsable de traitement, le Sous-traitant lui fournit [illegible] conclu avec le Sous-traitant ultérieur et de toute modification qui y est apportée ultérieurement. Dans la mesure nécessaire à la protection des secrets d'affaires ou d'autres informations confidentielles, y compris les données à caractère personnel, le Sous-traitant peut expurger le texte du Contrat avant d'en diffuser une copie.
Le Sous-traitant demeure pleinement responsable, à l'égard du Responsable de traitement, de l'exécution des obligations du Sous-traitant ultérieur conformément au Contrat conclu avec le Sous-traitant ultérieur. Le Sous-traitant informe le Responsable de traitement de tout manquement du Sous-traitant ultérieur à ses obligations contractuelles.
Le Sous-traitant s'engage à convenir avec le Sous-traitant ultérieur d'une clause du tiers bénéficiaire selon laquelle — dans le cas où le Sous-traitant a matériellement disparu, a cessé d'exister en droit ou est devenu insolvable — le Responsable de traitement a le droit de résilier le Contrat conclu avec le Sous-traitant ultérieur et de donner instruction au Sous-traitant ultérieur d'effacer ou de renvoyer les données à caractère personnel.

2.11. Transferts internationaux

Tout transfert de données vers un pays tiers ou une organisation internationale par le Sous-traitant n'est effectué que sur la base d'instructions documentées du Responsable de traitement ou afin de satisfaire à une exigence spécifique du droit de l'Union et s'effectue conformément au chapitre V du RGPD.
Le Responsable de traitement convient que lorsque le Sous-traitant recrute un Sous-traitant ultérieur conformément à la clause 2.10 pour mener des activités de traitement spécifiques (pour le compte du Responsable de traitement) et que ces activités de traitement impliquent un transfert de données à caractère personnel au sens du chapitre V du RGPD, le Sous-traitant et le Sous-traitant ultérieur peuvent garantir le respect du chapitre V du RGPD en utilisant les clauses contractuelles types adoptées par la Commission sur la base de l'article 46, paragraphe 2, du RGPD, pour autant que les conditions d'utilisation de ces clauses contractuelles types soient remplies.

2.12. Information des personnes

Les Données sont collectées par le Responsable de Traitement
Il appartient au Responsable de traitement de fournir l'information aux Personnes concernées par les opérations de Traitement au moment de la collecte des Données à caractère personnel.

Les Données sont collectées par le Sous-traitant
Le Sous-traitant doit au moment de la collecte des Données, fournir aux Personnes concernées l'information relative aux Traitements de Données à caractère personnel qu'il réalise conformément à l'article 12, 13 et 14 du RGPD.

2.13. Assistance au Responsable de traitement

Le Sous-traitant informe dans un délai de deux (2) semaines le Responsable de traitement de toute demande qu'il a reçue de la part de la personne concernée. Il ne donne pas lui-même suite à cette demande, à moins que le Responsable de traitement des données ne l'y ait autorisé.
Le Sous-traitant prête assistance au Responsable de traitement pour ce qui est de remplir l'obligation qui lui incombe de répondre aux demandes des personnes concernées d'exercer leurs droits, en tenant compte de la nature du traitement. Dans l'exécution de ses obligations, le Sous-traitant se conforme aux instructions du Responsable de traitement.
Le Sous-traitant aide en outre le Responsable de traitement à garantir le respect des obligations suivantes, compte tenu de la nature du traitement et des informations dont dispose le Sous-traitant :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

(1) l'obligation de procéder à une évaluation de l'incidence des opérations de traitement envisagées sur la protection des données à caractère personnel (« analyse d'impact relative à la protection des données ») lorsqu'un type de traitement est susceptible de présenter un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques ;
(2) l'obligation de consulter l'autorité de contrôle compétente/les autorités de contrôle compétentes préalablement au traitement lorsqu'une analyse d'impact relative à la protection des données indique que le traitement présenterait un risque élevé si le Responsable de traitement ne prenait pas de mesures pour atténuer le risque ;
(3) l'obligation de veiller à ce que les données à caractère personnel soient exactes et à jour, en informant sans délai le Responsable de traitement si le Sous-traitant apprend que les données à caractère personnel qu'il traite sont inexactes sont devenues obsolètes ;
(4) les obligations prévues à l'article 32 du RGPD et aux articles 33 et 36 à du RGPD.

Les mesures techniques et organisationnelles appropriées par lesquelles le Sous-traitant s'engage à prêter assistance au Responsable de traitement dans l'application de la présente clause, ainsi que la portée et l'étendue de l'assistance requise sont définies à l'annexe III.

2.14. Registre de traitement du Sous-traitant

Le Sous-traitant s'engage à satisfaire à son obligation de transparence et de traçabilité en tenant notamment par écrit un registre de toutes les catégories d'activités de Traitement effectuées pour le compte du Responsable de Traitement, comprenant :

le nom et les coordonnées du Responsable de Traitement pour le compte duquel il agit, et, le cas échéant, d'éventuels Sous-traitants ultérieurs et du délégué à la protection des Données (« DPD ») ;

les catégories de Traitements effectués pour le compte du Responsable de Traitement ;

le cas échéant, les transferts de Données à caractère personnel vers un pays tiers ou à une organisation internationale, y compris l'identification de ce pays tiers ou de cette organisation internationale et, dans le cas des transferts visés à l'article 49, paragraphe 1, alinéa 2 du RGPD, les documents attestant de l'existence de garanties appropriées ;

dans la mesure du possible, une description générale des mesures de sécurité techniques et organisationnelles mises en œuvre pour garantir la sécurité des Données à caractère personnel ainsi que leur Traitement, y compris entre autres, selon les besoins :

la pseudonymisation et le chiffrement des Données à caractère personnel ;
des moyens permettant de garantir la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la résilience constantes des systèmes et des services de Traitement
des moyens permettant de rétablir la disponibilité des Données à caractère personnel et l'accès à celles-ci dans des délais appropriés en cas d'incident physique ou technique ;
une procédure visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du Traitement.

Le registre se présentera sous une forme écrite et électronique.
Le Sous-traitant mettra le registre à la disposition de l'Autorité de contrôle, sur demande.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

2.15. Notification de violations de données à caractère personnel

En cas de violation de données à caractère personnel, le Sous-traitant s'engage à coopérer avec le Responsable de traitement et lui prête assistance aux fins de la mise en conformité avec les obligations qui lui incombent en vertu des articles 33 et 34 du RGPD, selon celui qui est applicable, en tenant compte de la nature du traitement et des informations dont dispose le Sous-traitant.

Violation de données en rapport avec des données traitées par le Responsable de traitement

En cas de violation de données à caractère personnel en rapport avec des données traitées par le Responsable de traitement, le Sous-traitant prête assistance au Responsable de traitement :

(i) aux fins de la notification de la violation de données à caractère personnel à l'autorité de contrôle compétente/aux autorités de contrôle compétentes, dans les meilleurs délais après que le Responsable de traitement en a eu connaissance, le cas échéant (sauf si la violation de données à caractère personnel est peu susceptible d'engendrer un risque pour les droits et libertés des personnes physiques) ;

(ii) aux fins de l'obtention des informations suivantes qui, conformément à l'article 33 du RGPD doivent figurer dans la notification du Responsable de traitement, et inclure, au moins :

(1) la nature des données à caractère personnel, y compris, si possible, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la violation et les catégories et le nombre approximatif d'enregistrements de données à caractère personnel concernés ;
(2) les conséquences probables de la violation de données à caractère personnel ;
(3) les mesures prises ou les mesures que le Responsable de traitement propose de prendre pour remédier à la violation de données à caractère personnel, y compris, le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.
Lorsque, et dans la mesure où, il n'est pas possible de fournir toutes les informations en même temps, la notification initiale contient les informations disponibles à ce moment-là et, à mesure qu'elles deviennent disponibles, des informations supplémentaires sont communiquées par la suite dans les meilleurs délais ;

(iii) aux fins de la satisfaction à l'article 34 du RGPD de l'obligation de communiquer dans les meilleurs délais la violation de données à caractère personnel à la personne concernée, lorsque la violation de données à caractère personnel est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques.

Violation de données en rapport avec des données traitées par le Sous-traitant

En cas de violation de données à caractère personnel en rapport avec des données traitées par le Sous-traitant, celui-ci en informe le Responsable de traitement dans les meilleurs délais après en avoir pris connaissance. Cette notification contient au moins :

(1) une description de la nature de la violation constatée (y compris, si possible, les catégories et le nombre approximatif de personnes concernées par la violation et d'enregistrements de données à caractère personnel concernés) ;
(2) les coordonnées d'un point de contact auprès duquel des informations supplémentaires peuvent être obtenues au sujet de la violation de données à caractère personnel ;
(3) ses conséquences probables et les mesures prises ou les mesures qu'il est proposé de prendre pour remédier à la violation, y compris pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE03-DE

Lorsque, et dans la mesure où, il n'est pas possible de fournir toutes les informations en même temps, la notification initiale contient les informations disponibles à ce moment-là et, à mesure qu'elles deviennent disponibles, des informations supplémentaires sont communiquées par la suite dans les meilleurs délais.

2.16 Obligations du Responsable de traitement

Le Responsable de traitement s'engage à :

- fournir au Sous-traitant les Données à caractère personnel visées au Contrat ;

- documenter par écrit toute(s) instruction(s) concernant le traitement des Données à caractère personnel par le Sous-traitant ;

- veiller, au préalable et pendant toute la durée du Traitement, au respect des obligations prévues par le RGPD de la part du Sous-traitant ;
- superviser le Traitement, y compris par la réalisation d'audits et d'inspections auprès du Sous-traitant.

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 4

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : APPROBATION DU REGLEMENT D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS PUBLICS

Le règlement d'exploitation des transports publics défini les conditions dans lesquelles les voyageurs peuvent utiliser les services de transport exploités par la Régie T2C sur le ressort territorial du SMTC-AC.

Il complète les textes légaux et règlementaires par ailleurs en vigueur.

L'actuel règlement d'exploitation approuvé le 16 mars 2017 nécessite une mise à jour en lien avec les changements de pratiques en termes de mobilité (intégration de l'intermodalité), de modifications sur la tarification (achat de tickets par SMS, expérimentation de la gratuité le weekend), réglementaires (prise en compte du Règlement Général de la Protection des Données) et de contrôle (possibilité d'usage de la caméra piéton).

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Un travail conjoint entre T2C et le SMTC a conduit à la refonte du règlement d'exploitation des transports publics. Le règlement produit concerne tous les transports publics mis en œuvre sur le ressort territorial à l'exception du transport scolaire et du transport à la demande qui ont leur propre règlement.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 23
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'approuver le Règlement d'exploitation des transports publics ci-annexé.** La date d'application du règlement est le 1er janvier 2022.

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

REGLEMENT PUBLIC D'EXPLOITATION SUR LES SERVICES DU RESEAU T2C- *N°2019-01 - Mis à jour le 1er janvier 2022*

Références légales

VU la Loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs;
VU le décret 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes;
VU la loi n°99-291 du 15 avril 1999, relative aux Polices municipales, article 17 prévoyant l'insertion dans le code de procédure pénale de l'article 529-4;
VU la loi n°2010-1192 du 11 octobre 2010 interdisant la dissimulation du visage dans l'espace public.
VU le Décret n°2000-1136 du 24 novembre 2000, portant modification du code de procédure pénale (2ème partie – décret en Conseil d'Etat) et fixant les conditions d'application du II de l'article 529-4 dudit code
VU la loi n°2016-339 du 22 mars 2016 relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs.
VU le décret n°2016-541 du 3 mai 2016 relatif à la sûreté et aux règles de conduite dans les transports ferroviaires ou guidés, et certains autres transports publics.
Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.
Vu le décret n°2021-543 du 30 avril 2021 pris en application de l'article 113 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités
Vu décret du 23 octobre 2019 qui introduit dans l'article R 311-1 du Code de la route, la définition des engins de déplacement personnel (EDP) alinéa 6-14.
VU l'arrêté tarifaire du Syndicat Mixte des transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC AC) en cours de validité fixant les modalités et les tarifs des transports publics urbains de voyageurs de l'agglomération clermontoise.
VU la délibération du Comité Syndical des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, en date du 20 décembre 2021.

CHAPITRE 1 APPLICATION DU PRESENT REGLEMENT

ARTICLE 1ER - CHAMP D'APPLICATION
ARTICLE 2 - INFRACTION AU REGLEMENT PUBLIC D'EXPLOITATION
ARTICLE 3 - DATE D'APPLICATION
ARTICLE 4 - EXECUTION DU REGLEMENT
ARTICLE 5 - CAS GENERAL
ARTICLE 6 – RECLAMATIONS, MEDIATION ET OBJETS TROUVES

CHAPITRE 2 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA TARIFICATION

ARTICLE 7 - PRINCIPE DE LA POSSESSION D'UN TITRE DE TRANSPORT
ARTICLE 8 - PRINCIPE DE L'UTILISATION DES TITRES DE TRANSPORT
ARTICLE 9 - PRINCIPE DE LA VALIDATION DES TITRES DE TRANSPORT
ARTICLE 10 - INTERDICTIONS RELATIVES A LA TARIFICATION
ARTICLE 11 – CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

CHAPITRE 3 – DISPOSITIONS RELATIVES AU DEPLACEMENT

ARTICLE 12 - RESPONSABILITE
ARTICLE 13 - ACCES AUX VEHICULES
ARTICLE 14 - PRESCRIPTIONS DE LA PRATIQUE DES DEPLACEMENTS
ARTICLE 15 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'HYGIENE ET A LA SECURITE
ARTICLE 16 – PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS, LES ACTES SEXISTES ET LE HARCELEMENT.
ARTICLE 17 - TRANSPORT DES ANIMAUX ET DES BIENS
ARTICLE 18 - RESPECT DES MATERIELS ET DES INSTALLATIONS

CHAPITRE 4 - PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES

ARTICLE 19 - CAS GENERAL
ARTICLE 20 - PRIORITES ET PLACES RESERVEES
ARTICLE 21 - VOYAGEURS EN FAUTEUIL ROULANT
ARTICLE 22 - VOYAGEURS AVEC POUSSETTES
ARTICLE 23 - VOYAGEURS AVEC VELOS
ARTICLE 24 – COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNEES PERSONNELLES

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Chapitre 1 - Application du présent règlement

ARTICLE 1ER - CHAMP D'APPLICATION

Le présent règlement public d'exploitation est applicable à l'ensemble des services exploités directement ou indirectement par la Régie EPIC T2C comme ceux affrétés par le SMTC-AC ou la Régie EPIC T2C, et commercialisés par la Régie EPIC T2C.
Il n'est pas applicable aux services Moovicité et scolaires affrétés, qui font l'objet d'un règlement spécifique distinct.

ARTICLE 2 - INFRACTION AU REGLEMENT PUBLIC D'EXPLOITATION

Le non-respect du présent règlement est puni des peines prévues au titre du décret n°2016-541 du 3 mai 2016 et l'article R 610-5 du code pénal et par les différents textes légaux ou réglementaires en la matière, auxquelles pourront s'ajouter des frais de préjudices et de dommages et intérêts.
Les montants des indemnités forfaitaires applicables sont fixés par délibération du Conseil d'Administration de la Régie T2C et mis à disposition pour information sur www.t2c.fr, rubriques « Votre titre de transport », puis « Voyager en règles/ Infractions ».

ARTICLE 3 - DATE D'APPLICATION

Le présent règlement est applicable à compter du 1er janvier 2022.

ARTICLE 4 - EXECUTION DU REGLEMENT

Le Directeur Général de T2C est chargé de l'exécution du présent règlement qui est consultable sur www.t2c.fr et dont un extrait est affiché à l'intérieur des véhicules.
Les sociétés de transports affrétées par la Régie T2C (hors Moovicité et cars scolaires) seront également tenues d'assurer l'exécution du présent règlement qui sera mis à disposition du public et dont les conditions d'accès sont affichées à l'intérieur des véhicules affectés au service de la T2C.
Les règlements d'exploitation pour Moovicité et les cars scolaires sont entre autres disponibles sur le site www.t2c.fr .

ARTICLE 5 - CAS GENERAL

Toute personne qui manifestera l'intention d'obtenir un dédommagement à l'occasion d'un parcours effectué à titre onéreux sur un véhicule du réseau quelles que soient les circonstances invoquées (accident, bousculade, mauvais état du matériel, etc.) sera tenue de faire la preuve de sa qualité de voyageur, soit en fournissant le titre valide correspondant au voyage en question, soit par tout autre moyen de nature à établir, non seulement la réalité du voyage qu'elle prétendra avoir effectué, mais aussi le paiement du prix qui s'en est suivi (Code Civil- article 1315) ou son intention de payer le prix, soit de sa qualité l'autorisant à voyager sans billet ou gratuitement en conformité avec l'arrêté tarifaire (articles 6 et 7).

ARTICLE 6 – RECLAMATIONS, MEDIATION ET OBJETS TROUVES

Article 6.1 Réclamations :

Toute demande de renseignements ou réclamations concernant le présent règlement, peut être faite :

- par correspondance adressée au Service Commercial T2C, 17 boulevard Robert Schuman – CS 10 009 - 63063 Clermont-Ferrand cedex,
- sur le site internet : www.t2c.fr, rubrique « T2C et Vous», puis « S'informer/ Nous contacter»
- auprès des agents de l'Espace T2C, 24 boulevard Charles de Gaulle, à Clermont-Ferrand, où une fiche réclamation sera à remplir.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

- auprès du service Infolignes (04 73 28 70 00) qui établira une fiche interne de traitement de la réclamation.

Article 6.2 Médiation

Tout voyageur a la possibilité, à son initiative, de recourir gratuitement à un médiateur de la consommation en vue de la résolution amiable d'un litige qui l'oppose à la Régie T2C, auprès de la Médiation Tourisme et Voyage. Les coordonnées et les modalités pratiques pour la saisine du médiateur sont disponibles sur le site internet www.mtv.travel.
Le voyageur, devra notamment, préalablement à la saisine du médiateur, justifier qu'il a tenté de résoudre le litige directement auprès de la Régie T2C, dans le cadre d'une réclamation écrite.
Dans le cas contraire, il ne peut y avoir de saisine du médiateur de la consommation.

Article 6.3 Objets trouvés

Tout objet trouvé par un voyageur à bord d'un véhicule ou d'une installation de T2C doit être immédiatement remis au conducteur-receveur ou à l'Espace T2C, 24 boulevard Charles de Gaulle à Clermont-Ferrand (du lundi au vendredi de 8h30 à 18h et le samedi de 8h30 à 12h15 et de 14h00 à 17h00).
L'objet sera transféré au bureau des objets trouvés, au siège de T2C, dès le lendemain.

Les objets peuvent être récupérés :
- à l'Espace T2C, pour les cartes d'abonnement,
- dans les locaux de l'entreprise, pour tout autre objet et après un contact téléphonique préalable au 04 73 44 48 23, au 17 boulevard Robert Schuman – La Pardieu, à Clermont-Ferrand (du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30),
- passé un délai de deux à quatre semaines, ces objets peuvent être récupérés au service des objets trouvés, 9 rue Saint-Adjutor à Clermont-Ferrand, Tél. 04 73 42 63 23.

Article 6.4 Contestation d'un Procès-Verbal

Toute contestation d'un Procès-Verbal doit être faite selon les conditions prévues au dos du Procès-Verbal et adressé au Service Contentieux T2C - 17 boulevard Robert Schuman CS 10 009 - 63063 Clermont-Ferrand cedex ou par mail à service.contentieux@t2c.fr.

Chapitre 2 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA TARIFICATION (non applicable les week-ends gratuits)

Compte tenu de l'expérimentation de la gratuité des transports publics initiée le 4 décembre 2021, qui consiste en un accès gratuit aux transports urbains les week-ends (dont transport à la demande et navettes spécifiques), les prescriptions relatives à la tarification décrites ci-après ne sont pas applicables les samedi et dimanche.

L'accès à l'un des modes de transport tels que décrits au chapitre 1, article 1er, est gratuit pour tous les week-ends, sans nécessité de disposer ni valider un titre de transport.

L'accès aux véhicules restent inchangé, selon les modalités décrites au chapitre 13.

ARTICLE 7 - PRINCIPE DE LA POSSESSION D'UN TITRE DE TRANSPORT

Tout voyageur utilisant un des modes de transport tels que décrits au chapitre 1, article 1er, doit être muni d'un titre de transport en cours de validité et composté ou validé, sauf :
- les samedis (à partir du premier service) et les dimanches (jusqu'au dernier service),
- les exceptions spécifiquement visées à l'arrêté tarifaire (articles 6 et 7).

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Les titres de transport et leur utilisation sont décrits et régis par l'arrêté tarifaire en vigueur du SMTC-AC.
Tous les titres de transport, à l'exception de ceux faisant l'objet de dispositions réglementaires spéciales et précisées par l'arrêté tarifaire en vigueur, donnent droit à déplacement sur l'ensemble des services du réseau T2C, dans la limite des durées fixées réglementairement pour chacun des titres de transports.

ARTICLE 8 - PRINCIPE DE L'UTILISATION DES TITRES DE TRANSPORT

Du lundi (à partir du premier service) **au vendredi** (jusqu'au dernier service), **les voyageurs doivent acquitter le prix de leur trajet** dès l'accès au mode de transport choisi, ou avant la montée dans les véhicules pour les titres de transport vendus par SMS.

Pour cela, tout voyageur doit obligatoirement, sans tarder ni attendre la réquisition du personnel, acquérir, composter ou valider son titre selon les conditions générales définies à l'article 9.
Dans les bus, le passage devant le conducteur constitue une réquisition des titres à vue, c'est-à-dire une présentation obligatoire de ces titres au conducteur (sauf pour les lignes exploitées en libre-service : lignes B et C à date du présent règlement). Le passage devant un des valideurs installés dans les véhicules, bus ou tramway, constitue une réquisition muette pour les cartes sans contact et les tickets papiers. La validation n'est pas nécessaire pour les titres achetés par SMS, ces derniers étant validés et valables 1h10 dès réception du SMS. S'il est acheté via l'application MyBus, le titre de transport doit être validé à chaque montée dans un véhicule T2C en « flashant » le Code QR apposé à bord des tramways et stations tramways, et des autocars et bus des lignes accessibles avec cette application.
Tout voyageur qui, après le passage devant un conducteur et/ou un valideur, n'a pas composté ou validé son titre, est en infraction et exposé comme tel aux sanctions légales et réglementaires, et ce quels que soient le moyen de transport et le titre de transport utilisés.
Dans le cas particulier du réseau bus une réquisition verbale pourra être adressée, si besoin est, par le conducteur-receveur aux fins de compostage ou de validation, dans le cadre de sa mission d'organisation et de surveillance du service public.
En cas de non compostage ou non validation et si le voyageur continuait son voyage sans titre valide, tout agent de contrôle constatera l'infraction.
Le porteur d'un titre de transport valable pour plusieurs personnes est personnellement responsable de la parfaite conformité de la validation pour la totalité des membres du groupe.

ARTICLE 9 - PRINCIPE DE LA VALIDATION DES TITRES DE TRANSPORT

9.1 Dispositions générales

Sauf cas particulier, précisé dans l'arrêté tarifaire en vigueur, les titres de transport doivent être validés du lundi (à partir du premier service) au vendredi (jusqu'au dernier service), selon trois modalités générales :

Les tickets
Ils doivent être compostés à la première montée et donnent accès aux services de transport dans la limite d'une heure et dix minutes après la première validation.
Les tickets SMS sont valables dès réception du SMS et doivent donc être achetés juste avant de monter à bord des bus et tram.

Les titres à durée limitée sur support papier compostable (comme le ticket 24 h 00)
Ils doivent être compostés à la première montée et donnent accès aux services de transport dans la limite (durée) spécifique indiquée sur le titre.

Les abonnements sans contact
Ils doivent être validés à chaque montée dans un véhicule. Ils sont personnels et, sauf exceptions précisées à l'arrêté tarifaire, ne peuvent être utilisés par une autre personne que le titulaire.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

A bord des bus exploités en montée par l'avant, le titre de transport doit être présenté au conducteur à chaque montée ainsi qu'à toute réquisition de personnels T2C dans un véhicule.
La présentation systématique du titre de transport au conducteur n'est pas requise dans les bus ou tramway, exploitées en libre-service (montée possible par toutes les portes).
A bord des bus et du tramway, ou aux arrêts ou stations de ceux-ci, le titre de transport doit être présenté à toute réquisition de personnels T2C selon les conditions de l'article 11.

9.2 Acquisition du titre de transport

Tout voyageur qui ne possèderait pas de titre de transport à la montée du lundi (à partir du premier service) au vendredi (jusqu'au dernier service), doit procéder à son acquisition selon l'une ou l'autre des modalités ci-après et selon les titres commercialisés dans chacun des cas énoncés :

- Auprès du point de vente T2C le plus proche ; celui-ci étant indiqué à l'arrêt ou en station.
- Auprès du conducteur-receveur (dans les bus uniquement). Il devra dans ce cas effectuer l'appoint ce qui requiert le paiement exclusivement en espèces. Le paiement nécessitant un rendu de monnaie est toléré dans la limite de la capacité du conducteur-receveur à effectuer le rendu de monnaie. A défaut, le conducteur-receveur est autorisé à refuser de vendre le ticket et l'accès au véhicule pourra alors être refusé au voyageur.
- Au moyen du (ou des) distributeur(s) automatique(s) qui équipe(nt) chaque station du tramway et certains des principaux arrêts de bus des lignes B et C. Dans le cas où aucun distributeur ne serait en fonctionnement, le voyageur devra alors se rendre auprès du point de vente le plus proche ou à la station de tramway précédente ou suivante. T2C ne peut être tenue pour responsable de toute utilisation inappropriée des distributeurs de titres de transport.
- Par SMS, en envoyant « TICKET » au 93001, permettant ainsi de disposer d'un ticket unité valable dès la réception du SMS.
- Via l'application privée MyBus disponible sur www.mybus.io

ARTICLE 10 - INTERDICTIONS RELATIVES A LA TARIFICATION

Il est interdit aux personnes empruntant les services de T2C

- d'utiliser un titre de transport dans des conditions irrégulières ou anormales : tombent notamment sous le coup de cette interdiction : l'utilisation d'un titre hors période de validité et/ou non validé ainsi que l'utilisation d'un titre nominatif par une autre personne que son propriétaire.
- d'utiliser un titre de transport ayant fait l'objet d'une modification ou d'une préparation quelconque susceptible de favoriser la fraude.

Les voyageurs sont responsables du bon état de conservation des titres en leur possession. La carte de transport est la propriété de T2C. Toute carte détériorée devra faire l'objet d'un duplicata payant ou gratuit selon les termes fixés par l'arrêté tarifaire du SMTC-AC.

Les voyageurs titulaires d'une carte sans contact doivent leur éviter tout contact prolongé avec un objet métallique ou un champ magnétique qui pourrait détériorer la puce électronique. La carte sans contact doit être conservée de façon à garantir son bon usage (par exemple dans son étui d'origine) et ne faire l'objet d'aucune dégradation physique.
T2C décline toute responsabilité pour les incidents qui viendraient à se produire du fait de la non observation de ces prescriptions.

ARTICLE 11 – CONTROLE DES TITRES DE TRANSPORT

11.1 Les agents effectuant le contrôle

Ils sont assermentés par le Tribunal Judiciaire de Clermont-Ferrand.
Ils ont pour rôle de faire respecter les lois et règlements concernant la police des transports de voyageurs, de faire appliquer le présent règlement, de constater toute infraction et de dresser un Procès-Verbal de ces infractions.
L'agent de contrôle agréé et assermenté est habilité, à défaut de paiement immédiat de l'indemnité forfaitaire, à recueillir l'identité du contrevenant, par tout moyen et/ ou sur la base de tout document le permettant, afin d'établir un procès-verbal. En cas de besoin, si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'agent de contrôle peut

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

requérir l'assistance d'un Officier ou d'un agent de Police judiciaire et, après avoir reçu l'ordre de ce dernier de lui présenter le contrevenant, retenir celui-ci dans l'attente des services de police.
Le fait de se soustraire au contrôle ou de déclarer une fausse identité est un délit pénal.
L'agent de contrôle assure la vérification du titre de transport au moyen d'un dispositif adapté et qui seul fait foi ; le voyageur peut toutefois contester une verbalisation auprès des contacts mentionnés dans le présent règlement ; cette contestation sera alors transmise à l'officier du ministère public à l'hôtel de police de CLERMONT-FERRAND pour traitement.

11.2 Les voyageurs

Isolés ou voyageant ensemble, les voyageurs sont tenus de conserver leur titre de transport dûment composté ou validé en parfait état d'usage et de le présenter à toute réquisition des agents T2C dans les véhicules ou à la descente des véhicules.
Les informations contenues dans les cartes sans contact constituent la preuve des opérations effectuées au moyen de ces cartes et la justification de leur imputation sur la valeur et/ou le contrat de la carte.
Lorsque des personnes voyagent ensemble, le voyageur porteur du titre collectif est réputé avoir reçu et accepté mandat de ses co-voyageurs pour remplir les formalités de validation du titre. Il est personnellement responsable de l'exécution de toutes les prescriptions de validation et de présentation du titre.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents T2C chargés d'assurer l'observation du présent règlement (conducteurs-receveurs, médiateurs, vérificateurs, équipes d'intervention ...).

11.3 Situations irrégulières

Si le voyageur est en situation irrégulière (absence de titre de transport, achat d'un titre de transport à la vue des agents assermentés, titre de transport non composté ou validé, titre de transport non conforme, abonnement incomplet ou périmé...) il doit :

- soit effectuer sur le champ le versement d'une indemnité forfaitaire auprès de l'agent verbalisateur ; à défaut, un Procès-Verbal sera établi par ce dernier ;
- dans le cas de l'établissement d'un Procès-Verbal, le montant devra être réglé auprès de l'Espace T2C (ou par correspondance) dans les délais et conditions réglementaires de l'article 529-4 du code de procédure pénale, soit trois mois à compter de la constatation de l'infraction. Il est alors rajouté aux sommes dues le montant des frais de constitution du dossier (sauf règlement du Procès-Verbal sous 8 jours).

Par « titre de transport non conforme », il est notamment entendu tout ticket dont l'oblitération serait illisible ; le compostage conforme étant de la responsabilité du client, le contrôle étant strictement visuel, étant précisé que si le voyageur constate un défaut de valideur pour oblitérer son titre, il doit immédiatement utiliser un des autres valideurs mis à sa disposition dans le véhicule ou se rapprocher du conducteur du véhicule pour fournir toutes explications sur sa situation. Le titre de transport est retiré par les agents du contrôle.

La carte d'abonnement utilisée de manière non conforme peut être retirée par les agents chargés du contrôle ; notamment dans le cas d'un abonnement sans contact dont les informations nécessaires au contrôle ne seraient pas lisibles au moyen du portable de contrôle du fait de la mauvaise conservation de la carte à puce par le client ou d'une falsification.
Le client devra alors se rendre à l'Espace T2C pour régulariser sa situation.
Le fait d'avoir été verbalisé soit par procès-verbal, soit par indemnité forfaitaire ne dispense pas le voyageur de régulariser sa situation en acquittant le prix du ticket auprès du conducteur, par SMS, ou via l'application MyBus, et/ou en oblitérant ou validant un autre titre de transport pour pouvoir continuer son déplacement.
A défaut, le voyageur en situation irrégulière devra quitter le véhicule.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Durant un délai de trois mois à compter de la date d'émission du Procès-Verbal indiqué dans la notification au verso du procès-verbal, le contrevenant peut former une protestation auprès du service de l'exploitant qui l'examinera.
Si cette protestation est rejetée par le service de l'exploitant et que le règlement du Procès-Verbal n'est pas effectué dans les délais et conditions règlementaires, le Procès-Verbal sera transmis à l'Officier du ministère public.
Le contrevenant devient redevable de plein droit d'une amende forfaitaire majorée recouvrée par le Trésor Public.
Les clients qui refuseront de s'acquitter de l'indemnité forfaitaire ou du montant du Procès-Verbal et des éventuels frais annexes dans les délais et conditions prévus feront l'objet de poursuites judiciaires.

11.4 Utilisation de caméras piétons par les agents assermentés :

Les équipes du contrôle et d'intervention de la Régie T2C, assermentées et agréées auprès du tribunal Judiciaire de Clermont-Ferrand, sont dotées de caméras piétons individuelles et sont autorisées à procéder, lorsque nécessaire et en tous lieux, à un enregistrement audiovisuel de leurs interventions.
Ces caméras, portées de façon apparente, disposent d'un écran de rétro vision lors de l'enregistrement des images et du son, permettant ainsi à la personne filmée d'en avoir connaissance. De plus, la mise en fonctionnement de la caméra et la fin de l'enregistrement font l'objet d'un signal sonore permettant d'alerter les personnes filmées de l'enregistrement.
Ces enregistrements sont effectués pour la prévention des incidents au cours des interventions des agents assermentés, le constat des infractions et la poursuite de leurs auteurs par la collecte de preuves, sur la base de la mission d'intérêt public exercée par T2C.
Les enregistrements sont conservés durant 6 mois, et sont visualisés uniquement par le Responsable Contrôle, Sureté et Prévention de la Régie T2C et son adjoint.
Peuvent être rendus destinataires des images, les autorités suivantes :

- Les officiers et agents de police judiciaire de la police et de la Gendarmerie Nationale sur réquisition,
- Les agents chargés de la formation des agents (enregistrements anonymisés),
- Les prestataires de matériel dans le cadre de la maintenance.

L'usage des caméras piétons est signalé dans les véhicules, et les modalités d'utilisation sont disponibles sur www.t2c.fr .

Exercice des droits de la personne concernée par l'enregistrement

L'article R-241-15 du code de la sécurité intérieure indique :

- Que le droit d'opposition à l'enregistrement des données ne s'applique pas en matière de caméras individuelles.
- Que les droits d'information, d'accès et de rectification prévus aux articles 104 à 106 (de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés) s'exercent auprès du Délégué à la Protection des Données de la Régie T2C à l'adresse cnil@t2c.fr

En cas de non-conformité constatée, la personne concernée par l'enregistrement a la possibilité de déposer une réclamation auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés à l'adresse email https://www.cnil.fr/fr/plaintes ou encore à l'adresse postale 3 place de Fontenoy, TSA 80715, 75334 PARIS CEDEX 07.

Chapitre 3 – DISPOSITIONS RELATIVES AU DEPLACEMENT

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

ARTICLE 12 - RESPONSABILITE

En cas d'infraction aux dispositions du présent chapitre, l'auteur est susceptible d'engager sa responsabilité personnelle tant civile que pénale et T2C ne saurait être tenue responsable pour les accidents, incidents, torts ou dommages qui pourraient en découler si la responsabilité du voyageur est constatée.
Tout comportement qui contrevient au présent chapitre peut entrainer le contrevenant à quitter le véhicule sur simple injonction du personnel T2C ou des entreprises de transports affrétées pour le compte de T2C, et sans exonération des éventuelles poursuites.

ARTICLE 13 - ACCES AUX VEHICULES

13.1 Il est strictement interdit de monter ou descendre des bus, cars ou des tramways lors du mouvement d'ouverture ou de fermeture des portes ; ni d'empêcher ces mouvements.

13.2 Pour les bus :

L'arrêt est facultatif. En conséquence, les voyageurs qui désirent monter dans les bus sont systématiquement tenus de demander l'arrêt du bus dans lequel ils désirent monter, en tendant le bras assez haut et assez tôt pour être vus en temps utile par le conducteur-receveur.
La montée s'effectue exclusivement par la porte avant sur les lignes de bus sauf à ce que le public soit expressément invité par le personnel T2C à utiliser les autres portes, à l'exception de certaines catégories de clientèle précisées au chapitre 4, articles 20 et 21 et à l'exception des lignes B et C exploitées en libre-service (à date du présent règlement) où la montée est possible par toutes les portes du véhicule.
La montée s'effectue par toutes les portes sur les lignes équipées de bus à haut niveau de service. Toutefois, les personnes n'ayant pas de titre à leur montée dans le véhicule doivent monter par l'avant pour en acquérir un auprès du conducteur.

Sur les lignes de bus, l'arrêt de descente doit être demandé au moyen des boutons disposés à cet effet dans les véhicules, suffisamment à temps pour que le conducteur-receveur soit en mesure d'arrêter son véhicule sans danger et sans désagrément pour les tiers. La descente des voyageurs s'effectue par les portes du milieu ou à l'arrière des bus.
Les bus ne pourront marquer l'arrêt qu'aux emplacements matérialisés.

13.3 Pour les autocars

L'arrêt est facultatif et ne peut se faire qu'aux emplacements matérialisés.
Les voyageurs présents à l'arrêt qui désirent monter dans les véhicules sont systématiquement tenus de demander l'arrêt de l'autocar de manière distincte, en tendant le bras assez haut et assez tôt pour être vus en temps utile par le conducteur-receveur.

La montée s'effectue obligatoirement par la porte avant.
Dans les véhicules dotés de ceinture, le port de la ceinture est obligatoire.
Le conducteur n'est pas tenu d'ouvrir les soutes.

13.4 Pour les tramways en service commercial normal, les arrêts en station sont systématiques. La montée et la descente s'effectuent en station et indistinctement par toutes les portes.

13.5 Les horaires mentionnés sur les supports d'information T2C sont prévisionnels et communiqués à titre indicatifs. Ils sont notamment soumis aux aléas de circulation. Dans ces conditions, il est conseillé au voyageur d'anticiper ses déplacements en tenant compte de l'éventualité d'un trafic perturbé.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

ARTICLE 14 - PRESCRIPTIONS DE LA PRATIQUE DES DEPLACEMENTS

14.1. À l'arrivée du véhicule, les voyageurs doivent se tenir à distance de la bordure du trottoir ou du quai. Aux arrêts et stations, les voyageurs doivent en permettre la libre circulation.

14.2. Les voyageurs ne doivent pas stationner au niveau des portes. Dans les bus, les voyageurs doivent laisser libre l'avant et avancer vers l'arrière du véhicule. D'une manière générale, les voyageurs ne doivent provoquer aucune gêne ni obstruction au passage et au mouvement des autres voyageurs ; notamment au regard des accès aux véhicules.

Il est recommandé aux voyageurs:

- de s'asseoir chaque fois que cela est possible,
- de laisser les places assises aux personnes âgées ou prioritaires ainsi qu'à toute personne manifestant une station debout difficile,
- et aux heures d'affluence de ne pas utiliser les sièges rabattables.

14.3. Les voyageurs doivent veiller à leur propre sécurité et à celle des personnes qu'ils ont sous leur responsabilité. Dans les véhicules, ils doivent notamment éviter de circuler avec les bras chargés de paquets et doivent se tenir autant que de besoin, aux rampes et barres d'appui disposées à cet effet.

14.4. D'une façon générale, les voyageurs doivent s'abstenir de toute action et de tout comportement susceptibles d'engendrer des accidents tant sur eux-mêmes que vis-à-vis des agents du réseau, des autres voyageurs ou des usagers de la voie publique.

14.5. Ils doivent se conformer en toutes circonstances aux consignes que peuvent leur donner les agents de T2C et aux prescriptions informatives et de signalétique du réseau.

14.6. Les enfants n'ayant pas atteint l'âge de 6 ans révolus ne peuvent voyager sur les lignes du réseau que s'ils sont accompagnés d'une personne capable d'en assumer la responsabilité.

ARTICLE 15 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'HYGIENE ET A LA SECURITE

Il est interdit aux voyageurs et à toute personne :

15.1. De cracher, uriner, détériorer ou souiller, de quelque manière que ce soit le matériel roulant et les installations fixes mis à disposition du public, ainsi que les différentes informations et équipements qu'ils comportent.

15.2. De pénétrer dans les véhicules dans une tenue prohibée par la Loi (proche de la nudité, et à fortiori nudité complète, visage dissimulé) ou un état susceptible d'incommoder les autres voyageurs.

15.3. De fumer ou vapoter dans les véhicules ou les espaces T2C accueillant du public.

15.4. De faire preuve d'un comportement gênant vis-à-vis des autres usagers, lié à un état d'ivresse manifeste ou sous l'emprise de produits illicites.

15.5. De s'introduire ou de se maintenir en état d'ivresse et de consommer de l'alcool dans les véhicules de transports en commun.

15.6. D'avoir des comportements irrespectueux, injurieux ou agressifs à l'encontre des agents T2C comme des autres passagers,

15.7 De faire usage d'appareils ou d'instruments sonores importunant les conducteurs ou les autres voyageurs.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

15.8. De procéder dans les installations du réseau et dans les véhicules à des ventes ou à des distributions d'objets ou d'imprimés, publicitaires ou non, ainsi qu'à toute action de recueil de signatures ou d'informations sans une autorisation spécifique de T2C.

15.9. De mettre les pieds sur les sièges.

15.10. De procéder à un affichage ou des inscriptions, quelle qu'en soit la nature.

15.11. De se livrer à la mendicité dans les installations du réseau.

15.12. D'effectuer des prises de vue fixes ou mobiles, des prises de sons, à l'intérieur et à l'extérieur de tous véhicules, stations, dépôts, bâtiments, etc., sans autorisation expresse de T2C.

15.13. De pénétrer dans un véhicule ou d'y circuler équipé de patins ou de chaussures à roulettes.

15.14. De se faire remorquer par un véhicule comme de s'accrocher à celui-ci.

15.15. De monter ou descendre dans les véhicules en circulation ou en dehors des points d'arrêts matérialisés ainsi que de manœuvrer les baies ou issues de secours, plus généralement tout dispositif de sécurité, hormis le cas de nécessité absolue.

15.16 De parler au conducteur dans les véhicules en circulation et sans nécessité absolue.

15.17 D'occuper un emplacement non destiné aux voyageurs, d'entraver la circulation à bord des véhicules, de gêner la conduite ou de faire obstacle aux manœuvres des portes ou dispositifs de sécurité, d'ouvrir les portes pendant la marche.

15.18 De monter dans les véhicules en cas d'hyper affluence évidente (la plaque de capacité du service des Mines faisant foi) et/ ou en opposition avec une consigne « complet » donnée par le personnel T2C.

15.19 L'accès aux véhicules pourra être interdit aux personnes concernées dans le cadre de mesure prises par les services de l'Etat ou de collectivités territoriales relatives à la santé publique.

15.20 En cas de situations sanitaires particulières, les décisions et règlements pris par les services de l'Etat applicables au transport public de voyageurs seront de fait applicables aux voyageurs des services du réseau T2C.

ARTICLE 16 - PRESCRIPTIONS RELATIVES A LA LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS, LES ACTES SEXISTES ET LE HARCELEMENT :

Il est interdit aux voyageurs et à toute personne :

16-1 De troubler la tranquillité des autres voyageurs, soit par la tenue de propos vexatoires répréhensibles ou interdits par la Loi (paroles racistes, antisémites, homophobes, liées au handicap, ...) bruyants (cris, chants...) ou inconvenants (gestes, ...).

16-2 D'imposer à une personne tout propos ou comportement à connotation sexuelle ou sexiste qui puisse porter atteinte à sa dignité en raison de son caractère dégradant, ou humiliant, ou créer à son encontre une situation intimidante, hostile ou offensante. Par ailleurs, des sifflements, regards appuyés, insultes, frottements, actes sexuels mimés... sont des comportements strictement interdits et peuvent être considérés comme actes de harcèlement.
Le voyageur victime ou témoin de harcèlement ou d'une agression peut contacter les forces de l'ordre au 17 ou 112 et se rapproche d'un agent T2C rapidement pour se signaler et être mis en sécurité.
Le voyageur victime de harcèlement ou d'une agression est encouragé à porter plainte le plus rapidement possible après les faits, auprès du commissariat ou de la gendarmerie, les plus proches. En cas d'impossibilité de déposer plainte physiquement, il est également possible

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

d'établir une pré-plainte en ligne sur le site gouvernemental https://www.pre-plainte-en-ligne.gouv.fr/ »

16-3 D'empêcher une personne à mobilité réduite d'accéder à un emplacement réservé.

ARTICLE 17 - TRANSPORT DES ANIMAUX ET DES BIENS

17.1 Les animaux

En règle générale, les animaux ne sont pas admis dans les véhicules.
Les chiens guide des personnes non-voyantes et chiens d'assistance (sur présentation d'un justificatif de la formation du chien à l'accompagnement), sont admis gratuitement, dans la limite d'un chien par voyageur.

Les chiens de soutien émotionnel ne sont pas acceptés dans nos véhicules.

Sont cependant tolérés, et transportés gratuitement, les seuls chiens ou chats de petite taille placés obligatoirement dans un panier ou équivalent préservant l'animal de tout contact avec les autres voyageurs, sans occuper une place assise, et étant tenus sous la maîtrise absolue de leur maître.
Les animaux dont le transport ne remplit pas ces conditions, ou atteints visiblement d'une maladie ou d'un comportement à risque pour les autres voyageurs, ne sont pas admis dans les véhicules.
Les chiens muselés et tenus en laisse de la Police et de la Gendarmerie accompagnant leur maître dans l'exercice de leur fonction, sont admis gratuitement à leurs côtés.

17.2 Les objets dangereux

Il est interdit à toute personne d'introduire tout objet dangereux et notamment des armes de toute catégorie, munitions, explosifs, carburants, bouteilles de gaz, produits inflammables, produits explosifs, objets pointus ou tranchants, combustibles dans les installations et véhicules T2C.

L'interdiction relative aux armes ne s'applique pas aux agents de la force publique lorsqu'ils sont en service commandé ou qu'ils se déplacent pour se rendre à leur lieu de travail ou pour en revenir.

17.3 Les colis, bagages et autres objets

Tout colis, bagage ou autre objet qui par sa forme, sa nature, son odeur, sa destination, son volume, peut gêner, incommoder les voyageurs, présenter des dangers ou nuire à la santé est interdit.
Les agents du réseau sont habilités à en refuser l'admission.

Les engins de déplacement personnel (EDP) motorisés ou non motorisés (hors vélo et trottinettes) sont autorisés sous condition d'être portés et maintenus par leur propriétaire qui doit en assurer sa stabilité et sa sécurité. Leur usage est strictement interdit dans les véhicules.
Aucun siège ne peut être occupé par des objets.

ARTICLE 18 - RESPECT DES MATERIELS ET DES INSTALLATIONS

Il est interdit :

18.1. De modifier, de déplacer sans autorisation ou de dégrader les voies, les clôtures, les barrières, les bâtiments et ouvrages d'art, les installations d'énergie, ainsi que les appareils et matériels de toute nature servant à l'exploitation technique ou commerciale de T2C.

18.2. De jeter ou de déposer quoi que ce soit sur les voies et emprises T2C et sur le système de distribution d'énergie tramway.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

18.3. D'empêcher le fonctionnement des signaux ou appareils quelconques et de manœuvrer, sans en avoir mission, ceux qui ne sont pas à la disposition du public.

18.4. De s'installer au poste de conduite d'un véhicule de transport en commun ou d'en manipuler toute commande.

18.5. De troubler ou d'entraver la mise en marche ou la circulation des véhicules.

18.6. D'introduire dans un appareil à composter un autre objet que le titre de transport valable et non périmé, conçu pour cet appareil.

18.7 De circuler sur la plateforme du tramway et sur les voies réservées aux autobus ; dans le cadre des arrêtés de circulation et des règlementations en vigueur.

Chapitre 4 - PRESCRIPTIONS SPECIFIQUES

ARTICLE 19 - CAS GENERAL

Les dispositions de ce chapitre sont soumises à l'évolution de la règlementation et au développement de l'accessibilité des transports en commun. Ces évolutions peuvent intervenir à tout moment et s'imposent dès lors au présent règlement.

ARTICLE 20 - PRIORITES ET PLACES RESERVEES

Dans chaque véhicule, quatre places assises sont réservées aux voyageurs dans l'ordre de priorité décroissant suivant :

20.1. Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité ou mobilité inclusion « invalidité » ou mobilité inclusion « priorité ».

20.2. Les mutilés des membres inférieurs non munis d'une carte d'invalidité ou mobilité inclusion.

20.3. Les personnes non-voyantes.

20.4. Les femmes enceintes.

20.5. Les personnes âgées de plus de 75 ans.

20.6. Les personnes portant dans les bras un enfant en bas âge.

Lorsqu'une des personnes ci-dessus visées est dans l'incapacité de circuler sans aide, l'accompagnateur est admis avec la même priorité. Il doit néanmoins s'acquitter lui aussi du prix de son trajet du lundi (à partir du premier service) au vendredi (jusqu'au dernier service), sauf lorsque la personne bénéficiant de l'accompagnement est titulaire d'une carte d'invalidité ou mobilité inclusion « invalidité » mentionnant « BESOIN D'ACCOMPAGNEMENT » ou « BESOIN D'ACCOMPAGNEMENT CECITE ».

En cas d'affluence, ces voyageurs qui auraient des difficultés à faire valoir leur priorité à ces places réservées pourront s'adresser aux agents de T2C présents sur les lieux.

ARTICLE 21 - VOYAGEURS EN FAUTEUIL ROULANT

L'accessibilité des utilisateurs de fauteuils roulants est soumise aux règles suivantes à date du présent règlement ; ces modalités pourront évoluer vers un accès « point d'arrêt à point d'arrêt »

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

sans nécessiter que la ou les lignes soient déclarées accessibles, mais seulement que les points d'arrêt utilisés le soient.

21.1 Cas général

L'accessibilité est possible aux lignes déclarées accessibles et mentionnées comme telles, notamment par un pictogramme, sur les différents documents d'information ou de signalétique.
Une ligne est accessible au UFR (utilisateur de fauteuil roulant manuel ou électrique) lorsque les arrêts et les véhicules sont tous, sauf exception, aménagés et équipés à cet effet.
Les utilisateurs de fauteuil roulant doivent s'installer aux emplacements prévus à cet effet dans les véhicules, dos au conducteur avec freins actionnés.
Un engin électrique de type scooter électrique destiné aux PMR est assimilable à un fauteuil roulant, et peut accéder aux véhicules de transport public aménagé, dès lors :

- Que sa vitesse ne dépasse pas 6 km/h et
- Que ses dimensions ne dépassent pas 120 centimètres en longueur et 60 centimètres en largeur et
- Qu'il est conduit par une personne ayant des difficultés de mobilité

21.2 Les bus

Seuls les bus équipés d'une rampe d'accès rétractable sur la porte médiane ou arrière et pourvus d'une place aménagée et réservée sont accessibles sur les lignes concernées.
L'accès s'effectue par la porte médiane ou arrière dans la limite d'un voyageur en fauteuil roulant par véhicule. Le conducteur manœuvre la rampe d'accès dans le cadre de la procédure en vigueur.
Le voyageur en fauteuil roulant doit, comme tout voyageur, respecter les consignes de validations décrites au chapitre 2 et se faire aider au besoin pour cette validation, les valideurs étant situés à l'avant du véhicule.

21.3 Le tramway

Les stations du tramway sont pourvues d'un pictogramme en relief, au sol, marquant l'accès aux modules d'extrémité. Ces modules sont prioritairement affectés au transport des voyageurs en fauteuil roulant et disposent à cet effet d'un emplacement réservé et aménagé.
Les voyageurs en fauteuil roulant peuvent également accéder à la plate-forme de chaque module du tramway, dans la limite où l'affluence le permet, et devront alors stationner sur ladite plate-forme dans l'axe de la marche du véhicule.

21.4 Les autocars

Seuls les véhicules équipés d'une rampe d'accès rétractable et pourvus d'une place aménagée et réservée sont accessibles sur les lignes concernées.
Dans le cadre d'un déplacement en autocar, le voyageur circulant en fauteuil roulant doit se conformer aux conditions de sécurité dépendantes de chaque véhicule, pour la montée à bord et la descente, mais aussi pendant le trajet. Les personnes qui voyagent en fauteuil roulant à bord des autocars doivent s'assurer que leur fauteuil roulant est bien homologué aux normes en vigueur (crash-tests ...).

ARTICLE 22 - VOYAGEURS AVEC POUSSETTES

Sans enfant, les poussettes doivent être repliées et sont soumises aux mêmes conditions de transport que les objets.
Dans le cas du transport d'enfants en poussette et d'une manière générale, les poussettes sont admises dans les véhicules et transportées gratuitement. Les accompagnateurs sont responsables de la sécurité de l'enfant et de la stabilité de la poussette lorsque l'enfant y est installé. Ils voyagent à titre payant et doivent se manifester auprès du conducteur avant d'accéder au véhicule. Le conducteur peut refuser l'accès d'une poussette en cas d'affluence dans le véhicule, de gêne occasionnée aux autres voyageurs ou de risque d'accident.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

22.1 Les bus

Les personnes voyageant avec des poussettes peuvent monter par la porte médiane ou arrière des bus lorsque cette mention est inscrite sur la porte sous la forme d'un pictogramme. Le nombre de poussettes est limité par les conditions d'affluence.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

22.2 Le tramway

Les personnes voyageant avec des poussettes peuvent monter [illegible] dans la limite d'un voyageur avec poussette par plateforme, préférablement, sur les plateformes d'extrémité de la rame de tramway et selon les conditions d'affluence.

22.3 Les autocars

A bord des autocars, les poussettes sont admises uniquement fermées.

22.4 Affluence

Si les conditions d'affluence ne permettent pas l'accès aux voyageurs avec poussettes, dans le respect des conditions décrites ci-avant, les voyageurs seront invités à attendre le véhicule suivant.

ARTICLE 23 - VOYAGEURS AVEC VELOS OU TROTTINETTES

Les trottinettes pliantes et vélos pliants sont autorisés dans les véhicules à toute heure de la journée, sous condition d'être pliés et sans gêne pour les autres voyageurs, et de ne pas être plus encombrants qu'une valise, ni stockés sur un siège.

23.1 Le bus

Les vélos non pliés et les trottinettes non pliées sont interdits dans les bus.

23.2 Le tramway

Les vélos non pliés et trottinettes non pliées sont admis gratuitement sur les plateformes des seuls modules d'extrémité et dans le strict respect des conditions suivantes :

- sous réserve que les conditions d'affluence le permettent et garantissent que le vélo ou la trottinette ne gêne en aucun cas la circulation des autres voyageurs ni ne présente de risque pour la sécurité des personnes et des biens.
- et à l'exclusion des plages horaires suivantes: du lundi au samedi, de 7 h à 9 h et de 16 h à 19 h.

Les conditions d'accès sont à l'appréciation des agents de T2C. En cas de non-respect desdites conditions, le voyageur ne peut accéder à la rame de tramway ou devra en descendre.

23.3 Sécurité

Le possesseur du vélo est seul responsable de son vélo et doit prendre toute disposition pour empêcher toute dégradation matérielle et tout dommage à tiers liés à l'embarquement de son vélo à bord du tramway.

23.4 Les autocars

Les vélos non pliés et pliés sont admis dans les autocars uniquement pour les lignes, arrêts, types de jours et horaires déclarés comme accessibles aux vélos. Le nombre de vélos acceptés est limité aux capacités du véhicule.
La liste des services accessibles aux vélos en soute ou autres équipements de portage est disponible sur le site Internet T2C, avec le nombre de vélos maximum admis.
Il appartient au voyageur de charger son vélo en soute en respectant les règles transmises.
Le voyageur possesseur du vélo reste seul responsable de toute dégradation matérielle.
En cas de mise en circulation d'un véhicule de remplacement, l'accès aux vélos pourra ne pas être disponible à titre exceptionnel.
Les trottinettes sont autorisées pliées en respectant les mêmes conditions que les bagages.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

ARTICLE 24 – COLLECTE ET TRAITEMENT DES DONNEES PERSONNELLES.

La Régie EPIC T2C collecte et traite des données à caractère personnel nécessaires à son activité d'exploitant du réseau de transport public de voyageurs en tant que responsable de traitement, dans le respect des dispositions de la loi « Informatique et libertés » du 06 janvier 1978 modifiée et du Règlement Général sur la Protection des Données personnelles (RGPD) entré en application le 25 mai 2018.

Les données sont collectées dans le cadre de la souscription et de l'exécution du contrat de transport, de la récolte du consentement de l'usager, et de l'exécution de la mission de service public de la Régie T2C. Les données commerciales sont conservées pendant une période de 5 ans après la date de fin du contrat, les données comptables sont conservées pendant une période de 10 ans, les données client sont conservées pendant une période de 3 ans suivant la dernière activité, les données issues du dépôt de cookies et autres traceurs sont conservées pendant une période de 25 mois. Les autres données sont conservées pendant la durée nécessaire à l'atteinte des finalités poursuivies.

Les traitements effectués ont pour finalité la délivrance et l'utilisation des titres de transport, la gestion et le suivi des relations commerciales, la gestion de la fraude et des sinistres, la réalisation d'analyses statistiques d'utilisation du réseau, la mesure du fonctionnement du système, le recueil de satisfaction des usagers, la communication des informations trafic et réseau, la réalisation d'analyses statistiques de l'utilisation du site internet, la gestion des règlements des abonnements et leur recouvrement, la gestion des réclamations, l'enregistrement vidéo réalisé.

Les données sont susceptibles d'être transmises au Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC), à la Trésorerie de Clermont-Métropole, à la SNCF dans le cadre de la répartition des compétences en matière de transport, ainsi qu'aux services judiciaires en cas de fraude, agression, ou sinistre.

La Régie T2C est également amenée à faire appel à des sous-traitants dans le cadre de la gestion et l'hébergement de ses sites internet, de la fourniture et la maintenance de ses logiciels, de l'organisation d'actions de communication, de marketing et d'enquêtes, de l'archivage de sa documentation, de la gestion de la billettique. Dans ce cas, T2C garantie la sélection de sous-traitants présentant des garanties suffisantes.

Aucun transfert hors de l'Espace Économique Européen n'est réalisé. Dans le cas contraire, la Régie T2C s'assure que les transferts sont effectués conformément au Règlement Général sur la Protection des Données personnelles (RGPD).

Les clients bénéficient d'un droit d'accès, de rectification et de suppression. Ils peuvent également demander la limitation ou s'opposer au traitement de leurs données personnelles non liées à l'exécution du contrat de transport. Ils peuvent retirer à tout moment leur consentement au traitement des données, et demander la portabilité de leurs données.

Les clients qui souhaitent exercer leurs droits doivent en faire la demande par mail au Délégué à la Protection des Données à cnil@t2c.fr.

Les clients peuvent à tout moment déposer une réclamation auprès de la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés à l'adresse https://www.cnil.fr/fr/plaintes.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE04-DE

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 5

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : INSPIRE – PROJET BHNS DES LIGNES B&C – LANCEMENT DE LA PROCEDURE DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DE CREATION DES LIGNES BHNS B&C

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'environnement et notamment ses articles L123-2 et R123-8,

Vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et notamment ses articles L1, L110-1, R112-4 et R131-1 et suivants,

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

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

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

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Vu les délibérations du Comité Syndical du SMTC-AC du 15 octobre 2020 et du Conseil Métropolitain de Clermont Auvergne Métropole du 6 novembre 2020, relatives aux modalités de concertation préalable du projet de restructuration de transports de l'agglomération clermontoise et réalisation de deux lignes de bus à haut niveau de service B et C,

Vu les délibérations du Comité Syndical du SMTC-AC du 1er juillet 2021 et du Conseil Métropolitain de Clermont Auvergne Métropole du 2 juillet 2021 relatives à l'approbation du bilan de la concertation sur le projet InspiRe,

Vu la délibération du Comité Syndical du SMTC du 1er juillet 2021 relative à l'organisation d'une concertation préalable relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme et son bilan approuvé par délibération du 21 octobre 2021,

Vu le courrier de la Préfecture en date du 14 octobre 2021 relative à la dérogation au régime d'enquête publique unique prévue à l'article L.181-10 du Code de l'environnement,

Considérant le dossier d'enquête préalable à Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et notamment sa notice explicative annexée à la présente délibération,

Considérant le dossier d'enquête parcellaire intégré au dossier DUP et notamment sa notice explicative annexée à la présente délibération,

Contexte

L'ambition de la métropole Clermontoise est la construction d'une Métropole harmonieuse, durable, apaisée : une métropole d'équilibre. Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2019, définit les lignes directrices d'une métamorphose des mobilités sur le territoire, avec la mise en œuvre d'un schéma cyclable, d'un accroissement de la place dédiée aux piétons, la réduction du stationnement en voirie, le renforcement de l'intermodalité, la création de parcs relais à l'échelle de la Métropole et la réorganisation du réseau de transport en commun articulée autour de trois puis quatre lignes fortes.
Cette restructuration dénommée "Projet InspiRe" participe à la transformation urbaine des communes desservies par les futures lignes Bus à haut niveau de service (BHNS) B et C. Ce projet structurant est au cœur des enjeux de mobilité durable, d'urbanisme et de transition écologique et sociale du territoire.

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

Ainsi, par conventions d'objectifs et de moyens, et de co-maîtrise d'ouvrage, entre Clermont Auvergne Métropole et le SMTC-AC, la maîtrise d'ouvrage unique du projet de BHNS des lignes B&C a été confiée au SMTC-AC.

Suite à l'organisation des concertations publiques préalables du 11 janvier au 31 mars 2021, puis du 30 août au 15 septembre 2021 et la finalisation des études préliminaires, il convient aujourd'hui de lancer la procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), objet de la présente délibération.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

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

- De la création des lignes BHNS B et C, des itinéraires piétons et cyclables continus et qualitatifs et les aménagements urbains associés,
- De la création de lieux d'intensité à proximité de l'aéroport à Aulnat et le Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand,
- Du réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix,
- De l'acquisition d'un nouveau matériel roulant à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C,
- De l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon-d'Auvergne dans le secteur dit « Pointe de Cournon ». Doté d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle devrait permettre de couvrir 50 % des besoins des deux lignes, le nouveau CEM constitue un outil majeur pour atteindre les ambitions de développement durable du projet.
- De l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières au niveau du parking Saint-Victor.

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

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

Les principales procédures règlementaires mises en œuvre et celles à venir (liste non exhaustive) :

Les caractéristiques du projet le soumettent à étude d'impact systématique et à enquête publique préalable à une déclaration de projet (DP) du maître d'ouvrage.

La mise en œuvre du projet nécessite par ailleurs la libération des emprises foncières, par voie d'expropriation si besoin. L'enquête publique préalable à la DP portera donc aussi sur l'utilité publique du projet et donnera lieu à une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) prononcée par le préfet. L'enquête parcellaire, destinée à identifier les propriétaires, sera conjointe à l'enquête préalable à la DUP.

De plus, le projet nécessite la mise en compatibilité des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) de certaines des communes traversées (Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, et Durtol). Afin de permettre la réalisation du projet, une procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de ces communes est donc nécessaire. En conséquence, l'enquête publique conjointe portera également sur la mise en compatibilité desdits documents d'urbanisme. L'arrêté de DUP emportera alors approbation des nouvelles dispositions à intégrer aux PLU.

Enfin, l'ordonnance n°2017-80 du 26 janvier 2017 a fusionné dans un outil unique intitulé « autorisation environnementale » la procédure d'autorisation dite « Loi sur l'eau » relatives aux Installations, travaux, ouvrages et aménagement (IOTA) et d'autres procédures (espèces protégées, ICPE...). Cette procédure d'autorisation environnementale, qui comporte une phase d'enquête publique, pourra s'avérer nécessaire en fonction de l'avancement des études en phase Avant-Projet.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 23
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'approuver les dossiers d'enquête conjointe et lancer la procédure de déclaration d'utilité publique (DUP) et d'expropriation en vue de permettre la réalisation du projet, étant précisé que les bénéficiaires de la DUP sont la Métropole et le SMTC-AC.**

- **de rappeler que conformément à la convention de co-maîtrise d'ouvrage, le SMTC-AC :**
  - porte les différentes études environnementales et techniques pour le projet et pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, auprès du Préfet et de l'Autorité Environnementale en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement.
  - conduit individuellement pour son compte et pour celui de la Métropole la procédure d'expropriation.

- **d'autoriser le Président à saisir le préfet pour :**
  - l'ouverture d'une enquête relative à la DUP et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon-d'Auvergne, et de Durtol ;
  - l'ouverture d'une enquête parcellaire qui se déroulera concomitamment à l'enquête préalable à la DUP.

- **d'autoriser le Président ou le Vice-Président délégué à signer toutes les pièces nécessaires à l'exécution de la présente délibération.**

- **d'autoriser le Président ou le Vice-Président délégué à prendre toutes les dispositions utiles à l'exécution des travaux d'aménagements correspondant.**

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

inspiRe

un nouveau souffle pour nos mobilités

DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP)

Partie C – Notice explicative –
Décembre 2021

clermont auvergne métropole

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

SOMMAIRE

I. PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BHNS ET DU PROJET INSPIRE 5

II. LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE 8

III. FONDEMENTS ET OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE - LE PROJET DE BHNS 10

III.1. HISTORIQUE DES ETUDES ET DES DECISIONS DU PROJET DE BHNS 10

III.1.1. Les différentes étapes 10

III.1.2. La concertation préalable 10

III.1.3. Les études antérieures 11

III.2. ENJEUX ET OBJECTIFS DU PROJET DE BHNS 12

III.3. JUSTIFICATION DE L'UTILITE PUBLIQUE 12

IV. CONTEXTE DE L'OPERATION 15

IV.1. LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET LA STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE 15

IV.1.1. Le Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires Auvergne-Rhône-Alpes 15

IV.1.2. Le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Clermont 16

IV.1.2.1. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT 17

IV.1.2.2. Le DOG du SCOT 19

IV.1.2.3. Le Document D'Aménagement Artisanal et Commercial 20

IV.1.3. Le Plan des Déplacements Urbains 22

IV.1.4. Le schéma cyclable métropolitain 24

IV.2. LE CONTEXTE URBAIN, SOCIOECONOMIQUE ET LA MOBILITE 26

IV.2.1. La composition du tissu urbain 26

IV.2.2. La structure et la dynamique démographique 27

IV.2.3. Les emplois 28

IV.2.4. Le tissu économique 29

IV.2.5. Les principaux équipements générateurs de déplacement 32

IV.2.5.1. Les entreprises et les commerces 32

IV.2.5.2. Les établissements scolaires 34

IV.2.5.3. Les grands équipements 36

IV.2.5.4. Les équipements sportifs 37

IV.2.5.5. Les sites touristiques 38

IV.2.6. Les projets connexes 39

IV.3. ANALYSE DES DEPLACEMENTS ACTUELS ET DE L'OFFRE DE TRANSPORT EXISTANTE 43

IV.3.1. Les déplacements à l'échelle des communes concernées 43

IV.3.2. Le réseau viaire 45

IV.3.2.1. La structure actuelle 45

IV.3.2.2. Les volumes de trafic 46

IV.3.3. Le réseau de transport collectif actuel de l'agglomération clermontoise 48

IV.3.3.1. Présentation du réseau du transport en commun actuel de l'agglomération clermontoise - T2C 48

IV.3.3.2. Fonctionnement actuel des lignes B et C 49

V. RAISONS DU CHOIX DU PROJET DE BHNS 51

V.1. LE SCENARIO « AU FIL DE L'EAU » 51

V.2. CHOIX DES LIGNES BHNS 51

V.3. CHOIX DU TRACE 52

V.3.1. Méthodologie de comparaison des variantes de tracé 52

V.3.1.1. Organisation générale de l'analyse 53

V.3.1.2. La référence 53

V.3.1.3. Évaluation des indicateurs et critères 53

V.3.2. Présentation des secteurs 56

V.3.3. Secteur Ouest Royat-Chamalières-Durtol 58

V.3.3.1. Terminus à Durtol 58

V.3.3.2. Terminus de la ligne B côté Chamalières / Royat 58

V.3.3.3. Insertion sur l'avenue de Royat 58

V.3.4. Secteur central Clermont-Ferrand 59

V.3.5. Secteur Est Aulnat - Clermont-Ferrand 60

V.3.5.1. Variantes sur le secteur du Brezet 60

V.3.5.2. Variantes de tracé sur le secteur Aulnat centre 62

V.3.6. Secteur Sud-Est Cournon d'Auvergne 63

V.4. CHOIX DES STATIONS 64

V.4.1. Localisation des stations 64

V.4.2. Variante - création d'une station Préfecture 64

V.4.3. Variante création d'une station lycée Roger Claustres à Aulnat 65

V.5. CHOIX DU CENTRE D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE 67

V.5.1. Nécessité de la création d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance 67

V.5.1.1. Le dépôt de la Pardieu 67

V.5.1.2. Le dépôt de Champratel 69

V.5.2. Choix du site d'implantation du nouveau centre d'exploitation et de maintenance 70

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI. DESCRIPTION DU PROJET DE BHNS SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE 74
VI.1. UNE DEMARCHE DE CONCEPTION ALLIANT LE DEVELOPPEMENT DURABLE DES LE STADE DES ETUDES PRELIMINAIRES 74
VI.2. LE MATERIEL ROULANT 79
VI.3. DESCRIPTION GENERALE DU PROJET DE BHNS 79
VI.3.1. Ligne B – Royat Aulnat 81
VI.3.1.1. Secteur Royat Chamalières 81
VI.3.1.2. Secteur BC Central 81
VI.3.1.3. Section gare entre le square de la Jeune Résistance et le quartier Saint-Jean 83
VI.3.1.4. Section le Brezet 85
VI.3.1.5. Secteur Aulnat 87
VI.3.2. Ligne C – Durtol – Cournon d'Auvergne 89
VI.3.2.1. Secteur Ouest Durtol 89
VI.3.2.2. Secteur Oradou 91
VI.3.2.3. Secteur Ernest Cristal 93
VI.3.2.4. Secteur Cournon Grande Halle 95
VI.3.2.5. Secteur Cournon d'Auvergne Centre 97
VII. LE CENTRE D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE 100
VIII. LES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS EN LIEN AVEC LE PROJET DE BHNS 102
VIII.1. LE SECTEUR PLACE RENOUX – RUE BALLAINVILLIERS – RUE JOFFRE- AVENUE VERCINGETORIX 102
VIII.2. LE SQUARE DE LA JEUNE RESISTANCE 104
VIII.3. LA FAÇADE URBAINE DE L'AEROPORT 106
IX. PRESENTATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUITE A LA MISE EN SERVICE DES LIGNES B ET C DE BHNS 107
IX.1. L'OFFRE DE SERVICE ET LES TEMPS DE PARCOURS 107
IX.2. LES ESTIMATIONS DE FREQUENTATION 107
X. LES MODES DOUX DU PROJET DE BHNS 110
X.1. CHEMINEMENTS CYCLABLES 110
X.2. LES AUTRES CHEMINEMENTS DOUX (PIETONS) 113
XI. LA CIRCULATION LIEE AUX INTERVENTIONS DES FORCES DE L'ORDRE OU DES SECOURS 114
XII. LE BILAN STATIONNEMENT DU PROJET DE BHNS 115
XIII. LE DEROULEMENT DES TRAVAUX DU PROJET DE BHNS 117
XIV. LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS DU PROJET DE BHNS 119
XIV.1. SEQUENCES PAYSAGERES 119
XIV.2. PALETTE VEGETALE ENVISAGEE 125
XIV.3. BILAN VERT 125
XV. LES ACQUISITIONS FONCIERES LIEES AU PROJET DE BHNS 130
XVI. LA RESTRUCTURATION 2025 DU RESEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN "RESEAU SILHOUETTE V1" - PROJET INSPIRE 131
XVII. LES PARCS RELAIS DU PROJET INSPIRE 133
XVIII. ANNEXE – PLAN DU PROJET 135

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

PREAMBULE

La notice explicative a pour objet de présenter l'opération et les raisons pour lesquelles le projet soumis à l'enquête est retenu.

Cette notice explicative se décompose en plusieurs grands chapitres :

- Le contexte de l'opération qui permet de replacer le projet au sein du contexte institutionnel, des caractéristiques urbaines, des dynamiques socio-économiques et de mobilité et des documents de planification du territoire,
- Les fondements et objectifs du projet qui rappellent les enjeux et objectifs du projet et les différentes étapes en termes d'études techniques et de concertation préalable qui ont déjà eu lieu,
- Les raisons du choix du projet qui justifient :
  - Le rejet du scenario au fil de l'eau qui consisterait à ne rien faire,
  - Le choix du corridor et des lignes,
  - Le choix du mode,
  - Le choix de l'itinéraire préférentiel,
  - Le choix des stations,
  - Le choix du site du Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM),
- Une description du projet soumis à enquête publique avec :
  - Une description du matériel roulant,
  - Une description générale du projet le long des voies empruntées et de l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor,
  - Une description du Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM),
- Une présentation de l'offre de transport, des estimations de fréquentation et des principes de rabattement depuis les autres modes de déplacements,
- Une présentation des modes doux envisagés et des stationnements,
- Une description des principaux aménagements paysagers envisagés,
- Une description du déroulement des travaux,
- Une information sur les acquisitions foncières,
- Des éléments sur la restructuration 2025 du réseau des transports en commun "réseau silhouette v1" et sur les parcs relais du projet InspiRe (ne faisant pas partie du projet soumis à enquête publique),
- Un chapitre annexant les planches du projet.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

1.PRESENTATION GENERALE DU PROJET DE BHNS ET DU PROJET INSPIRE

L'ambition de la métropole Clermontoise est la construction d'une Métropole harmonieuse, durable, apaisée : une métropole d'équilibre. Le PDU approuvé en 2019 définit les lignes directrices d'une métamorphose des mobilités sur le territoire, avec la mise en œuvre d'un schéma cyclable, d'un accroissement de la place dédiée aux piétons, la réduction du stationnement en voirie, le renforcement de l'intermodalité, la création de parcs relais à l'échelle de la Métropole et la réorganisation du réseau de transport en commun articulée autour de trois puis quatre lignes fortes.

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

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

- De la création des lignes BHNS B et C, des modes doux et itinéraires cyclables continus et les aménagements urbains associés,
- De la création de lieux d'intensité à proximité de l'aéroport à Aulnat et le Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand,
- Du réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix,
- De l'acquisition d'un nouveau matériel roulant à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C,
- De l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon-d'Auvergne dans le secteur dit « Pointe de Cournon ». Doté d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle devrait permettre de couvrir 50 % des besoins des deux lignes, le nouveau CEM constitue un outil majeur pour atteindre les ambitions de développement durable du projet.
- De l'aménagement de deux parkings au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor. Ces parkings de proximité présentent plusieurs fonctions : reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus et parking de proximité.

Ainsi, au-delà d'un projet de transport en commun, le projet de BHNS s'accompagne d'une requalification de façade à façade de l'espace urbain et accompagne les projets urbains de l'agglomération.

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

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

L'objectif est d'imaginer, plus largement et autour de ce réseau de transport en commun, les déplacements du futur, grâce à des choix techniques innovants, des aménagements favorisant l'intermodalité et l'essor des modes doux ; et ainsi tendre vers une Métropole plus durable.

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

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

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

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

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

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

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

Il est à noter que la notice porte sur le projet soumis à DUP c'est-à-dire le projet de BHNS.

En revanche l'étude d'impact traite des impacts et mesures du projet InspiRe.

Les schémas d'insertion sont basés sur les études préliminaires de l'opération. Ces schémas tiennent compte des avis émis lors de la concertation préalable qui a eu lieu du 11 janvier au 31 mars 2021.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

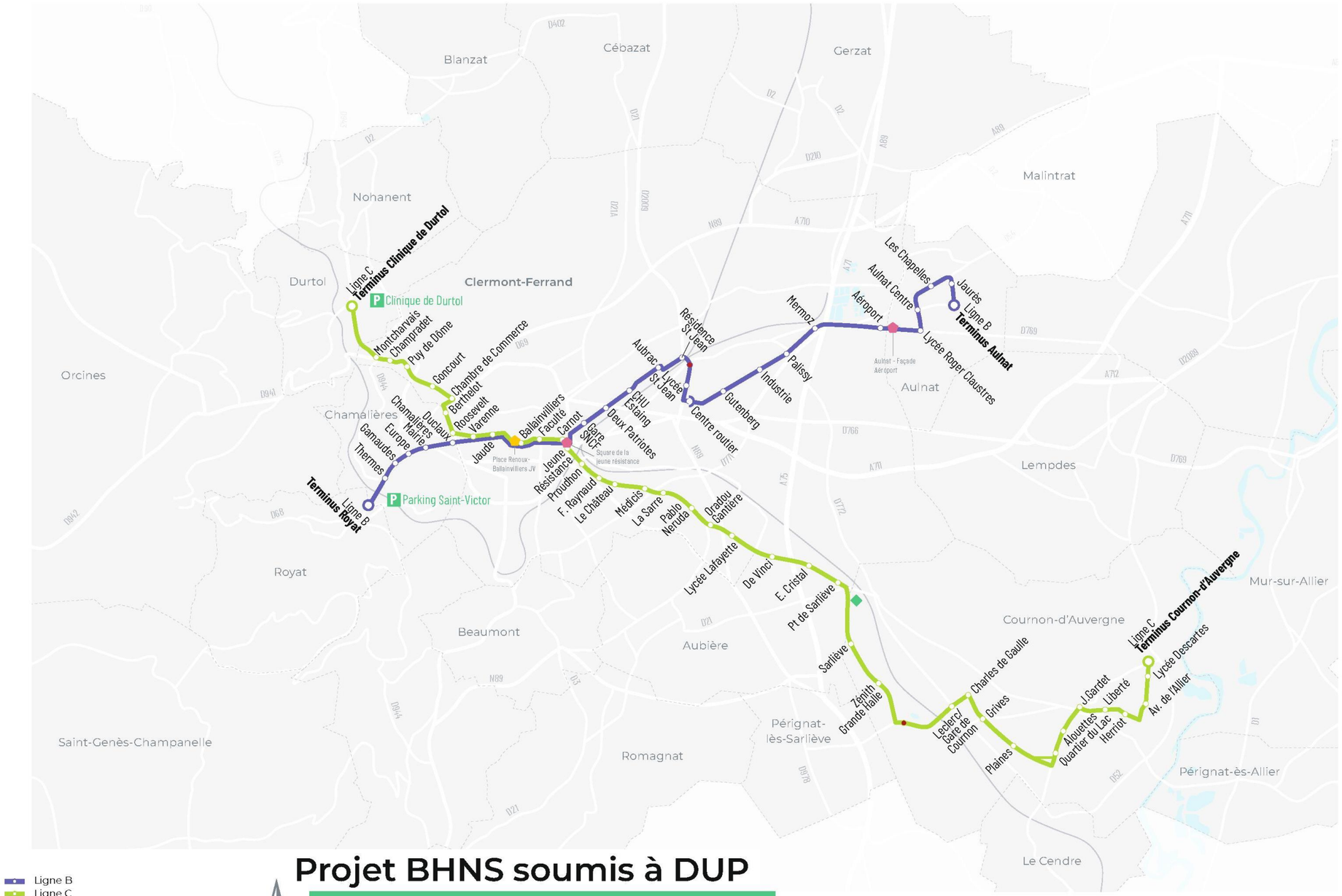
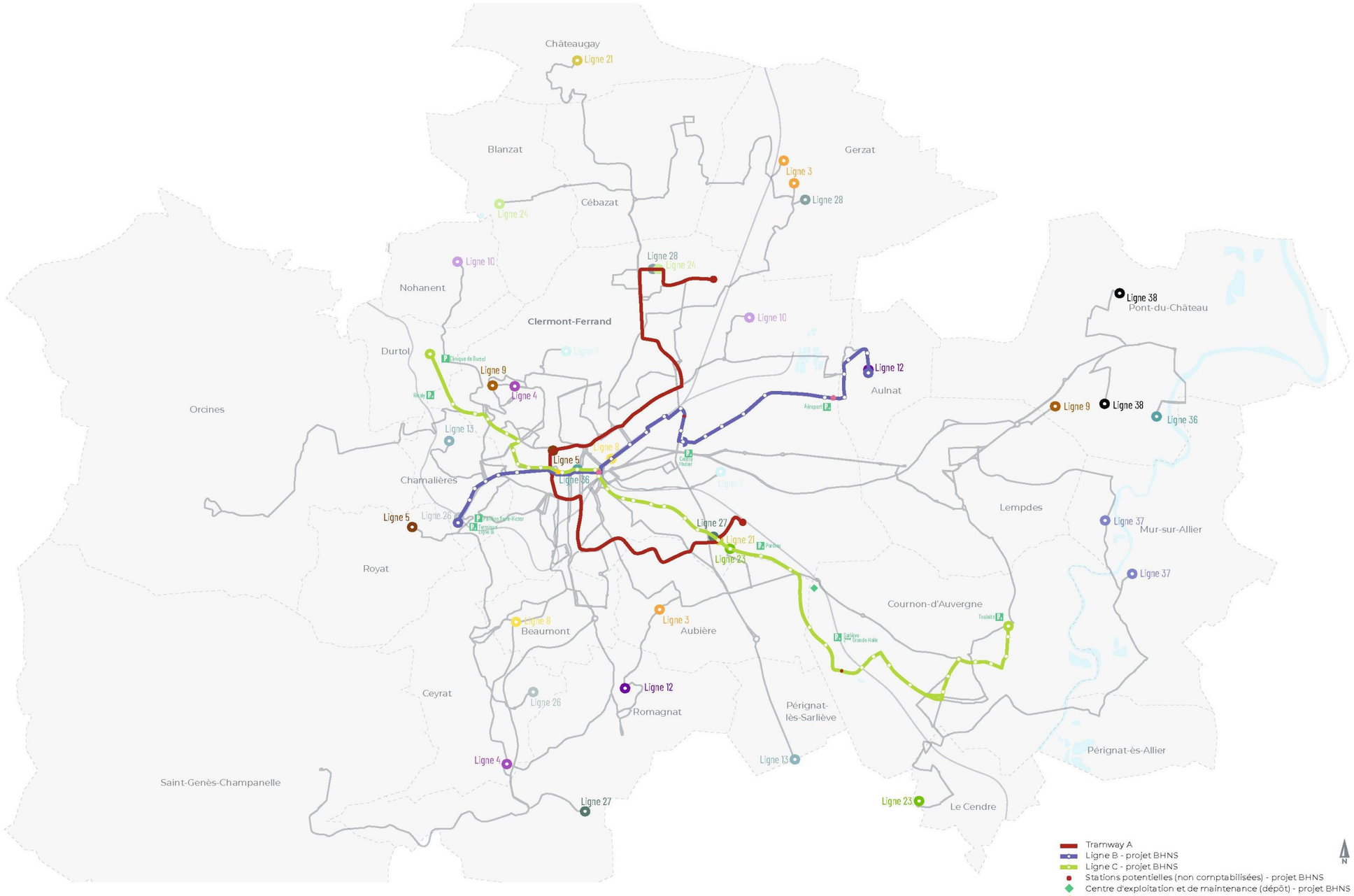


Figure 1 : Projet de BHNS soumis à enquête publique

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 2 : Plan du projet InspiRe



Carte du projet InspiRe

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

II. LA CO-MAITRISE D'OUVRAGE

Ce projet est porté par une co-maîtrise d'ouvrage alliant le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), et Clermont Auvergne Métropole pour sa compétence plus large sur l'aménagement du territoire. Cette co-maîtrise d'ouvrage prend tout son sens puisque le projet de transport de déploiement des lignes BHNS B&C n'est qu'un maillon d'un projet plus vaste de territoire : le projet InspiRe. Elle traduit la mise en œuvre d'une politique d'urbanisme en lien avec un projet de transport concerté.

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

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

\+ clermont auvergne métropole

Le SMTC, organisateur des transports en commun à l'intérieur de son ressort territorial, est compétent pour la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport, et la réalisation de grands projets d'investissement.

Depuis le PDU approuvé en 2019, le périmètre du SMTC a évolué.

Depuis le 1er janvier 2019, le ressort territorial est composé de 23 communes : les 21 communes qui forment la métropole de Clermont-Ferrand ainsi que deux communes de Billom Communauté : Mur-sur-Allier *(commune nouvelle créée le 1er janvier 2019. Elle est issue de la fusion des communes de Dallet et de Mezel)* et Pérignat-sur-Allier.

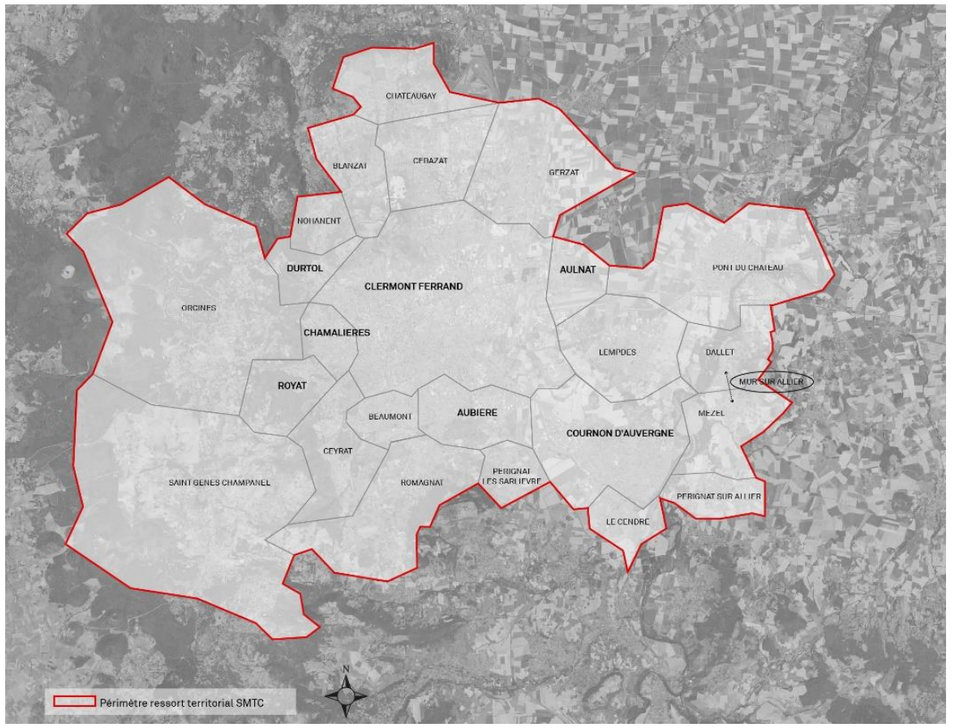


Figure 3 : Carte du ressort territorial du SMTC / Carte : Dumetier Design / Fond : Géoportail

21 communes forment la métropole de Clermont-Ferrand. Majoritairement urbaine, la collectivité s'étend du vignoble de Châteauguay au château de Montrognon et du Puy de Dôme aux rives de l'Allier.

D'après l'étude socio-économique[1], 294 127 habitants sont présents dans l'aire urbaine ce qui représente près de 45 % de la population du Puy-de-Dôme (659 048 habitants).

La Métropole de Clermont-Ferrand comprend les communes traversées par le projet de BHNS.

La métropole clermontoise est en 2ème position parmi les 4 métropoles de la région Auvergne-Rhône Alpes (AuRA), derrière Lyon mais devant Grenoble et Saint-Etienne.

[1] Source : INSEE 2018

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Clermont Auvergne Métropole exerce, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes :

- Le développement économique,
- L'aménagement de l'espace communautaire,
- Les transports : La compétence Transports de Clermont Auvergne Métropole est déléguée au SMTC, syndicat mixte présidé par un vice-Président de Clermont Auvergne Métropole.
- La gestion des déchets,
- Le développement durable,
- Le cycle de l'eau,
- L'habitat,
- La politique de la ville,
- Le sport,
- La culture,
- Le tourisme,
- La voirie,
- L'urbanisme et l'aménagement.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

III.FONDEMENTS ET OBJECTIFS DU PROJET SOUMIS A L'ENQUETE - LE PROJET DE BHNS

III.1.Historique des études et des décisions du projet de BHNS

III.1.1.Les différentes étapes

Conscients de l'enjeu de mobilité sur le territoire, la Métropole et le SMTC-AC se sont donné les moyens d'y répondre en associant, des études préliminaires à la réalisation du projet, les citoyens et les élus.

Dès 2016, les habitants de la Métropole ont participé à la construction de la mobilité de demain au cours de rencontres citoyennes de la mobilité. Cette démarche participative s'est matérialisée dans un manifeste de 22 engagements présenté en novembre 2016, fruit de la contribution de plus de 5000 personnes et des échanges au cours de 19 ateliers. **À cette occasion, les citoyens ont formulé les attentes suivantes :**

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

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

Riches des rendus des études et des attentes des citoyens et des élus, le SMTC-AC et la Métropole ont collaboré en vue de la création simultanée de deux lignes majoritairement en site réservé avec priorité absolue aux carrefours afin de :

- Permettre une recomposition de l'ensemble du réseau pour une meilleure desserte de l'ensemble du territoire grâce à :
  - La desserte de Cournon-d'Auvergne et Chamalières, deuxième et troisième commune de la Métropole, ainsi que Royat et Aulnat,
  - Une liaison directe, sans correspondance, de l'aéroport et de la gare au cœur urbain,
  - La desserte du Zénith et de la Grande Halle,
  - La mise en place de parkings relais en bordure d'autoroute,
- Recomposer l'espace, de façade à façade, dans l'espace urbain dense, pour une coexistence harmonieuse des piétons, des cyclistes, des usagers des transports en commun et des automobilistes,
- Favoriser le développement le long des lignes dans les espaces métropolitains plus distendus,
- Mettre en œuvre le schéma de transition énergétique et écologique porté par la Métropole.

Par délibération du 5 juillet 2018, le comité syndical du SMTC-AC a autorisé son président à poursuivre les études sur la création simultanée des deux lignes de bus fortes en site propre sur la base d'un préprogramme.

Des études préliminaires sur la base du préprogramme ont été réalisées par le groupement Egis / Dumétier Design en 2020.

En parallèle, le SMTC-AC s'est assuré de la pérennité de la ligne de tramway sur pneu en :

- Signant un contrat de maintenance avec le groupement NTL / ALSTOM, garantissant l'approvisionnement de pièces détachées et de service après-vente pour les 15 prochaines années,
- Réalisant des travaux sur la plate-forme du tramway en 2016-2018,
- Lançant l'opération de maintenance à mi-vie du matériel roulant avec le groupement ACCM/SAFRA.

Une concertation publique s'est déroulée du 11 janvier au 31 mars 2021.

Enfin, les consultations suivantes ont été engagées :

- La maîtrise d'œuvre des lignes B et C de BHNS,
- La maîtrise d'œuvre du lieu d'intensité Renoux - Ballainvilliers - Vercingétorix
- L'acquisition du matériel roulant électrique et de ses systèmes de charge
- La maîtrise d'œuvre du centre d'exploitation et de maintenance à Cournon-d'Auvergne.

En application des dispositions récentes de la loi ASAP du 07/12/2020, une concertation spécifique du 30 août au 15 septembre 2021 s'est déroulée sur les évaluations environnementales des mises en compatibilité des PLU de Clermont-Ferrand, de Cournon d'Auvergne, de Durtol, de Chamalières et d'Aulnat.

Au-delà des concertations dites « règlementaires », la concertation se poursuit tout au long du projet, dans une démarche volontaire du maître d'ouvrage (réunions publiques, échanges continus en comité de quartier, avec les entreprises ou établissements…

III.1.2. La concertation préalable

Une première concertation publique préalable selon le Code de l'Urbanisme a eu lieu du 11 janvier au 31 mars 2021. Cette concertation publique réglementaire portait principalement sur le projet de BHNS. Elle a aussi été l'occasion d'échanger plus largement sur la restructuration du réseau. Elle est suivie d'un dialogue continu à toutes les étapes du projet.

Près de 3600 contributions émanant de plus de 1500 contributeurs ont été reçues par le SMTC-AC. Elles ont fait l'objet d'un classement en fonction de leur type : question, remarque / avis ou suggestion.

Elles ont ensuite été affectées à des thématiques et sous-thématiques. Ces catégories ont permis de réaliser une analyse des contributions.

La méthode retenue vise à affecter à chaque contribution une ou plusieurs thématiques ou sous-thématiques : certaines contributions (comme les cartes T ou les contributions écrites dans les registres) étaient très riches et complètes, portant ainsi sur plusieurs thématiques et / ou sous-thématiques. Dans ce cas précis, les contributions ont été divisées par catégories puis classées selon la catégorie et la sous-catégorie auxquelles elles appartenaient.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Le nombre de contributions par thématiques est synthétisé par le schéma ci-dessous.

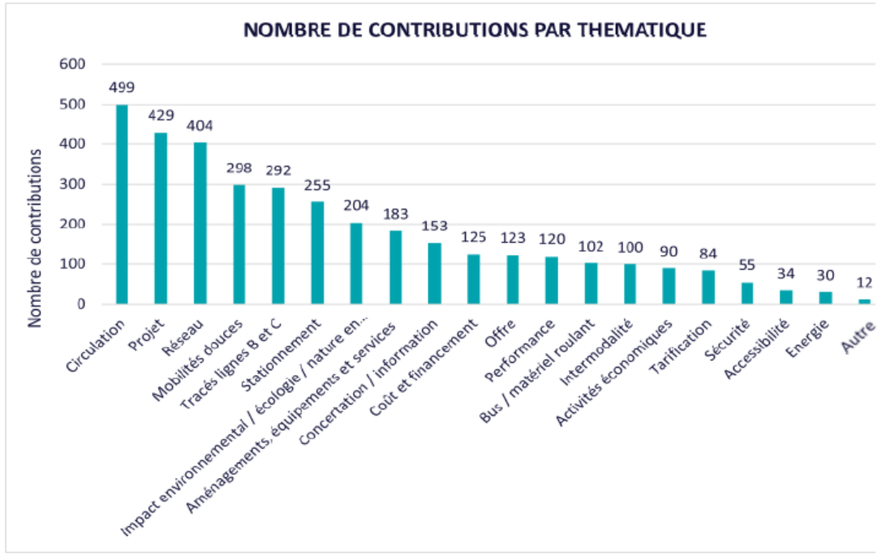


Figure 4 : Nombre de contributions par thématiques lors de la concertation publique du 11 janvier au 31 mars 2021

Plusieurs enseignements sont d'ores et déjà retenus par la maitrise d'ouvrage du projet, qui portent sur :

- La forte mobilisation du public : le SMTC et Clermont Auvergne Métropole se réjouissent de la mobilisation du public dans une période très contrainte liée aux conditions sanitaires exceptionnelles. Cette situation n'a pas empêché le public de s'exprimer largement via les nombreux moyens mis à disposition ;
  Un soutien affirmé à l'opportunité du projet : même les voix les plus critiques reconnaissent la pertinence d'améliorer les transports en commun et de développer les mobilités douces. La réduction de la place de la voiture en ville est un objectif partagé mais la réalisation reste discutée ;
- Des craintes fortes sur l'insertion du projet : avenue de Royat, avenue Bergougnan mais également rue de l'Oradou, les impacts sur la circulation seront forts et soulèvent des inquiétudes légitimes de la part des usagers et des habitants ;
- Un souhait de nouvelles voies cyclables a été fortement exprimé ainsi qu'une amélioration des services de vélo à la demande ou en location longue durée. De nombreuses contributions soulignent la nécessité d'améliorer l'accueil des cyclistes (stationnement des vélos, anneaux d'accrochage) et la sécurité des usagers (cyclistes et piétons) ;
- Un souhait de végétalisation de la métropole, la création d'espaces apaisés pour les promeneurs et d'aménagements urbains plus adaptés aux usages des piétons (notamment sur le secteur de Renoux-Ballainvilliers) ;
- Le développement du réseau de transport en commun pour tous les habitants de la Métropole qui souhaitent plus de bus, plus longtemps pour mieux desservir les territoires y compris éloignés ;
- Le nécessaire accompagnement des commerçants tout au long du projet afin de réduire les impacts sur leur activité ou de les aider à s'adapter aux nouvelles configurations urbaines.

Les orientations et perspectives

Sur la base des remarques formulées et des attentes en matière de participation du public, le maître d'ouvrage a décidé :

- De poursuivre le projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (B et C) selon les objectifs et itinéraires présentés ;
- D'acter le choix du site de la pointe de Cournon pour implanter le futur Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) ;
- De choisir les variantes suivantes pour le tracé de la ligne B :
  - Passage avenue Jean Jaurès à Aulnat,
  - Desserte du lycée Roger Claustre à Aulnat,
  - Passage par l'avenue Gutenberg au Brézet (Clermont-Ferrand),
- De choisir les variantes suivantes pour le tracé de la ligne C :
  - Desserte du zénith par la rue de Sarlième à Cournon-d'Auvergne,
  - Étude d'un nouveau terminus à Durtol.
- D'approfondir les études d'insertion et de circulation sur l'avenue de Royat à Chamalières, l'avenue Bergougnan et la rue de l'Oradou à Clermont-Ferrand et à Cournon-d'Auvergne afin d'améliorer les solutions présentées lors de la concertation et de répondre aux interrogations ou inquiétudes ;
- De poursuivre les discussions avec les maires de Royat et de Durtol pour l'implantation des terminus pour les lignes B et C ;
- De poursuivre les études d'implantation des parkings-relais ;
- D'approfondir la concertation avec les communes sur le réseau restructuré ;
- D'engager un dialogue continu avec l'ensemble des parties prenantes (comités ou conseils de quartier, associations, groupes constitués) pour continuer à améliorer le projet.

Une deuxième concertation s'est déroulée du 30 août au 15 septembre 2021 sur les mises en compatibilité des documents d'urbanisme nécessaires au projet de BHNS.

La concertation a permis de recueillir seulement six contributions dont la plupart n'étaient pas en lien avec l'adaptation des documents d'urbanisme mais portaient sur l'opportunité et le contenu du projet InspiRe (opposition à la création d'une voie dédiée au BHNS avenue de Royat, une demande de mur anti-bruit à Cournon-d'Auvergne).

(Pour plus de détails se reporter à la pièce A du dossier DUP)

III.1.3. Les études antérieures

Le projet des lignes B et C de BHNS a fait l'objet d'études dont les principales sont les suivantes :

- Diagnostic des lignes B et C, groupement Egis / Dumétier Design, octobre 2019,
- Préprogramme des études urbaines des lignes B et C, groupement Egis / Dumétier Design, décembre 2019,
- Préprogramme fonctionnel du nouveau centre d'exploitation et de maintenance de bus des transports en commun de l'agglomération clermontoise, Egis, février 2020,
- Études préliminaires des lignes B et C, groupement Egis / Dumétier Design, septembre 2020,
- Programme architectural et environnemental du Nouveau Centre d'Exploitation et de Maintenance Bus des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise, groupement Egis / Dumétier Design, décembre 2020,
- Programme du concours Secteur Renoux – Ballainvilliers – Joffre – Vercingétorix, 2021.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

III.2.Enjeux et objectifs du projet de BHNS

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

Conscients de cet enjeu, Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixtes de Transports en commun se sont donné les moyens d'y répondre en créant notamment les deux lignes B et C de BHNS.

Les enjeux principaux du projet de BHNS sont :

- De desservir le territoire métropolitain en proposant une alternative crédible à la voiture individuelle aux habitants et travailleurs de la métropole. Les déplacements pendulaires du matin et du soir, aux entrées du cœur dense métropolitain, correspondant à des trajets domicile-travail ou domicile-étude, sont particulièrement visés.
- Les trajets du quotidien en bus ou à vélo seront plus agréables et plus rapides. Grâce au maillage fin du territoire, un temps de parcours compétitif, des parkings relais en entrée de ville et le déploiement du réseau vélo, le projet proposera de nouvelles alternatives à la voiture individuelle.
- D'augmenter l'usage des transports en commun en passant de 32 millions de voyages par an (situation actuelle), à 52 millions de voyages en commun en 2032, avec un point de passage en 2028, soit deux années pleines après achèvement de l'opération, à 48 millions de voyages. Cette augmentation passe par une amélioration de la qualité de l'offre, soit, en premier lieu, amplitude horaire, fréquence, régularité, vitesse commerciale.
- De faire entrer la propulsion électrique dans le parc matériel de bus, en supplément du GNV, dans la stratégie de conversion en matériel propre. Il s'agit d'un enjeu d'exemplarité au service de la qualité de l'air, qui poursuit un effet d'entraînement pour les véhicules utilitaires et individuels, contributeurs majeurs aux émissions de gaz à effet de serre, d'oxydes d'azote et de particules fines de la métropole.
- De permettre d'accélérer la requalification urbaine de plusieurs quartiers, notamment le quartier Saint-Jean.

Au-delà d'un projet purement de mobilité au sein de la Métropole, les enjeux et objectifs du projet de BHNS consistent aussi en :

- La métamorphose de l'espace urbain :

Tout au long des deux lignes, la Métropole va se transformer : nouveaux aménagements de l'espace public, recomposition de l'espace urbain avec un traitement de façade à façade des voies empruntées par les lignes B et C, partage plus harmonieux de l'espace public entre les piétons et les cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes. De nombreux aménagements paysagers (alignement d'arbres notamment) viendront accompagner les lignes de BHNS et compenser les arbres coupés par le projet.

- Un projet de transition sociale et écologique

Le projet de BHNS dessert les grands pôles d'activité et d'emplois, les équipements universitaires et scolaires, les centres hospitaliers et médicaux. Il améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

Grâce aux nouvelles alternatives à la voiture individuelle proposées par le projet, les nuisances liées au trafic routier (nuisances acoustiques, émissions atmosphériques) seront réduites. Ainsi, la Métropole offrira un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé des habitants. La politique de transition écologique des bus complète cette ambition. L'objectif est un parc de bus 100% vert répondant aux objectifs de neutralité carbone avant 2030.

Le projet de BHNS permettra ainsi d'améliorer la qualité de l'air et de lutter contre le réchauffement climatique.

D'autre part, le Centre d'Exploitation et de Maintenance (CEM) participera à cette transition écologique et comprendra notamment :

- Un champ photovoltaïque d'une puissance comprise entre 2,5 et 3 MWc permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte,
- Une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin,
- Un outil intelligent de gestion de l'énergie : alimentation du dépôt, recharge des bus et injection sur le réseau électrique public.

III.3. Justification de l'utilité publique

La justification de l'utilité publique repose sur une analyse du territoire et de son évolution (nombres d'échanges quotidiens, évolution attendue de la population…) au regard du réseau de transport en commun existant et des objectifs des documents de planification.

En effet, deuxième territoire régional par sa démographie (derrière Lyon mais devant Grenoble et Saint-Etienne), la Métropole clermontoise est un espace de vie et de travail majeur à l'échelle régionale. Dotée d'une identité géographique et historique forte, elle bénéficie d'une diversité alliant un tissu économique dense et performant, des sites touristiques de renommée mondiale, le principal pôle d'enseignement supérieur du département ...

Les politiques volontaristes d'attractivité formalisées notamment par les différents documents stratégiques de planification, doivent permettre de relever les défis démographiques, de changement climatique et de coût énergétique.

Cette attractivité dépendra de la capacité qu'auront les territoires à offrir un cadre de vie agréable à leurs résidents. Les transports en commun sont donc une composante majeure du développement du territoire et doivent pouvoir s'adapter aux évolutions des demandes de déplacements.

En ce qui concerne les déplacements, les échanges quotidiens actuels avec le centre de Clermont-Ferrand sont importants avec le secteur incluant Brézet, Oradou et Ernest Cristal (37 600 déplacements par jour), le secteur de la Gare (33 000 dépl./jour) et celui de Chamalières (27 600 dépl. /jour). Ils sont plus faibles avec les secteurs d'Aulnat et de Cournon, plus éloignés, et encore plus avec le périmètre incluant Durtol.

De plus, le SCOT du Grand Clermont prévoit une croissance économique et résidentielle organisée avec + 45 000 logements d'ici 2030 (et +50 000 habitants). Ces nouveaux habitants sont autant de personnes susceptibles de se déplacer au sein de la Métropole. Ainsi, la Métropole est vouée à se développer avec une politique volontariste d'attractivité du territoire du SCOT qui entrainera une croissance de la population et donc des déplacements domicile-travail.

On constate que la part des Transports en commun (TC) est relativement faible en 2012, notamment pour les échanges entre le Centre et les secteurs de Chamalières, Ouest et Aulnat (inférieure ou égale à 15%), mais qu'il existe un réel potentiel de report avec des parts VP, conducteurs et passagers, importantes.

À l'inverse, malgré son éloignement géographique, 20% des déplacements entre Cournon et le Centre se font déjà en transports en commun. On relève également une part TC conséquente (24%) entre le Centre et le vaste secteur incluant Durtol.

De plus, compte tenu des polarités desservies par ces lignes (zones d'habitat, établissements scolaires, gare, centre-ville, …), les potentiels de développement sont importants.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

D'ailleurs, les lignes B et C actuelles ne permettent pas une desserte optimisée :

- Des zones urbaines et des zones d'activités telles que la commune de Durtol, l'urbanisation plus à l'Est de Clermont-Ferrand dont la ZI du Brézet, la future ZAC Saint-Jean, la commune d'Aulnat, la ZI de Cournon d'Auvergne.
- De certains commerces dans le secteur du Brézet et sur la commune d'Aulnat,
- De certains établissements scolaires, comme le futur lycée Saint-Jean et le lycée Roger Claustres,
- De grands équipements publics du territoire tels que l'aéroport d'Aulnat, la Grande Halle et le Zénith à Cournon.

Ces secteurs aujourd'hui peu desservis par les transports en commun sont de forts générateurs de déplacements.

(Pour plus de détails se reporter au chapitre IV.2).

Ces déplacements actuels et leur augmentation attendue en lien avec le développement du territoire, s'ils ne sont pas réalisés en transport en commun, sont et seront réalisés en véhicules légers ce qui risque d'entraîner des problèmes de circulation sur des voiries qui sont déjà sujettes à des dysfonctionnements.

En effet, différents points durs ont été recensés en HPM (Heure de Pointe du Matin) et en HPS (Heure de Pointe du soir) sur l'ensemble du secteur, la difficulté principale se trouvant sur les boulevards ceinturant le centre-ville.

Ces déplacements supplémentaires, s'ils sont réalisés en véhicules légers, auront également des incidences supplémentaires en termes d'émissions atmosphériques, de nuisances acoustiques et potentiellement des effets sur la santé qui vont à l'encontre :

- Des objectifs suivants du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes :
  - Lutte contre le changement climatique ;
  - Pollution de l'air.
- Des objectifs ou actions suivants du Plan National et du Plan Régional Santé-Environnement de la région Auvergne-Rhône-Alpes 2017-2021 (PNSE4 et PRSE3) :
  - Réduire les expositions environnementales affectant notre santé du PNSE4 ;
  - Améliorer la qualité de l'air extérieur (action n° 11) et développer un urbanisme et un aménagement favorables à la santé (action n° 17) du PRSE3,

Ainsi, il convient, au regard de l'évolution attendue du territoire, des nuisances potentielles futures liées au trafic attendu et des objectifs de documents de planification, de proposer aux habitants des modes de déplacements différents des déplacements en voiture afin d'aboutir à une agglomération moins polluée, moins bruyante et plus apaisée.

C'est pour cette raison que le SMTC-AC et Clermont-Auvergne Métropole ont décidé d'engager la réalisation des lignes de BHNS B&C qui s'accompagne aussi d'aménagements pour les modes doux (cheminements cyclables), première étape du projet InspiRe, d'autant plus que les outils de planification du territoire ont des objectifs qui incitent aux développements des transports en commun et des modes doux.

De manière plus précise, parmi les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) Auvergne-Rhône-Alpes, outil de planification du territoire à l'échelle de la région Auvergne - Rhône-Alpes, il est à noter les objectifs suivants en lien avec le BHNS :

- Objectif général 1 : Construire une région qui n'oublie personne
  - Objectif stratégique 1 : Garantir, dans un contexte de changement climatique, un cadre de vie de qualité pour tous
  - Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements,
  - Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre la réduction des émissions de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050,
  - Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières,
  - Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique.
  - Objectif stratégique 2 : Offrir l'accès aux principaux services sur tous les territoires
  - Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires.
  - Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics : en créant deux lignes de BHNS (bus en site propre), le projet va améliorer l'attractivité, la performance et la fiabilité des transports en commun.
  - Renforcer la sécurité des déplacements pour tous les modes : le projet de BHNS s'accompagne de la création de cheminements doux permettant d'améliorer la sécurité des déplacements tous modes confondus.
- Objectif général 2 : Développer la région par l'attractivité et les spécificités de ses territoires,
  - Objectif stratégique 3 : Promouvoir des modèles de développement locaux fondés sur les potentiels et les ressources
  - Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergie renouvelable en accompagnant les projets de production d'énergie renouvelable et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050 / Réduire la consommation énergétique de la région de 23 % par habitant à l'horizon 2030 et porter cet effort à -38 % à l'horizon 2050

La réalisation du projet de BHNS contribue à répondre à ces objectifs du SRADDET, ainsi qu'aux objectifs de "Lutte contre le changement climatique" et la "Pollution de l'air" :

- Le projet de BHNS s'inscrit au sein de la Métropole et dessert des zones d'activités, des secteurs accueillant des équipements, des logements etc… La constitution d'une véritable armature grâce aux lignes A, B et C doit être vue comme une opportunité pour la Métropole de donner corps à un développement sobre en besoin foncier, privilégiant la réutilisation et la mutation des espaces au sein des centralités et à proximité de ces lignes fortes du réseau.
- Le projet de BHNS prévoit l'utilisation de bus électriques non polluants et la création d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) avec une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle permettra de couvrir 50 % des besoins des deux lignes. Une réflexion est à l'étude pour développer plus largement le recours à l'énergie photovoltaïque notamment sur les stations du BHNS et sur les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor permettant de couvrir une grande partie des besoins de ces nouveaux équipements.
- Le projet de BHNS apporte non seulement une offre de transports en commun modernisée et renforcée mais aussi de nouvelles solutions pour le développement de l'usage des modes actifs : plus de 90 % de son linéaire sera aménagé avec des pistes cyclables ou voies vertes. Des cheminements piétons seront renforcés et sécurisés tout au long de l'itinéraire des lignes B et C du BHNS. Les BHNS B&C apporteront en outre un service inclusif, intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite, ou souffrant de déficiences visuelles ou auditives.
- Le BHNS grâce aux reports de trafic des véhicules légers sur les transports en commun permettra de réduire les émissions atmosphériques liées au trafic et donc la pollution de l'air. Il contribuera également à lutter contre le changement climatique.

Pour ces mêmes raisons, le projet de BHNS s'inscrit dans les objectifs transversaux et spécifiques en termes de déplacements et d'urbanisme du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT du

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Grand Clermont et est compatible avec le Document d'Orientations Générales du SCOT du Grand Clermont.

De plus, le projet de BHNS trouve son fondement dans le PDU du SMTC-AC et contribue largement à l'ensemble des dimensions du PDU comme notamment les objectifs du PDU :

- Diminuer l'usage de la voiture,
- Promouvoir les modes doux et les transports collectifs,
- Améliorer la qualité de l'air,
- Améliorer le cadre de vie et favoriser un partage équilibré de l'espace public,
- La prise en compte de tous types de handicap (visuel, auditif, cognitif, ...).

Clermont Auvergne Métropole, au travers de ses documents stratégiques (STEE...), a également affirmé son ambition de devenir un territoire de référence en matière de mobilité durable. Le projet BHNS s'inscrit pleinement dans la politique métropolitaine, qui vise notamment à réduire les nuisances et les pollutions néfastes à la santé et à l'environnement.

Par ailleurs, le projet de BHNS avec ses près de 90% d'aménagements cyclables le long des itinéraires des lignes B et C participe à la mise en œuvre du Schéma Directeur cyclable métropolitain avec la réalisation d'aménagements orientés vers la sécurisation de la pratique du vélo. On peut s'attendre à ce que celle-ci augmente très fortement dans les années à venir, comme dans toutes les grandes Métropoles.

(Pour plus de détails se reporter au chapitre IV.1).

Enfin, avec une démarche développement durable volontariste des maîtres d'ouvrage, le projet est une véritable opportunité d'opérer des choix de programmation/conception permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, qualité de vie et performance économique.

(Pour plus de détails se reporter au chapitre IV.1).

Au final, les deux lignes de BHNS, lignes fortes et structurantes du futur réseau 2025 des transports en commun, offriront une desserte en transport en commun efficace et attractive et desserviront les grands pôles d'activité et d'emploi, les équipements universitaires et scolaires, les centres hospitaliers et médicaux. Le projet améliore ainsi l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs.

Les trajets du quotidien, en bus ou à vélo, seront plus agréables et plus rapides. Grâce à un maillage fin du territoire, un temps de parcours compétitif, des parkings relais localisés en entrée de ville (projet InspiRe) et le déploiement du réseau vélo, InspiRe proposera de nouvelles alternatives à la voiture individuelle.

Ce projet, contribuant au renouvellement des quartiers dans les différentes communes traversées et inversement, représente une opportunité majeure pour accélérer l'ambition métropolitaine d'une mobilité qui répond aux enjeux du XXIème siècle.

Enfin, avec une démarche développement durable volontariste des maîtres d'ouvrage, le projet est une véritable opportunité d'opérer des choix de programmation/conception permettant une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux, qualité de vie et performance économique.

(Pour plus de détails se reporter au chapitre IV.1).

Ce projet adopté en 2016 prévoit donc :

- **Une mobilité pour tous :** lutter contre les inégalités économiques et sociales (tarification solidaire) ; comment répondre équitablement aux différences géographiques, aux handicaps et aux discriminations ?
- **Une mobilité durable :** comment améliorer la qualité de vie et le bien-être ? Comment contribuer à rendre la ville plus respirable et agréable pour que la santé et le calme bénéficient à tous ?
- **Une mobilité au cœur du développement urbain :** comment favoriser un meilleur partage de l'espace public ? Comment faire en sorte que les infrastructures de la ville soient d'emblée adaptées aux transports collectifs ? Comment renforcer le positionnement de Clermont-Ferrand comme laboratoire de la mobilité de demain ?
- **Une mobilité éducative :** comment faire évoluer les comportements ? Comment favoriser un territoire où il fait bon vivre et où les déplacements sont faciles ?

L'ensemble de ces éléments permet de justifier l'utilité publique du projet de BHNS.

Enfin, et plus largement, le projet s'inscrit pleinement dans un contexte national de prise en compte croissante des enjeux environnementaux qui pourront progressivement intégrer la vie quotidienne et impacter les choix de déplacement, de logement, de consommation, de production, en témoignent les récentes lois promulguées (notamment loi dite « Climat et résilience » publiée du 24 août 2021),

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.CONTEXTE DE L'OPERATION

IV.1. La politique des transports et la stratégie de développement du territoire

Préambule : Le projet de BHNS des lignes B&C est un des éléments constitutifs du futur réseau du SMTC qui contribuera au report modal. Ces lignes en construisent l'ossature, la colonne vertébrale du futur réseau.

Renforçant et complétant l'armature existante de la ligne A (tramway), le projet de lignes BHNS B&C est pensé dans une logique de :

- Confortement des centralités par un rapprochement de celles-ci du cœur métropolitain (objectif « centre à 30 minutes ») ;
- Intensification urbaine autour de ces centralités et le long des axes des lignes B&C en particulier, pour en optimiser le potentiel mais aussi pour limiter la consommation d'espaces naturels et agricoles, lutter contre l'étalement et le mitage urbains ;
- Requalification ou évolution de zones d'activité vers davantage de mixité d'usage et de requalification urbaine de certains quartiers ;
- Création d'une nouvelle centralité métropolitaine autour de « l'entre-deux villes » ;
- Restauration d'une trame végétale dans la ville, au travers de linéaires structurants d'alignements d'arbres, et d'aménagements où la surface imperméabilisée diminue ;
- Redistribution de l'espace public au profit des mobilités actives, accentuée dans la ville cœur et certaines centralités, et irriguée dans l'ensemble métropolitain grâce à la requalification de façade à façade sur l'ensemble des tracés et la création de continuités cyclables structurantes ;
- Égal accès des femmes et des hommes à l'espace public.

Cette restructuration du futur réseau de transport en commun, s'inscrit pleinement dans une stratégie territoriale de transformation de la ville, réfléchie à l'échelle métropolitaine, et traduite de façon cohérente et complémentaire dans les documents de programmation ou de planification SRADDET, SCOT, PDU, détaillés ci-dessous.

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

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

Le SRADDET fixe des objectifs de moyen et longs termes sur le territoire de la région pour 11 thématiques :

- Équilibre et égalité des territoires,
- Implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional
- Désenclavement des territoires ruraux,
- Habitat,
- Gestion économe de l'espace,
- Intermodalité et développement des transports,
- Maîtrise et valorisation de l'énergie,
- Lutte contre le changement climatique,
- Pollution de l'air,
- Protection et restauration de la biodiversité,
- Prévention et gestion des déchets.

La vision stratégique régionale à l'horizon 2030 du SRADDET s'exprime à travers quatre objectifs généraux :

- Objectif général 1 : Construire une région qui n'oublie personne ;
- Objectif général 2 : Développer la région par l'attractivité et les spécificités de ses territoires ;
- Objectif général 3 : Inscrire le développement régional dans les dynamiques interrégionales, transfrontalières et européennes ;
- Objectif général 4 : Innover pour réussir les transitions (transformations) et mutations.

Ces objectifs généraux se déclinent ensuite en dix objectifs stratégiques et soixante-deux objectifs opérationnels.

Ci-après sont présentés sommairement les objectifs en lien avec le projet des lignes de BHNS B&C :

- Objectif général 1 : Construire une région qui n'oublie personne
  - Objectif stratégique 1 : Garantir, dans un contexte de changement climatique, un cadre de vie de qualité pour tous
    - Consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements : le projet de BHNS s'inscrit au sein de la Métropole et dessert des zones d'activités, des secteurs accueillant des équipements, des logements etc… Il permet donc de consolider la cohérence entre urbanisme et déplacements. La constitution d'une véritable armature grâce aux lignes A, B et C doit être vue comme une opportunité pour la Métropole de donner corps à un développement sobre en besoin foncier, privilégiant la réutilisation et la mutation des espaces au sein des centralités et à proximité de ces lignes fortes du réseau.
    - Concilier le développement des offres et des réseaux de transport avec la qualité environnementale. Réduire les émissions des polluants les plus significatifs et poursuivre celle des émissions de gaz à effet de serre aux horizons 2030 et 2050 : le projet de BHNS prévoit l'utilisation de bus électriques non polluants et la création d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) avec une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle permettra de couvrir 50 % des besoins des deux lignes. Une réflexion est à l'étude pour développer plus largement le recours à l'énergie photovoltaïque notamment sur les stations du BHNS et sur les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor.
    - L'amélioration des transports en commun au sein de l'agglomération favorise le report modal et diminue ainsi le trafic des véhicules légers et des émissions polluantes associées.
    - Préserver la trame verte et bleue et intégrer ses enjeux dans l'urbanisme, les projets d'aménagement, les pratiques agricoles et forestières : le projet ne remet pas en cause la trame verte et bleue et prévoit dès que cela est possible la plantation d'arbres venant accompagner le projet de BHNS. Indirectement, en favorisant un urbanisme orienté autour des transports en commun, le projet de BHNS contribue également à limiter l'étalement urbain, vecteur d'atteintes majeures à la trame écologique.
    - Développer une approche transversale pour lutter contre les effets du changement climatique : le projet participe à la diminution des émissions et les GES indispensable dans la lutte contre le changement climatique.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Objectif stratégique 2 : Offrir l'accès aux principaux services sur tous les territoires :
  - Répondre aux besoins de mobilité en diversifiant les offres et services en fonction des spécificités des personnes et des territoires : le projet de BHNS apporte non seulement une offre de transports en commun modernisée et renforcée mais aussi de nouvelles solutions pour le développement de l'usage des modes actifs : plus de 90 % de son linéaire sera aménagé avec des pistes cyclables ou voies vertes. Des cheminements piétons seront renforcés et sécurisés tout au long de l'itinéraire des lignes B et C du BHNS. Les BHNS B&C apporteront en outre un service inclusif, intégralement accessible aux personnes à mobilité réduite, ou souffrant de déficiences visuelles ou auditives.
  - Renforcer l'attractivité, la performance et la fiabilité des services de transports publics : en créant deux lignes de BHNS (bus en site propre), le projet va améliorer l'attractivité, la performance et la fiabilité des transports en commun.
  - Renforcer la sécurité des déplacements pour tous les modes : le projet de BHNS s'accompagne de la création de cheminements doux permettant d'améliorer la sécurité des déplacements tous modes confondus.
- Objectif général 2 : Développer la région par l'attractivité et les spécificités de ses territoires,
  - Objectif stratégique 3 : Promouvoir des modèles de développement locaux fondés sur les potentiels et les ressources
  - Augmenter de 54 % à l'horizon 2030 la production d'énergie renouvelable en accompagnant les projets de production d'énergie renouvelable et en s'appuyant sur les potentiels de chaque territoire, et porter cet effort à + 100 % à l'horizon 2050 / Réduire la consommation énergétique de la région de 23 % par habitant à l'horizon 2030 et porter cet effort à -38 % à l'horizon 2050 : comme vu précédemment, le projet de BHNS prévoit l'utilisation de bus électriques limitant la consommation d'énergies fossiles et la création d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) avec une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle permettra de couvrir 50 % des besoins des deux lignes. Une réflexion est à l'étude pour développer plus largement le recours à l'énergie photovoltaïque notamment sur les stations du BHNS et sur les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor.

En conclusion, le projet de BHNS s'inscrit dans les objectifs généraux du SRADDET et s'affiche même comme un outil participant à la mise en œuvre d'un grand nombre de ses objectifs.

IV.1.2.Le Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Clermont

Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Grand Clermont a été approuvé le 29 novembre 2011. Il a fait l'objet de 5 modifications dont la dernière a été approuvée le 21 mars 2019.

Le territoire concerne 423 000 habitants, 104 communes, 4 EPCI dont 1 Métropole (Clermont Auvergne Métropole avec 290 000 habitants environ) et 190 000 emplois.

Le SCOT du Grand Clermont s'articule autour de 4 grands documents :

- Un rapport de présentation qui expose le diagnostic et présente la démarche d'évaluation environnementale,
- Un projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, d'environnement économique, d'implantation commerciale, de déplacements, de services et de grands équipements.
- Un document d'orientations générales assortis de documents graphiques (DOG) qui rassemble les prescriptions d'organisation, de développement et de protection du territoire permettant la mise en œuvre du PADD,
- Un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux et artisanaux.

Le DOG est le seul document du SCOT qui est opposable aux autres documents réglementaires.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.1.2.1. Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOT

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) repose sur 4 grands axes :

- Un Grand Clermont plus juste,
- Un Grand Clermont plus économe,
- Un Grand Clermont plus innovant,
- Un Grand Clermont plus ouvert sur les autres.

Figure 5 : Grands axes du PADD du SCOT du Grand Clermont

Parmi les objectifs du PADD du SCOT, il est à noter le développement des transports collectifs dans une logique d'intermodalité au sein du grand axe « Un Grand Clermont plus juste ».

En effet, le SCoT affiche une politique volontariste en matière de transports collectifs, dans un souci constant d'équité sociale et territoriale. Le SCoT propose ainsi d'améliorer l'offre, dans une logique d'intermodalité.

En ce qui concerne les déplacements, le SCOT souhaite articuler l'offre de transports en commun et l'urbanisation :

Le SCOT promeut un modèle de développement basé sur la recherche de cohérence entre l'urbanisation et les déplacements. Cela consiste à privilégier les développements urbains, dans les espaces où des transports efficaces existent ou peuvent se développer, et parallèlement de maîtriser la périurbanisation dans les secteurs où la desserte est complexe.

Le SCOT souhaite également développer un système de transports performant et attractif : Le fonctionnement fluide visé par le SCOT sera par le biais d'un système de transports en commun très performant en favorisant le développement de l'intermodalité.

La plupart des orientations proposées sont issues du schéma des déplacements du Grand Clermont, établi dans le cadre de la révision du PDU (Plan de Déplacement Urbain) de la Métropole :

- Mettre en place un système de déplacements durables valorisant les transports en commun, ainsi que les modes doux, alternatifs à la voiture : *en proposant des lignes B et C de BHNS attractives accompagnées de cheminements doux (cycles et piétons), un report modal est attendu avec une baisse de l'usage de la voiture au sein de l'agglomération et le développement des modes doux. Le projet de BHNS contribuera donc à mettre en place un système de déplacements durables valorisant les transports en commun, ainsi que les modes doux.*
- Optimiser et renforcer la croix ferroviaire en vue d'améliorer l'offre au sein du Grand Clermont et de renforcer sa connexion avec les territoires limitrophes. Le projet de BHNS dessert la ligne SNCF et deux haltes ferroviaires : Aulnat et Cournon. Le projet InspiRe dessert également les haltes et gares de Gerzat, la Pardieu, le Cendre, Pont-du-Château.
- Renforcer les transports collectifs au sein du cœur métropolitain, par :
  - L'extension de la ligne A vers le quartier des Vergnes, puis jusqu'à la voie ferrée de Gerzat,
  - La mise en TCSP de la ligne B entre Royat, la gare et l'hôpital d'Estaing ce qui est bien l'objet du projet de BHNS,
  - La mise en place de dessertes cadencées vers Cournon et Cébazat.
- Relier le cœur métropolitain aux pôles de vie pour favoriser leur accessibilité, grâce à une desserte performante en transports collectifs (train ou autocars express).

Au sein du grand axe « Un Grand Clermont plus économe », l'objectif « Rendre compatible le développement urbain avec la préservation de l'environnement » propose de :

- Réorganiser l'espace urbain de telle sorte que moins de déplacements s'effectuent en voiture. L'enjeu est de parvenir à :
  - Renforcer et densifier le cœur métropolitain et les pôles de vie,
  - Articuler les transports collectifs et l'urbanisation : le projet de BHNS traverse des secteurs urbanisés et dessert de nombreux équipements.
  - Mixer les fonctions urbaines.
- Développer des solutions moins polluantes pour le transport des marchandises (fret ferroviaire, sites logistiques multimodaux) et des personnes (transports collectifs, co-voiturage) : *les lignes B et C du projet de BHNS sont des lignes à énergie propre et donc moins polluantes, tout comme le parc bus dont la transition énergétique vers des véhicules zéro émission est en cours. Le CEM est équipé d'un champ photovoltaïque d'une puissance comprise entre 2,5 et 3 MWc permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte et d'une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin.*
- Développer des modes de déplacements doux (marche à pied, vélos), en complément de la politique de transports publics, notamment au sein du cœur métropolitain où le concept de la ville des courtes distances peut être appliqué : *le projet de BHNS comprend la réalisation de cheminements modes doux : plus de 90% d'aménagements spécifiques dédiés aux cycles le long des deux lignes de BHNS B et C. Les stations des lignes B et C de BHNS prévoient la création de 8 arceaux par station. Des cheminements piétons seront renforcés et sécurisés tout au long de l'itinéraire des lignes B et C du BHNS.*

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Mettre en place une politique de stationnement au service de l'intermodalité, c'est-à-dire :
  - Créer des parkings relais permettant le rabattement vers les transports en commun les plus performants : le projet de BHNS prévoit l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus de Durtol et de Chamalières, dont certaines places seront réservées pour jouer le rôle de parkings relais. Ces parkings de proximité serviront également pour la reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus. La mise en œuvre de parcs-relais complémentaires sur toute la métropole est en réflexion dans le cadre du projet plus large qu'est InspiRe.
  - Adapter le réseau local de stationnement et réaliser des stationnements sécurisés et adaptés aux deux-roues au sein du cœur métropolitain ;
  - Renforcer les initiatives en matière de politique tarifaire.

En conclusion, le projet de BHNS s'inscrit dans les objectifs transversaux et spécifiques en termes de déplacements et d'urbanisme du PADD du SCOT du Grand Clermont

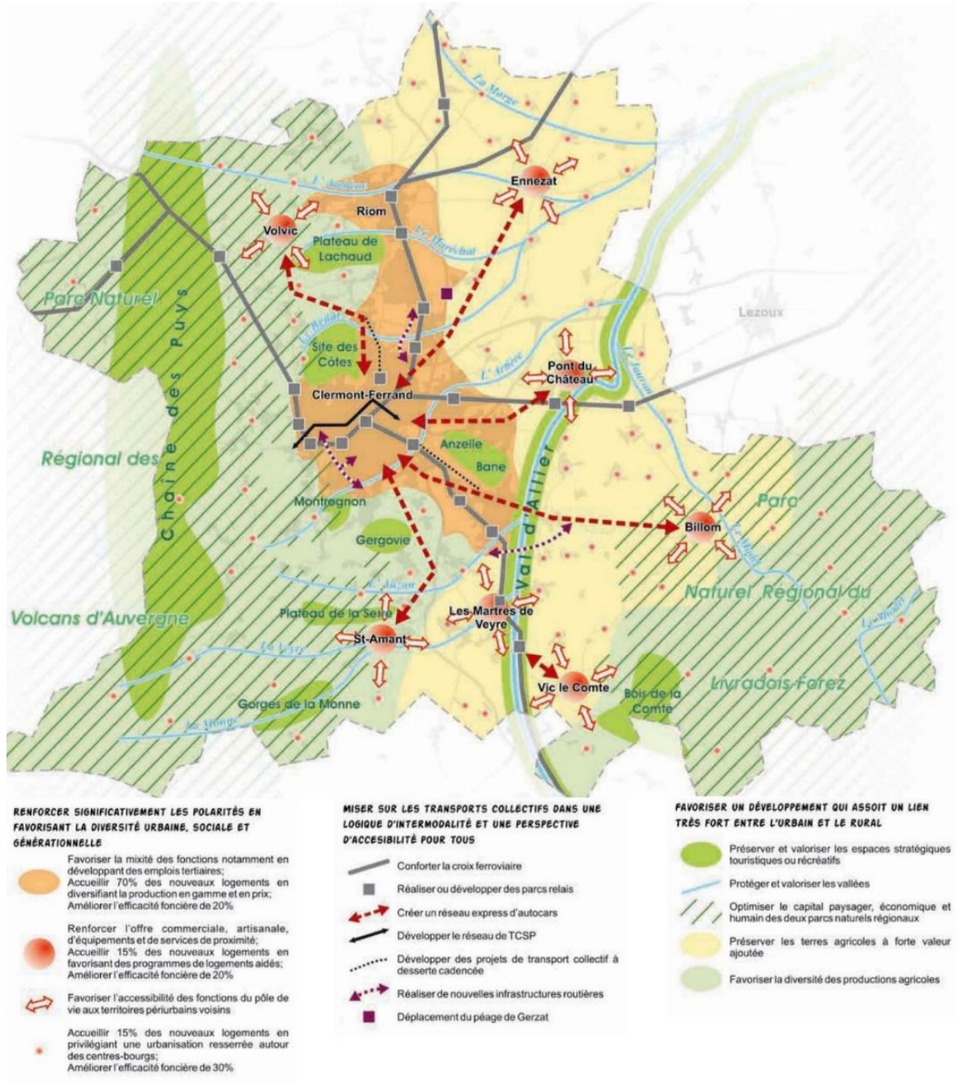


Figure 6 : PADD du SCOT du Grand Clermont - schéma d'organisation de l'armature urbaine

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.1.2.2. Le DOG du SCOT

Afin de garantir une attractivité durable de l'agglomération et de maîtriser son évolution future, le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOT - document opposable aux autres documents réglementaires- rassemble des prescriptions d'organisation, de développement et de protection du territoire permettant la mise en œuvre du PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable).

Le DOG du SCOT du Grand Clermont s'articule autour de plusieurs prescriptions ; chacune d'entre elles fait l'objet d'orientations générales et / ou particulières, décrivant les leviers à actionner pour répondre aux mesures édictées.

Ces prescriptions sont les suivantes :

- Encourager un développement urbain en archipel,
- Accentuer le développement économique,
- Accentuer et diversifier la production de logements,
- Développer les déplacements de manière cohérente,
- Améliorer l'offre et le maillage en grands équipements culturels et sportifs,
- Assurer les emplois agroalimentaires de demain,
- Contribuer à positionner l'Auvergne comme destination touristique,
- Rendre compatible le développement urbain avec la préservation de l'environnement,
- Protéger, restaurer, valoriser le patrimoine,
- Requalifier les entrées d'agglomération,
- Reconquérir les espaces de valorisation et de requalification urbaines prioritaires.

Ces objectifs devraient permettre un accueil important de population ainsi qu'une amélioration de l'accessibilité du territoire métropolitain. En outre, ils devraient améliorer la notoriété de la région Auvergne et lui permettre de se positionner comme « territoire référent » en matière d'innovations techniques et environnementales.

De manière plus spécifique en ce qui concerne le thème « développer les déplacements de manière cohérente », il est à noter les orientations générales d'aménagement du DOG du SCOT en lien avec le projet des lignes B et C du BHNS :

- Répartir de façon optimisée l'usage de la voirie dans le cœur métropolitain :
  - Créer notamment une offre de transports collectifs encore plus performante : Le SCoT fixe pour objectif de poursuivre la politique d'amélioration de l'offre et de modernisation des transports collectifs. À cette fin le DOG retient pour orientations de :
  - Compléter et développer à moyen terme un réseau de lignes fortes de type transports collectifs en site propre (TCSP) organisées en radiales entre l'agglomération centrale et les autres villes du cœur métropolitain en donnant la priorité :
  - À l'extension de la ligne A en direction des Vergnes, puis jusqu'à la voie ferrée à Gerzat ;
  - À la mise en TCSP de la ligne B depuis Royat jusqu'à l'hôpital d'Estaing via la gare SNCF ;
  - À la création de desserte cadencée desservant Cournon et Cébazat ;
  - Conforter le pôle d'échange intermodal (PEI) ; de Clermont-Ferrand à travers des aménagements facilitant l'accessibilité de la gare (aménagements du hall et du Parvis, meilleure accessibilité du souterrain et des quais) et des aménagements facilitant l'intermodalité avec les bus notamment (aménagement de l'avenue de l'Union Soviétique, aménagement d'un site propre pour la ligne B) ;
  - Assurer la continuité des itinéraires en modes doux, leur lisibilité, leur sécurité et les complémentarités éventuelles avec le réseau de TCSP : comme vu précédemment, le projet des lignes B et C de BHNS s'accompagne de cheminements pour les modes doux (cycles et piétons).
  - Une politique de stationnement au service de l'intermodalité : Dans un contexte actuel de forte utilisation de la voiture particulière, la politique de stationnement constitue un des leviers importants pour favoriser une meilleure intermodalité.

À cette fin le DOG retient les orientations suivantes :

- Créer des parkings relais permettant le rabattement vers les transports en commun les plus performants,
- Réaliser des stationnements sécurisés et adaptés aux deux-roues (abords des gares, grands équipements, lieux de travail, établissements scolaires et universitaires...).

Comme vu précédemment, le projet InspiRe dans lequel s'insère le projet de BHNS s'accompagne de la création de parcs relais et les stations des lignes B et C de BHNS prévoient la création de 8 arceaux par station.

Le projet de BHNS comprend également l'aménagement de deux parkings de proximité au niveau des terminus sur la commune de Durtol et sur la commune de Chamalières : reconstitution des places de stationnement liée à la suppression de places en lien avec l'implantation des terminus.

De même, de manière plus spécifique en ce qui concerne le thème « Rendre compatible le développement urbain avec la préservation de l'environnement », il est à noter les orientations générales d'aménagement du DOG du SCOT en lien avec le projet des lignes B et C du BHNS :

- Lutter contre le changement climatique et réduire les émissions de gaz à effet de serre : le projet de BHNS en faisant appel à des bus à énergie propre et en entraînant des reports modaux contribue à lutter contre le réchauffement climatique et à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre, le SCOT fixe deux grandes orientations :

- Améliorer la performance énergétique notamment :
  - L'augmentation de l'efficacité énergétique des constructions neuves : les nouvelles opérations d'aménagement et de constructions intègrent l'exigence d'une bonne maîtrise des consommations énergétiques, avec pour objectif de se conformer aux normes européennes en vigueur.
  - Le recours de manière accrue aux matériaux à faible impact carbone dans les constructions.
  - Le recours, de manière accrue, aux énergies renouvelables :
  - Le DOG se fixe pour objectifs de développer l'utilisation d'énergies renouvelables, surtout solaire, géothermique et bois énergie, avec une meilleure structuration des filières pour amorcer une dynamique, pérenniser le développement et permettre une mutualisation des coûts.
  - Le projet de BHNS comprend la création d'un centre d'exploitation et de maintenance avec construction de bâtiments. Ce projet de CEM s'inscrit dans la préfiguration de la RE 2020. Le maitre d'ouvrage engage donc une démarche BEPOS (bâtiment à énergie positive produisant plus d'énergie qu'il n'en consomme). À ce titre, il devra au préalable respecter les normes environnementales en vigueur (RT 2012) et s'inscrire ainsi dans la démarche HQE en atteignant les 14 cibles relatives aux thèmes d'écoconstruction, d'éco-gestion, de confort et de santé. Le projet devra en outre démontrer son engagement en améliorant la prise en compte du poids carbone des bâtiments et en développant la production d'énergies renouvelables

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

pour les besoins de fonctionnement du site et ainsi atteindre le niveau E3C1 du référentiel E+C-.

- Il est à noter que le CEM sera doté d'une centrale photovoltaïque de production d'électricité, rattachée au réseau type SMARTGRID. Le dimensionnement de la centrale photovoltaïque s'appuie sur l'objectif de couverture de 50% des besoins électriques des lignes de bus B &C. En outre, le système photovoltaïque doit produire 50% des besoins électrique des bus et ce de manière de manière concomitante. Une réflexion est à l'étude pour développer plus largement le recours à l'énergie photovoltaïque notamment sur les stations du BHNS et sur les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor.

- Limiter les rejets polluants liés aux transports notamment afin de limiter les déplacements routiers générés par les flux pendulaires, le DOG fixe comme orientation de mettre en place des politiques de transports alternatifs à la voiture particulière (transports collectifs, marche à pied, deux roues dans une logique d'intermodalité), des politiques de stationnement et d'organisation des circulations (chrono-aménagement) ainsi que des aires dédiées au co-voiturage afin de diminuer la pollution automobile en centre-ville, mais aussi sur les axes périphériques.

Comme vu précédemment, le projet de BHNS a pour objet, en offrant un transport collectif efficace et attractif, de limiter les déplacements routiers par un report modal des véhicules légers sur les transports collectifs. Il contribue également au développement des cheminements cyclables et de parkings de proximité. Il s'inscrit également dans un projet plus vaste, le projet InspiRe qui prévoit la création de parcs relais et la suppression de places de stationnement en voirie.

Ainsi, le projet de BHNS est compatible avec le DOG du SCOT du Grand Clermont.

IV.1.2.3. Le Document D'Aménagement Artisanal et Commercial

Le Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC) détermine les conditions d'implantation des équipements commerciaux et artisanaux de taille importante, susceptibles d'avoir un impact sur l'aménagement du territoire et le développement durable, en veillant à porter une attention particulière sur la vacance, l'économie de l'espace, les entrées de villes, les déplacements et le stationnement, la qualité environnementale, architecturale et paysagère. Il localise les secteurs d'implantation périphérique et les centralités urbaines.

Par équipements commerciaux ou artisanaux de taille importante, il faut entendre les commerces ou ensembles commerciaux de plus de 300 m².

Les prescriptions du DAAC sont complémentaires des orientations du Document d'Orientations Générales qui expose la philosophie générale de l'organisation commerciale du territoire du Grand Clermont.

Nota :

Au sens du Code de l'Urbanisme, la sous-destination « commerce de détail et artisanat » recouvre les constructions commerciales destinées à la présentation et vente de bien directe à une clientèle ainsi que les constructions artisanales destinées principalement à la vente de biens ou services.

La notion d'artisanat se distingue ici des activités artisanales liées à la construction ou à la réparation pouvant générer des nuisances qui sont couvertes par la sous-destination « industrie ».

Ainsi le projet de BHNS n'est pas, au titre de cette définition, un équipement commercial ou artisanal.

Ce document définit notamment les lieux et conditions d'implantation des équipements commerciaux et artisanaux au sein du territoire du SCOT.

Sur la Métropole, les lieux d'implantations sont les suivants :

- Le pôle commercial de périphérie de niveau métropolitain des Gravanches,
- Le pôle commercial de périphérie de niveau intermédiaire de Clermont-Nord,

FICHE 1 : GRAVANCHES - CLERMONT NORD

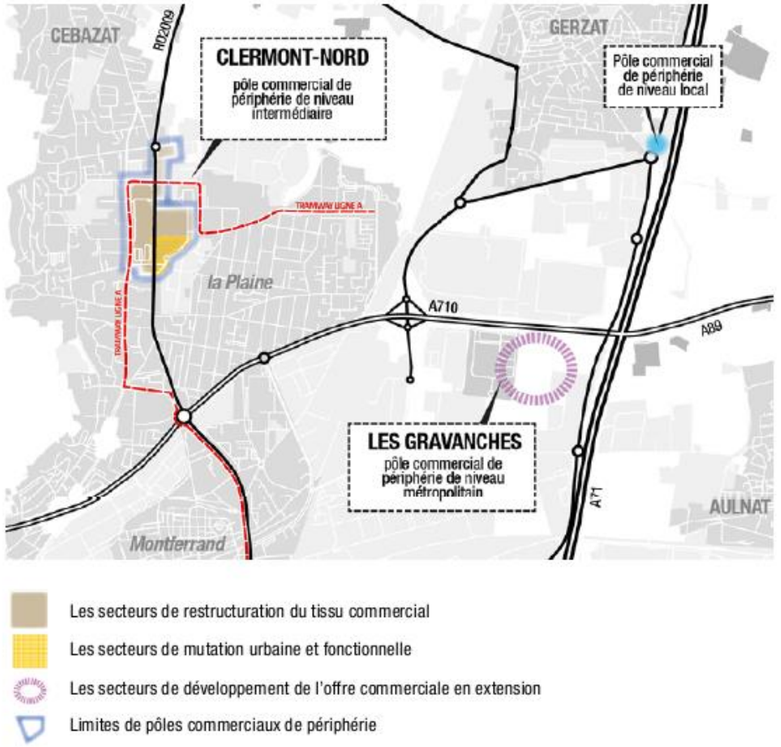


Figure 7 : Fiche 1 – Gravanches – Clermont Nord – DAAC du SCOT du Grand Clermont

Sur le secteur Gravanches - Clermont Nord, le projet s'inscrit sur des voiries et ne remet pas en cause le développement des activités commerciales et artisanales du ce secteur.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Le pôle commercial de périphérie de niveau métropolitain Clermont Sud Aubière,
- Le pôle commercial de périphérie de niveau intermédiaire de Cournon - Le Cendre,

FICHE 2 : CLERMONT SUD AUBIERE - COURNON-LE CENDRE

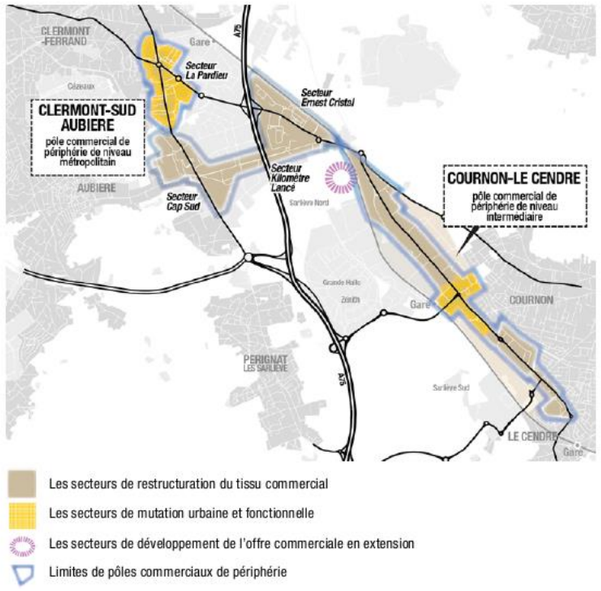


Figure 8 : Fiche 2 – Clermont Sud Aubière – Cournon le Cendre – DAAC du SCOT du Grand Clermont

Le projet de BHNS traverse les secteurs en mutation urbaine et fonctionnelle de Clermont-Sud Aubière et de Cournon-le Cendre. Il emprunte des voiries existantes et ne remet pas en cause le développement de ce pôle commercial.

Le projet de centre d'exploitation et de maintenance se situe sur la partie Nord d'un secteur de développement de l'offre commerciale en extension mais ne remet pas en cause le développement de cette zone.

- Le pôle commercial de périphérie de niveau intermédiaire du Brézet,
- Le pôle commercial de périphérie de niveau intermédiaire du Pontel.

FICHE 3 : LE BREZET - LE PONTEL

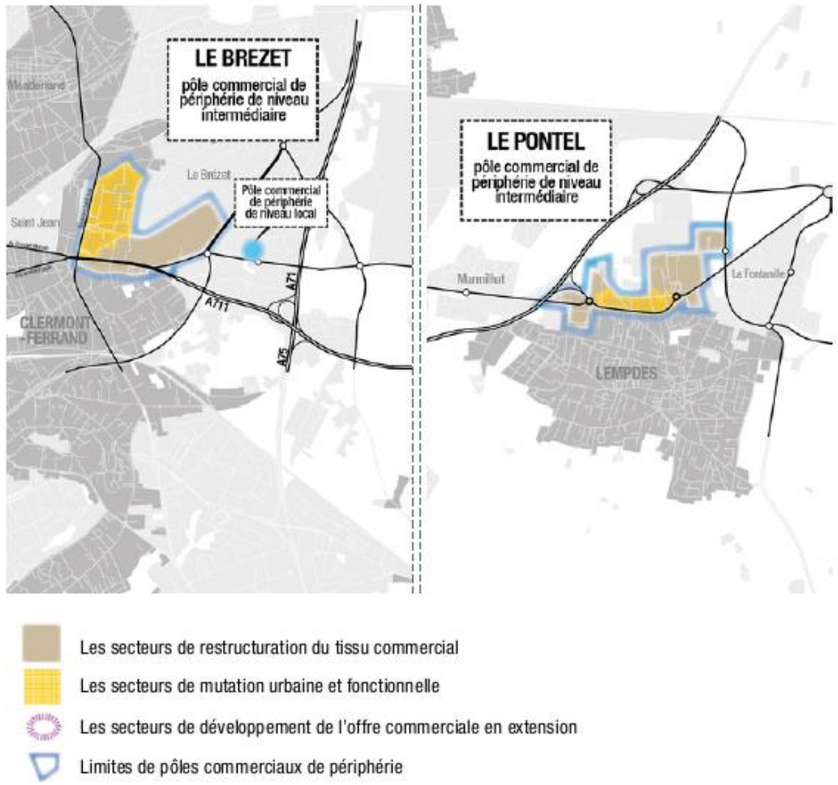


Figure 9 : Fiche 3 – Le Brézet – le Pontel – DAAC du SCOT du Grand Clermont

Le projet de BHNS traverse le secteur en mutation urbaine et fonctionnelle du Brézet. Il emprunte des voiries existantes et est à l'origine de la création d'une voie nouvelle mais ne remet pas en cause le développement de de ce pôle commercial.

Le projet de BHNS ne traverse pas la commune de Lempdes et ne remet pas en cause le pôle commercial Le Pontel.

Le projet de BHNS ne remet pas en cause le DDAC du SCOT du Grand Clermont.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.1.3. Le Plan des Déplacements Urbains

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

Le PDU de la Métropole a été a été approuvé par délibération du SMTC-AC le 04 juillet 2019.

Les 5 axes stratégiques du PDU

Le diagnostic mené en phase 1 des études du PDU a permis de faire ressortir les grands enjeux en matière de mobilité pour la Métropole. Pour répondre à ces enjeux, 5 axes stratégiques ont été retenus.

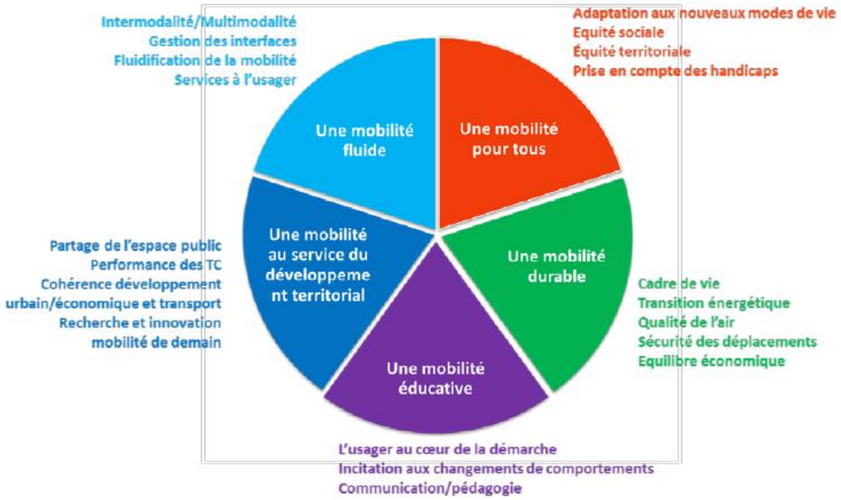


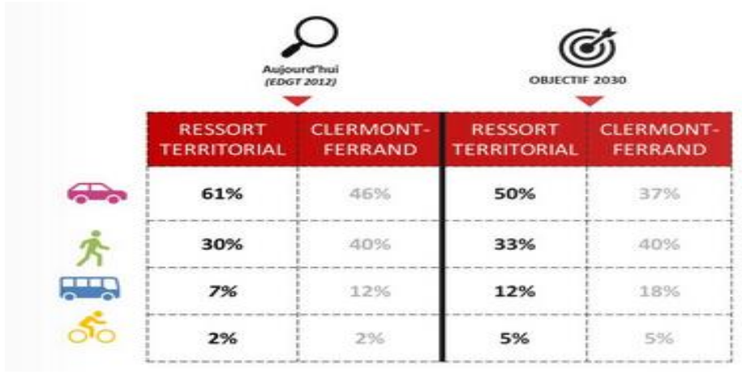
Figure 10 : les 5 axes stratégiques du PDU

Ses actions s'organisent autour des objectifs principaux suivants :

- Diminuer l'usage de la voiture : en proposant des lignes B et C de BHNS attractives avec la mise en place de nombreux sites propres réservés aux bus, un report modal est attendu avec une baisse de l'usage de la voiture au sein de la Métropole. Le projet de BHNS est donc un élément majeur de la stratégie de réduction de l'usage de la voiture.
- Promouvoir les modes doux et les transports collectifs : le projet de BHNS est un projet de transports collectifs structurants. Il s'accompagne également de cheminements modes doux : plus de 90% d'aménagements spécifiques dédiés aux cycles le long des deux lignes de BHNS B et C avec une continuité des linéaires. Des cheminements piétons seront renforcés et sécurisés tout au long de l'itinéraire des lignes B et C du BHNS.
- Améliorer la qualité de l'air : l'amélioration de l'attractivité du réseau de transports collectifs contribuera au report modal des usagers des véhicules légers vers les transports collectifs et donc à une diminution des émissions atmosphériques liées au trafic, d'autant plus que les bus sur les lignes B et C seront des bus à énergie propre n'émettant pas, en fonctionnement, de Gaz à Effet de Serre (GES), tout comme le reste du parc de bus qui va continuer à migrer vers des véhicules dit "zéro émission". En effet le bilan carbone sur 30 ans d'exploitation montre des émissions économisées d'environ 51 315 tonnes équivalents CO_2 en phase exploitation.
- Améliorer le cadre de vie et favoriser un partage équilibré de l'espace public : le projet de BHNS concerne également la requalification de la voirie de façade à façade en laissant la part belle aux modes doux. Il comprend également l'aménagement de lieux d'intensité tout le long de l'itinéraire. Ainsi, il permet d'améliorer le cadre de vie et favorise un partage de l'espace public.
- La prise en compte de ous les types de handicap (visuel, auditif, cognitif, …) : La conception géométrique des stations du projet de BHNS répondra aux obligations d'accessibilité pour tous par exemple :
  - La hauteur de quai sera de 21 cm pour faciliter la montée dans le bus qui se fait alors de « plein pied »,
  - Des systèmes de détection PMR de type Bandes d'éveil à la Vigilance seront implantés sur les quais et sont accompagnés de repères pour les portes PMR (personnes à mobilité réduite),
  - Les stations sont équipées de deux rampes d'accès PMR. En sites contraints, afin de réduire les emprises, des complexes « 1 marche 1 rampe » sont implantés.
  - Les stations ne seront pas équipées d'assistance à la mise à quai « automatique ». Un marquage d'axe sera réalisé. Toutefois, une avancée du quai sera réalisée afin de faciliter l'accostage du bus au quai,
  - Affichage en station de l'arrivée prochaine du BHNS et affichage dans les bus des prochains arrêts du BHNS.

Ainsi, le projet de BHNS permet de répondre aux objectifs principaux du PDU.

Les objectifs du PDU en termes de parts modales sont les suivants :



	RESSORT TERRITORIAL	CLERMONT-FERRAND	RESSORT TERRITORIAL	CLERMONT-FERRAND
	61%	46%	50%	37%
	30%	40%	33%	40%
	7%	12%	12%	18%
	2%	2%	5%	5%

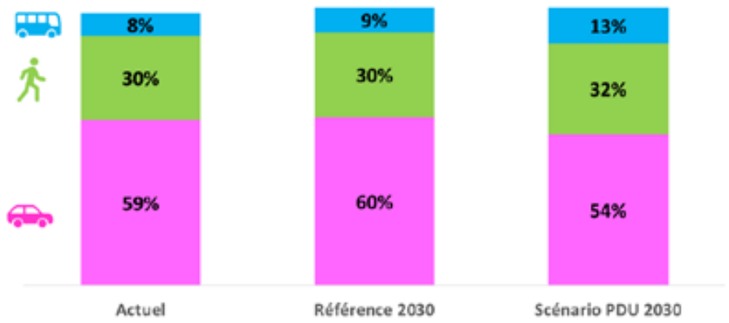
Figure 11 : Objectifs du PDU en termes de parts modales

Les chiffres du tableau ci-dessus récapitulent les objectifs globaux que se sont fixés le comité de pilotage et le Comité syndical du SMTC-AC, à atteindre grâce à la mise en œuvre simultanée de l'ensemble des leviers prévus dans le plan d'actions.

Ainsi, pour atteindre ces résultats, le PDU prévoit une intervention globale portant à la fois sur le développement des services de mobilité (création de 2 voire 3 lignes de TCSP, restructuration du réseau et renforcement de l'offre, création de P+R et de nouvelles infrastructures cyclables) et sur des actions « régulatrices » (encadrement, promotion, incitation…) vis-à-vis des pratiques de mobilité (réduction du stationnement en voirie, plan de circulation révisé au profit des modes actifs et des TC, encouragement aux pratiques vertueuses en entreprise, etc).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Ces objectifs, ambitieux en matière environnementale ont été fixés en tenant compte des résultats d'une modélisation des effets de la combinaison des mesures retenues dans le scénario préférentiel du PDU (scénario dit « régulateur »), dont le résultat est synthétisé dans la figure ci-dessous :



Evolution des parts modales du ressort territorial entre 2012 et 2030 (Référence, Projet PDU)

Nota : la part modale du vélo n'a pas pu être modélisée.

Au-delà de ces objectifs, la réduction du trafic routier est recherchée par la diminution des distances parcourues ainsi que l'augmentation de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain (objectif de nombre de voyages/an/habitant fixé entre 160 et 180).

Les actions principales inscrites au PDU de la métropole clermontoise sont les suivantes :

- **Améliorer la connaissance de l'offre de stationnement et définir une politique cohérente :** Réduire le stationnement sur la voie publique est le moyen le plus efficace pour réduire la place de la voiture au profit des autres modes de transport. *Le projet de BHNS s'accompagne de la suppression de places de stationnement sur certains secteurs. Globalement, le projet de BHNS entraîne la suppression d'environ 1 110 places de stationnement (sur environ 1 740, soit 80 %) après la restitution des quelques places le long du tracé et au droit des terminus de Durtol et de Chamalières.*

- **Révision du schéma de voirie :** La révision du schéma de voirie vise à réduire la vitesse et l'espace dédié à la voiture particulière au profit des modes actifs (vélos et piétons) tout en renforçant la sécurité des déplacements. *Le projet de BHNS s'accompagne de la création de cheminements doux le long de l'itinéraire : plus de 90% d'aménagements spécifiques dédiés aux cycles sont prévus le long des deux lignes de BHNS B et C. Des cheminements piétons seront renforcés et sécurisés tout au long de l'itinéraire des lignes B et C du BHNS.*

- **Partage de l'espace public :** Ce partage doit être plus équilibré entre tous les modes. En intégrant un réaménagement de façade à façade, le projet de BHNS propose un partage équilibré de l'espace public.

- **Restructuration du réseau de transport urbain** : Cette restructuration va s'articuler autour de trois axes structurants de transports : les lignes A (tramway), B et C (bus à haut niveau de service). *Le projet de BHNS inscrit dans le projet InspiRe s'accompagne de la restructuration complète du réseau à horizon 2026, de la réalisation de nouveaux aménagements favorisant la performance des lignes et d'une augmentation de l'offre de transport de l'ordre de 1,5 millions de km.*

- **Promouvoir les plans de mobilité employeur (PDME) :** Le Plan de Mobilité est mis en place par les entreprises et a pour but de favoriser l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. *Le projet de BHNS apporte aux employeurs des éléments de solution performants et crédibles à promouvoir dans le cadre des PDME.*

- **Créer une zone à faible émission :** Les zones à faibles émissions (ZFE) sont des dispositifs destinés à lutter contre la pollution atmosphérique. Leur principe repose sur la restriction d'accès à un secteur préalablement défini pour les véhicules les plus polluants.

- **Réalisation du schéma cyclable métropolitain :** Avec 365 km de voirie dédiée aux cyclistes réalisés de 2019 à 2029, la Métropole a l'ambition de devenir véritablement cyclable. *Plus de 90% d'aménagements spécifiques dédiés aux cycles sont prévus le long des deux lignes de BHNS B et C et complèteront le maillage inscrit par ailleurs au schéma directeur cyclable.*

Ainsi, le projet de BHNS trouve son fondement dans le PDU et contribue largement à l'ensemble des dimensions (objectifs et actions) du PDU.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.1.4. Le schéma cyclable métropolitain

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

L'essor actuel du vélo à assistance électrique offre cependant de nouvelles opportunités de développement de l'usage de la bicyclette comme moyen de déplacement du quotidien.

Un réseau embryonnaire en cours de développement

Dès 2000, le plan de déplacements urbains prévoyait de créer un réseau autour du centre-ville et des axes de communication entre le centre-ville et les communes limitrophes.

Depuis la prise de compétences en matière d'aménagement cyclable en 2017, Clermont Métropole met en place un schéma cyclable dont la volonté est de constituer un réseau structuré, continu et sécurisé. Toutefois, le réseau cyclable du centre est encore en pointillé, et seuls deux ou trois axes vers des villes voisines ont été mis en place. On relevait en 2016, un réseau de 109 km d'aménagements cyclables s'étendant sur l'agglomération, ainsi que 98 km en voirie pacifiée.

Ce réseau est dense dans le centre de Clermont-Ferrand mais très inégal selon les communes de l'agglomération.

En 2016, la part des voiries aménagées pour les cyclistes dans la commune de Clermont-Ferrand représente près de 40% des voiries disponibles. Elle est en progression par rapport à 2013 (environ 32%) – sources : Rapport PARCOURA – ADEME – aout 2018).

Enfin, le réseau de vélos en libre-service C.Vélo comprenait depuis fin 2015, 500 vélos répartis sur 52 stations, Il comprend également 120 vélos en location à longue durée (97 à assistance électrique (VAE) et 13 classiques). En 2021, il a été modernisé : l'ensemble de la flotte a été renouvelé et le total de vélos disponibles a été porté à 680 ; 5 stations supplémentaires ont également été implantées.

Selon le PDU, la ville de Clermont-Ferrand serait classée 28ème sur 41 pour l'usage du vélo entre le domicile et le travail avec une part modale de 2,7% en 2015 (source INSEE).

Le constat est le suivant en ce qui concerne le secteur du projet :

- Une majeure partie des rues du centre historique traitées en zones pacifiées.,
- Un réseau cyclable encore embryonnaire,
- Absence de continuité cyclable sur les secteurs Royat – Chamalières, Aulnat – Clermont centre, Cournon– Clermont centre, Clermont centre – Zénith.

Ainsi, il existe une marge de progression importante dans la pratique du vélo importante au regard de la part modale attribuée à cette pratique dans les données de l'EDGT 2012 ou de l'INSEE 2015

Le projet de BHNS prévoit plus de 90% d'aménagements cyclables le long des itinéraires des lignes B et C et la mise en œuvre du Schéma Directeur cyclable lorsque le BHNS utilise une voirie commune avec le Schéma Directeur.

Le projet est donc compatible avec le schéma cyclable métropolitain.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

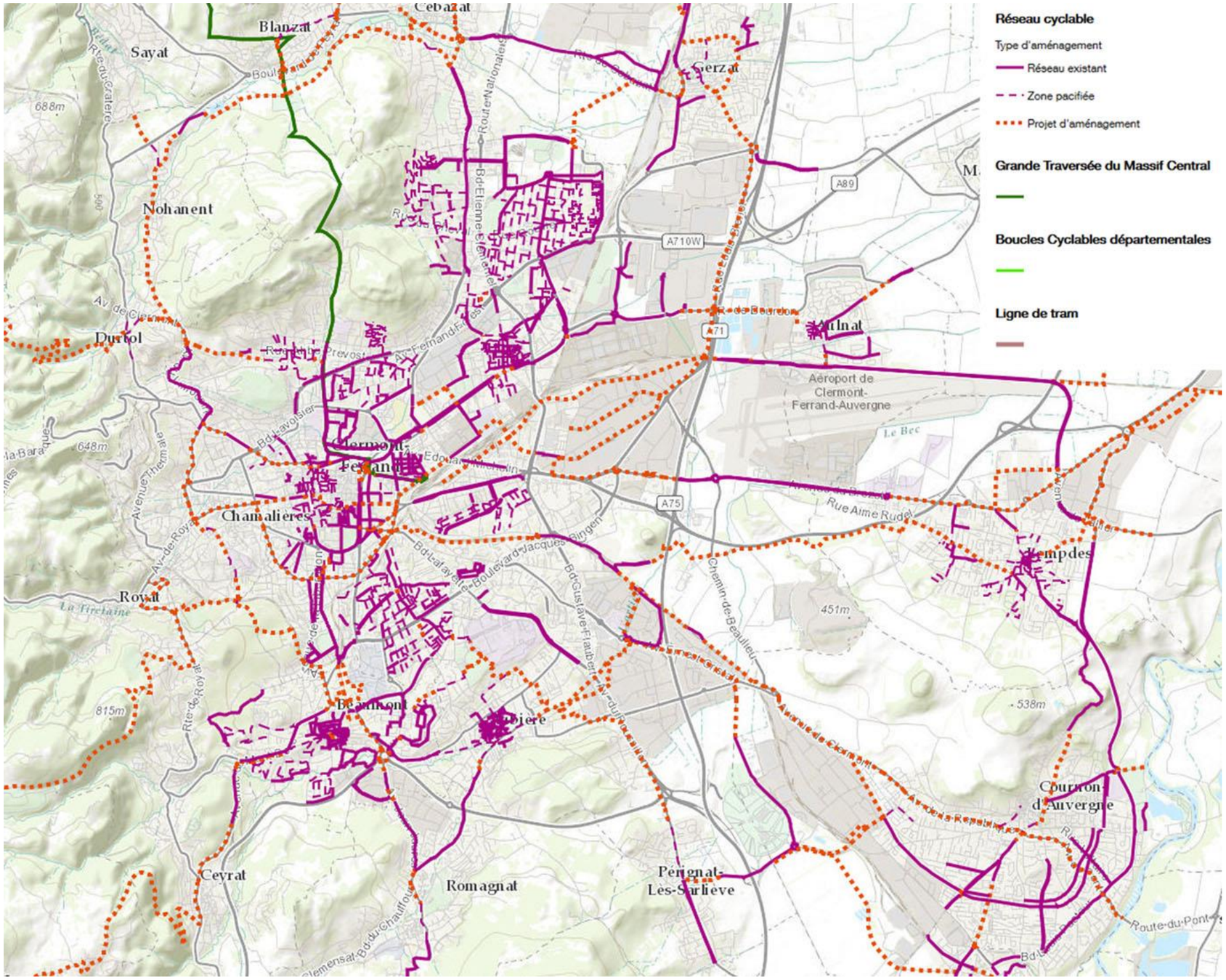


Figure 12 : Réseau cyclable métropolitain – source Clermont Métropole

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2. Le contexte urbain, socioéconomique et la mobilité

Les tracés sont le résultat d'études mettant en perspective la composition du territoire à travers une approche sociodémographique (population, densité, composition des ménages, taux de motorisation, type d'habitat), les pôles générateurs de déplacement (travail, étude, santé, loisirs, commerce, administration, …), les projets à venir sur le territoire, les opportunités de desserte.

IV.2.1. La composition du tissu urbain

La représentation cartographique des différents tissus urbains en présence sur le territoire clermontois met en évidence un glissement de la centralité de la métropole vers un corridor d'activité très affirmé.

L'armature d'activité et des zones d'emplois se situent autour de l'axe autoroutier A71-A75, véritable colonne vertébrale du développement économique, industriel et commercial avec de nombreuses zones d'activités existantes ou en projet.

Le tissu urbain à vocation d'habitat et de services se développe quant à lui en limite de l'armature d'activité présente.

Ainsi, la composition du tissu urbain se compose :

- D'un tissu industriel formant « glacis » à l'Est du territoire,
- D'un tissu industriel qui oriente le développement des populations sur un axe Nord-Est,
- D'un tissu urbain à l'Ouest du tissu industriel,
- D'une concentration de déplacements domiciles travail à interroger en direction de l'armature d'activité, vecteur d'emplois.

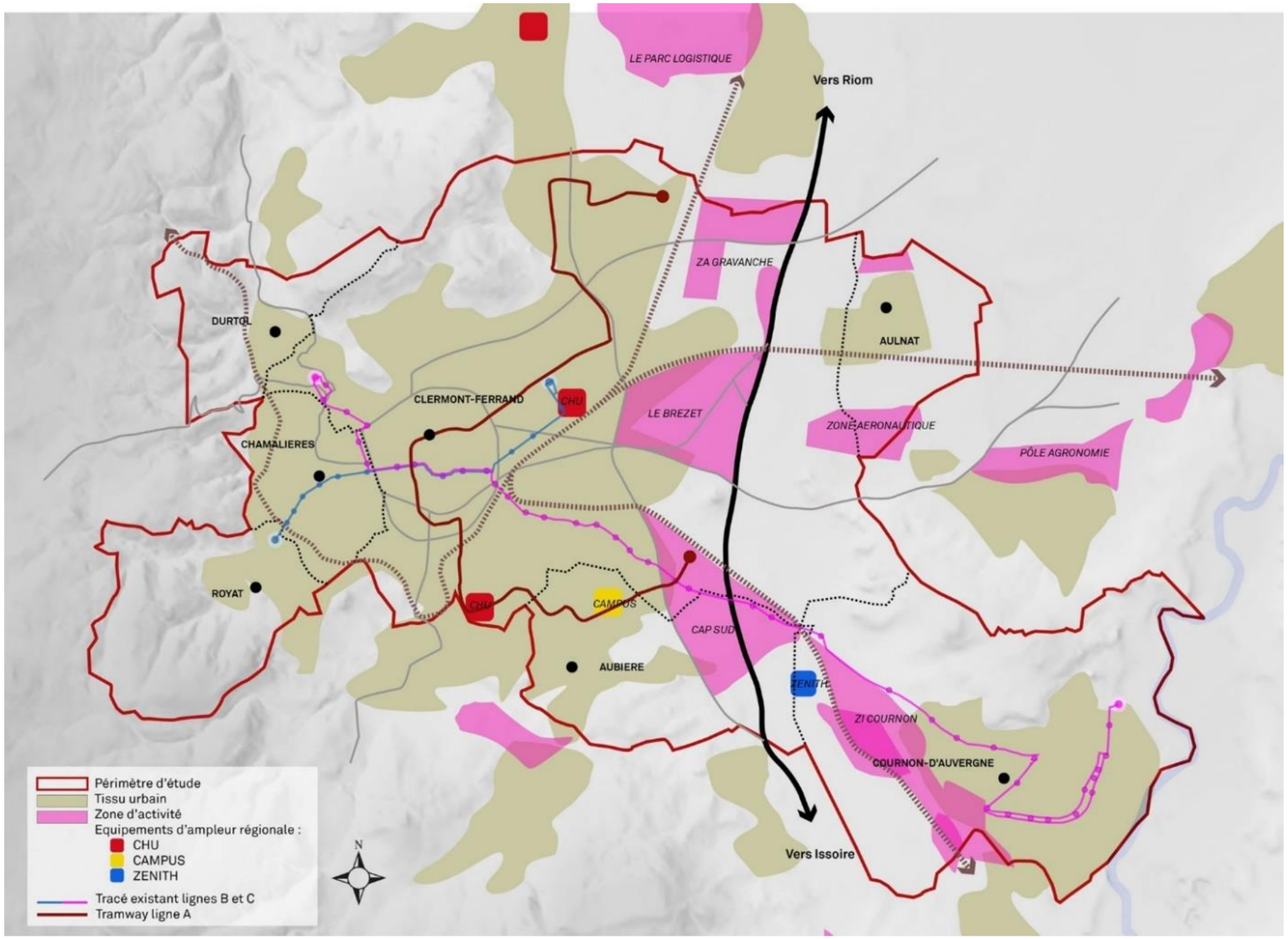


Figure 13 : Le tissu urbain métropolitain (Dumétier Design / Fond : Géoportail)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.2. La structure et la dynamique démographique

Le périmètre d'étude pour l'analyse socio-économique regroupe les sept communes desservies par le projet : Durtol, Royat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Aubière, Cournon d'Auvergne et Aulnat.

Une population concentrée à Clermont Ferrand mais une couronne péri-urbaine dynamique

La métropole clermontoise connaît actuellement une croissance démographique de l'ordre de 0,5 % par an, ce qui la place en 2ème position parmi les 4 métropoles de la région AuRA (derrière Lyon mais devant Grenoble et Saint-Etienne).
A l'aube des années 1970, la croissance est portée principalement par les communes de première couronne comme Cournon-d'Auvergne, Lempdes Beaumont, Cébazat ou Gerzat car la disponibilité des terrains et la topographie permet une urbanisation « facile ». Cette croissance se fait au détriment de la ville centre, qui perd près de 20.000 habitants entre 1970 et 1990. Depuis quelques années, la croissance est plus homogène sur le territoire. Clermont-Ferrand connaît une croissance démographique accélérée depuis 2010 et compte près de 50 % des habitants.

En termes de démographie, Clermont-Ferrand Métropole constitue la première aire urbaine du département et la quatrième aire urbaine à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes. D'après les données de l'INSEE, le périmètre d'étude regroupe 201 875 habitants en 2017. Clermont Ferrand concentre une grande majorité de cette population avec 143 886 habitants, soit 71 % de la population du périmètre d'étude. La seconde commune, Cournon d'Auvergne, comptabilise 20 043 habitants, soit environ 10 % de la population totale. Le périmètre d'étude est ensuite composé de communes de petites tailles. Le tableau ci-après rend compte de l'évolution de la population de la zone d'étude entre 1990 et 2017.

	Population en 1990	Population en 2006	Population en 2016	Population en 2017
Royat	**3 950**	**4 709**	**4 798**	**4 651**
Durtol	**2 004**	**1 969**	**2 006**	**2 015**
Chamalières	**17 301**	**17 689**	**17 282**	**17 173**
Clermont-Ferrand	**136 181**	**138 992**	**142 686**	**143 886**
Aubière	**9 106**	**10 065**	**10 185**	**10 061**
Aulnat	**4 944**	**4 331**	**4 027**	**4 046**
Cournon d'Auvergne	**19 156**	**19356**	**20 126**	**20 043**
TOTAL	**192 642**	**196 111**	**201 110**	**201 875**

Tableau 1 :
Population des communes concernées par le projet et évolution démographique 'Sources : INSEE – séries historiques du RP, exploitations principales Statistiques locales 2017)

Selon l'INSEE, entre 2012 et 2017 la population de l'aire d'étude a augmenté de 0,35%. Cette évolution est légèrement inférieure à celle du Puy-de-Dôme (0,5%). Cependant, il existe des dynamiques démographiques différentes par commune :

- Seule la commune de Chamalières perd de la population entre 2012 et 2017 (-0,4%).
- Aubière et Cournon-d'Auvergne, situées dans la périphérie Sud-Est de Clermont-Ferrand, connaissent une croissance démographique supérieure à la moyenne de l'aire d'étude (respectivement 1,08% et 0,84%).

Une population en vieillissement mais un hypercentre plus jeune

La population des sept communes traversées par le tracé des lignes B et C de BHNS a tendance à vieillir. Entre 2012 et 2017, la tranche d'âge regroupant les plus de 60 ans est celle qui a le plus augmenté en nombre, avec une croissance de 8%. Ensuite, ce sont les habitants âgés de 0 à 14 ans qui ont la deuxième plus forte croissance (+6%), alors que le nombre d'habitants de 15 ans à 59 ans a baissé de 3%.

Par rapport à la composition de la population du Département, la part des 15-29 ans est surreprésentée : 27% de la population de l'aire d'étude contre 18% pour le Département.

Un zoom sur les plus de 60 ans permet de mettre en lumière les différences par commune en termes de vieillissement de la population. Pour les communes de Durtol, Chamalières et Royat les plus de 60 ans représentent le tiers ou plus de la population.

Cependant, la moyenne de la part des plus de 60 ans sur les sept communes (24%) reste en dessous de la moyenne départementale (28%).

Pertinence du projet dans le cadre de l'espace urbain actuel

La figure suivante présente les tracés actuels des lignes et le fuseau d'étude envisagé pour les futures lignes de BHNS B&C. On observe que le fuseau d'étude se superpose en partie aux lignes B&C actuelles, mais intègre également des pôles de population complémentaires dimensionnant comme Aulnat ou l'entrée du Durtol, ou des grands équipements complémentaires comme la Grande Halle ou l'aéroport.

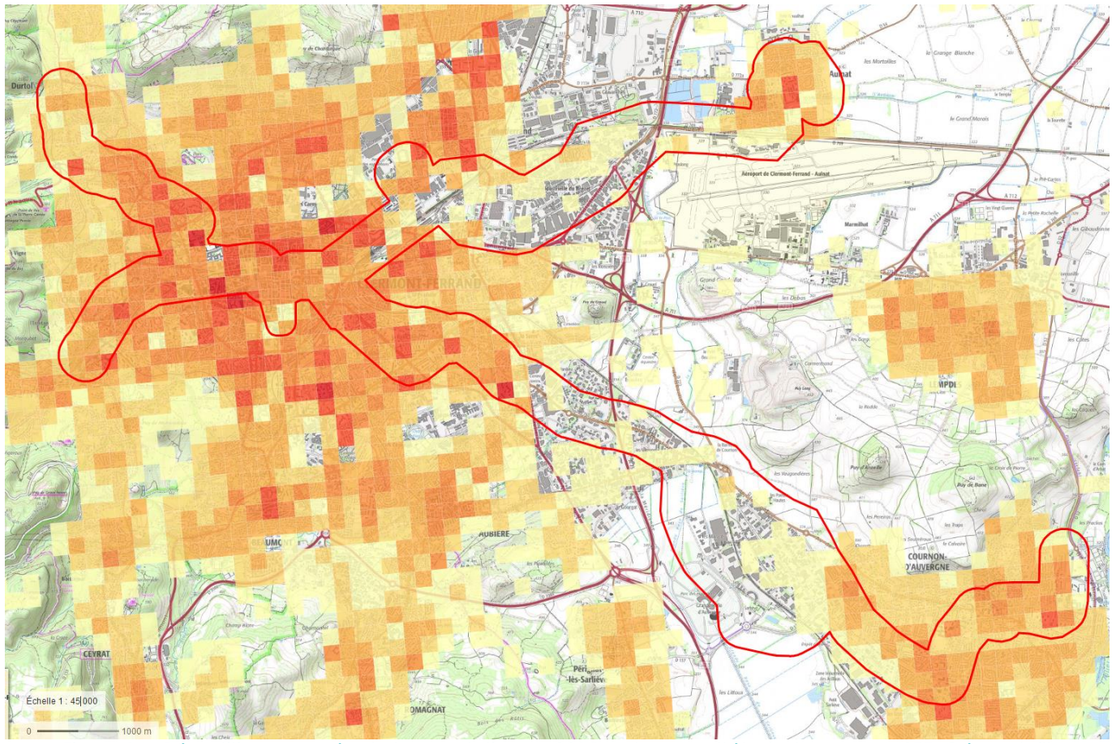


Figure 14 : Répartition carroyée de la population en 2015 sur la zone d'étude / source : INSEE, Géoportail)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.3. Les emplois

En 2017, l'ensemble des sept communes traversées par les lignes B et C du BHNS comptait 129 158 emplois, dont 79% concentrés sur la ville de Clermont-Ferrand.

Sur ce périmètre, entre 2012 et 2017, la croissance annuelle du nombre d'emplois par actif a progressé de 0,2%, ceci est similaire à l'évolution à l'échelle départementale. Néanmoins, quatre communes voit un recul du nombre d'emplois entre 2012-2017 : Royat, Chamalières, Aubière et Aulnat.

Les communes connaissant une croissance annuelle moyenne du nombre d'emplois sont également celles sur

lesquelles sont situées les principales zones d'activités.

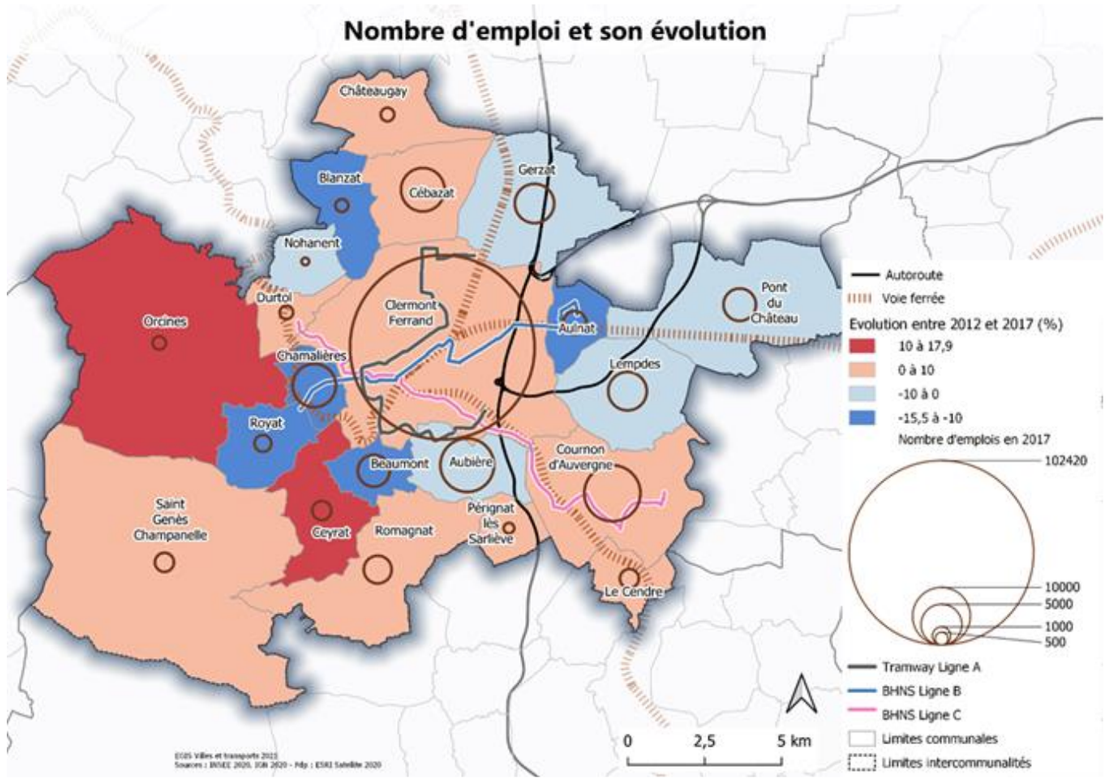


Figure 15 : Évolution du nombre d'emplois entre 2012 et 2017

	Royat	Durtol	Chamalières	Clermont-Ferrand	Aubière	Aulnat	Cournon-d'Auvergne	Aire d'étude	Puy-de-Dôme
Emplois	840	539	5 643	102 420	8 648	1 605	9 461	129 158	266 742
Croissance annuelle moyenne 2012-2017	-2,3%	0,6%	-1,9%	0,5%	-1,5%	-2,8%	1,1%	0,2%	0,2%
Taux d'emplois par actifs occupés	0,45	0,72	0,76	1,86	2,25	0,98	1,22	1,65	1,00

Tableau 2 : Évolution des emplois sur les communes traversées par le projet de BHNS

D'ailleurs, les échanges quotidiens (donc en lien avec les déplacements domicile-travail) du centre de Clermont-Ferrand sont importants avec le secteur incluant Brézet, Oradou et Ernest Cristal (37 600 déplacements par jour), le secteur de la Gare (33 000 dépl./jour) et celui de Chamalières (27 600 dépl. /jour). Ils sont logiquement plus faibles avec les secteurs d'Aulnat et de Cournon, plus éloignés et encore plus avec le périmètre incluant Durtol.

Pour plus de détails voir le chapitre Analyse des déplacements.

Des évolutions différentes suivant les communes

Entre 2012 et 2017, le nombre d'emplois a augmenté de 0,2 % dans le périmètre d'étude. Au niveau national, les emplois ont connu une augmentation de +0.09 % sur la même période.

L'évolution est différente selon les communes. De la même façon que l'évolution de la population, ce sont les communes hébergeant des principales zones d'activités du territoire d'étude qui ont connu les croissances les plus significatives

Cependant, ces évolutions demeurent relativement faibles en volume.

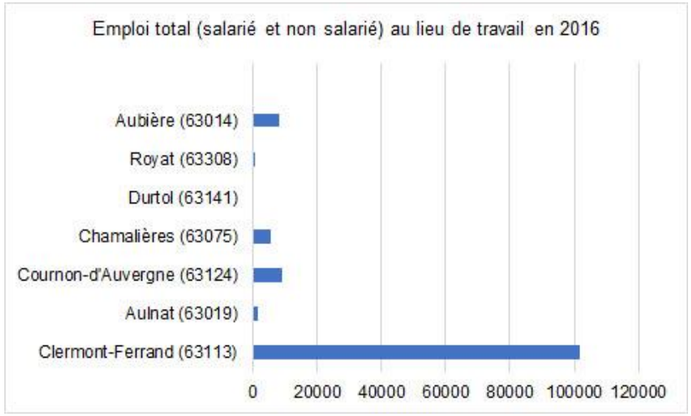


Figure 16 : Répartition des emplois (Sources : INSEE, au 01/01/2019)

Une forte concentration d'emploi à Clermont-Ferrand

Les communes desservies par le projet de BHNS regroupent 129 158 emplois sur le lieu de travail en 2017 (source INSEE). Avec 102 420 emplois, Clermont-Ferrand concentre 79% des emplois du périmètre d'étude.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.4. Le tissu économique

Les emplois des sept communes traversées par les lignes B et C sont principalement concentrées dans le secteur tertiaire marchant et non-marchand (82%). Le deuxième secteur d'activité en termes de nombre d'emplois est celui de l'industrie (13%). En troisième position se situe la construction avec 5%.

Catégories	Nombre d'emplois	%
Agriculture	347	0,3%
Industrie	16 315	12,7%
Construction	6 032	4,7%
Commerces, transports, services divers	60 846	47,3%
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	45 090	35,1%
TOTAL	128 630	100%

Tableau 3 : Répartition des emplois par secteur d'activité, source INSEE 2016 /Diagnostic Mission 8.1.2 de l'AMO-T

Le périmètre étendu accueille sur son territoire des entreprises ayant un rayonnement international, comme : l'entreprise Michelin. Celle-ci est le premier employeur de la Région Rhône-Alpes avec 3 300 emplois. Cette dernière est également en tête de la liste des entreprises exportatrices de la Métropole.

Sur les sept entreprises les plus importantes du périmètre étendu, six sont basées sur la commune centre de Clermont-Ferrand

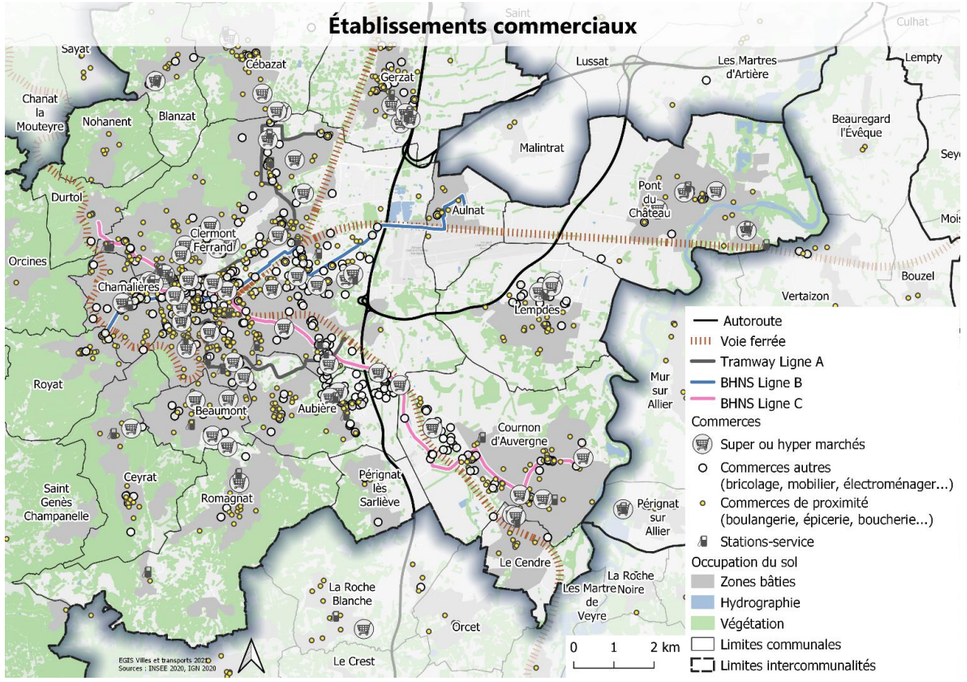


Figure 17 : Localisation des commerces de proximité et hyper/supermarchés

En 2019, Le centre-ville de Clermont-Ferrand est en tête du classement de la Fédération pour la promotion du commerce spécialisé (Procos). L'enquête réalisée pour cette étude révèle que le taux de vacance commerciale "est passé de 9,1% en 2015, à 7,7% en 2018". Même si le nombre d'enseignes a diminué entre 2013 et 2015, les chiffres d'affaires progressent de 0,4% par an pour celles présentes.

Comme l'illustre la carte ci-avant, la ville centre de Clermont-Ferrand regroupe le plus grand nombre de commerces de proximité et d'hyper-supermarchés.

Historiquement, la commune de Clermont-Ferrand concentrait les activités économiques, industrielles et commerciales du territoire. À partir des années 1970, ces activités ont progressivement migré à l'extérieur de la ville. Ce phénomène est lié, d'une part, au développement des grandes infrastructures routières et d'autre part, à l'augmentation du taux de motorisation des ménages.

Les principales zones d'activés se situent aujourd'hui à l'Est du territoire, à proximité de l'A71.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Une tertiarisation de l'emploi affirmée

Au regard des indicateurs INSEE, les secteurs institutionnels et de services sont dominants. En hausse depuis 2011, ils traduisent une réelle mutation de l'économie de la métropole clermontoise.

Une concentration d'activité et de population au droit d'un axe fort Nord Est

Alors qu'historiquement, le cœur économique, industriel et commercial, du territoire se trouvait principalement à Clermont-Ferrand, le développement économique s'est, à partir des années 70, massivement réalisé en périphérie des villes, notamment du fait de leur bonne accessibilité permise par le développement des grandes infrastructures routières et le taux de motorisation croissant des ménages.

Ainsi s'est constituée l'armature d'activité observée aujourd'hui (ZA Gravanche, ZA du Brezet, Cap Sud, ZI de Cournon…).

Par corrélation entre répartition des populations et localisation des secteurs d'activité vecteurs d'emplois, il est à noter la forte attractivité de cet axe industrialo-commercial.

À l'échelle du périmètre d'étude, la répartition des populations et des emplois par secteur d'activité se concentrent principalement sur le grand Arc Nord Est. Les activités de cet arc regroupent principalement des zones commerciales, des activités de service ainsi qu'un part d'industrie.

Taux de chômage / répartition de l'emploi à l'échelle du périmètre d'étude

Le taux de chômage correspond au nombre de chômeurs divisé par la population active. Ce dernier est de 16% pour le périmètre des 7 communes traversées par le BHNS (Source : INSEE, Recensements de la population 2017).

Ce taux est au-dessus de la moyenne départementale (12%) et l'écart est encore plus important en comparaison avec la moyenne nationale (9,4%).

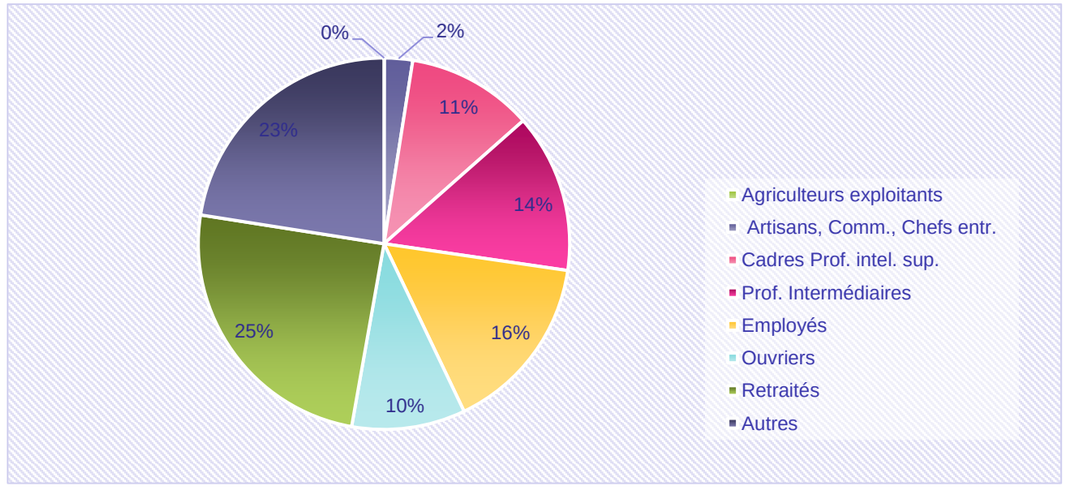


Figure 18 : Taux de chômage par commune, Source : INSEE

Clermont-Ferrand, la ville la plus peuplée du périmètre étendu, a un taux de chômage plus de deux fois plus élevé que Durtol ; cette dernière étant également la commune la moins peuplée et qui a le plus fort taux de retraités.

Les données des études préliminaires ont permis de quantifier la part de la population et des emplois potentiellement desservie par les 2 lignes de BHNS (sur la base d'un fuseau d'influence de 500m), démontrant le positionnement stratégique du tracé des lignes B et C à l'axe des principaux secteurs d'activités et lieux de densité de population.

Aire d'influence	Population INSEE 2017 desservie	% pop de la zone d'étude
Ligne B	55 199	27%
Ligne C	71 335	34%
Ligne B+C	97 036	47%

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

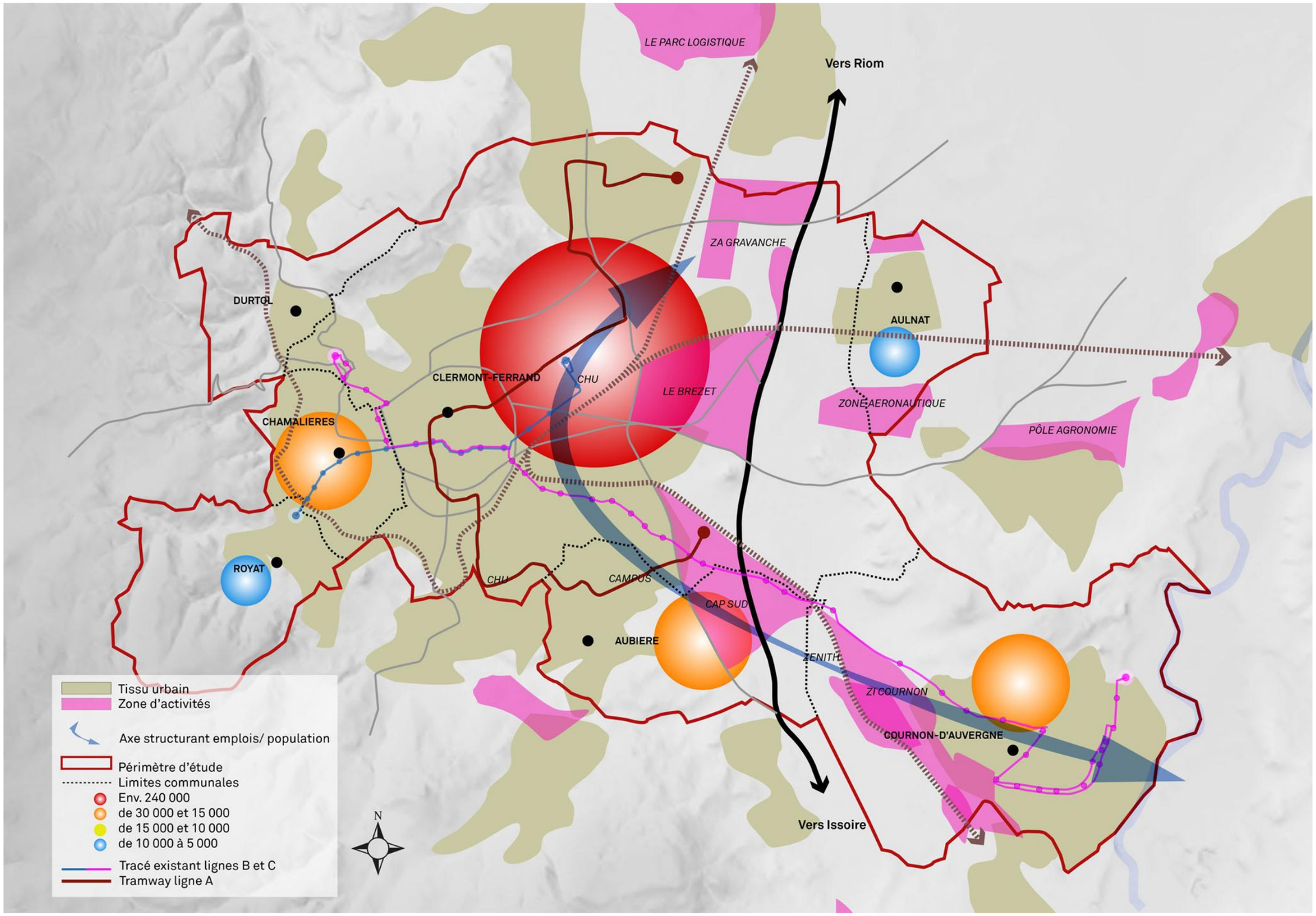


Figure 19 : Arc d'activité du Nord Est métropolitain (Carte : Dumétier Design / Fond : Géoportail)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.5.Les principaux équipements générateurs de déplacement

Les principaux équipements générateurs de flux sont :

- Les entreprises et les commerces,
- Les équipements sportifs,
- Les établissements scolaires,
- Les grands équipements et la santé,
- Les sites touristiques.

IV.2.5.1. Les entreprises et les commerces

Disposant d'un socle industriel et d'un secteur tertiaire très développé, la métropole s'affirme propice à l'initiative du développement économique. Le secteur dans lequel la métropole compte le plus de création d'entreprises est celui du service. Ensuite, on retrouve le commerce, suivi de la construction et de l'industrie.

Les entreprises

Comme vu précédemment, les emplois des communes concernées par le projet se situent majoritairement dans le secteur tertiaire avec une part de 80 % (tertiaire marchand et non marchand). La proportion de l'industrie s'élève à 14% et la construction représente une part de 5 %.

Le périmètre d'étude contient plusieurs entreprises de dimension nationale, voire internationale. À titre d'exemple :

- Domaine de l'industrie du pneumatique (Michelin), avec 3 300 emplois,
- Domaine de l'agriculture (Limagrain), avec 1500 emplois en Auvergne.

En 2014, quelques 400 sociétés de la métropole clermontoise ont déclaré un chiffre d'affaires à l'export. Au total, le chiffre d'affaires de l'export généré par les entreprises de la métropole clermontoise s'élève à plus de 2,8 milliards d'euros (sources : CCI Auvergne).

Les dix premières entreprises exportatrices représentent à elles seules 93 % des flux du territoire. En tête, la manufacture Michelin et 3 de ses entités commerciales, dont Euromaster, mais aussi les laboratoires Théa, CSP Pharma à Cournon.

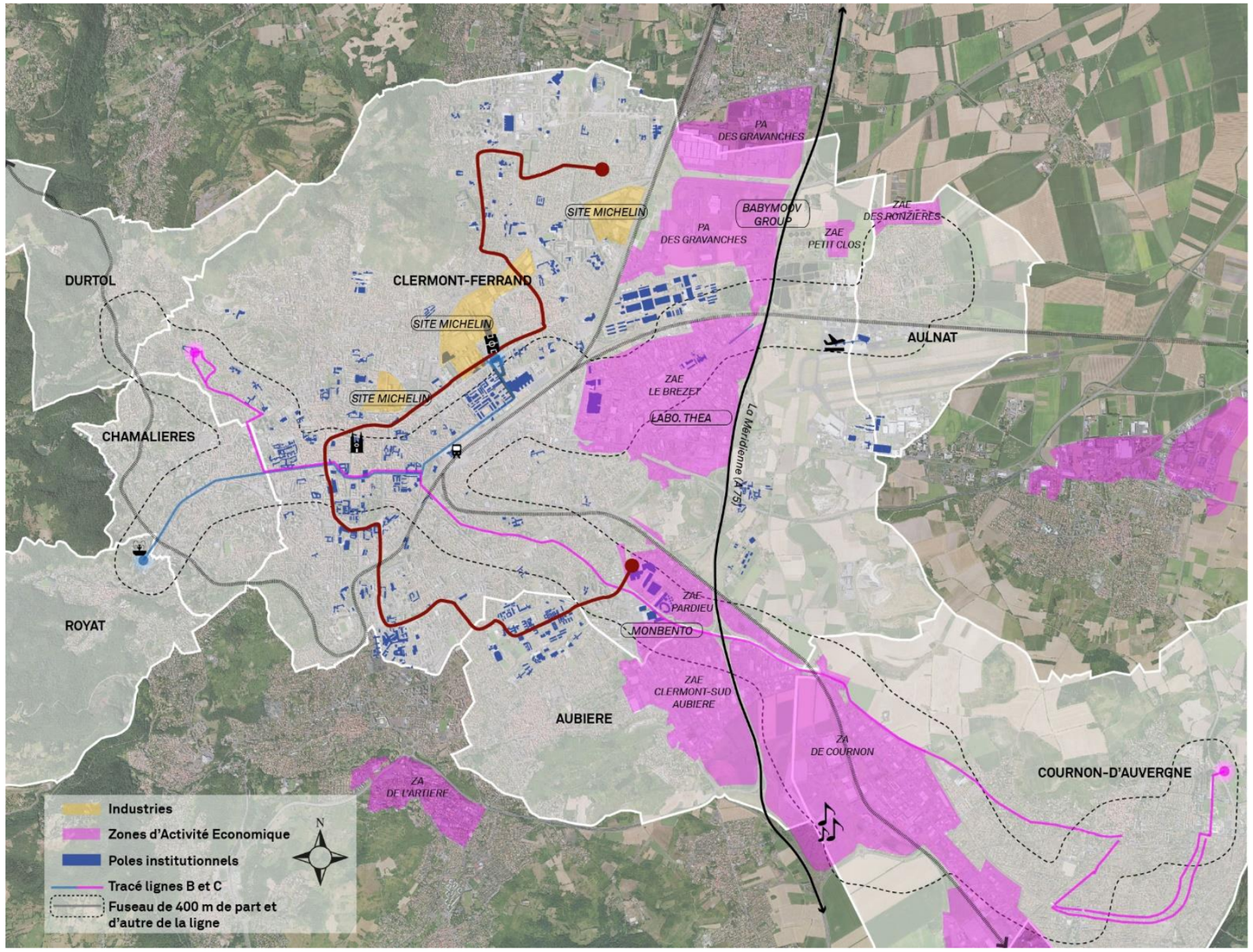


Figure 20 : Cartographie des principales industries et zones d'activité à l'échelle du périmètre d'étude (Carte : Dumetier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques SCOT Clermont Métropole)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Les commerces

Selon la Fédération pour la promotion du commerce spécialisé, Clermont-Ferrand a été, en 2019, nommée lauréate du palmarès des centres-villes commerçants. Les facteurs explicatifs de cette dynamique :

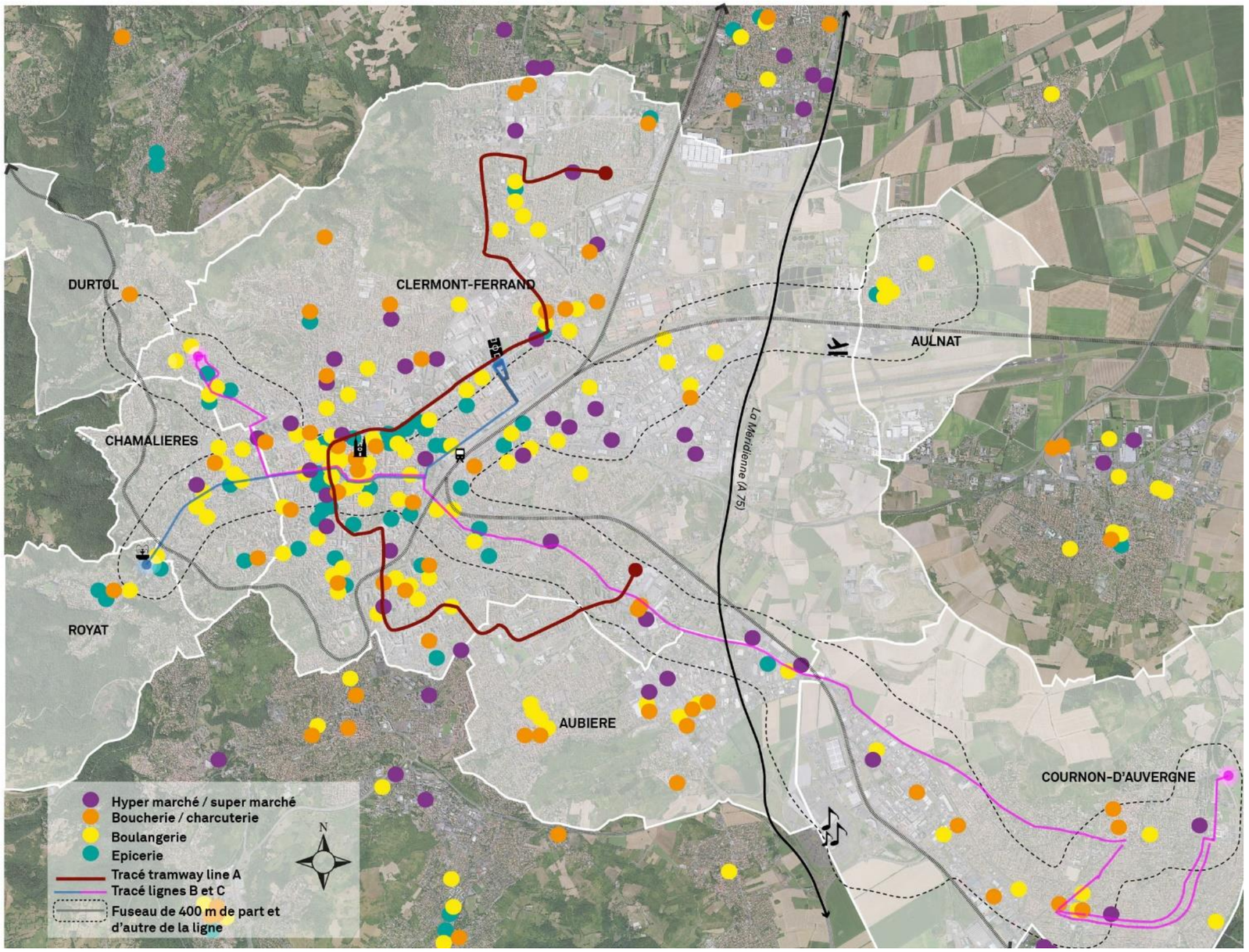
- Une accessibilité multimodale,
- Un plateau piéton étendu à la taille du cœur de ville,
- Un bon partage de l'espace public entre voiture et piéton (parkings de centre-ville…),
- Une organisation d'évènements culturels et touristiques récurrents,
- Un développement concerté et contenu des zones de périphéries,
- Une présence importante d'activités culturelles de loisirs (marchandes et non marchandes).

Comme le montre la carte suivante, de nombreux commerces sont inscrits dans le fuseau des 400 m des lignes B et C du BHNS. Certains de ces commerces ne sont d'ailleurs pas desservis par les lignes B et C actuelles.
Une meilleure desserte en transports en commun de ces commerces leur est favorable.

Figure 21 : Cartographie des principaux commerces de proximité à l'échelle du périmètre d'étude (Carte : Dumetier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques INSEE 2019)

Le SMTC-AC, par convention de partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Chambre des Métiers, a engagé une étude pour compléter sa connaissance de l'environnement proche du projet et du recensement exhaustif des composantes du tissu économique potentiellement impactées.

Nota : Le tracé des lignes B et C sur la carte ci-contre est le tracé actuel des lignes de bus. C'est ce tracé qui a été représenté car il permet de voir si les lignes actuelles desservent correctement les commerces.



Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.5.2. Les établissements scolaires

Ainsi, en termes d'équipements scolaires, la métropole accueille un large réseau d'enseignement second et troisième degré et de nombreux établissements se situent au contact du fuseau des ligne B et C.

Sur la commune de Clermont-Ferrand, la population scolarisée de 2 ans ou plus en 2013 (y compris en enseignement supérieur) s'élève à 41 351 personnes, dont 89,8% scolarisées dans la commune et 10,2% hors de la commune.

À l'échelle du territoire de Clermont Auvergne Métropole, la population scolarisée de 2 ans ou plus en 2013 s'élève à 72 369 personnes.

En 2015/16, 37 706 personnes sont inscrites dans l'enseignement supérieur dans l'agglomération (26 449 dans la commune de Clermont-Ferrand, 8 922 à Aubière, 1 737 à Chamalières, 524 à Lempdes et 74 à Cournon d'Auvergne).

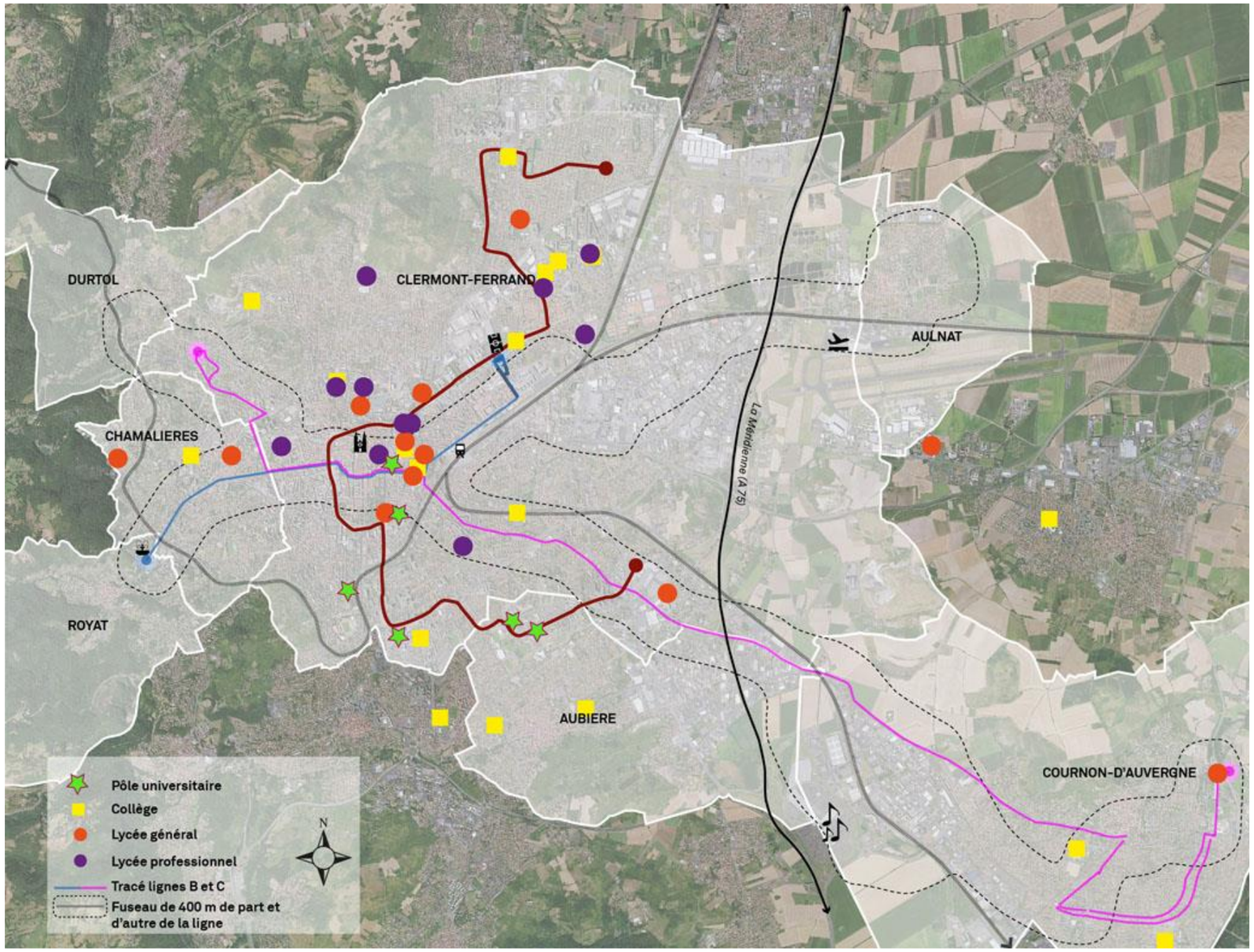


Figure 22 : Cartographie des principaux lieux d'enseignement à l'échelle du périmètre d'étude (hors écoles maternelles et primaires) / Carte : Dumétier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques Géoportail 2019

Nota : Le tracé des lignes B et C sur la carte ci-contre est le tracé actuel des lignes de bus. C'est ce tracé qui a été représenté car il permet de voir si les lignes actuelles desservent correctement les établissements scolaires.

La métropole est également dotée d'un large pôle universitaire. L'Université Clermont Auvergne (UCA) a été créée le 1er janvier 2017. Fusion de l'Université Blaise Pascal et de l'Université d'Auvergne, l'UCA compte 35 000 étudiants. Elle propose une offre de formation complète qui couvre les domaines Droit-Économie-Gestion, Sciences de la Vie-Santé-Environnement, Lettres-Langues-Sciences Humaines et Sociales, Technologie-Sciences pour l'Ingénieur et Sciences fondamentales.

20 composantes structurent l'UCA : 3 Facultés, 7 UFR, 2 IUT, 4 Écoles, 1 observatoire, 1 institut national polytechnique (INP) incluant SIGMA, Polytech et ISIMA 1 ESPE.

- 35 000 étudiants dont 858 doctorants,
- 3320 personnels dont enseignants chercheurs et personnels regroupant techniques et administratifs,
- 3200 personnels en laboratoires de recherche.

La métropole abrite enfin de nombreuses écoles d'enseignement supérieur :

- École Nationale Supérieure d'Architecture de Clermont-Ferrand (ENSACF),
- École Supérieure de Commerce de Clermont-Ferrand (ESC Clermont),
- École Supérieure d'Art de Clermont Métropole (ESACM),
- VetAgro Sup (filière ingénieur agroalimentaire),
- SIGMA Clermont (école d'ingénieurs du ministère de l'Éducation Nationale, de l'Enseignement supérieur et de la Recherche).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

De manière plus détaillée, dans l'aire d'étude, les établissements scolaires suivants ont été recensés :

- Sur la commune de Chamalières
  - École primaire Montjoly,
  - École primaire Jules Ferry,
  - Groupe scolaire Sainte Thècle (primaire au lycée),
  - École Montessori Les infatigables,
  - Collège Teilhard de Chardin,

- Sur la commune de Clermont Ferrand :
  - Lycée Lafayette,
  - École primaire Victor Hugo,
  - Collège Lucie Aubrac,
  - École maternelle Albert Bayet,
  - École primaire Paul Bert,
  - École maternelle La Pradelle,
  - Groupe scolaire privé Blaise Pascal (lycée et collège),
  - Groupe scolaire privé Jeanne d'Arc (collège),
  - Université Clermont Auvergne (UFR sciences sociales et langues),
  - Groupe Scolaire Massillon (primaire au lycée),
  - ESC Clermont (études supérieures),
  - École primaire Jules Ferry,
  - École primaire Nestor Perret,
  - Lycée professionnel Amédée Gasquet / École primaire supérieure Carcons,
  - École maternelle Jean-Philippe Rameau,
  - École Nationale de Police,
  - École maternelle Jean-Philippe Rameau,
  - École primaire Jean Zay,
  - École privée Saint-Bénilde,
  - Collège privé Monanges,
  - École privée Monanges
  - École primaire Victor Duruy,
  - École primaire Michelet,
  - Lycée professionnel Marie Curie,
  - Lycée Saint-Jean,

- Sur la commune de Cournon d'Auvergne :
  - Lycée Renée Descartes,
  - École primaire Henri Bournel,
  - Collège Marc Bloch,
  - École primaire Lucie Aubrac,

Sur la commune de Durtol
  - École primaire Henri Pourrat,

- Sur la commune d'Aulnat
  - Lycée Roger Claustres,
  - École maternelle Claude Félix,
  - École élémentaire François Beythout.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.5.3. Les grands équipements

Le territoire dispose d'infrastructures emblématiques implantées au cœur du fuseau des lignes B et C du BHNS notamment :

- La gare de Clermont-Ferrand,
- Le Centre Hospitalier Universitaire (CHU) Estaing,
- L'aéroport d'Aulnat,
- La Grande Halle d'Auvergne et le Zénith,
- Le plan d'eau Cournon d'Auvergne,
- Royatonic,
- Le Fonds Régional d'art contemporain d'Auvergne (FRAC),
- Le Musée d'art Roger-Quillot (MARQ),
- Les cinémas, théâtre,
- La coopérative de Mai.

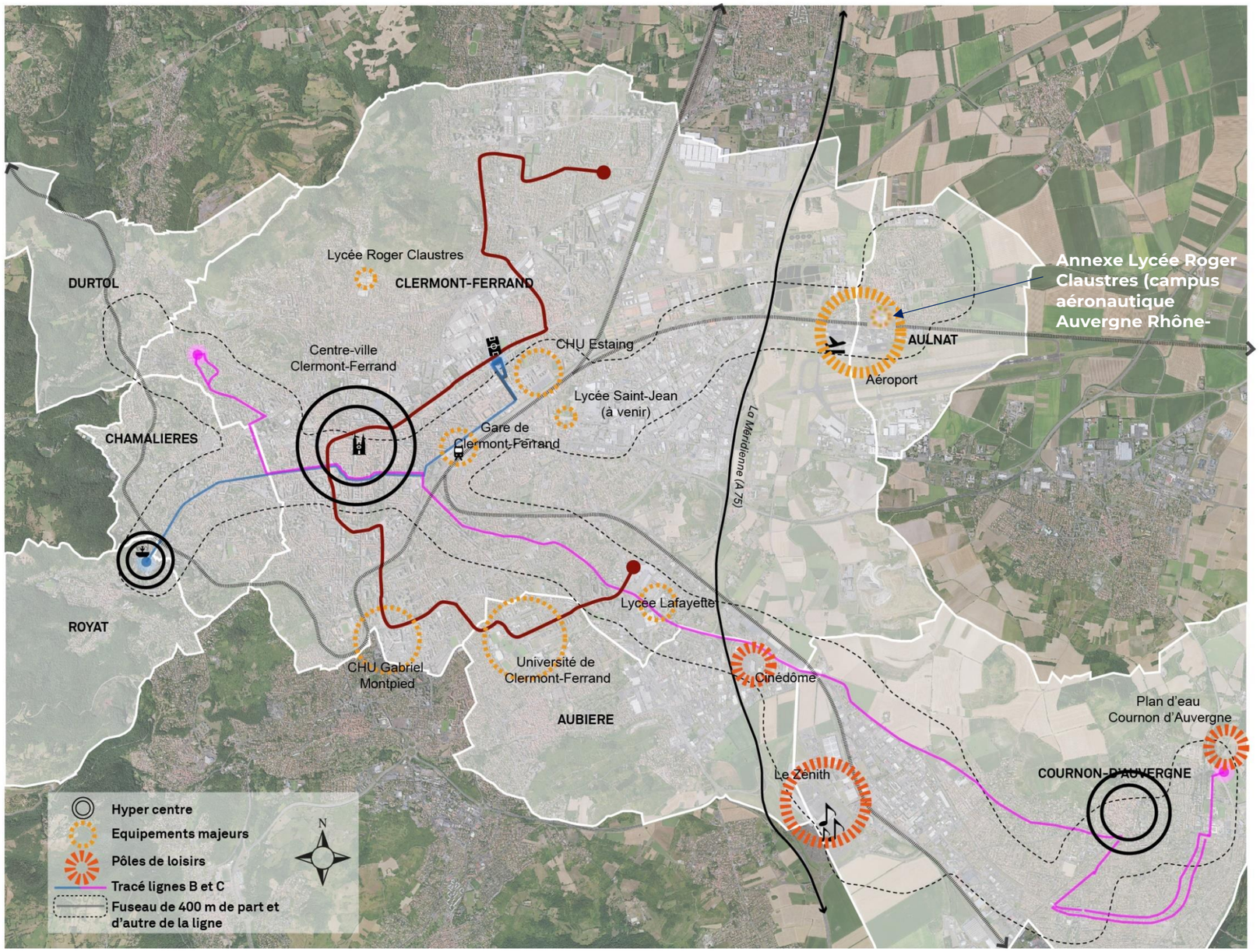


Figure 23 : Cartographie des grands équipements à l'échelle du périmètre d'étude (Carte : Dumétier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques Géoportail 2019)

Nota : Le tracé des lignes B et C sur la carte ci-contre est le tracé actuel des lignes de bus. C'est ce tracé qui a été représenté car il permet de voir si les lignes actuelles desservent correctement les grands équipements.

Ainsi, les lignes B&C actuelles desservent mal certains équipements majeurs de l'agglomération clermontoise comme le Zénith, la Grande Halle, l'aéroport d'Aulnat et dans une moindre mesure l'hôpital Estaing. Ces équipements ne sont d'ailleurs pas mieux desservis par le tramway A.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.5.4. Les équipements sportifs

La métropole est bien dotée en matière d'équipements sportifs structurants.

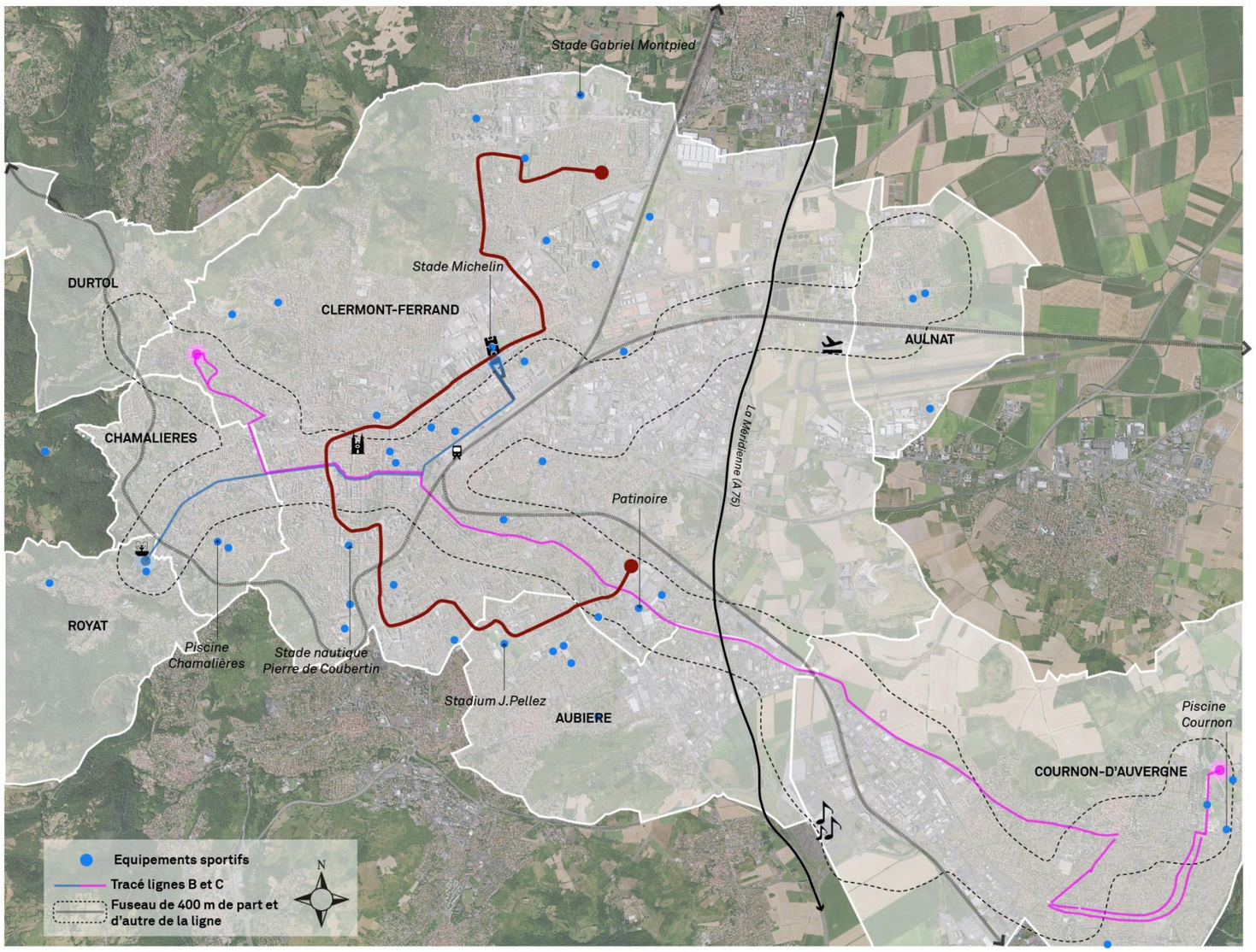
À titre d'exemple, le Stadium Jean-Pellez est une référence parmi les équipements dédiés à l'athlétisme au niveau national.

On recense quelques 15 équipements sportifs dans un rayon de 400 m au droit des lignes B et C et autant à proximité.

Figure 24 : Cartographie des principaux équipements sportifs à l'échelle du périmètre d'étude (Carte : Dumétier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques Géoportail 2019)

Nota : Le tracé des lignes B et C sur la carte ci-contre est le tracé actuel des lignes de bus. C'est ce tracé qui a été représenté car il permet de voir si les lignes actuelles desservent correctement les équipements sportifs.

La carte ci-contre montre que les lignes B&C actuelles et le tramway A permettent de desservir les principaux équipements sportifs. Les équipements sportifs d'Aulnat sont en revanche mal desservis.



Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.5.5. Les sites touristiques

Avec un grand paysage dominé par la chaîne des Puys d'Auvergne, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco et premier site naturel de France, la métropole jouit d'un patrimoine naturel remarquable.

À l'échelle des communes étudiées, on dénombre plus de 11 sites (loisirs, cultures) à proximité des fuseaux des lignes B et C, dont :

- La cathédrale Notre Dame de l'Assomption,
- La basilique Notre-Dame-du-Port,
- Le fonds régional d'art contemporain (FRAC),
- ASM (club de rugby),
- L'Aventure Michelin,
- Le parcours du Port,
- Le parcours de Montferrand,
- Le parcours de Saint Genès,
- Royal Tonic Bains,
- Les Thermes de Royat.

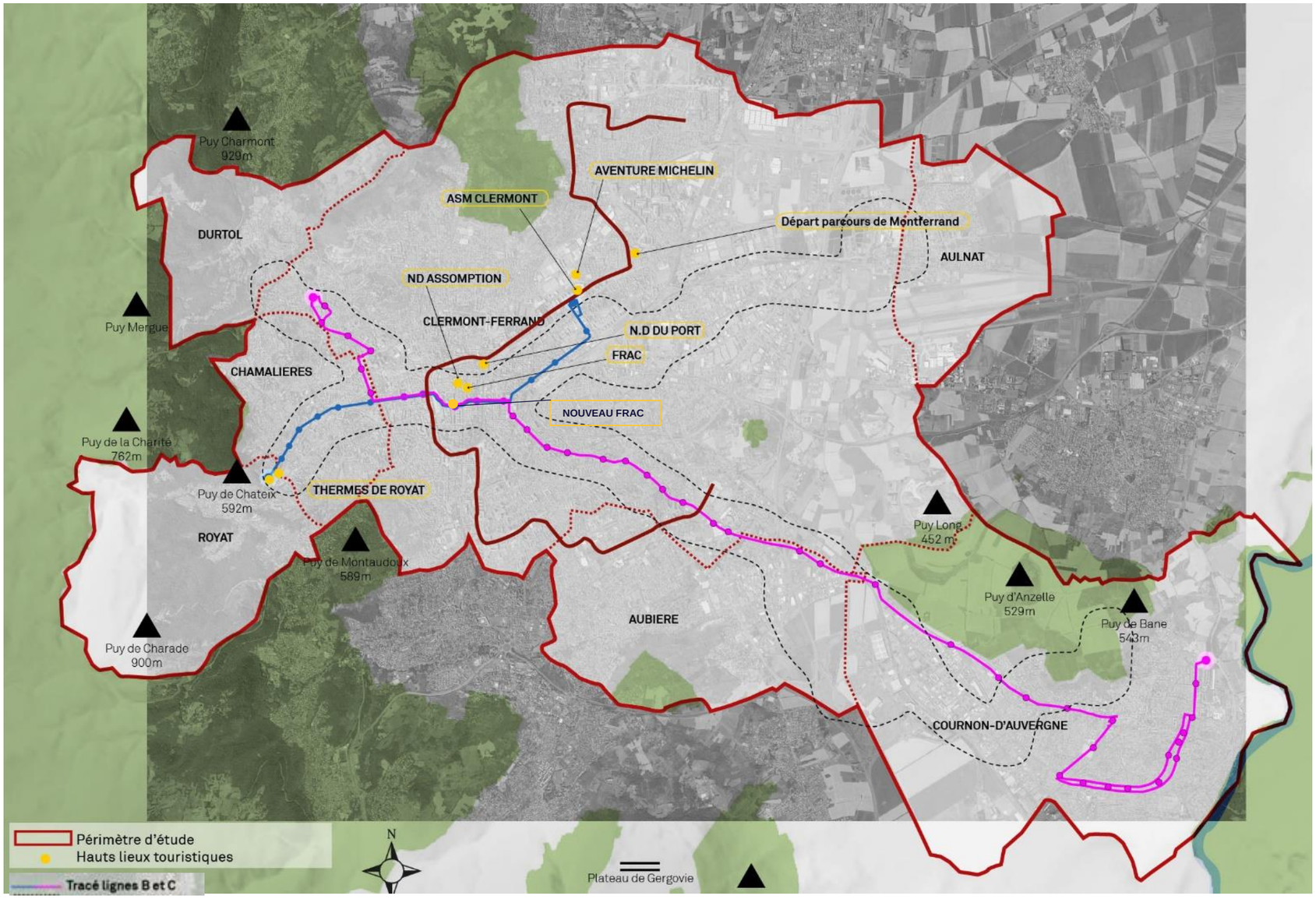


Figure 25 : Cartographie des principaux sites touristiques à l'échelle du périmètre d'étude / Carte : Dumétier Design / Fond : Géoportail / Données : exportation des sources cartographiques Géoportail 2019

Nota : Le tracé des lignes B et C sur la carte ci-contre est le tracé actuel des lignes de bus. C'est ce tracé qui a été représenté car il permet de voir si les lignes actuelles desservent correctement les sites touristiques.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.2.6.Les projets connexes

Au-delà des lieux d'intensité directement liés au projet BHNS, de nombreux projets d'urbanisme participent à la transformation urbaine.

Le projet InspiRe s'inscrit de manière générale dans son environnement, en desservant les quartiers de la Métropole et en jouant un rôle d'accélérateur des projets urbains.

Ainsi, plusieurs projets de création ou de revitalisation de centralités, sont situés autour des axes des futures lignes BHNS B&C. La mise en œuvre de ces projets, qualifiés de "connexes", peut être en interface forte avec le projet B&C.

Ils ne sont pas directement pilotés par le SMTC-AC **et sont indépendants du projet des lignes B et C du BHNS. Néanmoins**, un suivi est assuré afin notamment d'anticiper :

- La compatibilité des projets vis-à-vis de la conception projetée pour InspiRe ;
- La compatibilité de ces projets en phase de travaux : concomitance des travaux, impact accessibilité et circulation, disponibilité des entreprises…

Le tableau ci-dessous regroupe ces projets.

Projet	MOA	Localisation	Niveau d'interface
Étude de circulation de la Métropole	**Clermont Auvergne Métropole**	**Métropole**	**Fort**
Création d'une zone à faible émission (ZFE)	**Clermont Auvergne Métropole**	**Métropole**	**Moyen**
Extension de la zone piétonne clermontoise, et mise en œuvre de la Ville à 30 km/h	**Ville de Clermont-Ferrand**	**Clermont-Ferrand**	**Moyen**
Réalisation du Schéma Directeur Cyclable		**Toute la métropole**	**Fort**
Aménagements favorables à la Restructuration du Réseau Bus	**SMTC-AC puis CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Différents tronçons sur 5 communes**	**Fort**
Mise en œuvre de la Métropole intelligente	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Toute la Métropole**	**Faible**
Déménagement du Fonds Régional d'Art Contemporain (FRAC)	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE (pour aménagement du parvis)**	**Rue Maréchal Joffre – Clermont-Ferrand**	**Faible**
Réaménagement de la place Delille	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Places Delille et Salford**	**Moyen**
Aménagement du quartier de l'Hôtel-Dieu	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Îlot Poterat**	**Moyen**
Réaménagement du Lycée Blaise Pascal	**Région Auvergne Rhône-Alpes**	**Avenue Carnot – Clermont-Ferrand**	**Faible**
Implantation d'une nouvelle gare routière	**Région Auvergne Rhône-Alpes**	**Bd Fleury – Clermont-Ferrand**	**Fort**
Création d'un réseau de chaleur métropolitain	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Métropole**	**Fort**
Aménagement du quartier Estaing	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Rue Braga, Rue Lucie Aubrac, Rue du Ressort – Clermont-Ferrand**	**Très faible**
Aménagement du quartier et du lycée St jean	**Ville de Clermont-Ferrand (ZAC) et CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE (Parvis Lycée)**	**Bd St Jean – Clermont-Ferrand**	**Très fort**
Aménagement de l'îlot Jules Verne – Centre Routier	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE (SPL mandaté par la CAM)**	**Rue Jules Verne – Clermont Ferrand**	**Très fort**
Requalification de la ZAE du Brézet	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Rue Jules Verne, Rue Cugnot, Rue des Frères Lumière, Rue Palissy – Clermont-Ferrand**	**Très fort**
Réaménagement des boulevards Sud de Clermont-Ferrand	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Boulevard Duclaux et boulevard Fleury – Clermont-Ferrand**	**Moyen**
Réaménagement de l'avenue Joseph Claussat à Chamalières	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Avenue Claussat - Chamalières**	**Faible**
Réaménagement de l'avenue Auguste Rouzaud	**CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Avenue Auguste Rouzaud - Royat**	**Faible**
Prolongement de la Rue Morel Ladeuil	**Promotion privée (Vinci)**	**Rue Morel Ladeuil – Clermont-Ferrand**	**Très faible**

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Projet	MOA	Localisation	Niveau d'interface
Projet d'évolution du Centre Communal d'Action Sociale	**Ville de Clermont-Ferrand**	**Rue Auger**	**Moyen**
Rénovation des Thermes de Royat	**Valvital**	**Avenue de Royat - Royat**	**Faible**
Implantation de l'Urban Village	**Urban Village**	**M137 – Cournon d'Auvergne**	**Moyen**
Réaménagement du Quartier de la Gare de Cournon d'Auvergne	**SPL Clermont Auvergne par délégation de la CLERMONT AUVERGNE MÉTROPOLE**	**Gare de Cournon d'Auvergne**	**Très Fort**
ZAC République	**Ville de Cournon**	**Place Gardet – Cournon d'Auvergne**	**Très Fort**
Etude d'aménagements du CTM	**Ville de Cournon**	**Îlots à proximité du Centre Technique Municipal (av. de l'Allier)**	**Fort**
Etude du quartier Marc Bloch	**Ville de Cournon**	**Avenue de la Libération**	**Faible**
Europan Aulnat	**Ville d'Aulnat**	**Commune d'Aulnat**	**Moyen**
Divers projets privés : Lidl, Kiabi, Max+, îlot ex-Crédit Agricole	**Promoteurs privés**	**Emplacements variés le long des lignes**	**Moyen à Fort**

Tableau 4 : Descriptif des projets connexes

Cette liste est non exhaustive.

Étude de circulation de la Métropole

En application du Plan de Déplacements Urbains, la Métropole a lancé début 2020 une étude de révision du plan de circulation multimodal et de développement d'une stratégie de stationnement à l'échelle de la métropole. Cette étude comprend notamment un scénario opérationnel d'un plan de circulation à l'horizon de la mise en services des lignes B et C.

Création d'une Zone à Faible Emission (ZFE)

Pour donner suite au constat d'un taux de pollution de l'air élevé dans la Métropole Clermontoise, la mise en place d'une ZFE a été envisagée. Celle-ci, en cours d'élaboration consiste principalement à réduire l'accès aux véhicules les plus polluants, de manière échelonnée dans les années à venir.

Extension de la zone piétonne Clermontoise et mise en œuvre de la ville à 30 km/h

La piétonnisation des rues historiques de Clermont-Ferrand est en cours de mise en œuvre sur la quasi-totalité du centre-ville historique (intérieur des boulevards construits au XIXe siècle. La mise en œuvre de la politique de la ville à 30 km/h, également en cours, vise à réduire la vitesse maximale autorisée pour les véhicules sur de nombreux axes de 50 à 30 km/h, et de 70 à 50km/h sur la commune de Clermont-Ferrand.

Réalisation du Schéma Directeur Cyclable

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable métropolitain est en cours. Le projet InspiRe, grâce aux nombreux aménagements cyclables qu'il comprend est un vecteur important du déploiement du Schéma Directeur.

Aménagements favorables à la restructuration du réseau bus

La réorganisation des lignes de bus prévue dans le cadre du projet InspiRe permet d'améliorer l'accès des habitants de la métropole en prenant appui sur l'arrivée de deux nouvelles lignes.

Mise en œuvre de la Métropole intelligente

La Métropole de Clermont-Ferrand a entamé le déploiement progressif des infrastructures logicielles et matérielles.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Déménagement du Fond Régional d'Art Contemporain (FRAC) de la Région Auvergne

Le FRAC déménagera ses locaux dans l'ancienne halle au blé, située au croisement des rues Maréchal Joffre et Ballainvilliers. L'opération aura lieu au cours du 1er Semestre 2022.

Le projet des lignes B et C a donc été pensé en tenant compte de cet impératif, en particulier dans la restitution piétonne qu'il est envisagé sur le lieu de projet « Ballainvilliers-Renoux ».

Le projet des lignes B et C impactera l'aménagement fonctionnel du FRAC puisque celui-ci sera provisoire en attendant le réaménagement du parvis dans le cadre du lieu d'intensité.

Réaménagement de la place Delille

Le projet de requalification de cette place majeure de Clermont-Ferrand est réalisé par une méthode de co-construction avec les habitants de la Métropole. Parmi les objectifs de ce projet figure notamment l'apaisement de cet espace aujourd'hui fortement routier, afin de permettre sa réappropriation par ses habitants. La Métropole ambitionne une livraison des nouveaux aménagements à l'horizon de mise en service d'InspiRe.

Aménagement du quartier de l'hôtel-Dieu

Le quartier de l'ancien Hôtel-Dieu de Clermont-Ferrand est en cours d'aménagement, selon un programme complet comprenant notamment des logements, des commerces ainsi qu'une nouvelle grande bibliothèque, image de marque du quartier. La Métropole réaménagera en outre les voiries de ce quartier, avec notamment la création d'un parvis pour la nouvelle bibliothèque.

Réaménagement du lycée Blaise Pascal

Le lycée Blaise Pascal est en cours de réaménagement jusqu'en 2021, avec la modification et la création de nouveaux accès piétons et véhicules.

Implantation d'une nouvelle gare routière

Une étude d'opportunité sur le positionnement d'une nouvelle gare routière (aujourd'hui située place des Salins) a été menée par l'Agence d'Urbanisme et de Développement Clermont Métropole. Cette étude a montré que le projet de déplacer la gare routière existante sur le site en contrebas du square de la Jeune Résistance à proximité de la gare ferroviaire sur le site des actuels équipements sportifs –vétustes–du lycée Jeanne d'Arc.

Le site envisagé, outre l'opportunité de réunir gare routière et équipements, contribue aussi à l'ambition de créer un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM). Outre son interface forte avec le projet BHNS, le site envisagé est aussi largement desservi par d'autres axes majeurs, est connecté avec la gare ferroviaire, une bande cyclable le long de l'avenue d'Italie dessert le square, plusieurs stations de vélo à proximité.

Création d'un réseau de chaleur urbain

Il est prévu la création d'un réseau de chaleur de grande ampleur à l'échelle de la Métropole, dont le phasage sera défini à partir de 2022. A noter en particulier que deux réseaux de chaleur urbain sont en cours de déploiement dans le secteur de la gare, sur l'avenue de l'Union Soviétique et la rue Auger.

Aménagement du Quartier Estaing

Il s'agit essentiellement d'une interface travaux et de cohérence d'aménagement. Le projet des lignes B et C doit s'inscrire dans la logique d'aménagement initié par la Métropole sur le quartier Estaing avec l'aménagement de la Rue Lucie Aubrac. Le projet Estaing se poursuit avec la requalification des rues du Ressort et des Récollets.

Aménagement du Lycée Saint Jean et de ses abords

L'ensemble du quartier Saint jean va être réaménagé à l'horizon 2025 avec en particulier la création d'un nouveau lycée dont l'ouverture est prévue à la rentrée 2022, puis un gymnase en 2023. Ces équipements sont générateurs de flux important pour la ligne B et sont en interface directe avec le projet des lignes B et C.

Ce nouveau lycée devra être connecté avec son futur internat (positionné à l'emplacement actuel du lycée Marie Curie) ; les connections modes doux devront donc être prévues en conséquence.

La conception qui a été faite pour l'aménagement du boulevard Saint Jean au stade des études préliminaires des lignes B et C du BHNS a été imaginé en collaboration avec les équipes de conception des projets décrits précédemment.

Aménagement de l'îlot Jules Verne – Centre Routier

Il s'agit là de la zone de terminus partiel pour la ligne B, qui nécessite donc un retournement des bus devant opérer un demi-tour. La création de ce terminus implique également la mise en place des infrastructures nécessaires au rechargement des bus (quais et mâts de charge, sous-station d'énergie…). Ces éléments doivent donc être pris en compte dans la conception de l'aménagement de l'îlot. Le terminus partiel sera mis en œuvre en avance de phase puisque l'aménagement complet de l'îlot sera réalisé dans une temporalité plus lointaine.

Requalification de la zone d'activités économique du Brézet

La Métropole étudie une requalification urbaine du quartier du Brézet afin d'améliorer l'attractivité et diminuer le côté trop industriel de la zone (incorporation d'une partie végétale plus importante, création de perméabilité, ouverture sur les entreprises…). La ligne B constituera un entrant dans la restructuration du quartier.

Réaménagement des boulevards Sud de Clermont-Ferrand

La Métropole a engagé un projet de requalification des boulevards Sud du centre-ville (Boulevards Duclaux, Aristide Briand, Jaurès, Cote Blatin et Fleury), afin de les apaiser et y intégrer notamment des axes à l'attention des vélos en application du Schéma Directeur Cyclable.

Réaménagement de l'avenue Joseph Claussat à Chamalières

Ce projet de requalification du boulevard Claussat est également l'occasion de renouveler les réseaux d'eau potable et d'assainissement. Le démarrage des travaux est prévu à une échéance proche.

Réaménagement de l'avenue Auguste Rouzaud à Royat

Ce projet de requalification de voirie est en cours de démarrage, et son programme en cours de définition.

Prolongement de la Rue Morel Ladeuil

La Métropole a initié le prolongement de la Rue Morel Ladeuil via le réaménagement de l'îlot de l'ancien hôpital Sainte Marie, en bordure de la ligne C. Ce projet est désormais en cours de réalisation

Projet d'évolution du Centre Communale d'Action Sociale (CCAS)

Le Centre Communal d'Action Social situé rue Auger construit au début des années 2000 rencontre des problèmes de place et un projet de relocalisation ou d'agrandissement est donc en cours de réflexion. Ce projet intéresse particulièrement InspiRe puisqu'il permettra d'élargir la rue Auger au droit du bâtiment qui n'est pas aligné avec les autres constructions de la rue.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Rénovation des Thermes de Royat

Le délégataire en charge de la gestion de Thermes de Royat envisage une rénovation structurante des termes, situé en bordure de l'avenue de Royat. Le projet est en phase de conception.

Implantation de l'Urban Village

Il est envisagé l'implantation d'un village sportif, accueillant du public pour des activités sportives de manière régulière ou plus ponctuelle à proximité du giratoire entre la Rue de Sarlièvre et la M137. Ce projet est réalisé en promotion immobilière privée.

Réaménagement du quartier de la Gare de Cournon d'Auvergne

Le projet consiste en la requalification des abords de la gare de Cournon d'Auvergne pour poursuivre le développement de la zone d'activité au Sud de la voie ferrée et requalifier le secteur Nord en zone de logements. Il s'agit de donner à la ville de Cournon une véritable entrée de ville depuis l'autoroute. Plusieurs équipements publics seraient construits et le développement de la gare de Cournon comme pôle multimodal serait privilégié.

Aménagement de la ZAC République

Le réaménagement de la place Gardet, au sein de la ZAC République s'inscrit dans le cadre des lieux d'intensité, avec la particularité que ce projet est porté par la ville de Cournon d'Auvergne. L'objectif de la ZAC consiste en une redynamisation du centre-ville par la création d'un nouveau pôle d'attractivité autour de la place Gardet. Cette attractivité sera d'autant plus renforcée par le passage de la ligne C.

Requalification de l'îlot du centre technique municipal (CTM)

La ville de Cournon d'Auvergne a lancé un concours pour le réaménagement du quartier autour de l'actuel centre technique municipal (CTM). Ce projet s'interface en particulier avec la ligne C au droit du carrefour entre l'avenue de l'Allier et l'avenue Jules Ferry.

Au droit de ce carrefour, il est envisagé la création d'une place concentrant divers commerces et permettant de créer du lien entre les trois quartiers qui la jouxtent.

Etude du Quartier Marc Bloch

La ville de Cournon d'Auvergne envisage un réaménagement de plusieurs îlots et voiries situés autour du collège Marc Bloch. Ce projet viendra en prolongement de l'aménagement de la ZAC République, et en est encore au stade des prémices.

Europan Aulnat

La ville d'Aulnat a participé et gagné un concours européen lui permettant d'être accompagné d'architectes et d'urbanistes afin de trouver et développer des stratégies innovantes pour ses sites en transformation. Le lieu d'intensité d'entrée de ville d'Aulnat devra notamment s'inscrire dans cette démarche.

Divers projets privés : Kiabi, Lidl, Max+, îlot Ex-Crédit Agricole

Plusieurs projets menés par des promoteurs privés, situés à proximité des axes B et C font l'objet d'études de conception. Les projets identifiés à ce stade sont notamment la requalification complète de l'îlot accueillant l'actuel magasin Kiabi dans le quartier de la Pardieu, le magasin Lidl de la rue de l'Oradou, la transformation de l'îlot accueillant actuellement le magasin Max+ à Cournon d'Auvergne et le réaménagement de l'îlot Pardieu qui accueillait jusqu' alors des activités du Crédit Agricole. D'autres projets de promotion privée viendront probablement s'ajouter à cette liste au fur et à mesure du temps.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.3.Analyse des déplacements actuels et de l'offre de transport existante

IV.3.1. Les déplacements à l'échelle des communes concernées

Le dernier grand recensement des déplacements sur la Métropole est l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) Clermont – Val d'Allier réalisée en 2012. Elle s'appuie sur une méthodologie standardisée par le CERTU et fournit une vision globale des déplacements sur l'ensemble du territoire enquêté.

L'objectif de cette enquête est d'établir un recueil exhaustif de l'ensemble des déplacements réalisés la veille de l'enquête par les membres de chaque ménage enquêté.

Cette enquête permet donc d'établir les comportements et les choix en termes de déplacements et de stationnement des résidents du territoire de l'enquête.

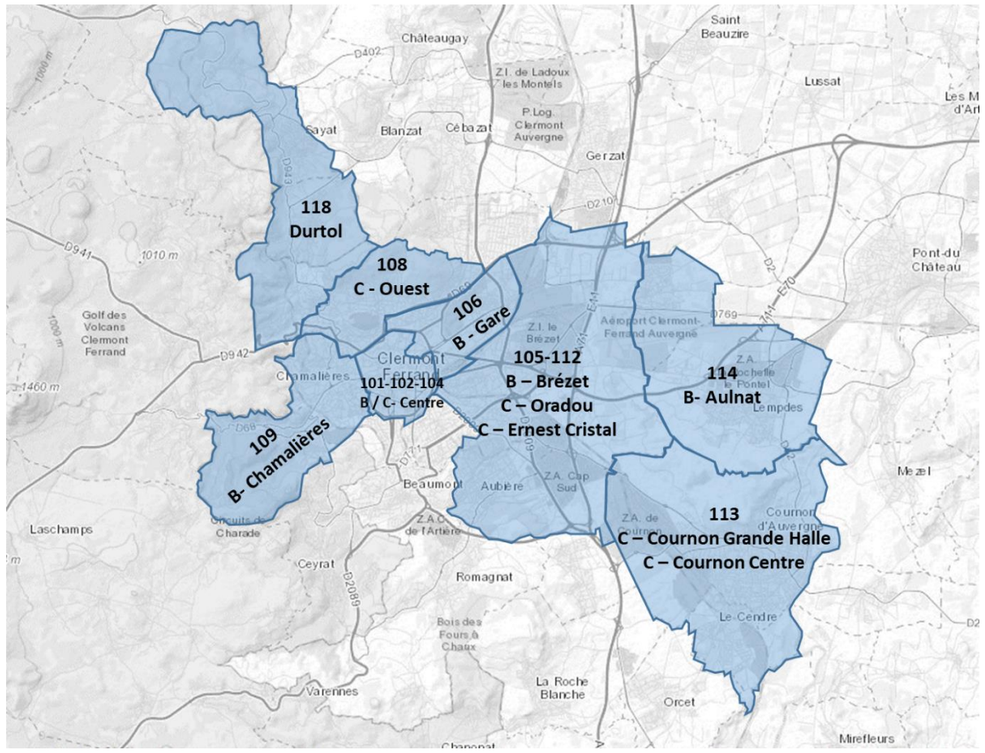


Figure 26 : Correspondance des secteurs d'étude des BHNS et des secteurs de tirage de l'EDGT 2012

Les secteurs issus de l'EDGT sont plus étendus que les secteurs d'étude, mais l'analyse du volume et de la répartition modale des déplacements entre eux permet d'avoir une vision des déplacements en 2012 et d'envisager le potentiel de report lié à la mise en place des Lignes à Haut Niveau de Service B et C.

En effet, au moment de l'enquête, les lignes B et C actuelles n'étaient pas encore en service et un service de bus classique existait uniquement (mise en service ligne B en BHNS fin 2012 et ligne C début 2014).

L'analyse de l'EDGT 2012 ne reflète donc pas les parts modales actuelles, mais elle permet d'identifier l'attractivité que peuvent avoir des lignes de transports en commun à haut niveau de service dans ces secteurs.

L'analyse des échanges avec le secteur Centre permet ainsi d'identifier les volumes de déplacements réalisés suivant les modes de transports.

Les échanges quotidiens avec le centre de Clermont-Ferrand sont importants avec le secteur incluant Brézet, Oradou et Ernest Cristal (37 600 déplacements par jour), le secteur de la Gare (33 000 dépl./jour) et celui de Chamalières (27 600 dépl. /jour). Ils sont logiquement plus faibles avec les secteurs d'Aulnat et de Cournon, plus éloignés et encore plus avec le périmètre incluant Durtol.

On constate que la part des Transports en commun (TC) est relativement faible en 2012, notamment pour les échanges entre le Centre et les secteurs de Chamalières, Ouest et Aulnat (inférieure ou égale à 15%), mais qu'il existe un **réel potentiel de report avec des parts VP conducteurs et passagers, importantes**. À l'inverse, malgré son éloignement géographique, **20% des déplacements entre Cournon et le Centre se font déjà en transports en commun**. **On relève également une part TC conséquente (24%) entre le Centre et le vaste secteur incluant Durtol.**

Cependant, les modes doux représentent déjà une part importante des déplacements, là où ils sont concurrentiels (31% entre la Gare et le Centre, 25% entre Chamalières et le Centre, 23% entre l'Ouest et le Centre et même 16% entre le grand secteur incluant Brézet, Oradou et Ernest Cristal et le Centre).

La **part des cycles est très faible** sur l'ensemble des secteurs, toujours inférieur à 2% (1,7% entre le Centre et la Gare ; 1,5% entre le Centre et Chamalières et entre le Centre et le secteur Brézet, Oradou, Cristal ; 1,2% des déplacements internes au Centre et 0,8% entre le Centre et l'Ouest).

De plus, compte tenu des polarités desservies par ces lignes (zones d'habitat, établissements scolaires, gare, centre-ville, …), les potentiels de développement sont importants.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

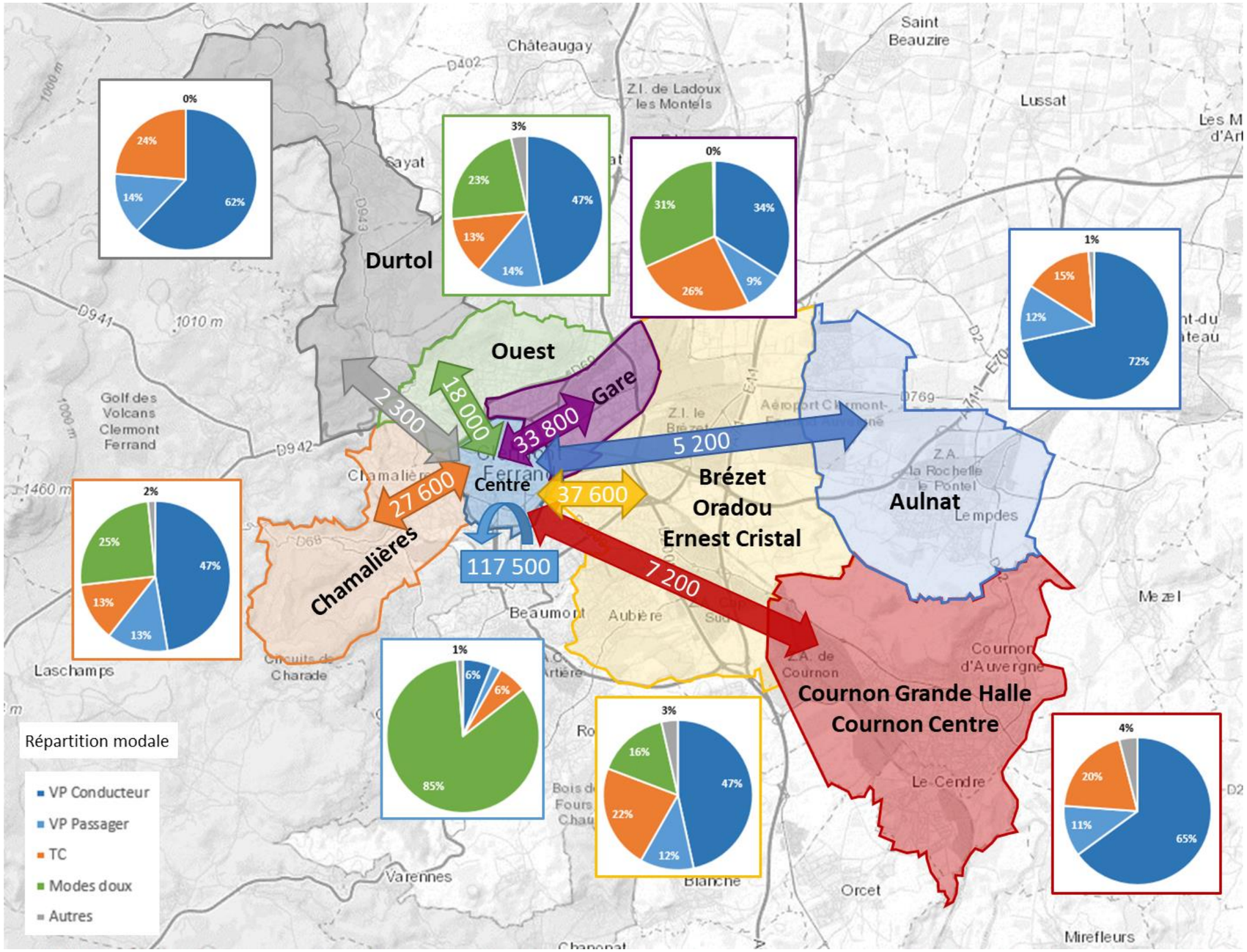


Figure 27 : Cartographie des échanges entre les secteurs et le centre (en volume de trafic journalier et répartition des parts modales) – EDGT 2012

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.3.2.Le réseau viaire

IV.3.2.1. La structure actuelle

La Métropole est bien desservie par le réseau autoroutier à l'Est (A89, A711 et A75) sur lequel s'appuie un réseau structurant d'agglomération fort. À l'inverse, l'Ouest de l'agglomération dispose d'une trame viaire moins structurante.

La Figure 28 présente la hiérarchisation du réseau viaire.

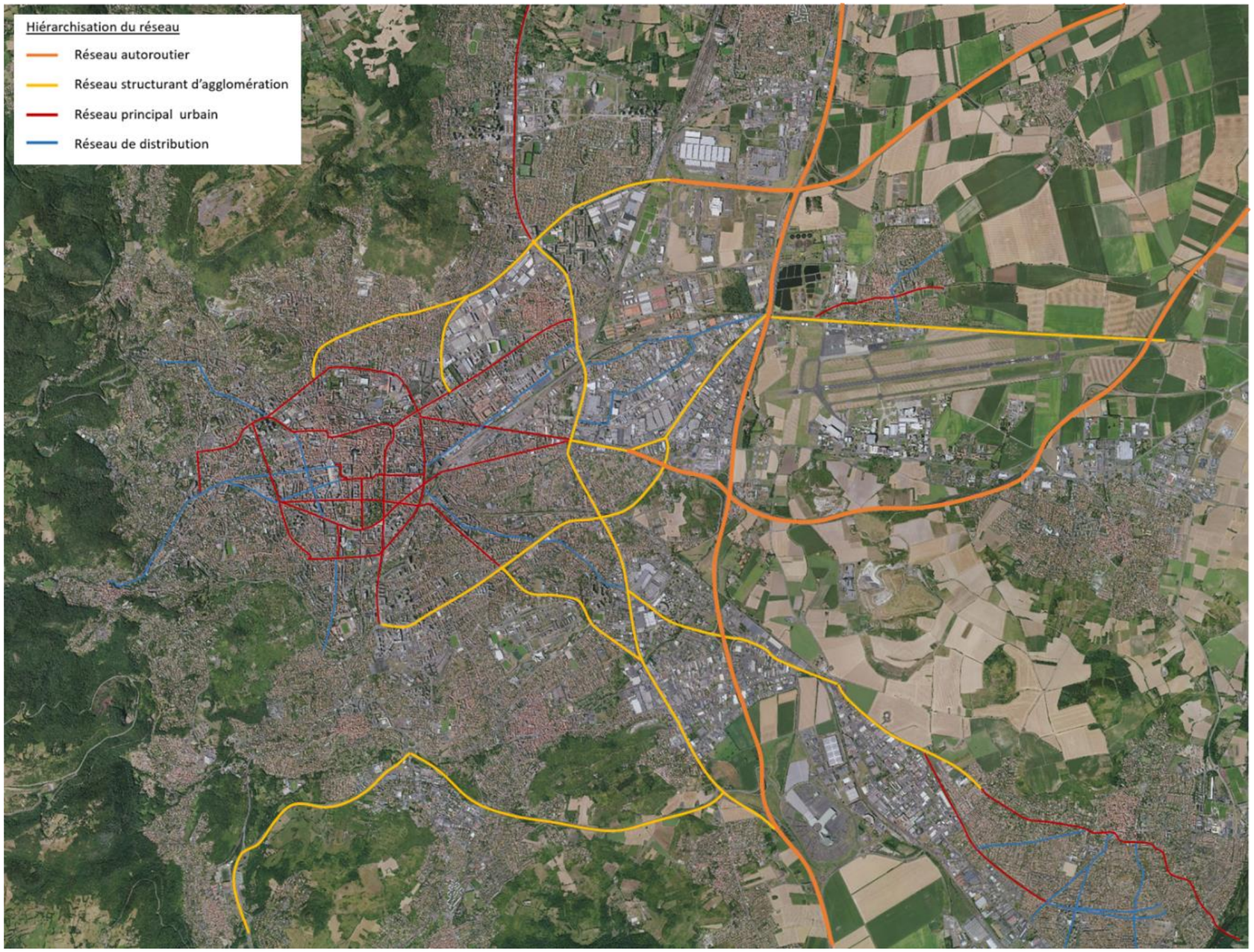


Figure 28 : Cartographie du réseau routier hiérarchisé

Les voiries empruntées par les lignes B et C actuelles sont essentiellement des voiries de distribution et quelques voiries principales urbaines.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Ligne B

Le tracé de la ligne B actuelle va de Royat au stade Marcel Michelin à Clermont-Ferrand. Sur son tracé actuel, quelques portions sont déjà en site propre (notamment dans le centre-ville de Clermont Ferrand, allant de la place Renoux jusqu'à l'avenue de l'Union soviétique).

Le tracé de la ligne B comporte 60 carrefours : 4 giratoires ; 31 carrefours à priorité simple et 25 carrefours à feux.

Ligne C

Le tracé de la ligne C va de Clermont-Ferrand (entrée de Durtol) jusqu'à Cournon d'Auvergne. Sur son tracé actuel, quelques portions sont déjà en site propre (notamment dans le centre-ville de Clermont Ferrand, allant de la place Renoux jusqu'au Boulevard Fleury).

Le tracé de la ligne C comporte 106 carrefours : 17 giratoires ; 53 carrefours à priorité simple et 36 carrefours à feux.

IV.3.2.2. Les volumes de trafic

La cartographie suivante présente les volumes de trafic sur l'agglomération et par secteur (données extraites du modèle de trafic de Clermont Auvergne Métropole - données 2014).

Ces trafics ont mis en évidence différents points durs en HPM (Heure de Pointe du Matin) et en HPS (Heure de Pointe du soir) sur l'ensemble du secteur.

La difficulté principale se trouve sur les boulevards ceinturant le centre-ville.

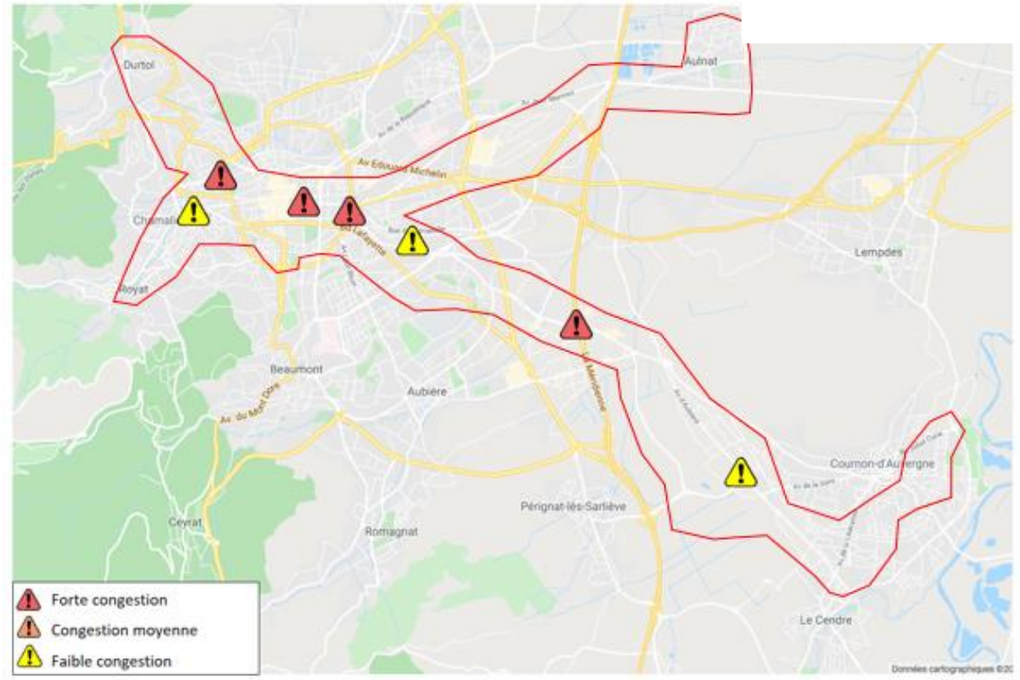


Figure 29 : Principales zones de difficultés HPM et HPS

En HPM :

- Les véhicules en provenance de Durtol se trouvent bloqués en amont du boulevard Berthelot.
- L'ensemble du boulevard Fleury se trouve aussi très congestionné et provoque des remontées de file jusqu'à l'Avenue de l'Union Soviétique.
- Dans le centre, l'accès aux VL (véhicules légers) à la place de Jaude par la rue du maréchal Joffre est très contraint en raison d'un flux de véhicules très important.
- À Chamalières, de légers ralentissements sont observés au niveau des carrefours de l'Avenue Royat et notamment au niveau de la place Wolf. L'écoulement du flux de véhicules est cependant rapide.

En HPS :

- Le point dur principal se trouve sur l'Avenue Ernest Cristal où le carrefour avec les accès à l'A75 implique des congestions sur l'avenue dans les 2 sens.
- D'autres difficultés ont été notées au Sud-Est de la ville et notamment sur le boulevard Jacques Bingen qui se trouve, en HPS, congestionné dans le sens Nord/Sud.
- Quelques ralentissements sont aussi à noter sur la rue de l'Oradou et sur l'Avenue d'Aubière (carrefour Aubière/D137).

Enfin, 3 points noirs le matin et le soir ont été mis en évidence en raison d'une capacité utilisée des carrefours supérieure à 75% :

- Av Carnot / Bd Fleury,
- Av Union Soviétique / Bd Fleury,
- Rue Maréchal Joffre / Rue Ballainvilliers.

Pour plus de détails se reporter à l'étude d'impact du projet InspiRe (pièces G1 à G5).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

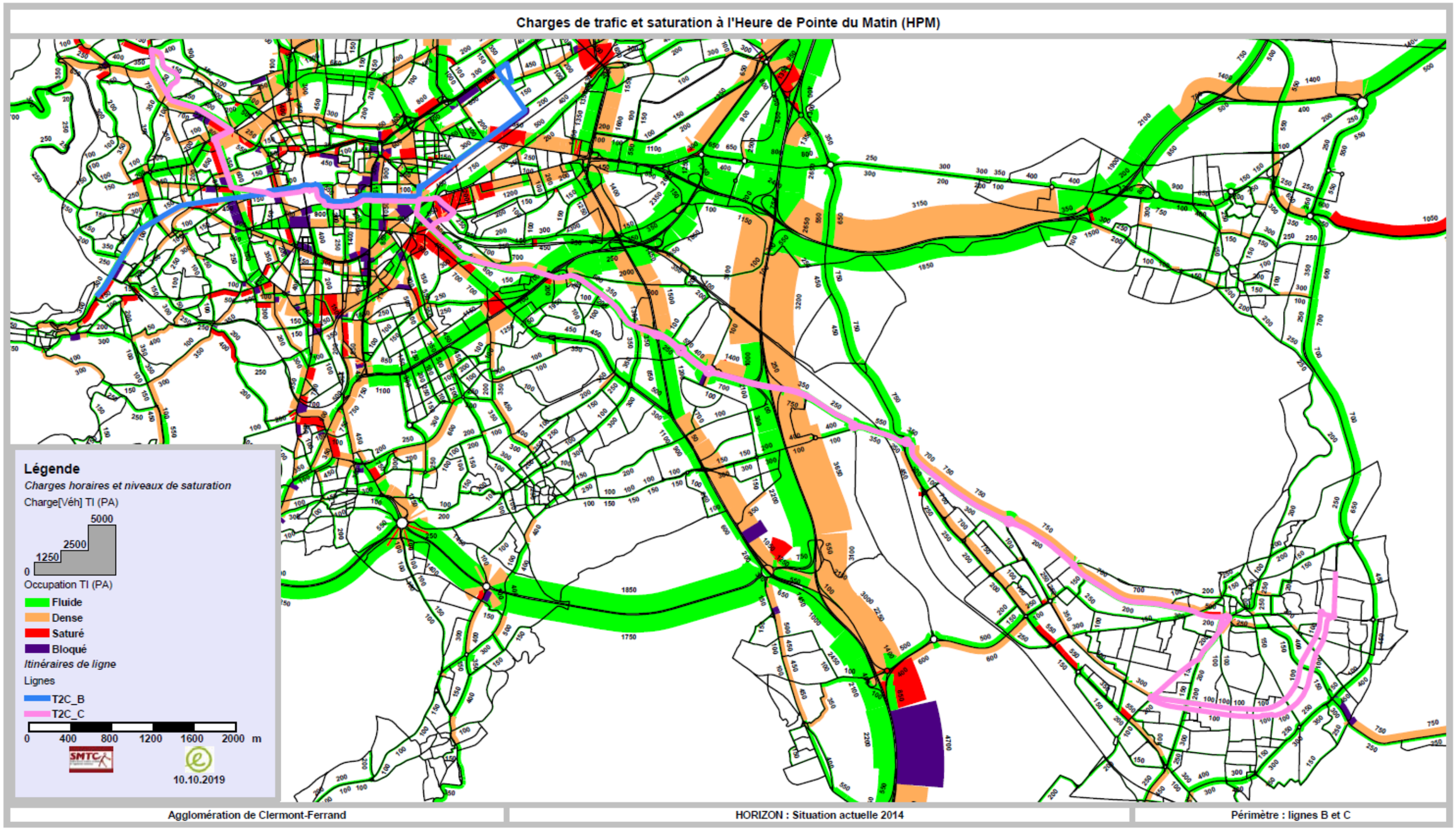


Figure 30 : Charges de trafic et saturation à l'Heure de Pointe du matin (HPM)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IV.3.3. Le réseau de transport collectif actuel de l'agglomération clermontoise

IV.3.3.1. Présentation du réseau du transport en commun actuel de l'agglomération clermontoise - T2C

Description du réseau urbain

Le réseau de transports urbains T2C actuel comporte 32 lignes régulières desservant les communes de Clermont Auvergne Métropole (CAM), mais également sur quatre communes extérieures à l'EPCI : Sayat, Saint-Beauzire, Mur-sur-Allier, et Pérignat-sur-Allier. À noter que la commune de Saint-Genès-Champanelle située sur le territoire de l'EPCI n'est pas desservie par des lignes régulières mais par du transport à la demande (TAD).

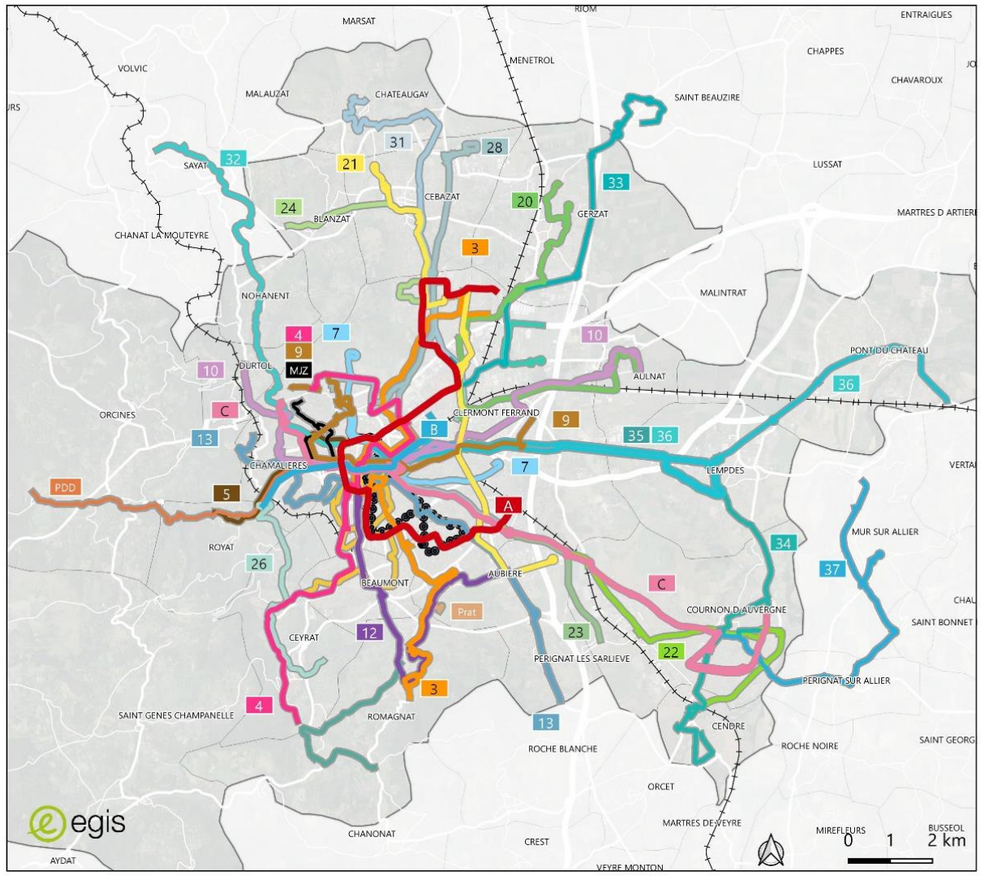


Figure 31 : Plan du réseau de transports urbains T2C (Source : SMTC, Traitement : EGIS)

Le ressort territorial englobe 23 communes équivalentes à 290 000 habitants sur 320 km². L'autorité organisatrice est le SMTC et l'exploitant du réseau de transport collectif est T2C. L'exploitant des vélos libre-service est l'entreprise City Bike France.

Fréquences

La cartographie suivante présente la fréquence maximale, en heure de pointe du matin, des lignes T2C du réseau de transport en commun actuel.

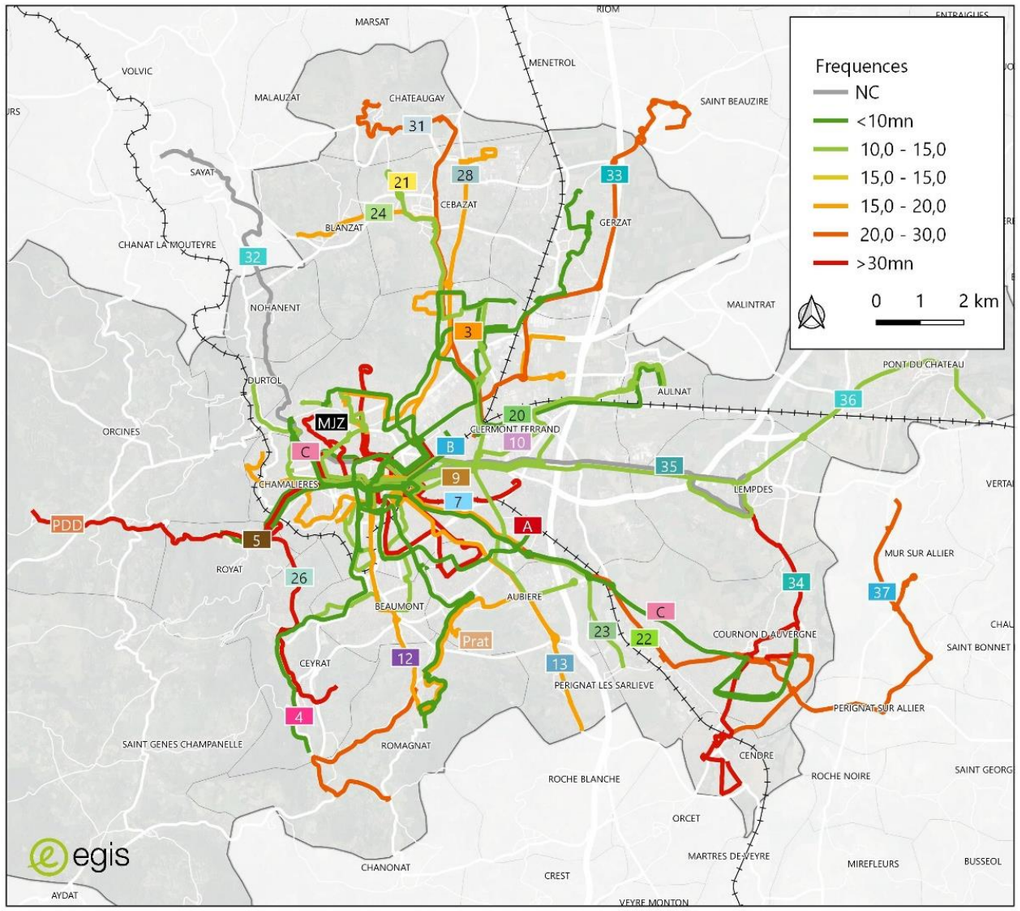


Figure 32 : Fréquences en période de pointe du matin des lignes du réseau T2C (Source : T2C, Traitement : EGIS)

D'après cette carte, 17 lignes sur les 32 en service circulent avec des fréquences de passages en heure de pointe qui sont au-delà de 15 minutes. Parmi ces lignes, il est à noter les lignes qui assurent une desserte des communes de 2ème couronne, les lignes 12 et 13, les lignes spécifiques du Prat, du Puy de Dôme, de Montjuzet, et BEN (bus de nuit). De plus, les limites de la ligne 7 diamétrale ont été soulignées par les acteurs du territoire.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

À l'inverse, les fréquences du réseau de TC actuel sont relativement acceptables en heure de pointe (15 minutes) pour les lignes 35 et 36 vers Pont-du-Château et Lempdes, en comparaison avec les autres lignes qui desservent les communes périphériques. La ligne 21 circule avec une fréquence similaire aux lignes 35 et 36.

Les lignes A, B, C, 3, 4, 5 et 20 sont les lignes qui circulent avec les fréquences de passage les plus élevées (<10mn).

14 lignes sont recensées dont la fréquence en période de pointe est d'au maximum 15 minutes.

IV.3.3.2. Fonctionnement actuel des lignes B et C

IV.3.3.2.1. Ligne B

Caractéristiques

Deuxième ligne structurante du réseau, la ligne B relie actuellement la place Allard à Royat au stade Marcel Michelin à Clermont Ferrand. D'une longueur de 5,8 kilomètres dont 2,4 en site propre dans le centre-ville, elle dessert ainsi 16 stations sur les communes de Royat, Chamalières et Clermont-Ferrand, soit une distance moyenne inter station de 360 mètres.

Avec un fonctionnement entre 5h30 et 23h30 du lundi au samedi et à partir de 6h30 les dimanches et jours fériés, ce sont 90 allers-retours qui sont réalisés chaque jour avec une fréquence moyenne de 9 minutes en heures de pointe à 11 minutes en heures creuses. Sa vocation est notamment de desservir la gare et le centre-ville grâce à des correspondances avec 12 lignes de bus et la ligne de tramway.

Le temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne est de 20 minutes tôt le matin et tard le soir. En période de pointe, il peut monter jusqu'à 30 minutes, notamment le soir (17h30-18h) en direction de Chamalières. Le reste de la journée, il oscille entre 22 et 25 minutes, avec un temps de trajet un peu plus long en direction de Chamalières (données fiche horaires site T2C).

Fréquentation

En 2018, la ligne B a accueilli plus de 2,9 millions de voyageurs, soit 9,3% de la fréquentation du réseau.

L'analyse des données de fréquentation par ligne et par arrêt sur 8 jours de mars 2019 fait ressortir que les arrêts les plus fréquentés sont : Jaude (19,8% du trafic journalier de la ligne), Gare SNCF (15,5%), Chamalières Mairie (8,6%), Royat Place Allard (7,2%) et CHU Estaing (7%). Cela reflète bien les principaux points d'attraction de la ligne : le centre-ville, la gare, le CHU et sa fonction de liaison avec les communes de Royat et Chamalières.

Les arrêts les moins fréquentés sont Garnaudes, Thermes et Duclaux.

Les données de fréquentation recueillies permettent également d'analyser la répartition horaire des usagers sur la ligne.

On constate une affluence logiquement plus forte aux périodes de pointe matin (entre 7h et 9h) et soir (entre16h et 18h) ; entre les 2 la fréquentation est relativement stable.

Globalement, la ligne est très peu utilisée avant 6h et après 20h.

Origine-Destination des usagers

Les résultats d'une enquête Origines / Destinations (OD) réalisée en novembre 2016 permettent d'identifier les volumes de montées et descentes à chaque arrêt suivant le sens de circulation un jour ouvré de base (mardi ou jeudi).

Cette analyse fait ressortir que :

- L'arrêt Jaude est le principal point d'échange ;
- Les terminus, la gare SNCF et l'arrêt Chamalières Mairie sont des lieux d'échange importants ;
- L'itinéraire le plus fréquenté est celui reliant la gare SNCF à Jaude : plus de 11% des déplacements sur la ligne.

On note également que les échanges avec la gare SNCF sont :

- Principalement en lien avec le centre-ville (arrêts Carnot à A. Varenne) : 58% des montées et 63% des descentes,
- En lien avec l'Est de la ligne pour ¼ d'entre eux (27% des montées à la gare et 23% des descentes),
- Plus restreints avec la commune de Chamalières.

Les montées sur la commune de Chamalières (arrêts Royat jusqu'à Duclaux) sont principalement à destination de Jaude (45%), et 16% correspondent à un trajet restant sur la commune de Chamalières. Les trajets à destination des autres grands pôles de la ligne sont relativement faibles : 7,6% avec la gare SNCF, 6,1% avec Faculté et seulement 1,3% avec le CHU.

Cette enquête relève aussi que les jours ouvrés, 27% des voyageurs de la ligne B sont en correspondance (contre une moyenne de 18% sur l'ensemble du réseau T2C). Ce pourcentage diminue les samedis et dimanches (24% et 18%), comme sur l'ensemble du réseau.

Charge globale de la ligne

L'analyse de l'évolution de la charge de la ligne B, montre que le tronçon le plus fréquenté est celui entre Ballainvilliers et Faculté, dans les deux sens de circulation.

IV.3.3.2.2. Ligne C

Caractéristiques

La ligne C relie les communes de Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne. Elle s'étend sur 17,5 km entre Tamaris et Cournon Toulaits, en desservant 44 stations, soit une distance moyenne inter station de 400 mètres.

En fonctionnement de 5h à 22h du lundi au samedi (avec une poursuite du service jusqu'à minuit entre lycée Lafayette et Cournon Toulaits) et de 6h30 à 21h30 les dimanches et jours fériés, elle propose 65 allers-retours par jour avec une fréquence moyenne de 15 minutes. Elle offre des correspondances avec la ligne de tramway A (Lycée Lafayette et Jaude), avec la ligne B (de Alexandre Varenne à Carnot), et avec 13 autres lignes de bus.

Le temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne est inférieur à 45 minutes tôt le matin et tard le soir. En période de pointe (matin et soir), il monte jusqu'à 1h05. Le reste de la journée, il est de l'ordre de 55 minutes (données fiche horaires site T2C).

Fréquentation

En 2018, la ligne C représente 2,6 millions de voyageurs par an, soit 8,2% de la fréquentation du réseau.

L'analyse des données de fréquentation par ligne et par arrêt sur 8 jours de mars 2019 fait ressortir que les arrêts les plus fréquentés sont : Jaude (14,3% du trafic journalier de la ligne), Carnot (6,5%), Lycée Lafayette (6,4%), Ballainvilliers (5,0%), Faculté (4,6%). Les points d'attraction de la ligne ressortent ici également : le centre-ville, la faculté et l'arrêt lycée Lafayette certainement pour son interaction avec la ligne A.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Les arrêts les moins fréquentés sont Avenue du Pont, Croix des Vignes et Mozart.

L'analyse de la répartition horaire de la fréquentation de la ligne C fait ressortir l'heure de pointe de fréquentation le matin de 7h à 8h et une période plus large l'après-midi avec des pointes moins fortes (de 15h à 18h). Avant 6h30 et après 19h30, la fréquentation de la ligne est très faible.

Origine-Destination des usagers

Les résultats de l'enquête OD réalisée en novembre 2016 permettent d'identifier les volumes de montées et descentes à chaque arrêt suivant le sens de circulation un jour ouvré de base (mardi ou jeudi).

L'analyse de l'enquête OD de 2016 montre que :

- Le centre-ville, particulièrement la place Jaude, et l'arrêt lycée Lafayette sont les principaux pôles d'échange de la ligne C ;
- La ligne C est un des moyens privilégiés pour l'accès au lycée Descartes ;
- Les échanges entre les deux extrémités de la ligne : Nord-Ouest avant A. Varenne et Cournon-d'Auvergne, sont très faibles (0,6% des trajets).

La ligne C est utilisée pour échanger avec la place Jaude principalement avec le Nord-Ouest (39% des montées et 32% des descentes à cet arrêt) et avec la commune de Cournon-d'Auvergne qui représente 18% des trajets depuis et vers Jaude. On note également que 6% des trajets sur la ligne C sont internes au centre-ville de Clermont-Ferrand (entre A. Varenne et Carnot).

Le lycée Descartes (terminus) représente environ 6% des montées et descentes de la ligne. Au départ de cet arrêt, 68% des trajets restent sur la commune de Cournon-d'Auvergne et 16% sont à destination du centre-ville de Clermont-Ferrand (entre Carnot et A. Varenne). La répartition est différente pour les trajets en direction du lycée Descartes, 37% des voyageurs viennent de Cournon-d'Auvergne, 28% correspondent à un trajet depuis l'arrêt lycée Lafayette et 19% viennent du centre-ville de Clermont-Ferrand.

Cette enquête relève aussi que les jours ouvrés, un peu moins de 20% des voyageurs de la ligne C sont en correspondance (contre une moyenne de 18% sur l'ensemble du réseau T2C). Ce pourcentage diminue le samedi et passe en dessous de la moyenne du réseau (15% contre 17%), mais il est plus important le dimanche (26% contre 13%).

Charge globale de la ligne

L'analyse de l'évolution de la charge de la ligne C, montre que les tronçons les plus fréquentés se situent sur le secteur de l'Oradou :

- Entre Vincent d'Indy et Pradelle, en direction de Tamaris,
- Entre Le Château et Médicis, en direction de Lycée Descartes.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.RAISONS DU CHOIX DU PROJET DE BHNS

V.1. Le scenario « au fil de l'eau »

Le scenario « au fil de l'eau » consiste à ne pas proposer d'aménagement du réseau de transport en commun de la Métropole et de laisser ce dernier comme à ce jour.

Le diagnostic du réseau de transports en commun présenté précédemment a mis en évidence :

- Un réseau datant de 2014 et qui est en quête de performance.
- Un réseau mal connecté aux axes structurants et une offre en parc relais limitée.
- Une fracture urbaine et en termes de desserte entre Clermont et l'Est métropolitain avec notamment l'absence de liaison transversale vers Cournon.
- Une intermodalité ferroviaire - transports urbains à améliorer.

Ainsi, le réseau de transport en commun n'est pas suffisamment attractif, l'utilisation de la voiture individuelle pour les déplacements domicile / travail ou de loisirs est majoritaire, ce qui entraine des nuisances et notamment des émissions atmosphériques pouvant dégrader la qualité de l'air.

En ce qui concerne l'urbanisation de l'agglomération, le SCOT du Grand Clermont prévoit une croissance économique et résidentielle organisée avec + 45 000 logements d'ici 2030. En s'inscrivant dans une perspective de développement, les objectifs du SCOT reposent sur une hypothèse de poursuite de la croissance démographique à un rythme équivalent à celui des décennies passées. **Ces nouveaux habitants sont autant de personnes susceptibles de se déplacer au sein de la Métropole. Si les transports en commun ne sont pas attractifs, ces nouveaux habitants utiliseront la voiture individuelle pour leurs déplacements ce qui entrainera une augmentation du trafic et donc les nuisances qui en découlent (embouteillages, bruit, émissions atmosphériques).**

De plus, le scenario « au fil de l'eau », en ne rendant pas les transports en communs plus attractifs, ne permettra pas de proposer une solution alternative à la voiture individuelle, ni de répondre aux objectifs des documents de planification que sont le SCOT du Grand Clermont et le PDU.

Ainsi, le scenario au fil de l'eau a été écarté.

V.2.Choix des lignes BHNS

Comme vu précédemment, dès 2016, les habitants de la Métropole ont participé à la construction de la mobilité de demain au cours de rencontres citoyennes de la mobilité. Cette démarche participative s'est matérialisée dans un manifeste de 22 engagements présenté en novembre 2016, fruits de la contribution de plus de 5000 personnes et des échanges au cours de 19 ateliers. **À cette occasion, les citoyens ont formulé les attentes suivantes :**

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

Comme dans le paragraphe précédent, l'offre de transport en commun présente des manquements tels que l'absence de liaison transversale vers Cournon-d'Auvergne, une mauvaise desserte de la zone d'activités du Brezet, des liaisons depuis la gare avec le centre-ville uniquement avec la ligne B

En 2012 (date du dernier grand recensement des déplacements sur la Métropole avec l'Enquête Déplacements Grand Territoire (EDGT) Clermont – Val d'Allier), **les échanges quotidiens avec le centre de Clermont-Ferrand sont importants avec le secteur incluant Brezet, Oradou et Ernest Cristal (37 600 déplacements par jour), le secteur de la Gare (33 000 dépl./jour) et celui de Chamalières (27 600 dépl. /jour). Ils sont logiquement plus faibles avec les secteurs d'Aulnat et de Cournon, plus éloignés et encore plus avec le périmètre incluant Durtol.**

On constate que la part des Transports en commun (TC) est relativement faible en 2012, notamment pour les échanges entre le Centre et les secteurs de Chamalières, Ouest et Aulnat (inférieure ou égale à 15%), mais qu'il existe un réel potentiel de report avec des parts VP, conducteurs et passagers, importantes. À l'inverse, malgré son éloignement géographique, 20% des déplacements entre Cournon et le Centre se font déjà en transports en commun. On relève également une part TC conséquente (24%) entre le Centre et le vaste secteur incluant Durtol. En 2014 avec la restructuration du réseau ce constat est similaire.

De plus, de nombreuses zones d'activités sont génératrices d'emplois et donc de déplacement domicile / travail en direction de l'Est, du Sud-Est et du Nord-Est. Il parait donc intéressant de renforcer la desserte en transport en commun en direction de ces zones d'activités.

Ainsi, le SMTC-AC a envisagé un corridor de desserte des TC renforcé en direction de la zone industrielle du Brezet et de l'aéroport d'Aulnat. Au regard de la ligne B actuelle, son prolongement jusqu'à l'aéroport en passant par la zone industrielle du Brezet a été retenu afin de relier le centre-ville aux zones d'emplois et à l'aéroport.

De même, en raison des zones d'activités de Cournon-d'Auvergne, des grands équipements que sont le Zénith et la Grande Halle actuellement moyennement desservis par les transports en commun), une réflexion d'une desserte de ces secteurs plus au Sud que le tracé actuel de la ligne C a été envisagé par le SMTC-AC en envisageant un tracé alternatif au tracé actuel de la ligne C.

Lors de la concertation publique, les élus de Durtol et les habitants de Durtol et des communes à proximité se sont exprimés en faveur d'un terminus au stade de Durtol. Les élus de Chanat-la-Mouteyre se sont également prononcés en faveur de ce terminus. **Ainsi, le prolongement de la ligne C en direction de Durtol est apparu important au maître d'ouvrage. La position du terminus sur la commune de Durtol a ensuite été étudié ultérieurement à la concertation (voir chapitre V.4.3.1).**

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.3. Choix du mode

Le réseau actuel de transport en commun est composé d'un tramway sur pneus (ligne A) et de lignes de bus.

Les critères pris en compte dans le choix du parti technologique du mode sont les suivants :

- Un mode de transport peu voire non polluant,
- Une offre de transport fiable et efficace en temps de déplacement, ce qui implique une infrastructure de transport en site propre pour échapper aux contraintes de circulation générale,
- Une accessibilité pour tous,
- Des logiques d'aménagement et logiques fonctionnelles impulsées par le réseau actuel de transport en commun.

Au regard de ces critères et afin d'améliorer le réseau de TC sur le corridor retenu, trois modes de transport existants déjà ont été envisagés :

- L'amélioration de la desserte de bus,
- La création d'une deuxième ligne de tramway,
- Le choix du BHNS (Bus à Haut Niveau de Service).

Amélioration de la desserte en bus

Systèmes de transports urbains par excellence, les bus sont assujettis au code de la route qui définit en particulier leurs dimensions maximales, soit 2,55 m en largeur et 24,50 m en longueur. Cette dernière peut varier de 12 m pour les bus standards à une caisse, à 18 m pour les bus articulés à deux caisses, et à 24,50 m pour les articulés à trois caisses.

De capacité modulable en fonction des besoins, ils font l'objet d'améliorations constantes en termes de confort, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, et de réduction des émissions polluantes.

Toutefois, la solution d'amélioration de la desserte bus actuelle, sans ligne de voie réservée, ne répond pas aux objectifs de l'opération. Ce mode, soumis aux aléas de la circulation, n'est pas assez fiable ni suffisamment performant pour assurer une réduction des temps de déplacement et encourager un report modal de la voiture sur les transports en commun. Par ailleurs, ce mode ne serait pas un élément structurant, porteur d'image pour les quartiers traversés.

Création d'une nouvelle ligne de tramway

Plusieurs solutions techniques ont été imaginées dont la création d'une deuxième ligne de tramway.

La solution de deux lignes de BHNS est plus favorable car :

Le choix du BHNS permet dans la même enveloppe financière de construire deux lignes sur 27 km plutôt qu'une seule ligne de 10 km.

L'accès au plateau central par le tracé actuel de la ligne B engendre des difficultés techniques importantes qui nécessiteraient des travaux de génie civil lourds afin de lisser les pentes rue du Maréchal Juin et rue du Maréchal Joffre. Outre

Les surcoûts et le risque technique, la qualité de l'environnement urbain du plateau central sont meilleurs avec l'option BHNS.

Ainsi, il n'a pas été envisagé la création d'une nouvelle ligne de tramway sur pneu.

Le choix du BHNS

Les Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont des matériels roulants de type bus ou trolleybus qui circulent sur une plate-forme réservée (site propre). Le BHNS peut bénéficier d'aménagements améliorés : quais et stations au même niveau que les bus pour permettre une montée dans le bus de plein pied, équipements en station élaborés, design élaboré du matériel roulant, système d'aide à l'exploitation, système billettique.

La traction de ces véhicules peut être électrique (batterie ou trolleybus) ou thermique (moteur diesel ou GNV). Les bus et trolleybus sont assujettis au Code de la Route qui définit en particulier leurs dimensions maximales, soit 2,55 m en largeur et 24,50 m en longueur. De capacité modulable en fonction des besoins, ils font l'objet d'améliorations constantes en termes de confort, d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et de réduction des émissions polluantes.

La création de ligne de BHNS permet :

- De s'affranchir des problèmes de pentes observés dans le cas des tramways,
- De proposer une offre de transport fiable et efficace car les bus sont en site propre,
- De proposer une accessibilité pour tous en créant des quais et des stations au même niveau que les bus pour permettre une montée dans le bus de « plein pied »,
- De proposer un mode de transport non polluant en ayant recours à des bus à énergie propre (bus électriques),
- De limiter les dépenses par rapport à un projet de tramway : dans la même enveloppe financière, le choix du BHNS permet de construire deux lignes de 27 km plutôt qu'une ligne de tramway de 10 km.

Ainsi, le choix du mode s'est porté sur le BHNS.

V.4. Choix du tracé

Les tracés retenus sont issus des études préliminaires des lignes B et C et du bilan de la concertation publique.

V.4.1. Méthodologie de comparaison des variantes de tracé

La comparaison des variantes se base sur une méthode d'analyse multicritères.

L'analyse multicritères est un outil d'aide à la décision qui donne la possibilité de faire un choix parmi plusieurs propositions en se basant sur une série de critères et de sous-critères prédéfinis. Il est possible de hiérarchiser ou de pondérer ces critères, mais la méthode d'analyse permet également de laisser à chacune des parties prenantes la possibilité de hiérarchiser elle-même les critères en fonction de ses propres attentes et priorités.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.4.1.1. Organisation générale de l'analyse

Dans un premier niveau de hiérarchie est défini l'objectif à atteindre à l'issue de l'analyse multicritères. Dans notre cas, l'objectif est **d'arriver à la définition de 2 lignes de BHNS qui soient les plus pertinentes possibles afin de répondre aux enjeux de transport, d'insertion, d'exploitation…** L'objectif final de l'analyse multicritères peut être défini comme suit : un système de transport performant qui s'insère harmonieusement dans un environnement urbain complexe et un projet durable. Plusieurs grands enjeux sont définis pour atteindre cet objectif et la liste des enjeux est reproduite ci-dessous :

- Qualité et attractivité du système de transport,
- Enjeux techniques du projet,
- Enjeux urbains,
- Impacts sur l'environnement.

Ces enjeux représentent chacun une famille de critères et sont décomposés en indicateurs.

Ces indicateurs permettent une estimation de l'intérêt des variantes au vu de chaque critère. En effet, si un critère peut rester d'ordre général, par exemple, efficacité du réseau, les indicateurs eux, permettent une concrétisation réelle, par exemple, temps de parcours, fréquentation, etc…. Il est important de noter que le nombre d'indicateurs par critère est totalement variable et que l'on peut avoir affaire à un critère composé d'un seul indicateur ;

Une fois établie cette grille de critères et d'indicateurs, les différentes variantes et scénarios de projet sont comparés selon les critères et indicateurs.

Les indicateurs peuvent être de 2 types, soit quantitatif, soit qualitatif, comme par exemple, la distance entre 2 stations (quantitatif) ou la qualité de l'insertion urbaine (qualitatif).

V.4.1.2. La référence

Dans le cadre d'une analyse multicritères, se pose la question de la définition de la référence.

Par commodité, on évoque souvent un tracé/une solution « de base », « de référence » cependant dans le cadre de la présente analyse **cette solution « de base » est simplement une des variantes**, le but étant de **comparer toutes les variantes entre elles** et non pas des variantes à une solution « de base ».

La référence, le point « zéro », dans le cadre de l'analyse est considéré comme la situation actuelle, éventuellement l'évolution tendancielle ou la projection à 2025 si cette donnée est disponible. Cette référence d'analyse / de comparaison est la situation « sans projet ».

V.4.1.3. Évaluation des indicateurs et critères

La référence étant définie comme la situation actuelle ou tendancielle, chaque critère fait l'objet d'une évaluation quantitative si c'est possible, ou qualitative.

L'évaluation qualitative d'un critère fait l'objet d'une description détaillée de l'approche développée par l'expert ayant conduit à la note de la variante sur ce critère. S'agissant d'une évaluation qualitative, des débats sont toujours possibles, cette évaluation est partagée pour permettre autant que possible une convergence des évaluations conduisant au choix de la notation.

Notation des critères qualitatifs et quantitatifs

Pour les indicateurs, il est proposé une notation sur 5 niveaux de manière à rester dans un système de notation simple et assez discriminant permettant aux différents avis de converger plus facilement, notamment sur les critères qualitatifs.

	Impact positif fort	Impact positif faible	Neutre	Impact négatif faible	Impact négatif fort
Notation	4	3	2	1	0

Remarque :

Tous les critères ne seront éventuellement pas évalués pour chaque variante car non évaluables ou simplement non discriminants. Par exemple, pour les variantes locales qui n'ont pas nécessairement une influence sur le fonctionnement global du réseau, son coût ou sa fréquentation, seuls les indicateurs pertinents au regard de l'échelle d'étude seront utilisés.

Les chapitres ci-après résument les grandes familles de critères, les critères d'analyse et les indicateurs choisis.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Critère	Indicateurs	Définition de l'indicateur
Qualité du système de transport et report modal		
Qualité de service du BHNS	Temps de parcours	Temps de parcours entre les terminus et le point nodal central.
	Intermodalité	Qualité de la connexion avec les autres modes de transport
	Intégration TC	Qualité de la connexion avec le reste du réseau
	Respect de l'objectif de vitesse commerciale	Respect de l'objectif de vitesse commerciale
Fréquentation et attractivité du BHNS	Trafic 2030	Nb de montées par JOB[2] sur le BHNS
	Report modal	Nb de montées par JOB[2] sur le BHNS en report modal
Modes doux piétons	Qualité des aménagements piétons	Revêtement, largeur, facilité usages (UFR poussettes, …), ombrage, éloignement par rapport aux circulations VP
Modes doux cycles	Qualité des aménagements cycles	Voie dédiée, largeur, éloignement par rapport aux circulations VP
	Cohérence d'ensemble des aménagements cycles	Cohérence, continuité et homogénéité
Circulation et stationnement	Contraintes circulation favorisant le report modal	Degrés de perturbation de la circulation automobile et opportunités de report modal
	Qualité des aménagements VP	Gabarit des voies VP et qualité des aménagements possibles aux carrefours et lisibilité
	Bilan Stationnement	Bilan Stationnement avant / après au regard des objectifs du PDU
Desserte	Population desservie	Population desservie dans un rayon de 400 m autour des stations.
	Emplois desservis	Emplois desservis dans un rayon de 400 m autour des stations.
	Étudiants desservis	Étudiants desservis dans un rayon de 400 m autour des stations (collèges, lycées, facultés)
	Équipements desservis	Équipements desservis dans un rayon de 400 m autour des stations (équipements publics, commerces, loisir).
	Cohérence avec la feuille de route	Respect des objectifs définis par la feuille de route : - contribuer à l'amélioration de la santé publique, - améliorer l'efficience des transports en commun, - desserte des pôles d'attraction (équipements de santé publique, pôles liés à l'emploi et pôles étudiants)

Tableau 5 : Descriptif des critères de la famille "Qualité et attractivité du système de transport"

[2] JOB : jour ouvré de base (un mardi ou un jeudi d'une semaine hors vacances scolaires)

Critère	Indicateurs	Définition de l'indicateur
Enjeux Techniques du projet		
Caractéristiques techniques	Longueur	Longueur des lignes BHNS
	Nombre de stations	Nombre de stations
	Interstation	Distance entre 2 stations
Facilités techniques de réalisation de l'infrastructure	Incertitudes sur la faisabilité de l'insertion aux points durs	Impact des projets extérieurs connexes, de difficultés réglementaires, difficultés techniques et temporelles
	Impact sur les réseaux et VRD	Identification des différents réseaux impactés selon les variantes
Présence d'ouvrage d'art	Complexité des ouvrages	Complexité de mise en œuvre et risque liés aux ouvrages et aux voiries
Foncier	Impact foncier	Nombre et surfaces de parcelles bâtis / non bâtis impactées
Enjeux techniques d'exploitation	Impact sur l'organisation de l'exploitation	Degrés de complexité de l'exploitation et risque associé
	Site propre	Pourcentage de site propre, de site banalisé et de site mixte
	Impact sur l'évolutivité du système	Est-ce que le choix de la variante impacte sur la comptabilité avec le système imaginé en 2030

Tableau 6 : Descriptif des critères de la famille "Enjeux techniques du projet"

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Enjeux urbains

Critère	Indicateurs	Définition de l'indicateur
Enjeux Urbains		
Qualité des espaces publics et de l'insertion	Lisibilité et clarté des enchaînement, continuité	Lisibilité du statut et l'enchaînement des fonctions de l'espace, Limitation des variations du positionnement de la plate-forme BHNS, des voies cyclables, des voies VP…
	Confort	Confort visuel pour l'usager, confort d'usage…
		Générosité des largeurs attribuées à chaque fonction
	Cohérence	Cohérence avec les projets d'espace public en interface direct
Espaces verts	Préservation de la végétation	Conservation des espaces végétalisés le long du parcours
	Apport en végétalisation	Création de nouveaux espaces végétalisés
Aménagement urbain et lien transport - urbanisme	Organisation urbaine	Impact et opportunité sur l'organisation urbaine
	Effet structurant sur l'aménagement urbain	Impact sur la structuration de l'aménagement urbain, valorisation du foncier
	Cohérence projet de développement urbain	Cohérence avec les projets en interface à une échelle plus large /métropole
Aménagements routiers	Fluidité du trafic	Facilité de circulation pour les usagers VP, bénéfice de l'aménagement pour les VP
	Équilibre entre offre et demande stationnement	Appréciation de l'équilibre entre offre et demande de stationnement,
Impact sur le tissu commercial	Impact commerces en phase travaux	Vulnérabilité des commerces aux travaux
	Impact sur le tissu commercial actuel en phase fonctionnement	Risque / opportunité pour les commerces une fois mis en œuvre les 2 lignes de BHNS

Tableau 7 : Descriptif des critères de la famille "Enjeux urbain"

Impacts sur l'environnement

Critère	Indicateurs	Définition de l'indicateur
Impacts sur l'environnement		
Environnement humain	Impact sur le patrimoine	Patrimoine protégé et procédures réglementaires associés
		Risques de découverte de vestiges archéologiques
	Nuisances acoustiques et air	Nuisances acoustiques
		Nuisances (air)
	Risques naturels et technologiques	Risques d'inondation - prise en compte des PPRI
		Présence de cavités / mouvement de terre
		Entreprises ICPE à proximité
		Pollution des sols et des eaux : Sites BASOL, BASIAS, secteurs d'information sur les sols (SIS)
Biodiversité	Impact sur la ressource en eau	Présence de captages publics d'alimentation en eau potable et périmètres de protection
		Présence de cours d'eau
	Milieu naturel et biodiversité urbaine	Présence de zonages d'inventaires ou de protections environnementales
		Présence d'arbres isolés ou d'alignement à protéger au PLU
		Présence d'Espaces boisés protégés (EBC) au PLU
		Aménagements paysagers ou espaces végétalisés existants (arbres d'alignements…)

Tableau 8 : Descriptif des critères de la famille "Impacts sur l'environnement"

Comme vu précédemment, en fonction des impacts, une pondération de chaque sous-critère est réalisée pour arriver à une note globale attribuée à chaque famille en pourcentage. L'ensemble des notes par famille est présenté sous forme d'un schéma –CF. Figure 33). **Ainsi, dans cette analyse multicritère, plus le pourcentage est haut, meilleure est la variante au regard du critère analysé.**

Il est à noter que les critères environnementaux n'ont pas été discriminants dans le choix des variantes étudiées et qu'ils ne sont pas les seuls et principaux vecteurs de choix des variantes.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

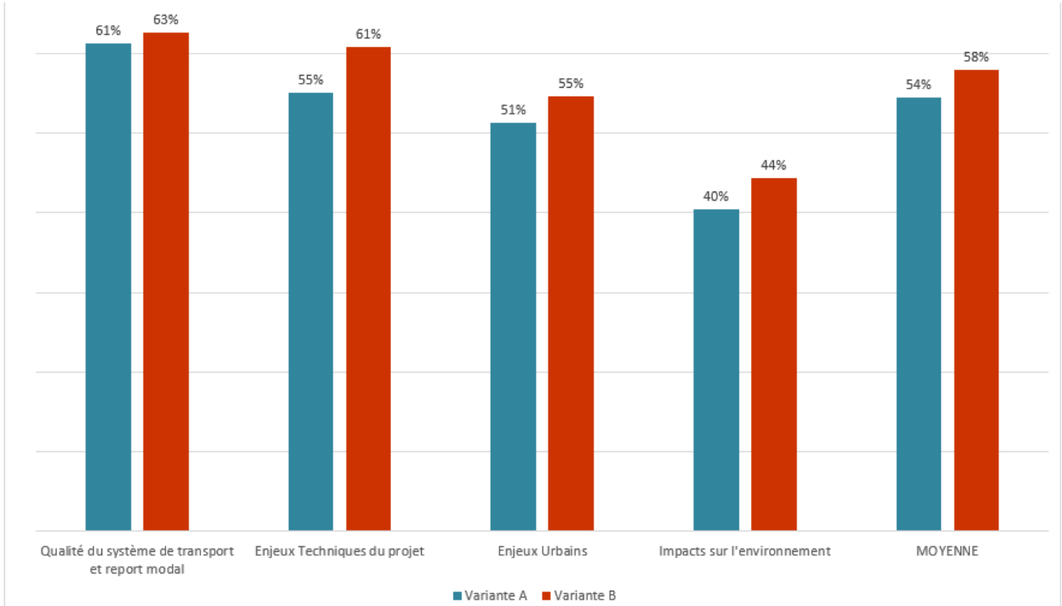


Figure 33 : Exemple de représentation graphique des notations des comparaisons des variantes

Ainsi, une variante de Terminus à Durtol face à la clinique / centre bourg a été étudiée ainsi qu'une zone de stationnement et de régulation des bus sur le parking St-Victor à Chamalières en complément du Terminus Royat en face des Thermes conservé pour les voyageurs.

V.4.2.Présentation des secteurs

À la suite du choix du mode et du corridor, le projet a été découpé en 5 secteurs (Cf. Figure 34).

- Secteur Ouest Royat-Chamalières-Durtol,
- Secteur central Clermont-Ferrand,
- Secteur Centre Est Clermont-Ferrand-Aubière-Cournon d'Auvergne,
- Secteur Est Aulnat - Clermont-Ferrand,
- Secteur Sud-Est Cournon d'Auvergne.

Les secteurs suivants ont fait l'objet d'études de variantes de tracé.

- Sur le secteur Durtol avec un prolongement de la ligne jusqu'au stade de Durtol,
- Sur le secteur central Clermont Ferrand,
- Sur le secteur du Brézet,
- Sur le secteur du Terminus à Aulnat,
- Sur le secteur de Cournon-d'Auvergne.

La plupart des variantes de tracés ont été arrêtées à la suite de la concertation publique et les choix retenus sont en adéquation avec les avis exprimés lors de la concertation.

Seules les variantes de terminus à Durtol et Royat ont nécessité des études complémentaires approfondies afin de définir les terminus idoines.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

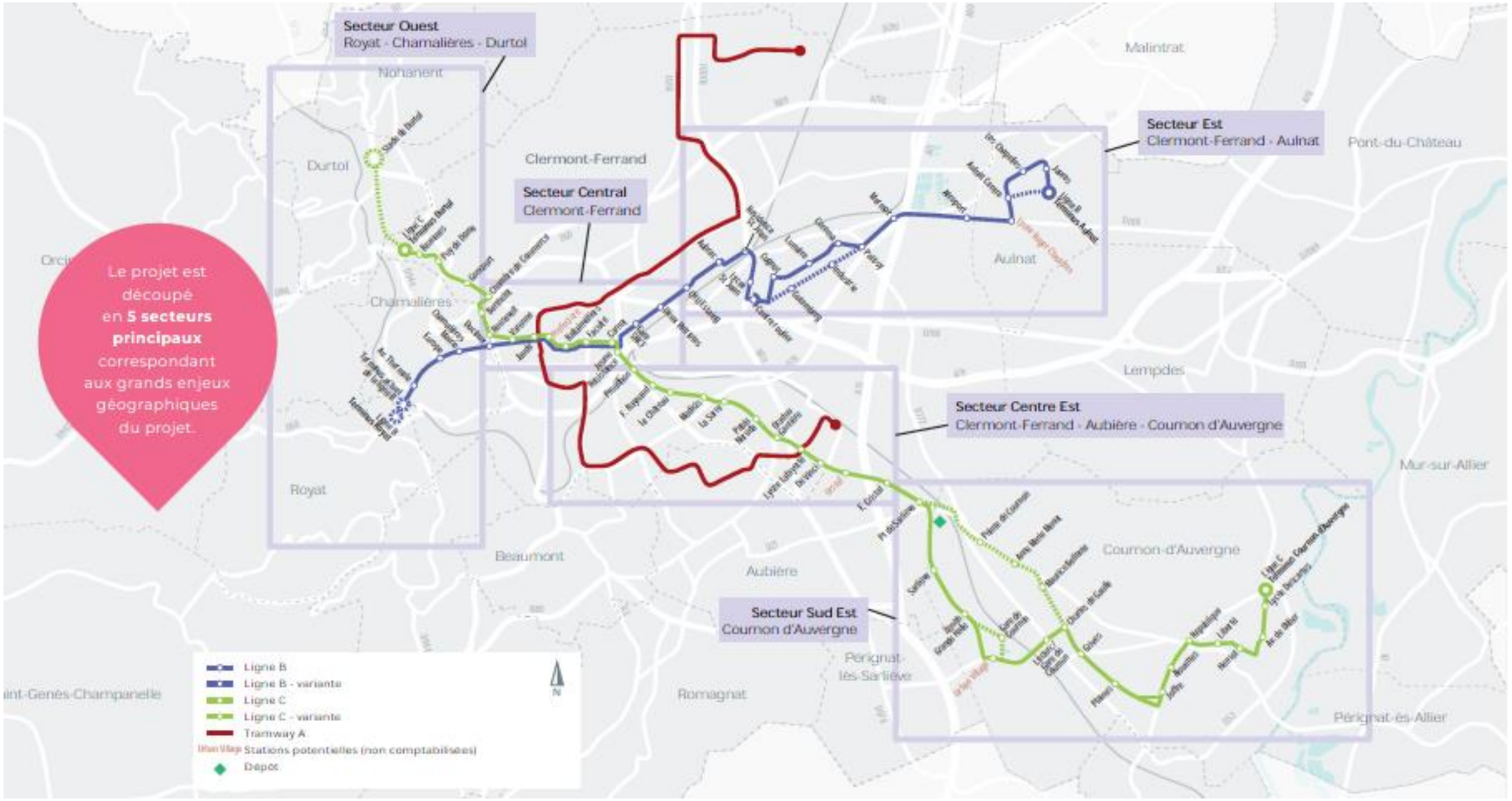


Figure 34 : Variantes de tracé du projet (version présentée à la concertation publique)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.4.3. Secteur Ouest Royat-Chamalières-Durtol

Remarque : Des variantes complémentaires de terminus à Durtol et à Royat étant arrivées postérieurement aux autres (en cours de concertation), la comparaison de ces variantes spécifiques a donc été réalisée avec une méthodologie différente que celle présentée au chapitre V.4.1.

V.4.3.1. Terminus à Durtol

Sur ce secteur, plusieurs positions du terminus Ouest de la ligne C ont été envisagées et évoquées :

- Terminus à la station Esso sur la commune de Clermont Ferrand au carrefour de la Route de Durtol et de l'avenue du Puy de Dôme : Le terminus C à la station Esso est envisagé à l'emplacement actuel de la station Esso (qui devra faire l'objet d'une acquisition et d'une démolition), sur l'avenue du Puy de Dôme.

- Terminus à la résidence Rivaly sur la commune de Clermont-Ferrand sur la route de Durtol en limite de commune avec la commune de Durtol : Le positionnement du terminus est ici envisagé au droit du parking de la résidence Rivaly, ce qui nécessitera des acquisitions foncières, soit du foncier pavillonnaire jouxtant le parking soit du parking, soit d'une partie de chacun.

- Terminus au stade de football de Durtol, avenue de Pontgibaud : Au droit du carrefour rue Pasteur/rue Pascal, il est envisagé un terminus sur le parking de l'actuel stade de foot de Durtol (passage par la rue Pascal et l'avenue de Pontgibaud), ce qui permettrait également le retournement des bus.

Lors de la concertation publique, les élus de Durtol et les habitants de Durtol et des communes à proximité se sont exprimés en faveur d'un terminus au stade de Durtol. Les élus de Chanat-la-Mouteyre se sont également prononcés en faveur de ce terminus.

Ainsi, le prolongement de la ligne C en direction de Durtol est apparu important au maître d'ouvrage.

Cette desserte de Durtol a été favorablement accueillie lors de la concertation publique, ainsi le maître d'ouvrage a engagé de nouvelles réflexions sur la position du terminus à Durtol.

En effet, comme la largeur de voirie dans le centre-ville de Durtol est trop faible pour permettre le croisement de deux BHNS, la desserte du stade du Durtol semblait ainsi complexe à effectuer sans aménagements conséquents. Ainsi de nouvelles réflexions ont fait émerger un autre site possible pour le terminus : il s'agit d'une position intermédiaire entre le stade de Durtol et les terminus envisagés sur la commune de Clermont-Ferrand en entrée Sud du centre-bourg de Durtol. Ce terminus intermédiaire se situe sur le parking de la clinique médicale de cardio pneumologie sur l'avenue de la Paix à une centaine de mètres de la mairie de Durtol.

Au regard de sa position à proximité du centre-ville, de la Poste, de la mairie, de la clinique, c'est le terminus situé en face de la clinique de Durtol qui a été retenu.

V.4.3.2. Terminus de la ligne B côté Chamalières / Royat

Sur ce secteur, plusieurs positions de terminus Ouest de la ligne B ont été envisagés :

- Terminus actuel en face des Thermes de Royat sur l'avenue de Royat
- Terminus sur la place Allard à Royat
- Terminus commercial en face des Thermes de Royat sur l'avenue de Royat et terminus technique (recharge et régulation des bus) sur le parking Saint-Victor à Chamalières

Pour des raisons techniques et de disponibilité foncière, le choix s'est porté sur la troisième option avec une distinction entre le terminus commercial en face des thermes de Royat et un terminus technique sur le parking Saint-Victor. Ainsi, les bus en direction de Royat vont déposer les voyageurs au niveau du terminus actuel et viennent stationner sur le parking Saint-Victor où sont aménagés la zone de recharge et les locaux pour les conducteurs. Au départ, les bus retournent vers le terminus en face des Thermes de Royat, prennent les voyageurs et repartent en direction de Clermont-Ferrand.

Cet aménagement impacte des places de stationnement du parking Saint-Victor qui sont reconstituées par la création d'un parking sur dalle en ouvrage d'une capacité maximum de 64 places. Le dimensionnement précis de cet ouvrage sera étudié en phase AVP.

V.4.3.3. Insertion sur l'avenue de Royat

Lors la concertation publique du 11 janvier au 31 mars 2021, des observations ont été émises sur le traitement de l'avenue de Royat. Initialement, le projet prévoyait une insertion des bus en site partagé dans le sens de la montée et en site réservé dans le sens de la descente ainsi que la création de cheminements cycles spécifiques. Il a été demandé de reconsidérer le projet d'interdiction de la circulation de véhicules particuliers dans le sens de la descente.

Ainsi, afin de prendre en compte les attentes exprimées lors de la concertation publique, il est retenu le maintien de la circulation automobile dans les deux sens de circulation avec une insertion des bus dans le trafic automobile.

Au regard des emprises disponibles, ce maintien d'une voie de circulation pour les véhicules légers dans les deux sens de circulation ne permet l'insertion du BHNS en site propre ni la création de cheminements cycles spécifiques.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.4.4. Secteur central Clermont-Ferrand

L'étude de variantes sur le Bd Berthelot est issue de la prise en compte de la mise en double sens du Bd Berthelot à l'horizon 2025. De ce fait, la mise en place d'une circulation à 2x1 voie pour les VL devient un invariant sur le tronçon concernant les variantes. Afin de prendre en compte au mieux cette contrainte et de conférer aux modes doux des aménagements les plus confortables possibles tout en favorisant le BHNS, 2 variantes ont été envisagées depuis le carrefour entre la rue Claussat et le Bd Berthelot :

- Variante A : Maintien du passage de la ligne C par la rue Roosevelt avec la mise en place d'un site mixte (tracé vert) :
- Variante B : Passage par le Boulevard Berthelot puis la rue Blatin jusqu'à la place Varenne (tracé jaune puis passage par la rue Blatin).

Figure 35 : Localisation des variantes au droit du Bd Berthelot et de la rue Roosevelt

La variante A ne permet pas d'insérer l'ensemble des fonctions de l'espace urbain à la différence de la variante B. Elle présente toutefois l'avantage de nettement favoriser la circulation du BHNS et la circulation de manière plus générale.

Au regard des objectifs du projet et de la priorité accordée à chacune des fonctions, la variante A apparaît la plus adéquate.

La synthèse de l'analyse des variantes est présentée ci-dessous.

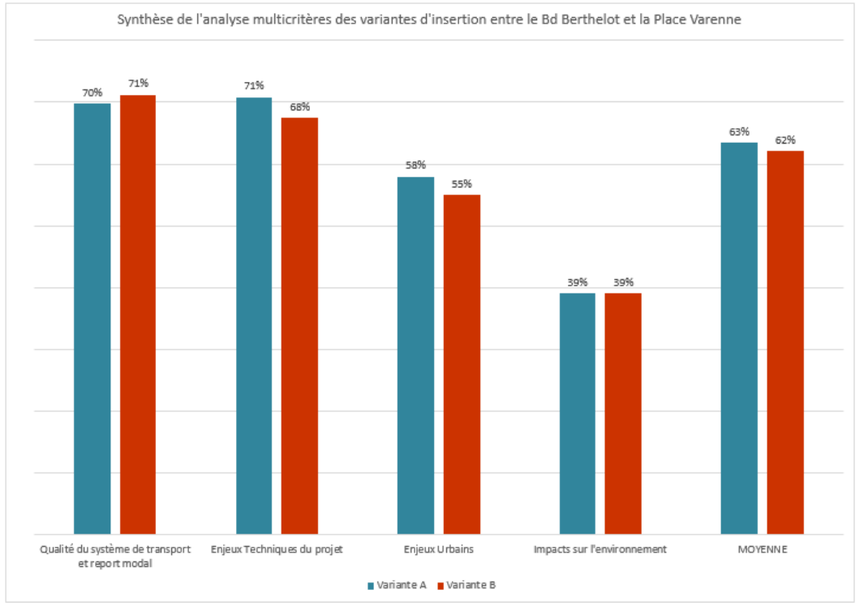


Figure 36 : Analyse comparative des variantes de tracé sur le secteur Berthelot

La variante A a ainsi été retenue.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.4.5. Secteur Est Aulnat - Clermont-Ferrand

La Figure 37 présente le secteur Est Aulnat-Clermont-Ferrand et les variantes envisagées et présentées en concertation :

- Deux variantes de tracés sur le secteur du Brézet avec un tracé par la rue des Frères Lumière jusqu'à la rue Palissy ou un tracé par la rue Gutenberg,
- Deux variantes au niveau du terminus à Aulnat.

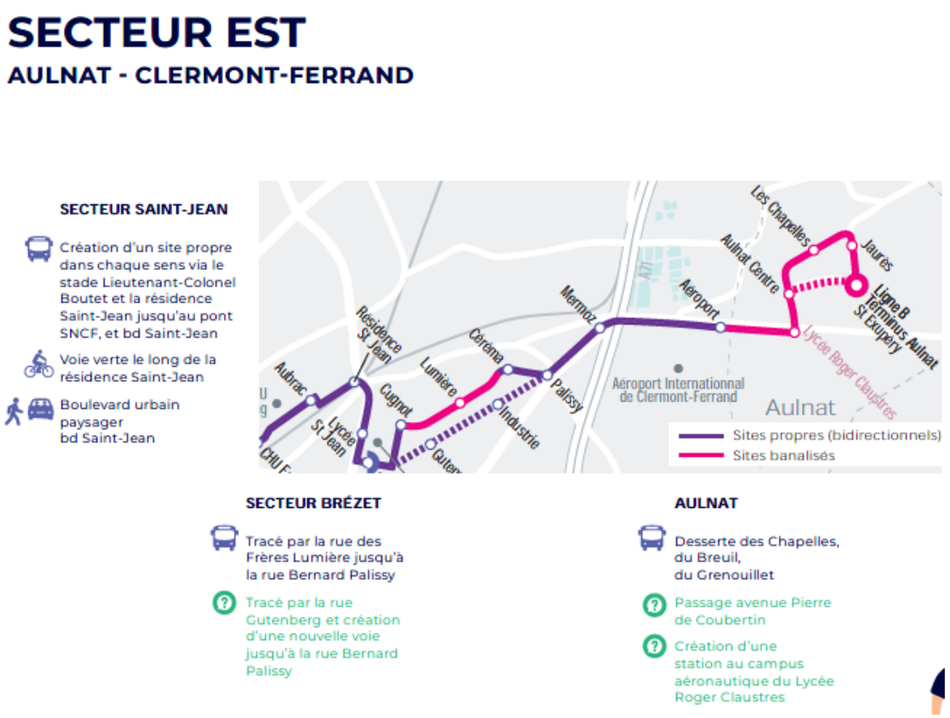


Figure 37 : Secteur Aulnat – Clermont-Ferrand

V.4.5.1. Variantes sur le secteur du Brezet

Deux variantes de tracés ont été étudiées sur le secteur du Brézet :

- Un tracé par la rue des Frères Lumière jusqu'à la rue Palissy (variante A),
- Un tracé par la rue Gutenberg (variante B).

Ces variantes sont décrites sur la carte suivante :

Figure 38 : Variantes de tracé secteur du Brezet

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Les profils en travers envisagés sont les suivants.

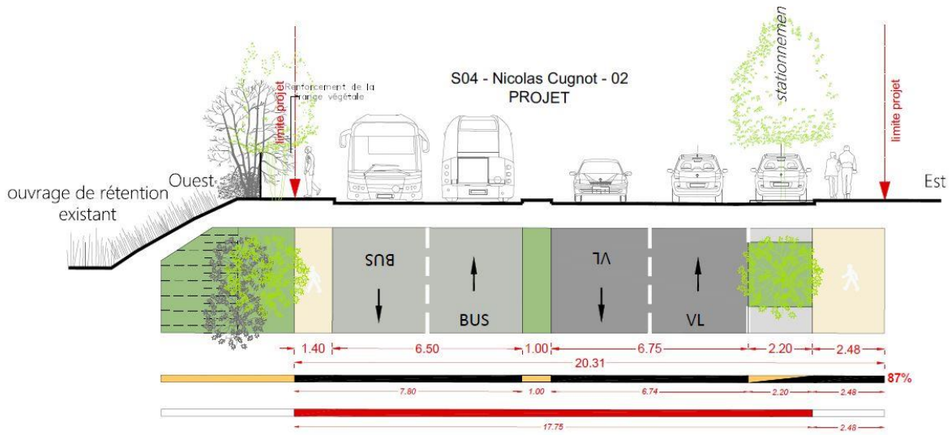


Figure 39 : Profil projet projeté sur la variante A – Rue Cugnot

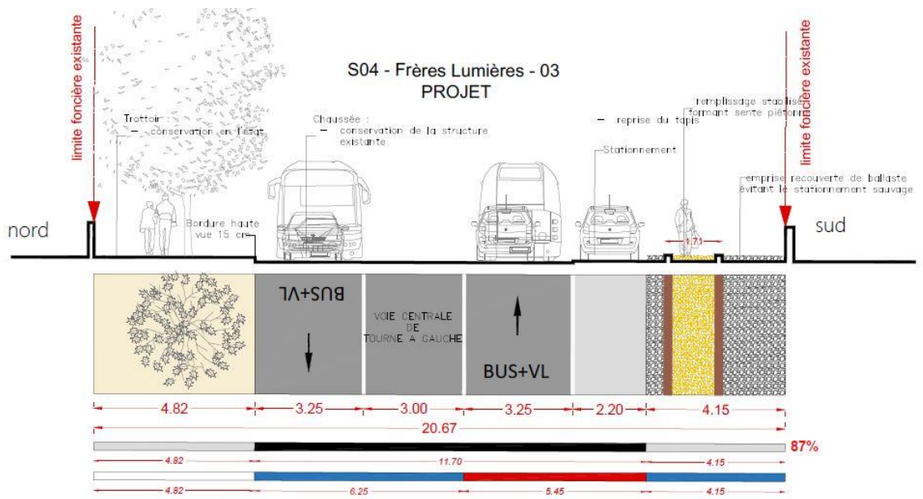


Figure 40 : Profil projet projeté sur a variante A – Rue des Frères Lumière

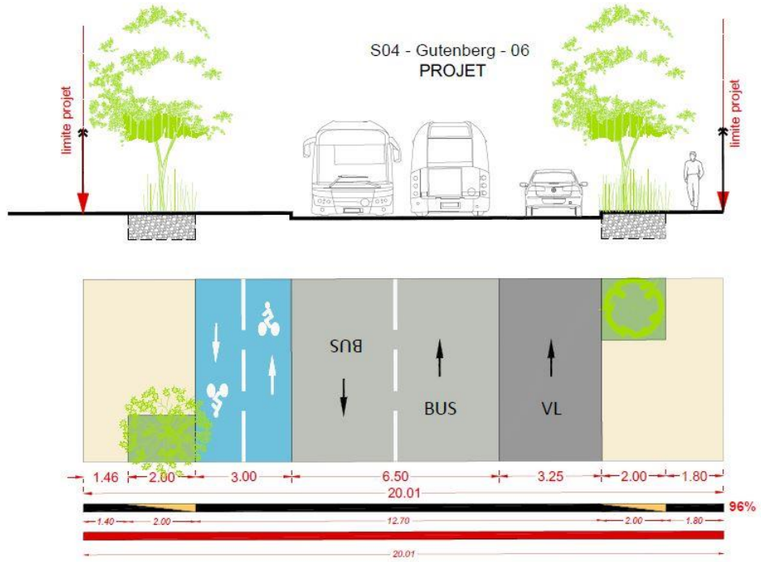


Figure 41 : Profil projeté sur a variante B - Rue Gutenberg

L'analyse comparative des deux variantes a abouti à la figure suivante.

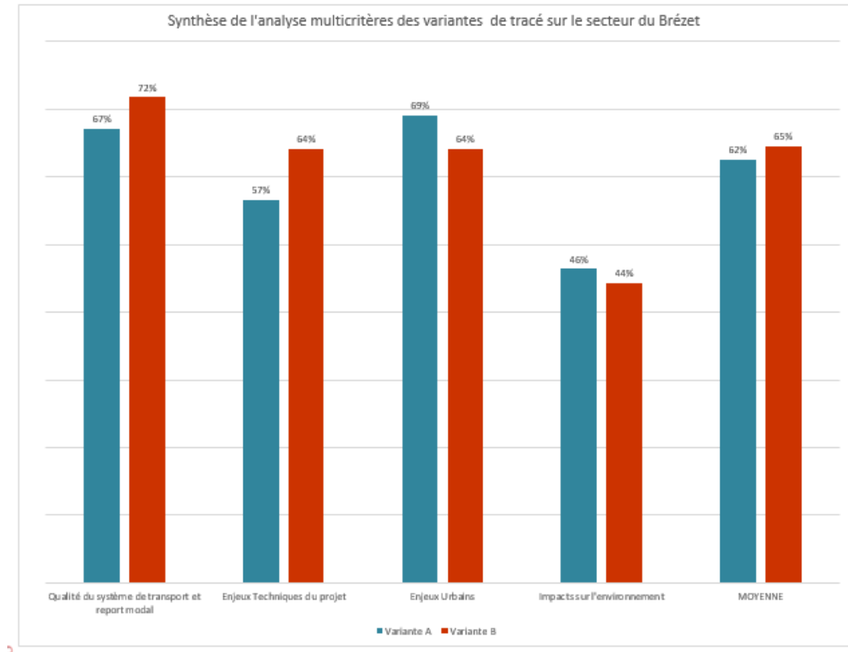


Figure 42 : Analyse comparative des variantes de tracé sur le secteur du Brézet

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

La solution par les rues Cugnot et Frères Lumière (variante A) utilise des voies actuelles et favorise la desserte des habitants du Nord du quartier du Brézet. Le trajet est légèrement plus long ce qui a un impact sur le temps de parcours pour les autres utilisateurs de la ligne. Par ailleurs, la circulation des bus est perturbée par la présence des autres utilisateurs de la voie.

Le passage par la rue Gutenberg (variante B) s'inscrit dans un projet de restructuration urbaine du quartier du Brézet en créant une voie réservée pour les bus le long de la rue Gutenberg qui sera alors prolongée jusqu'au carrefour avec la rue Palissy. Cette variante qui s'accompagne de nouveaux cheminements (piétons, cycles, voitures) entre la rue Gutenberg et les rues Jules Verne et Frères Lumière permettra de desservir au mieux les futures activités du secteur. Son coût est néanmoins supérieur à celui de la solution par Frères Lumière.

Les deux variantes présentent des profils très similaires. La différence se jouant principalement sur la qualité de l'aménagement conféré à chacune d'elle. La variante B présente l'avantage de faire bénéficier aux modes doux d'un confort supérieur et d'une plus grande diversité végétale. Elle dispose également d'un meilleur effet structurant et est apparu comme un tracé pertinent pour les usagers en lien avec la restructuration urbaine du quartier du Brézet. **C'est pour cette raison que la décision a été prise d'inscrire le BHNS et les modes doux sur la rue Gutenberg avec la variante B.**

V.4.5.2. Variantes de tracé sur le secteur Aulnat centre

Deux variantes de tracé ont été étudiées sur le secteur Aulnat centre et ont été présentées en concertation :

- Variante A : passage par le Nord et notamment la rue Jean Jaurès ;
- Variante B : passage par le Sud et l'avenue Pierre de Coubertin.

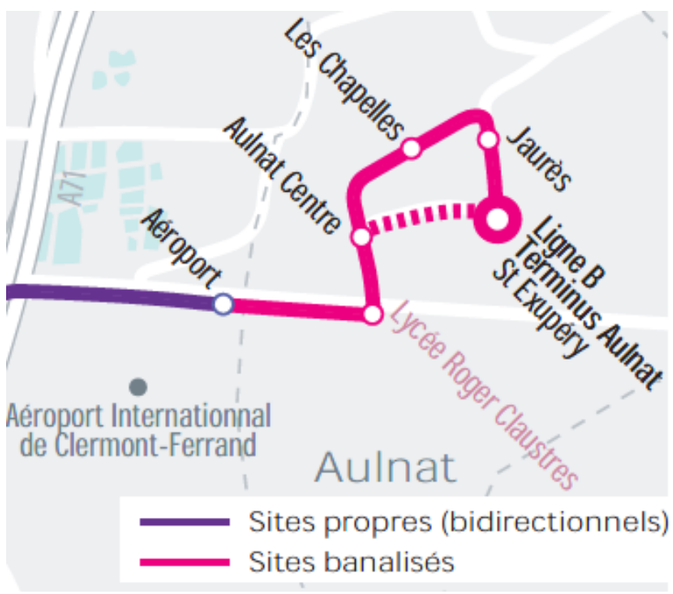


Figure 43 : Localisation des variantes de tracé sur la commune d'Aulnat

L'analyse comparative des deux variantes a abouti à la figure suivante.

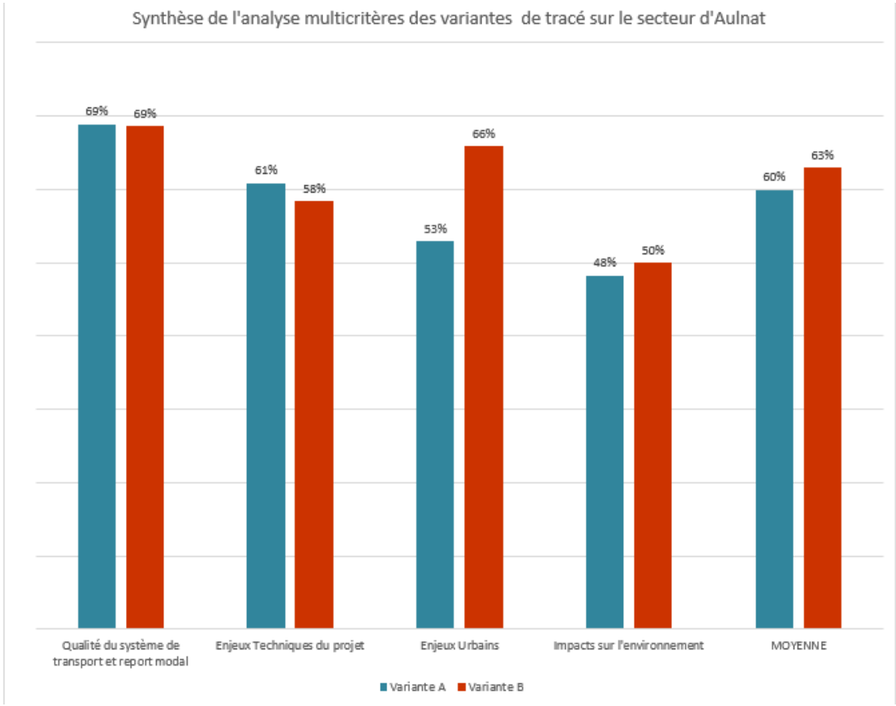


Figure 44 : Analyse comparative des variantes de tracé sur le secteur Aulnat

L'étude des deux variantes réside dans le potentiel de desserte. Si la variante A présente l'avantage d'une desserte au plus près des habitants des quartiers Breuil et Grenouillet, le différentiel avec la variante B reste minime. La faible largeur de la rue du Soleil Levant est cependant une contrainte pour l'exploitation des bus. L'allongement du tracé a aussi un impact sur le coût d'exploitation de la ligne et dans une moindre mesure sur le coût de réalisation des deux stations supplémentaires. La variante B, avec son trajet plus direct, favorise l'exploitation du BHNS en particulier dans le sens vers Clermont-Ferrand. Elle ne permet en revanche pas la desserte des quartiers précités. Un tracé plus court et un nombre de stations moindre se traduit pas un coût de réalisation moindre et le coût d'exploitation est sensiblement diminué. La variante B sur un profil de voie plus large permet également d'insérer l'ensemble des fonctions de l'espace urbain (VL, Bus, modes doux) alors que la variante A fait ponctuellement des impasses en particulier sur la gestion des cycles.

Néanmoins, le maître d'ouvrage a souhaité favoriser la desserte fine d'Aulnat afin de permettre à plus de riverains d'avoir accès au BHNS.

C'est ainsi la variante A qui a été retenue.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.4.6. Secteur Sud-Est Cournon d'Auvergne

La Figure 45 présente les variantes de tracé sur le secteur de Cournon d'Auvergne.

Figure 45 : Variantes de tracé sur le secteur Cournon d'Auvergne

Dans le cadre de la recherche des tracés pour la ligne C, il est rapidement apparu intéressant d'analyser un tracé au sud de Cournon qui permette d'envisager une desserte d'un certain nombre d'équipements que sont le parc des expositions Grande Halle, le Zénith, la gare Sarlième Cournon.

Ce tracé Sud permet également d'envisager la desserte de nouveaux projets en cours de réflexion sur le secteur de la gare, sur la grande Halle et de Sarlième Sud.

Sont ainsi apparus 2 tracés sur ce parcours Sud :

- Une variante A par la rue de Sarlième, la M137 et la rue du Maréchal Leclerc qui suit les infrastructures routières existantes visant plutôt la desserte du secteur Sarlième Sud avec des projets en cours d'étude (tracé rose + orange + violet sur la carte précédente entre les stations Pont de Sarlième et Charles de Gaulle) ;
- Une variante B, plus difficile à installer mais un peu plus direct qui passerait au cœur du nouveau quartier de la gare avec création d'une nouvelle voie qui suit les infrastructures routières existantes rue de Sarlième avant d'emprunter une voie nouvelle et la rue du Maréchal Leclerc (tracé Rose jusqu'à Zénith Grande Halle + violet pointillé + orange + violet entre les stations Pont de Sarlième et Charles de Gaulle.

Les variantes précédentes ont été comparées au tracé « historique » sur le secteur Ouest de Cournon qui consiste à maintenir la ligne C au nord de la voie ferrée, en passant par l'avenue de Clermont puis l'avenue Charles de Gaulle, tout en cherchant une certaine optimisation de la desserte. Ce tracé constitue la variante C et est la variante rose en pointillé sur la carte précédente.

L'analyse comparative des 3 variantes sur le secteur de Cournon a abouti à la figure suivante.

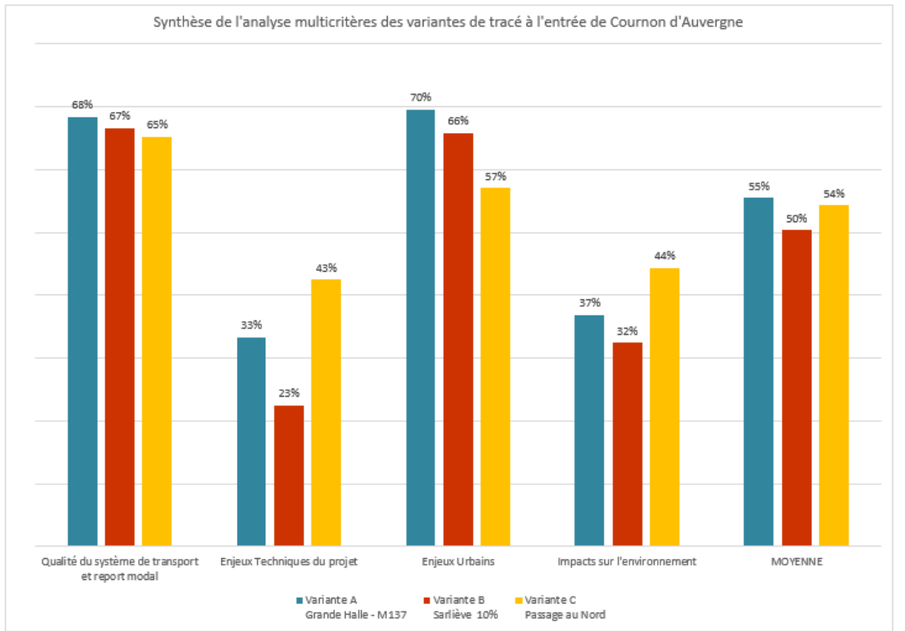


Figure 46 : Analyse comparative des variantes de tracé sur le secteur Cournon-d'Auvergne

La solution par la rue de Sarlième (variante A) qui utilise des voies actuelles favorise la desserte des grands équipements régionaux (Grande Halle, Zénith). Elle permet également la desserte de la zone d'activité de Sarlième Sud avec des projets en cours d'études. Le trajet est légèrement plus long ce qui a un impact sur le temps de parcours pour les utilisateurs de la ligne. Par ailleurs, la circulation des bus risque d'être perturbée lors des grands évènements.

La solution par la rue de Sarlième et l'ancienne friche SNCF (variante B) présente les mêmes avantages et inconvénients que la variante A. Elle permettra toutefois de desservir plus finement le futur quartier à l'Ouest de la gare. Cette variante a néanmoins un impact sur l'actuelle zone naturelle dont le secteur présente quelques enjeux en ce qui concerne la faune. Elle ne s'inscrit pas uniquement sur des voiries existantes mais nécessitent d'imperméabiliser un secteur naturel intéressant. Son coût est également plus élevé que celui de la variante A.

La solution par le Nord (variante C) ne permet pas de desservir les grands équipements régionaux. Son tracé plus court permet de desservir les activités situées au nord de la voie ferrée, les habitations situées le long du boulevard Charles de Gaulle. À noter toutefois qu'une desserte de ces quartiers est prévue par le futur réseau de bus. Le coût de réalisation de cette variante est légèrement plus faible que celui des deux variantes précédentes.

Au regard de ces éléments, le tracé retenu est la variante A qui permet de favoriser la desserte des grands équipements, en minimisant les impacts sur le milieu naturel (par rapport à la variante B) sans défavoriser vraiment la desserte par le Nord de Cournon d'Auvergne puisqu'une desserte de ces quartiers est prévue par le futur réseau de bus.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.5. Choix des stations

V.5.1. Localisation des stations

Le positionnement des stations des lignes de BHNS B et C s'est effectué principalement pour respecter une inter distance cohérente pour des lignes de BHNS. Cette inter distance vise à ne pas pénaliser la vitesse commerciale et donc doit être suffisamment importante pour garantir et respecter les objectifs visés. Cependant les stations doivent également être positionnées à proximité de pôles générateurs de flux afin d'observer une chalandise maximale.

De ce fait, les stations ont été positionnées pour qu'en secteur urbain, une inter distance moyenne de 400 m soit respectée ; de même en secteur d'hyper centre, une inter distance moyenne de 250 a été recherchée. Hors des zones urbanisées (Sarlième, Youri Gagarine…), la recherche de la desserte des pôles générateurs de flux a été privilégiée, conduisant ainsi à des inter distances beaucoup plus larges mais néanmoins toujours en cohérence avec l'objectif de vitesse commerciale et d'attractivité du BHNS.

Le positionnement des stations depuis les terminus a ainsi révélé que les stations existantes respectaient déjà les critères mentionnés précédemment. C'est pour cette raison qu'une majeure partie des stations existantes ont été maintenues dans leur positionnement actuel permettant au passage de maintenir une forme de repères pour les usagers des lignes B et C.

Enfin, les stations existantes ne respectant pas ces critères, se sont avérées être celles enregistrant les fréquentations les plus basses, ce qui a motivé leur suppression.

V.5.2. Variante - création d'une station Préfecture

L'étude d'une variante de station entre la place de Jaude et la place Renoux provient d'un constat selon lequel l'inter distance entre les deux places (accueillant chacune une station) est relativement importante pour une zone de densité urbaine très forte (hyper urbain). Plusieurs équipements semblent ne pas être desservis assez directement.

Deux variantes ont été étudiées :

- La variante A qui conserve la situation existante avec l'insertion d'une station bus Ballainvilliers sur la place Renoux :

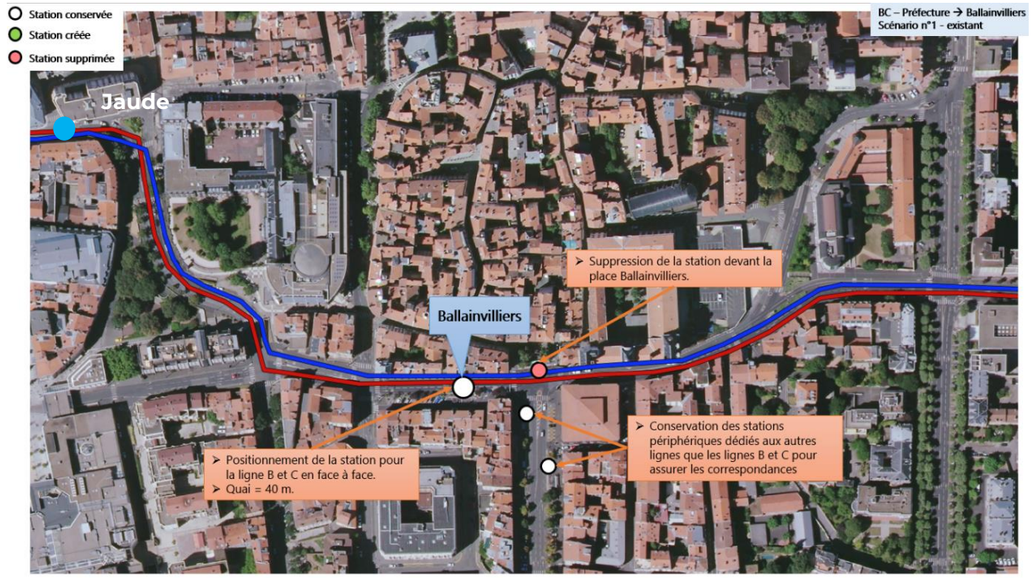


Figure 47 : Conservation de la station Ballainvilliers à son emplacement actuel – Variante A

- La variante B qui propose de déplacer la station Ballainvilliers à l'Est de la place Renoux et de créer, une deuxième station Préfecture en amont de la place Renoux.

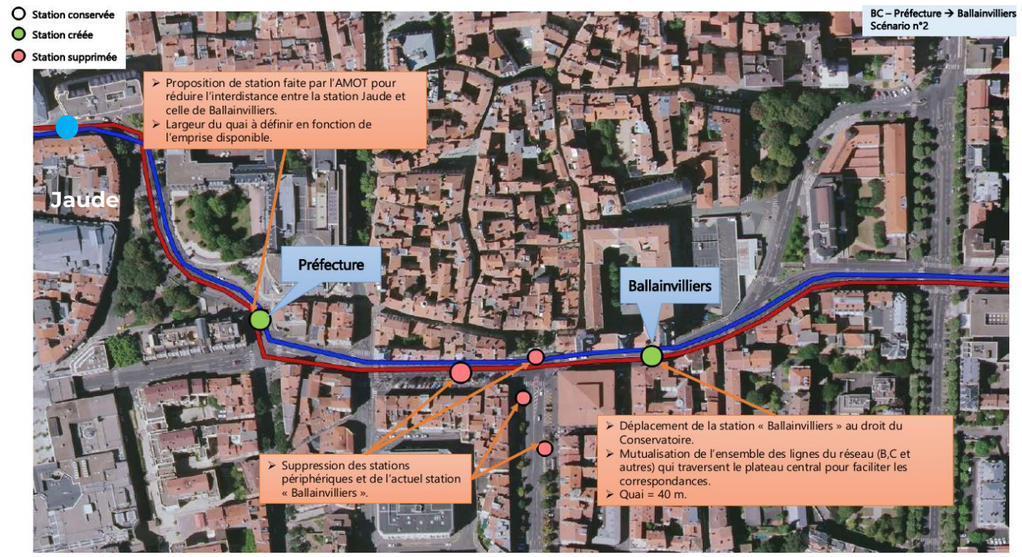


Figure 48 : Implantation d'une nouvelle station au droit de la Préfecture et déplacement de la station Ballainvilliers - Variante B

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

La variante A possède l'avantage de favoriser les usagers du BHNS par rapport à la variante B, qui avec l'ajout d'une station, impacte la vitesse commerciale. Dans un secteur très dense, et peu étendu, il n'est pas nécessaire d'ajouter une station.

La variante A permet également de conserver les stations du lieu d'intensité, ce qui contribue à faire respecter l'identité du projet. Les usagers des cycles sont également favorisés dans la variante A.

La variante A apparaît donc comme la plus pertinente pour ce secteur.

La synthèse de l'analyse des variantes est présentée ci-après.

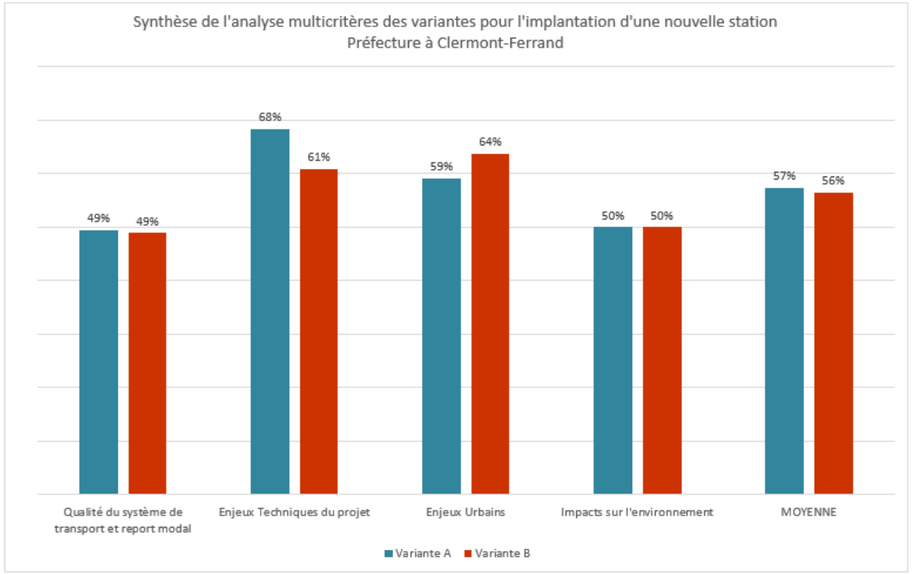


Figure 49 : Analyse comparative de la création d'une station à la Préfecture

Ainsi, au regard de la comparaison multicritère, il a été décidé de ne pas créer de nouvelle station à la Préfecture.

V.5.3. Variante création d'une station lycée Roger Claustres à Aulnat

La prolongation de la ligne B de BHNS à Aulnat rencontre sur son tracé le lycée Roger Claustres. La desserte de ce point d'intérêt, dans un environnement peu urbanisé semble donc intéressante à étudier.

Deux variantes ont été envisagées :

- La variante A qui propose un tracé direct entre les stations Aéroport et Aulnat centre accompagné d'un cheminement piéton le long de l'avenue Gagarine pour rejoindre le lycée.

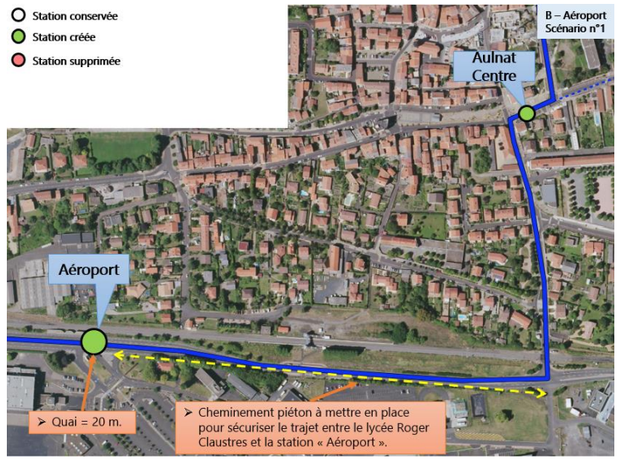


Figure 50 : Implantation d'une seule station sur l'avenue Gagarine – Variante A

- La variante B qui propose entre les stations Aéroport et Aulnat Centre l'insertion d'une station intermédiaire.

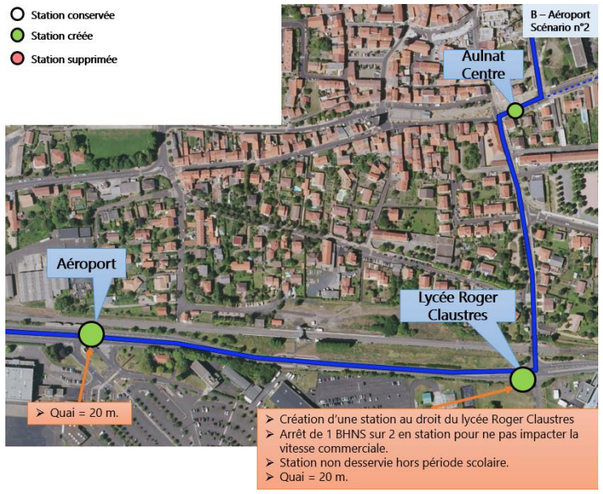


Figure 51 : Implantation de deux stations sur l'avenue Gagarine – Variante B

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

La synthèse de l'analyse est présentée ci-après.

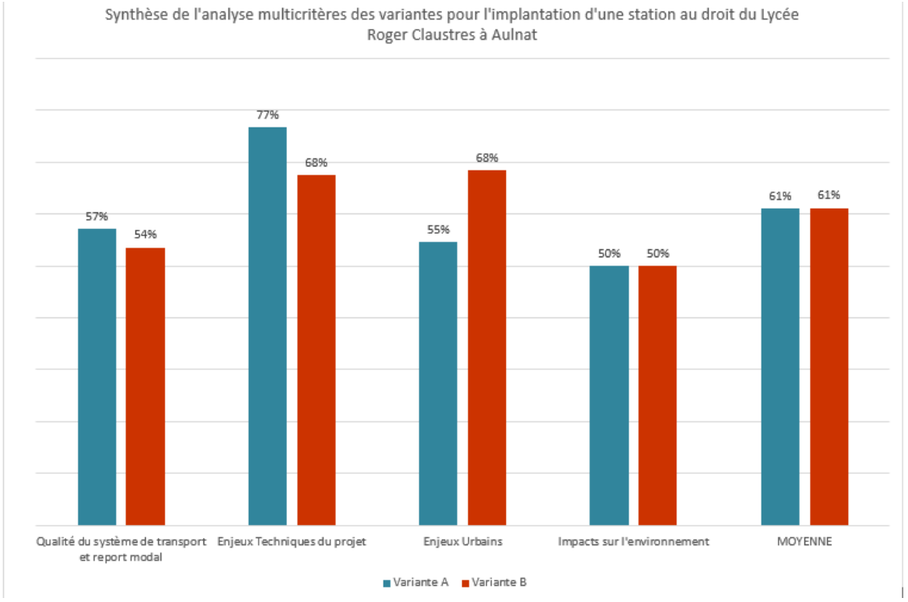


Figure 52 : Analyse comparative de la création d'une station intermédiaire entre les stations Aéroport et Aulnat Centre

La variante A offre une très bonne desserte de l'aéroport. En revanche, la desserte du lycée Roger Claustres se fait par un accès piéton sur environ 350 m de longueur le long de l'avenue Gagarine. La desserte du lycée reste donc peu attractive et le secteur, qui possède un caractère routier très prononcé, est peu en phase avec un cheminement piéton agréable. La desserte proposée n'est pas cohérente avec le lycée puisque les élèves et personnels bénéficient d'un confort d'usage et visuel ainsi que d'un environnement peu qualitatif.

La variante B assure une desserte confortable et en sécurité pour les élèves et personnels du lycée Roger Claustres. Cette nouvelle station permet de mettre en cohérence le BHNS et les populations desservies. La desserte d'un équipement à rayonnement métropolitain répond pleinement aux objectifs d'un système de transport en phase avec son territoire.

Dans le cas de la variante A, l'inter distance entre stations est de 650 m ce qui est élevé comparé aux objectifs fixés au préprogramme des lignes BHNS, mais cela reste cohérent dans un secteur péri-urbain. La vitesse commerciale est dans ce cas de figure très élevée puisqu'elle est supérieure aux objectifs fixés.

Les deux variantes apportent très peu d'impact sur le stationnement dans ce secteur et les espaces végétalisés sont légèrement plus présents dans le cas de la variante A.

Dans le cas de la variante B, les inter distances entre stations sont relativement faibles (300 m et 350 m) vu l'aménagement de la zone. Cette nouvelle station a un impact direct sur le temps de parcours de la ligne B et celui-ci est rallongé d'environ 17 secondes. La vitesse commerciale est tout à fait correcte et reste conforme aux objectifs fixés. On peut s'interroger sur la desserte permanente de la station : une exploitation uniquement en période d'activité scolaire est envisageable. Une adaptation de la desserte en fonction de certaines heures des jours de semaine peut également être affinée afin de parfaire la cohérence avec les objectifs de performance visés.

Lors de la concertation publique, très peu de réactions ont été relevées sur la création d'une station au niveau du lycée Roger Claustres. Quelques étudiants rencontrés et des lycéens estiment que la création d'une station à proximité du lycée Roger Claustres à Aulnat est utile.

L'aménagement d'une nouvelle station semble opportun d'autant plus que le BHNS est en fin de ligne et que les enjeux d'exploitation sont moins importants.

Ainsi, le maître d'ouvrage a retenu la création d'une station au lycée Roger Claustres sur la commune d'Aulnat.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.6. Choix du centre d'exploitation et de maintenance

Le centre d'exploitation et de maintenance a pour objectif de remiser et entretenir les 190 bus nécessaires à l'exploitation des lignes de BHNS. Au-delà de ce rôle de dépôt bus, il aura vocation à accueillir le nouveau siège social de la T2C (l'actuel nécessitant des travaux d'extension). Il sera également équipé d'une centrale photovoltaïque de 3 MWc et d'un système de stockage de l'énergie de 2MWh, pour atteindre 50% d'autoproduction des besoins des lignes B et C.

V.6.1. Nécessité de la création d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance

Deux dépôts bus existent à ce jour au sein de la Métropole :

- Le dépôt de la Pardieu, siège actuel de la T2C
- Le dépôt de Champratel.

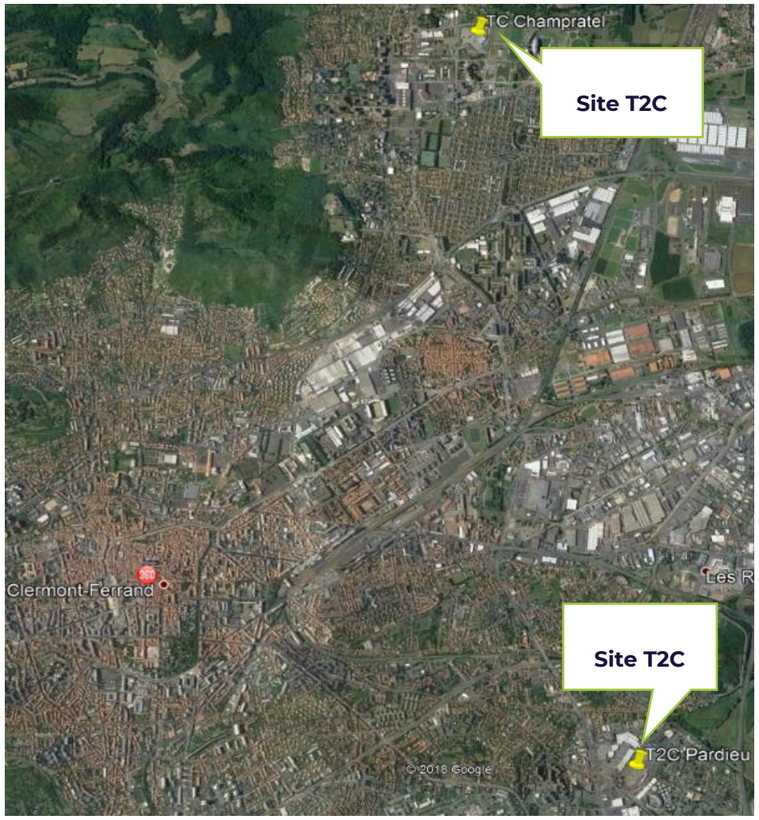


Figure 53 : Localisation des dépôts bus existants

Le dépôt de La Pardieu est le dépôt historique construit dans les années 70 avec un nouveau bâtiment exploitation construit en 1996.

Le dépôt de Champratel a été construit en 2006 pour le tramway de la ligne A. Il reçoit également le remisage et la maintenance des lignes de bus BHNS B, 3 et 24. Le reste des lignes de bus est maintenu à La Pardieu.

Dans le cadre du projet InspiRe incluant le projet de BHNS, des bus supplémentaires sont nécessaires pour l'augmentation d'offre globale du réseau de transport en commun à horizon projet (B&C et autres lignes) et doivent trouver une place pour être entreposés lorsqu'ils ne sont pas utilisés.

Une première réflexion a porté sur les possibilités d'utiliser les deux dépôts existants pour le projet de BHNS.

V.6.1.1. Le dépôt de la Pardieu

Le dépôt est implanté dans la zone commerciale de la Pardieu, sur la commune de Clermont Ferrand, au 17 boulevard Robert Schuman. La surface de la parcelle est de 58 370m².

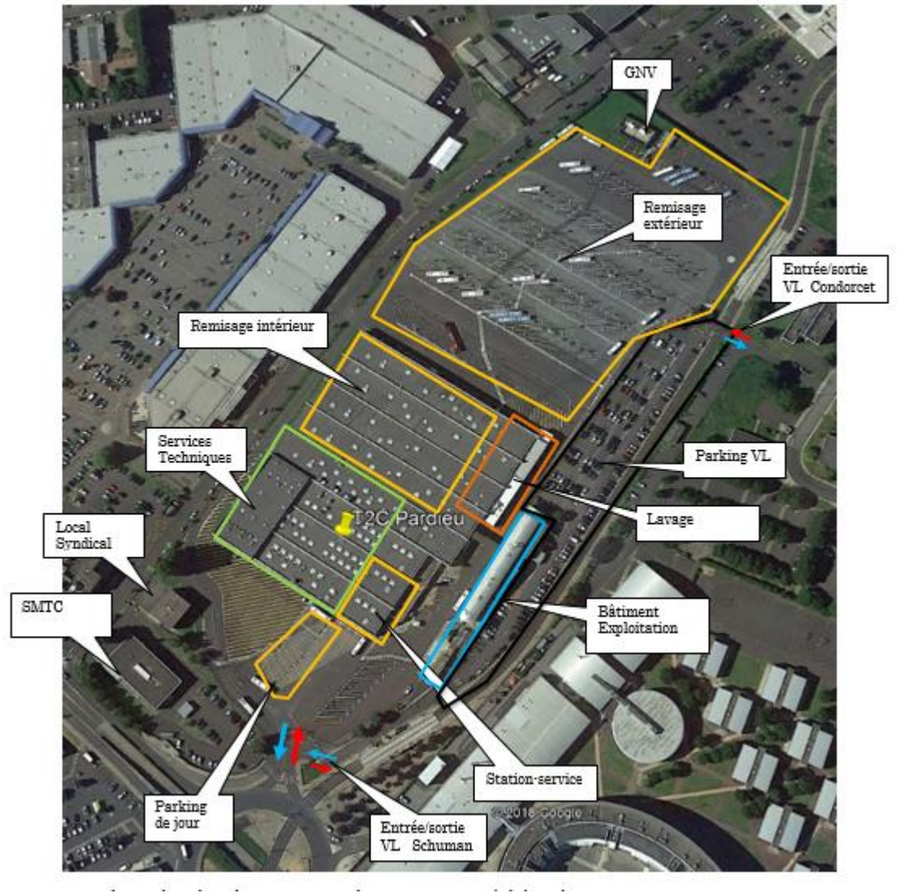


Figure 54 : Caractéristiques du dépôt de la Pardieu

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Il s'agit du site et siège social historique de T2C qui regroupe les activités suivantes :

- Entrée / Sorties bus,
- Station-service,
- Lavage,
- Exploitation,
- Remisage (intérieur / extérieur) & Parking de jour,
- Services Techniques,
- Parking VL,
- Activités administratives.

Un diagnostic du dépôt a mis en évidence les points suivants sur certains secteurs du dépôt :

- Parking véhicules légers

Le parking véhicules légers accueille le personnel de maintenance et d'exploitation du dépôt, ainsi que les visiteurs. Son accès s'effectue soit par le boulevard Robert Schuman, soit par la rue Condorcet. **Sa capacité maximale de 205 places est régulièrement saturée.**

- Parc bus sur le dépôt actuel

L'état du parc actuel est :

		Diesel	GNV
Standard midibus	/	43/8	61
Articulé		24	0

Aucun accroissement du parc n'est prévu avant 2023.

- Remisage :

Le dépôt Pardieu dispose d'un total de 138 places de stationnement, dont 60 pour les bus standard GNV.

Le remisage est organisé en 7 travées extérieures, 4 travées intérieures et 2 zones de parking de jour extérieures.

Les premières travées peuvent accueillir indifféremment des bus standard ou articulés.

Les travées 5 et 6, ainsi que les 2 zones de remisage de jour et le remisage intérieur ne peuvent accueillir que des bus standard.

La capacité de remisage de ce dépôt de La Pardieu est au maximum Il est impossible de rajouter des bus sur ce site à partir de 2023 alors que le projet de BHNS nécessite de nouveaux bus pour son exploitation.

- Magasin

Un magasin est aménagé en partie centrale de l'atelier. Ce dernier est uniquement accessible depuis le remisage couvert depuis l'intérieur de l'atelier. **Cependant, son volume ne permet pas d'absorber l'ensemble des besoins de stockage du site actuel et encore moins en cas de remisage des nouveaux bus liés au projet InspiRE.**

Ainsi, le site de la Pardieu dans sa configuration actuelle ne permet pas l'accueil des nouveaux bus nécessaires à l'exploitation du projet de BHNS ni les équipements de rechargement Bio GNV

Son implantation en zone industrielle et commerciale dense ne permet pas non plus une extension pour l'accueil des bus nécessaires à l'exploitation du projet sans impacter les entreprises du secteur en prenant des terrains sur les parcelles voisines.

De plus, l'utilisation de ce dépôt nécessiterait une adaptation des installations de maintenance pour les bus électriques qui seront remisés.

Enfin, dans le cadre de la stratégie de développement durable du SMTC, il est envisagé des bâtiments à haute performance énergétique accueillant à terme uniquement des véhicules zéro émission ce qui n'est pas le cas du dépôt actuel.

Ainsi, pour l'ensemble de ces raisons, l'extension du dépôt de la Pardieu a été écarté.

Le SMTC-AC, propriétaire du site, envisage de le revaloriser après la mise en service du nouveau CEM.

Situé sur un secteur attractif du Parc d'activités de la Pardieu, le site pourra être cédé à de futurs repreneurs.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.6.1.2. Le dépôt de Champratel

Le dépôt de Champratel est implanté dans le quartier de Champratel-les Vergnes sur la commune de Clermont-Ferrand.

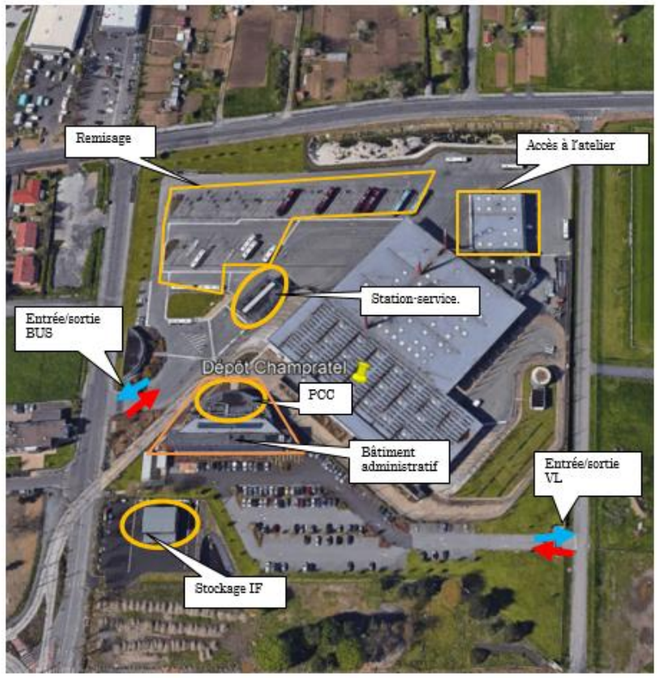


Figure 55 : Caractéristiques du dépôt de Champratel

C'est un dépôt mixte, il partage les installations avec le dépôt tramway et le Poste de Commande Centralisée (PCC) du réseau.

Ce site accueille les activités suivantes :

- Entrée / Sorties bus,
- Station-service,
- Lavage,
- Exploitation,
- Remisage extérieur & Parking de jour,
- Services Techniques,
- Parking VL.

L'état du parc bus actuel sur le dépôt de Champratel est le suivant :

	Diesel
Standard	**28**
Articulé	**17**

Le dépôt dispose de 16 places de stationnement pour bus articulés, et 30 places pour bus standards. Il y a également 9 places pour le stationnement des bus le dimanche, le dépôt de La Pardieu étant fermé.

Il ne permet pas l'accueil de nouveaux bus nécessaires à l'exploitation du projet de BHNS ni même du siège social.

Son implantation en zone urbaine ne permet pas non plus une extension pour l'accueil des bus nécessaires à l'exploitation du projet sans impacter le foncier situé à proximité.

De plus, une partie du terrain du dépôt de Champratel se situe en zone O du PPRNpi de la Métropole et on observe également une petite zone R en bordure de la rue Robert Lemoy. En zone O et en zone R, les installations classés pour la protection de l'environnement présentant un risque significatif de générer des pollutions importantes ou un danger pour la population pendant une inondation sont interdites.

De plus, comme pour le dépôt de la Pardieu, l'utilisation de ce dépôt nécessiterait une adaptation des installations de maintenance pour les bus électriques qui seront remisés.

Enfin, dans le cadre de la stratégie de développement durable du SMTC, il est envisagé des bâtiments à haute performance énergétique accueillant à terme uniquement des véhicules zéro émission ce qui n'est pas le cas du dépôt actuel.

Ainsi, pour l'ensemble de ces raisons, le dépôt de Champratel a été écarté.

Néanmoins, le dépôt de Champratel sera conservé notamment pour le remisage des rames de tramways.

En conclusion, les dépôts de bus existants n'ont pas de capacité résiduelle pour accueillir de nouveaux bus (40 à 45), ni de terrains disponibles à proximité pour une extension et nécessiteraient des modifications importantes des installations de maintenance. Ils ne permettent donc pas de répondre à la stratégie de développement durable du SMTC.

Il est donc nécessaire d'envisager l'implantation d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance (CEM).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

V.6.2. Choix du site d'implantation du nouveau centre d'exploitation et de maintenance

Au regard de l'impossibilité d'adapter les sites existants, le SMTC-AC a mandaté l'EPF SMAF Auvergne pour une recherche foncière de nouveaux sites. Grâce à sa connaissance du territoire et à son observatoire foncier,

4 sites ont été envisagés pour l'implantation du nouveau centre d'exploitation et de maintenance en remplaçant du dépôt de la Pardieu :

- Implantation sur le secteur du Brezet,
- Implantation sur le site de Gravanches,
- Implantation sur le site de la Pointe de Cournon,
- Implantation sur le site de Sarlième Nord.

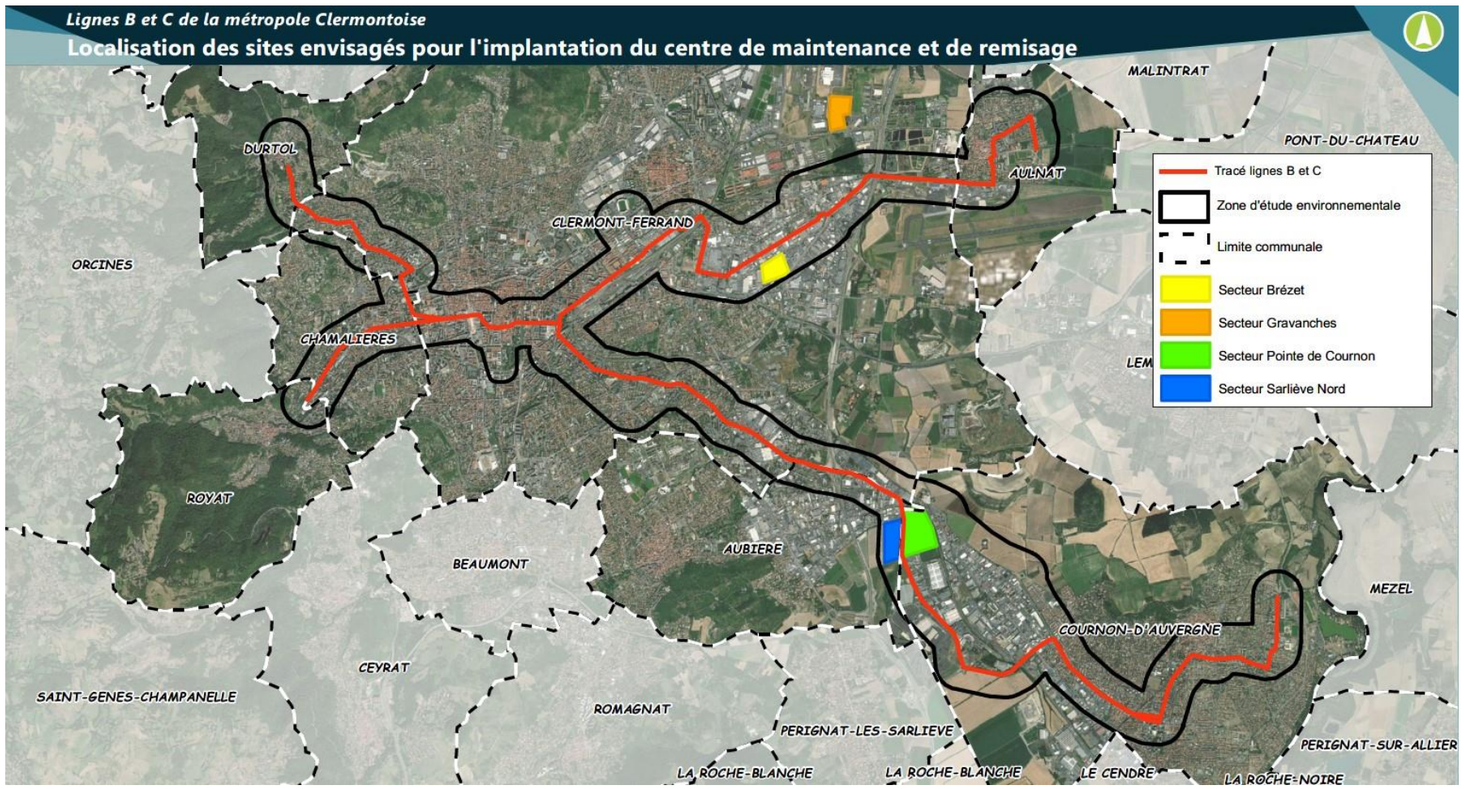


Figure 56 : Localisation des sites envisagés pour l'implantation du CEM

Une comparaison multi critères a été réalisée sur les 4 sites envisagés. Cette analyse est présentée dans un tableau sur les pages suivantes.

Ce tableau a mis en évidence que les sites du Brezet et de Sarlième Nord ne permettent pas une implantation du projet en dehors de zones concernées par le PPRI de la Métropole. De plus le site de Sarlième s'inscrit dans une OAP (orientations d'aménagement et de programmation) du PLU de Cournon-d'Auvergne trop restrictive pour pouvoir implanter le CEM.

Ainsi, dans un souci d'éviter les zonages du PPRI, les sites du Brezet et de Sarlième Nord ont été écartés.

Le site de Gravanches se situe en dehors des zonages du PPRI et a des enjeux en ce qui concerne le milieu naturel de faible à modéré localement sur la partie Est. Il accueille de plus une fleur protégée au niveau national au Nord du site « l'Inule à deux faces ». Il se situe à proximité de deux ICPE et de l'École feu Michelin (site BASOL site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours). Le foncier n'est pas maîtrisé ce qui rend la réalisation du CEM sur ce site plus difficile que si le foncier était maîtrisé.

Le site de Cournon Nord permet l'implantation du CEM sur la partie Nord non concernée par les zonages du PPRI. Les enjeux en ce qui concerne le milieu naturel sur la partie Nord sont faibles à modérés au Nord, à l'Est, Ouest et le long de la rase. Aucune flore protégée ne se situe sur le site. Enfin, le foncier appartenant à des collectivités est maîtrisé ou maîtrisable facilement.

Ainsi, au regard de ces éléments, le site de la Pointe de Cournon a été retenu pour l'implantation du nouveau centre d'exploitation et de maintenance.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Implantation favorable **Implantation favorable sous réserve d'adaptations du projet** **Implantation à éviter**

Contraintes	Site du Brezet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarlève Nord
PPRNPI	Site en zone O du PPRNPi, soit en zone de risques modérés (aléas faibles ou moyens). Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPi sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque ➡ Modélisation hydraulique Impossible d'éviter les zones inondables du PPRNPI du site de Brezet.	Site non implanté dans une zone inondable du PPRNPI de la Métropole. Pas de contrainte par rapport au PPRNPi.	Le projet de centre d'exploitation et de maintenance, implanté au Nord du site Pointe de Cournon, se situe hors zone inondable du PPRNPi de la Métropole. Il se situe néanmoins à proximité immédiate de zones de risques modérées (V et O) du PPRNPi de la Métropole (au Sud du CEM) Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPi sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque. **Ainsi, l'implantation du CEM est favorable sur ce site sous réserve d'adaptations.**	Site « Sarlève Nord » en zones de risques modérées (V et O) du PPRNPi de la Métropole. Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPi sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque. ➡ Modélisation hydraulique **Impossible d'éviter les zones inondables du PPRNPI du site de Brezet.**
PLU		Le CEM est inscrit dans l'OAP « trame verte et bleue » de la commune de Cournon d'Auvergne. Même si le CEM n'est pas à ce jour compatible avec certaines orientations de l'OAP, son aménagement peut être réalisé sous réserve de mises en œuvre de mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser).	L'OAP spécifique au secteur Sarlève Nord présente des prescriptions qui apparaissent trop contraignantes pour le CEM. Notamment : • Le projet de CEM devra intégrer une forte composante paysagère, avec des noues et des rases ; • Certaines vues sont à préserver : le bâtiment ne pourra pas y faire obstacle ; • Des cheminements piétons / cycles viendront grever la parcelle – la parcelle devra donc rester ouverte au public (ce qui semble contraire avec les impératifs de sécurité d'une ICPE) ; • Le champ d'expansion de crue du PPRNPI devra être maintenue et des zones de compensation en cas de crues devront être mises en place.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Contraintes	Site du Brezet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarlièvre Nord
Patrimoine	Dossier de saisine archéologique mais probabilité de diagnostic faible (parcelle déjà bâtie)	Dossier de saisine archéologique	Dossier de saisine archéologique	Contraintes archéologiques à vérifier avec les services de la DRAC
Milieu Physique	Tiretaine en souterrain au Nord du site : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence de quelques forages à proximité qui ont mis en évidence au moment des forages des niveaux d'eau entre 1.7 m et 5.4 m de profondeur.	Ruisseau des Ronzières : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence d'un forage à l'Est qui a mis en évidence au moment de sa réalisation un niveau d'eau à 2.3 m de profondeur.	Grande Rase de Sarlième : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution et en phase exploitation pour rétablir les écoulements et traiter les eaux de ruissellements. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence de forages au Nord qui ont mis en évidence au moment de sa réalisation des niveaux d'eau de 1.4 à 7.6 m de profondeur.	Grande Rase de Sarlième : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution et en phase exploitation pour rétablir les écoulements et traiter les eaux de ruissellements. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence d'un forage au Nord qui a mis en évidence au moment de sa réalisation un niveau d'eau à 2.5 m de profondeur.
Milieu Naturel	Site industriel ne présentant quasiment pas d'espaces verts et donc peu sensible dans une première approche sur le milieu naturel.	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site de Gravanches : • Présence de flore patrimoniale (bande traversant le site) mais aucune protégée au niveau national, • Présence du milan noir traversant le site, pas de nidification (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, • Enjeu faible pour les chiroptères, pas de gites sur le site, • Présence du lézard des murailles et du lézard à deux raies (espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale) en limite Est du site, • Présence de l'œdipode aigue marine en limite Est du site (insecte quasi menacé en Auvergne Rhône Alpes et au niveau départemental), • Absence de mammifères protégés. Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est du site) en ce qui concerne la	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site de Cournon : • Présence de flore patrimoniale en bordure du terrain mais aucune protégée au niveau national, • Présence de l'œdicnème criard sur la partie Sud du site (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, • Enjeu assez fort pour les chiroptères en bordure du site et le long de la rase, enjeu modéré au Nord du site et faible sur le reste du site, • Présence du lézard des murailles en bordure Nord et Est du site et du lézard à deux raies le long de la rase en milieu de site (espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale), • Présence de la vipère astic (protection nationale) en bordure Nord et Est du site, • Présence du lapin de Garenne (quasi menacé en Europe, France et	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site Sarlième Nord : • Présence de flore patrimoniale dont une protégée au niveau national au Nord du site « l'Inule à deux faces ». • Présence du milan noir traversant le site - pas de nidification (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, • Enjeu assez fort pour les chiroptères en bordure du site et faible sur le reste du site, • Présence du lézard des murailles en bordure Est et Sud du site, du lézard à deux raies en bordure Nord, Ouest et Sud du site (espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale), et de la couleuvre helvétique en bordure Est du site (protection nationale),

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Contraintes	Site du Brezet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarliève Nord
		faune et un enjeu faible en ce qui concerne la flore.	Auvergne) en bordure Est et Sud du site. Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est, Nord, Sud et Ouest du site et le long de la rase) en ce qui concerne la faune et un enjeu faible en ce qui concerne la flore.	Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est, Nord, Sud et Ouest du site) en ce qui concerne la faune et un enjeu faible à fort (inule à deux faces au Nord) en ce qui concerne la flore.
Autres contraintes		2 installations classées à proximité + École feu Michelin (site BASOL site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours)		
Foncier	Foncier non maîtrisé. L'implantation du CEM aura des impacts sur l'entreprise actuellement implantée. Emprise du site plus faible que les sites de la Pointe de Cournon et de Sarliève Nord.	Foncier non maîtrisé Emprise du site plus faible que les sites de la Pointe de Cournon et de Sarliève Nord.	Foncier appartenant à des collectivités donc maîtrisé ou maîtrisable facilement	Foncier appartenant à des collectivités donc maîtrisé ou maîtrisable facilement

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI. DESCRIPTION DU PROJET DE BHNS SOUMIS A L'ENQUETE PUBLIQUE

VI.1. Une démarche de conception alliant le Développement Durable dès le stade des études préliminaires

Dès les études préliminaires, les maîtres d'ouvrages ont souhaité engager une démarche de conception alliant le Développement Durable (DD).

En effet, l'agglomération Clermont Auvergne Métropole (CAM) s'est en effet engagée dans la transition énergétique et écologique à travers son schéma de transition énergétique et écologique (STEE) qui définit les grands objectifs du territoire en matière d'enjeux environnementaux (changement climatique, pollutions, préservation des espaces naturels et cadre de vie), de santé publique (pollutions, canicules, modes actifs et alimentation durable) et d'enjeux socio-économiques (performance énergétique, tissu économique et innovation).

C'est dans ce cadre que la démarche développement durable du projet des lignes B et C doit impulser, démontrer et mesurer la performance d'un projet intrinsèquement vertueux pour le territoire, mais qui peut porter aussi de nombreux progrès au regard des enjeux précédents.

Cette démarche comprend plusieurs étapes :

- Une première étape qui définit la stratégie dans laquelle s'intègre la démarche appliquée aux lignes B et C, ainsi que les objectifs de performance qui s'y rattache.,
- Une deuxième étape qui définit la méthode d'évaluation et de suivi de la performance du projet en particulier le choix de méthode qualitative ou quantitative ainsi que des réflexions sur le dispositif de suivi (porteur, fréquence de mise à jour, source de la donnée).
- Une troisième étape qui décrit l'ensemble des indicateurs proposés, étant entendu qu'un indicateur doit être SMART : simple mais spécifique, mesurable, ambitieux mais acceptable, réaliste et temporel.
- Les étapes ultérieures qui suivront les indicateurs à chaque étape du projet : objectifs de performance fixés, moyens de mise en œuvre spécifique à la phase, bilan (évaluation) de la performance à l'instant t.

Stratégie DD et objectifs

Les lignes B et C doivent contribuer à la trajectoire DD du territoire et démontrer les efforts réalisés sur les différents axes identifiés dans le STEE. En effet, le travail diagnostic du schéma de transition, qui servira de base à l'élaboration du Plan climat air énergie territorial (PCAET), identifie les enjeux majeurs, points forts et axes de progrès du territoire de l'agglomération. La mise en place de deux nouveaux services de bus performants et écologiques impacte ainsi directement de nombreuses thématiques et impulse par ailleurs des améliorations urbaines, sociales et économiques indirectes sur un territoire plus large : la zone d'influence directe de la ligne de bus mais aussi l'ensemble du service de transport puis toute la composition urbaine de l'agglomération.

L'objet de cette démarche est dans un premier temps d'identifier les contributions directes des lignes B et C à la stratégie territoriale de Clermont-Auvergne Métropole et d'en décrire les modalités de mise en œuvre. Pour cela il a été envisagé un découpage de l'ensemble de l'« objet technique » BHNS :

- Tracé (au sens de l'itinéraire et des arrêts desservis),
- Emprise (au sens de la plateforme BHNS, de son insertion de façade à façade),
- Matériel roulant,
- CEM,
- Stations,
- P+R,
- Lieux d'intensité ou e projet,
- Systèmes.

Les lignes de BHNS contribuent aux trois axes du STEE, eux-mêmes détaillés en cibles :

- Axe 1 : Préserver nos ressources et adapter notre territoire aux changements à venir
  - Cible 1. Conserver les milieux et espaces naturels pour préserver les bénéfices de la biodiversité,
  - Cible 2. Développer la « ville verte et bleue », perméable, attractive et résiliente,
  - Cible 3. Préserver ensemble la place de la nature en ville pour améliorer le cadre de vie,
  - Cible 4. Développer l'autonomie alimentaire de la Métropole en créant une ceinture verte agricole,
  - Cible 5. Lutter contre les pollutions pour améliorer la qualité de vie,
  - Cible 6. Répondre aux enjeux sanitaires en améliorant la qualité de l'air,
- Axe 2 : Valoriser nos ressources locales en s'appuyant sur le tissu économique
  - Cible 7. Développer les énergies renouvelables pour transformer la facture énergétique du territoire en valeur ajoutée locale,
  - Cible 8. Soutenir la production et la transformation locale pour une alimentation durable, notamment biologique,
  - Cible 9. Être tous consom'acteurs pour réduire son empreinte écologique,
  - Cible 10. Structurer et pérenniser les démarches d'économie circulaire sur le territoire,
- Axe 3 : Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie
  - Cible 11. Mettre en place un schéma directeur de la rénovation des logements 2018-2030,
  - Cible 12. Réduire la précarité énergétique d'ici 2030,
  - Cible 13. Rénover sur le plan énergétique l'ensemble du patrimoine public d'ici 2030,
  - Cible 14. Favoriser la mobilité alternative à la voiture individuelle,
  - Cible 15. Innover pour l'efficacité énergétique.

En particulier, les composantes du projet contribuent à différentes cibles, certaines restant sans contribution directe du projet de BHNS :

	Axes du STEE		
	1 – Adaptation	**2 – Économie**	**3 - Énergie**
Tracé	1, 2, 3		14
Emprise	2, 3		
Matériel roulant	5, 6		15
CEM		7	15
Stations	2, 3		
Lieux d'intensité ou de projet	1, 2, 3		
Systèmes			14, 15

Tableau 9 : Contribution des différentes composantes du projet aux cibles du STEE, par axes

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Cette grille de lecture permet également de limiter la sélection des indicateurs aux contributions directes du projet, tout en les raccrochant très concrètement à certaines étapes de la vie du projet, ou à certains acteurs particuliers.

En particulier, il est proposé d'évaluer des indicateurs différents suivant les 3 principales étapes du projet :

- Phase étude,
- Phase réalisation,
- Phase exploitation.

Il s'agit donc, à chaque phase de projet, de mesurer l'atteinte de la cible identifiée par composante, à l'aide d'un ou plusieurs indicateurs. Ces cibles devront orienter la conception puis la réalisation et l'exploitation du service :

Cible du STEE	Contributions possibles des lignes BHNS
Cible 1. Conserver les milieux et espaces naturels pour préserver les bénéfices de la biodiversité	**Préserver les corridors de biodiversité** **Desservir des zones denses ou à densifier plutôt que non urbanisées pour limiter la consommation d'espace**
Cible 2. Développer la « ville verte et bleue », perméable, attractive et résiliente	**Favoriser le partage de la voie entre modes** **Favoriser la présence de l'eau et du végétal** **Développer la désimperméabilisation**
Cible 3. Préserver ensemble la place de la nature en ville pour améliorer le cadre de vie	**Favoriser la présence du végétal (sous diverses strates)**
Cible 5. Lutter contre les pollutions pour améliorer la qualité de vie	**Utiliser un matériel non polluant** **Réduire les nuisances en phase chantier**
Cible 6. Répondre aux enjeux sanitaires en améliorant la qualité de l'air	**Utiliser un matériel roulant non polluant** **Favoriser le report modal et les modes doux**
Cible 7. Développer les énergies renouvelables pour transformer la facture énergétique du territoire en valeur ajoutée locale	**Produire de l'énergie solaire photovoltaïque et thermique**
Cible 14. Favoriser la mobilité alternative à la voiture individuelle	**Desservir un grand nombre d'usagers** **Accompagner les services de transport favorisant le report modal (intermodalité, temps réel)**
Cible 15. Innover pour l'efficacité énergétique	**Réduire les consommations d'énergie (bus, CEM, stations, éclairage, autres équipements)** **Réutiliser l'énergie partout où elle est dissipée (stations, CEM)**

Tableau 10 : Contribution des lignes B et C à l'atteinte des cibles du STEE

Indicateurs et outils

Le label Cit'ergie de l'ADEME propose une vaste liste d'indicateurs quantitatifs qui peuvent être évalués à l'échelle du projet des deux lignes de BHNS. Ainsi, Clermont-Auvergne Métropole ayant adhéré à ce label, la contribution des lignes B et C pourra alimenter la consolidation de ces indicateurs à des échelles plus larges.

La démarche DD a abouti à retenir les indicateurs suivants (Cf. tableau suivant).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Tableau 11 : Liste finale d'indicateurs (indicateurs issus de Cit'ergie)

Thématique	Axe thématique STEE	Cible STEE	Périmètre concerné	Indicateur	Phase concernée	Unité	État initial	Méthode d'évaluation	Périodicité	Objectif
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	1. Conservation des espaces naturels	Tout B&C	**Part des marchés de travaux intégrant des clauses environnementales**	Réalisation	%		Définir une «clause environnementale»	Semestrielle	100%
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Emprise	**Surface artificialisée**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces artificialisées	Par phase	Diminution d'au moins 2,1%
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Emprise	**Surface artificialisée**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces artificialisées	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Dépôt	**Surface artificialisée**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces artificialisées	Par phase	Maximum 80%
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Dépôt	**Surface artificialisée**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces artificialisées	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Emprise	**Surfaces perméables**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces perméables	Par phase	Augmentation minimale de 12%
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Lieux de projet	**Surfaces perméables**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces perméables	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Lieux de projet	**Surfaces perméables**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces perméables	Par phase	Augmentation minimale de 40%
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	2. Ville verte et perméable	Lieux de projet	**Surfaces perméables**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Nouvelles surfaces perméables	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Emprise	**Consommation d'eau**	Exploitation	L/m2.an	Consommation actuelle pour les EV de l'emprise	Consommation annuelle dans l'emprise	Annuelle	Définie à l'issue des études
Nature en ville	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Emprise	**Nombre d'arbres prévus**	Études	nb	Nombre actuel dans l'emprise	Nouveaux arbres dans l'emprise	Par phase	Doubler le nombre d'arbres existants Compenser la suppression d'un arbre par la plantation de 8 autres
Nature en ville	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Emprise	**Nombre d'arbres plantés**	Réalisation	nb	Nombre actuel dans l'emprise	Nouveaux arbres dans l'emprise	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Nature en ville	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Lieux de projet	**Nombre d'arbres prévus**	Études	nb	Nombre actuel dans l'emprise	Nouveaux arbres par lieu de projet	Par phase	+150 nouveaux arbres
Nature en ville	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Lieux de projet	**Nombre d'arbres plantés**	Réalisation	nb	Nombre actuel dans l'emprise	Nouveaux arbres par lieu de projet	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de Nox**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de PM10**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de PM2,5**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de COV**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de SO2**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Matériel roulant	**Émissions de NH3**	Exploitation	tonnes	Émissions des bus actuels	Caractéristiques du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	6. Qualité de l'air	Matériel roulant	**Émissions de GES**	Exploitation	kgCO2	Émissions des bus actuels	Rejets de GES du matériel	Annuelle	0
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	6. Qualité de l'air	Dépôt	**Émissions de GES**	Exploitation	kgCO2	Valeur du dépôt existant (la Pardieu)	Bilan carbone du dépôt existant	Annuelle	Norme E3-C1
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	6. Qualité de l'air	Emprise	**Émissions de GES**	Réalisation	kgCO2/m2	NA	Bilan carbone des travaux dans l'ensemble de l'emprise	Par phase	Norme E3-C1
Énergie	Valoriser les ressources locales (cible 7)	7. Énergies renouvelables	Dépôt	**Production d'énergie renouvelable pour les lignes B et C**	Études	MWh	0	Énergie produite sur place (PV)	Mensuelle	50% de la consommation des lignes B et C
Énergie	Valoriser les ressources locales (cible 7)	7. Énergies renouvelables	Dépôt	**Production d'énergie renouvelable**	Exploitation	MWh	0	Énergie produite sur place (PV)	Mensuelle	50% de la consommation des lignes B et C
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	7. Énergies renouvelables	Dépôt	**Consommation d'énergie renouvelable**	Études	%	0	Part de l'énergie consommée issue de sources renouvelables	Par phase	80%
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	7. Énergies renouvelables	Dépôt	**Consommation d'énergie renouvelable**	Exploitation	%		Part de l'énergie consommée issue de sources renouvelables	Annuelle	80%

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Thématique	Axe thématique STEE	Cible STEE	Périmètre concerné	Indicateur	Phase concernée	Unité	État initial	Méthode d'évaluation	Périodicité	Objectif
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	CAM	**Part modale piéton**	Exploitation	%	État initial 2021	D'après études OD existant et projetée sur le tracé	Semestrielle	32%
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	CAM	**Part modale vélo**	Exploitation	%	État initial 2021	D'après études OD existant et projetée sur le tracé	Semestrielle	1%
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	CAM	**Part modale TC**	Exploitation	%	État initial 2021	D'après études OD existant et projetée sur le tracé	Semestrielle	10
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Nombre de places de stationnement public**	Études	nb/kml	Nombre actuel dans l'emprise	Nombre par km linéaire du tracé	Par phase	Diviser l'existant par 3
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Part de voiries apaisées**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Proportion le long du tracé	Par phase	60
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Part de voiries apaisées**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Proportion le long du tracé (par secteur?)	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Part de voiries aménagées pour les cycles**	Études	%	Part dans l'emprise actuelle	Proportion le long du tracé	Par phase	90%
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Part de voiries aménagées pour les cycles**	Réalisation	%	Part dans l'emprise actuelle	Proportion le long du tracé (par secteur?)	Par phase	Valeur arrêté à l'issue du PRO
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Emprise	**Nombre de places de stationnement vélo**	Études	nb/kml	Nombre actuel dans l'emprise	Proportion le long du tracé	Par phase	+500 places
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	SMTC	**Fréquentation des TC**	Exploitation	nb/j		Nombre moyen de voyages en transport en commun effectué chaque année par un habitant.	Semestrielle	40070
Mobilité	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Tout B&C	**Fréquentation des TC**	Exploitation	nb/j	Nombre actuel sur les 2 lignes	Nombre de voyages effectués par jour	Semestrielle	158500
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Matériel roulant	**Consommation énergétique**	Exploitation	kWh/km	Consommation des bus actuels	Consommation dûe à l'exploitation	Annuelle	A définir
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Dépôt	**Consommation énergétique du bâtiment**	Études	GWh	Valeur type d'un bâtiment classique	Consommation du bâtiment	Par phase	A définir
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Dépôt	**Consommation énergétique du bâtiment**	Exploitation	GWh	Valeur type d'un bâtiment classique	Consommation du bâtiment	Mensuelle	A définir
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Dépôt	**Consommation énergétique pour l'entretien/maintenance**	Études	GWh	Valeur type d'un bâtiment classique	Consommation du bâtiment	Par phase	A définir
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Dépôt	**Consommation énergétique pour l'entretien/maintenance**	Exploitation	GWh	Valeur type d'un bâtiment classique	Consommation du bâtiment	Annuelle	A définir
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Emprise	**Consommation de l'éclairage public**	Études	kWh.an	Consommation actuelle de l'existant sur le tracé	Consommation annuelle	Annuelle	Valeur en 100% LED
Énergie	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	15. Efficacité énergétique	Emprise	**Consommation de l'éclairage public**	Exploitation	kWh.an	Consommation actuelle de l'existant sur le tracé	Consommation annuelle	Annuelle	Valeur en 100% LED
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	1. Conservation des espaces naturels	Emprise	**Diversité des espèces animales**	Exploitation	Nb	État initial 2021	Relevé faune	Annuelle	Maintenir le même nombre
Socio-éco	Valoriser les ressources locales (cibles 7, 9)	9. Être tous consom'acteurs pour réduire son empreinte écologique	Tracé	**Commerces de proximité**	Exploitation	Nb	État initial 2021	Nombre de commerces de proximité situés sur le tracé	Semestrielle	A définir
Socio-éco	Valoriser les ressources locales (cibles 7, 9)	9. Être tous consom'acteurs pour réduire son empreinte écologique	Tracé	**Activités et services**	Exploitation	Nb	État initial 2021	Nombre d'activités et services situés sur le tracé	Semestrielle	A définir
Socio-éco	Miser sur un territoire sobre et efficace en énergie (cibles 14,15)	14. Mobilité alternative	Tracé	**Logements sociaux**	Exploitation	%	État initial 2021	Nombre de logements sociaux situés sur le tracé	Semestrielle	A définir
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Dépôt	**Part de réutilisation d'eau dans la consommation globale (eau pluviale et eau grise)**	Etudes	%	État initial 2021	Part annuelle dans la consommation	Annuelle	A définir
Eau	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	3. Nature en ville	Dépôt	**Part de réutilisation d'eau dans la consommation globale (eau pluviale et eau grise)**	Exploitation	%	État initial 2021	Part annuelle dans la consommation	Annuelle	A définir
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Dépôt	**Bilan carbone pour depot**	Etudes	tonnes	État initial 2021	Bilan	Par phase	Norme E3-C1
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Dépôt	**Qté matériau biosourcés (dépôt)**	Etudes	kg/m²	Inexistant	Bilan	Par phase	Norme E3-C1
Préservation de l'environnement	Préserver nos ressources et adapter le territoire (cibles 1,2,3,5,6)	5. Lutte contre les pollutions	Dépôt	**Qté matériau biosourcés (dépôt)**	Réalisation	kg/m²	Inexistant	Bilan	Par phase	Norme E3-C1

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Pour assurer la bonne mise en œuvre de la démarche et une réelle application tout au long des étapes du projet, un outil sous forme de tableau Excel synthétisant l'ensemble des indicateurs proposés, avec l'ensemble des filtres reprenant les thématiques, les cibles STEE, les périmètres d'évaluation et les phases d'application a été mis en place.

Méthode d'évaluation et de pilotage

À chaque phase du projet seront reposés les objectifs de performance DD afin d'être partagés avec les différentes parties prenantes et intégrées dans leur démarche à cette étape.

Le tableau ci-dessous fait la synthèse des objectifs de performance DD au stade des études préliminaires avec les indicateurs retenus, leurs valeurs initiales, leurs valeurs cibles et leurs valeurs au stade des études préliminaires.

Il est d'autre part à noter qu'une réflexion est à l'étude pour développer plus largement le recours à l'énergie photovoltaïque sur :

- Les stations du BHNS,
- Les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor.

Des bornes de recharges de véhicules électriques seront implantés sur les parkings de la clinique de Durtol et Saint-Victor.

Thématique	Périmètre concerné	Indicateur	Unité	Valeur initiale	Valeur cible	Valeur à date	Date
Préservation de l'environnement	Emprise	Surface artificialisée	%	86,1%	Diminuer d'au moins 185Ha soit 2,1%	83,8%	Septembre 2021 - EP v3
Préservation de l'environnement	Dépôt	Surface artificialisée	%	0,0%	Maximum 80 %	70-75%	Septembre 2021 - EP v3
Eau	Emprise	Surfaces perméables	%	12,6%	Augmenter a minima de 12% par rapport existant	13,9%	Septembre 2021 - EP v3
Eau	Lieux de projet	Surfaces perméables	%	1,3%	Augmenter a minima de 40% par rapport à existant	2,3%	Septembre 2021 - EP v3
Eau	Depot	Part de réutilisation d'eau dfans la consommation globale (eau pluviale et eau	%	T2C	A définir en phase APD (recylage d'environ 70% des eaux de lavage)	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	
Nature en ville	Emprise	Nombre d'arbres prévus	nb	1060	2120 + Compenser chaque arbre abbattu par minimum 8 sujets	2201	Septembre 2021 - EP v3
Nature en ville	Lieux de projet	Nombre d'arbres prévus	nb	110	+150 nouveaux arbres	254	
Énergie	Dépôt	Production d'énergie renouvelable	MWh	A fournir par T2C (part d'energie renouvelable chez le fournisseur actuel ?)	50% de la consommation des lignes BC	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	Septembre 2021 - EP v3
Énergie	Dépôt	Consommation d'énergie renouvelable	%	A fournir par T2C (part d'energie renouvelable chez le fournisseur actuel ?)	80% de l'energie consommé sur l'ensemble du dépôt	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	Emprise	Nombre de places de stationnement public	nb	1569	525	505	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	Emprise	Part de voiries apaisées	%	14,1%	60%	62,0%	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	Emprise	Part de voiries aménagées pour les cycles	%	16,3%	90%	92,3%	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	Emprise	Nombre de places de stationnement vélo	nb	A fournir par CAM	+500	Valeur inexistante	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	CAM	Part modale piéton	%	32%	Valeur des EPv3 - A DISCUTER	30%	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	CAM	Part modale vélo	%	1%	Valeur des EPv3 - A DISCUTER	1%	Septembre 2021 - EP v3
Mobilité	CAM	Part modale TC	%	10%	Valeur des EPv3 - A DISCUTER	15%	Septembre 2021 - EP v3
Énergie	Dépôt	Consommation énergétique du bâtiment	MWh/an	Bâtiment existant sur La Pardieu	E3	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	Septembre 2021 - EP v3
Énergie	Emprise	Consommation de l'éclairage public	kWh.an	A fournir par CAM	Objectif à défninr par le MOA		
Préservation de l'environnement	Dépôt	Bilan carbone pour depot	OK	inexistant	E3 - C1	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	
Préservation de l'environnement	Dépôt	Qté matériau biosourcés (dépôt)	kg/m²	inexistant	18 kg/m²	A définir une fois le projet retenu à l'issue de la candidature	

Tableau 12 : Synthèse des objectifs de performance DD au stade des études préliminaires

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.2.Le matériel roulant

Le SMTC a porté son choix sur une flotte de bus articulés de 18 m à motorisation 100% électrique avec batteries rechargeables pour assurer l'exploitation des lignes B&C. Le choix de cette motorisation propre est en adéquation avec les objectifs forts de transition écologique métropolitains qui se traduit par une migration complète du parc bus du SMTC vers des énergies propres.

L'ensemble de la flotte sera remisé et maintenu sur le même dépôt qui sera situé sur le secteur de la Pointe de Cournon.

Les objectifs des véhicules sont :

- D'être « Zéro émission »,
- D'offrir un haut niveau de confort aux usagers grâce à sa motorisation 100% électrique, son système de climatisation, ses équipements intérieurs et ses performances globales,
- D'offrir un environnement serein et confortable au conducteur,
- D'être fiable, robuste et facilement maintenable.

VI.3.Description générale du projet de BHNS

La description générale du projet BHNS est présentée ligne par ligne (B puis C) en intégrant le détail des lieux d'intensité traversés par ces lignes de BHNS.

La ligne B part de Royat d'environ 12.7 km, traverse la Métropole et arrive à Aulnat et comprend environ 28 stations. Tout au long de son tracé, elle rencontre les lieux d'intensité suivants :

- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand,
- Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand,
- La façade à proximité de l'aéroport à Aulnat.

Par rapport à la ligne actuelle, cette ligne est étendue à Royat et à Aulnat en passant par le secteur du Brezet. Le long de cette ligne, les insertions du BHNS varient entre des sites propres bidirectionnels, des sites propres unidirectionnels et des sites banalisés.

La ligne C part de Durtol, traverse la Métropole et arrive à Cournon d'Auvergne au niveau du lycée Descartes et comprend environ 40 stations dont 5 communes avec la ligne B. Tout au long de son tracé, elle rencontre les lieux d'intensité ou de projet suivants :

- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand,
- Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand.

Par rapport à la ligne actuelle, cette ligne est étendue à la commune de Durtol et son tracé est modifié sur la commune de Cournon d'Auvergne pour desservir le secteur de la Grande Halle. Le long de cette ligne, les insertions du BHNS varient entre des sites propres bidirectionnels, des sites propres unidirectionnels, des sites banalisés et des sites antagonistes.
La ligne passe également par la place Joseph Gardet qui fait l'objet d'une requalification majeure (ZAC République).

Le centre d'exploitation et de maintenance, est implanté sur la commune de Cournon-d'Auvergne.

Le projet du BHNS s'accompagne d'un réaménagement de façades à façades des voies empruntées et de l'aménagement des lieux d'intensité. Ainsi, outre l'amélioration de la desserte en transports en commun de l'agglomération, le projet du BHNS est un projet de requalification urbaine des secteurs traversés.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

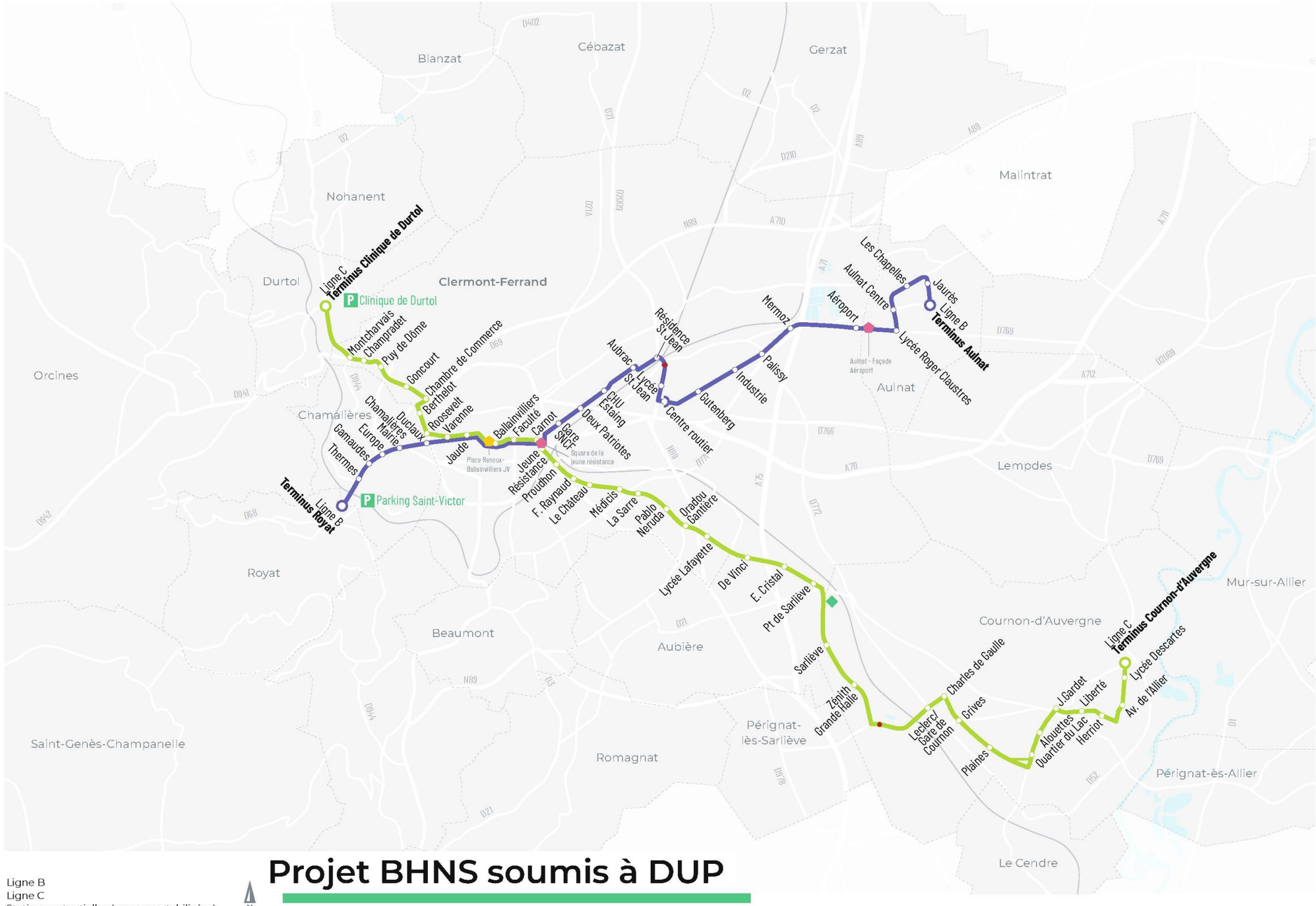


Figure 57 : Projet de BHNS des lignes B&C

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.1. Ligne B – Royat Aulnat

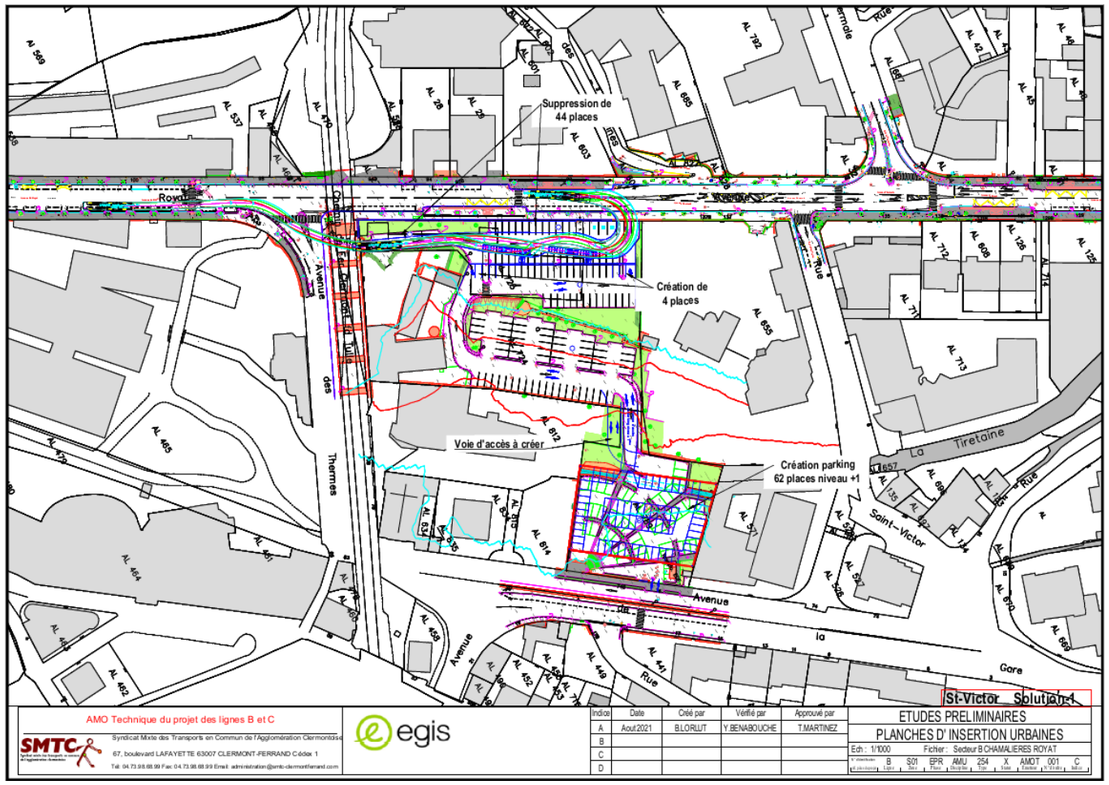
VI.3.1.1. Secteur Royat Chamalières

La ligne B emprunte, depuis le terminus à Royat, l'avenue de Royat. Ce tracé est relativement rectiligne et s'inscrit dans l'emprise de l'avenue de Royat en préservant les arbres d'alignement. Sur ce secteur, il n'est prévu aucun aménagement (pas de bus en site propre, pas d'aménagements cyclables, aucune plantation supplémentaire). La localisation des stations actuelle est maintenue mais les stations sont réaménagées pour respecter les standards du BHNS ainsi que mettre en œuvre les équipements nécessaires au bon fonctionnement de celui-ci. La station "Avenue Thermale" actuelle est en revanche supprimée.

Le terminus se divise en deux terminus :

- Un terminus voyageur, situé à l'emplacement actuel du terminus de la ligne B (station "Place Allard"), dédié uniquement à la prise en charge des voyageurs ;
- Un terminus technique, situé au droit du parking St Victor, dédié uniquement à la recharge des bus et à leur régulation.

Le terminus technique sur le parking Saint-Victor entraîne la suppression d'environ 44 places de stationnements qui sont restituées par la création d'un parking sur dalle dont la capacité maximum envisagée est de 62 places.


Suppression de 44 places
Création de 4 places
Voie d'accès à créer
Création parking 62 places niveau +1
Avenue des Thermes
Rue
Avenue
Rue
Avenue
Rue
Rue
R

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

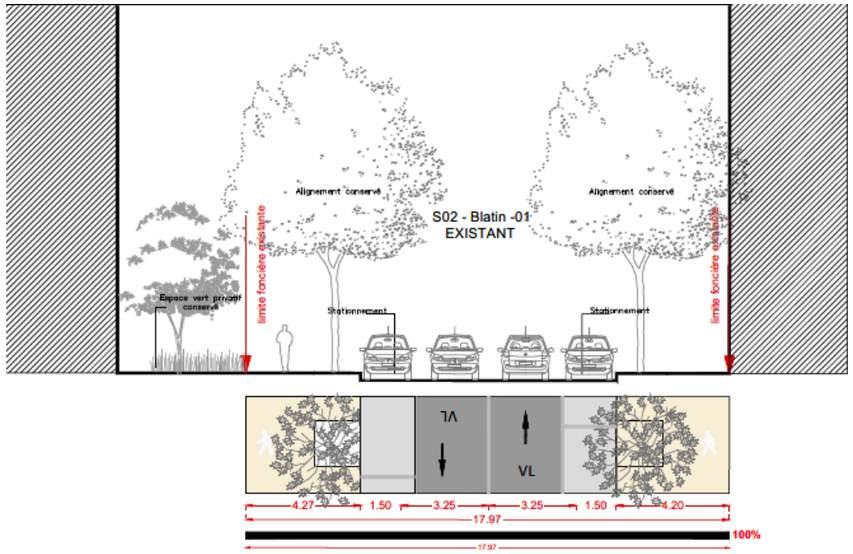


Figure 60 : Profil existant sur la rue Blatin entre le boulevard Berthelot et l'avenue Franklin Roosevelt

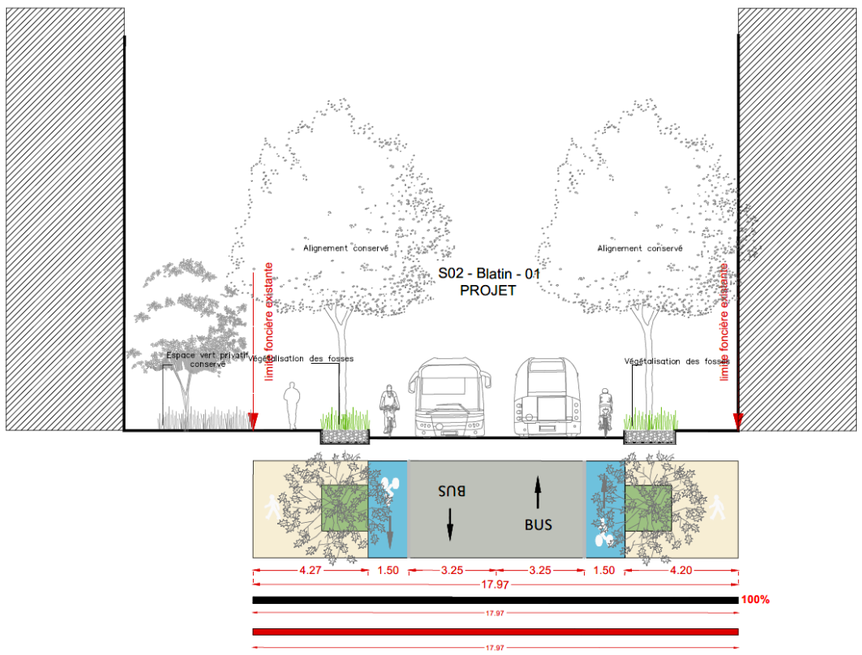


Figure 61 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Blatin entre le boulevard Berthelot et l'avenue Franklin Roosevelt

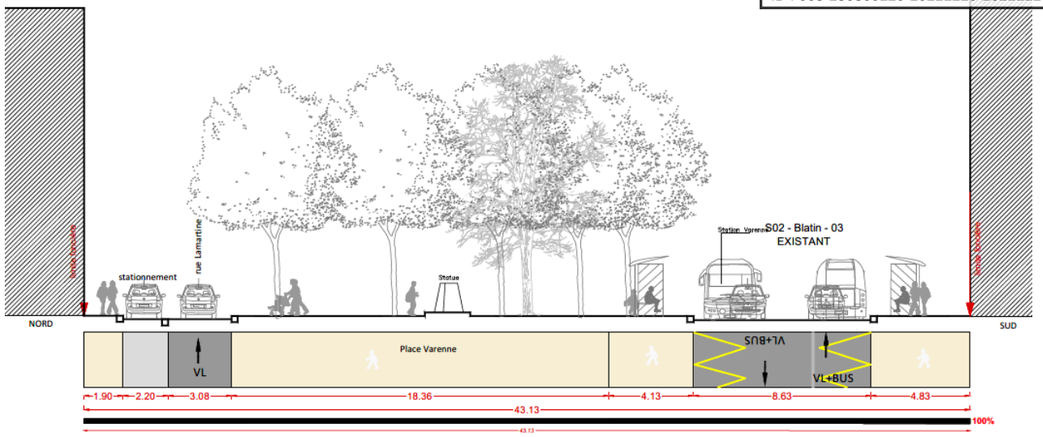


Figure 62 : Profil existant place Varenne

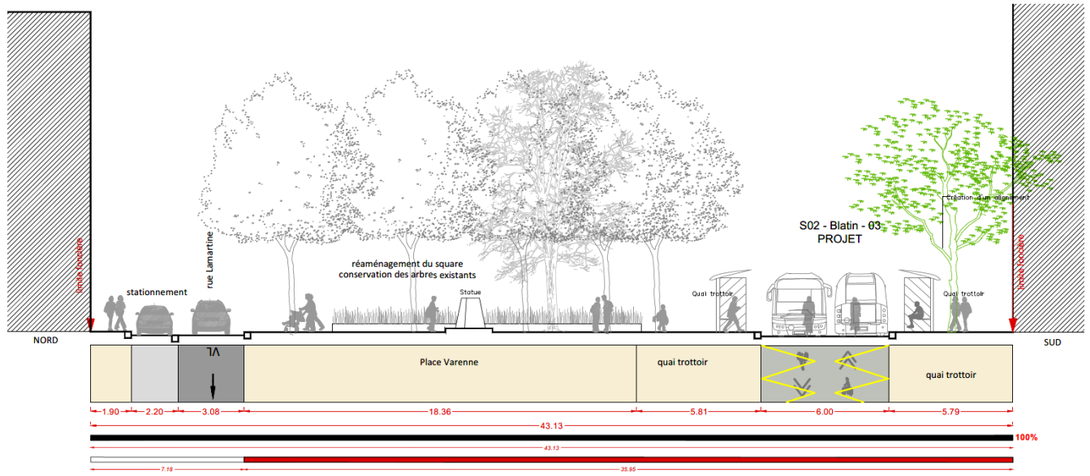


Figure 63 : Profil d'insertion du projet de BHNS – place Varenne - secteur à accès limité aux riverains

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

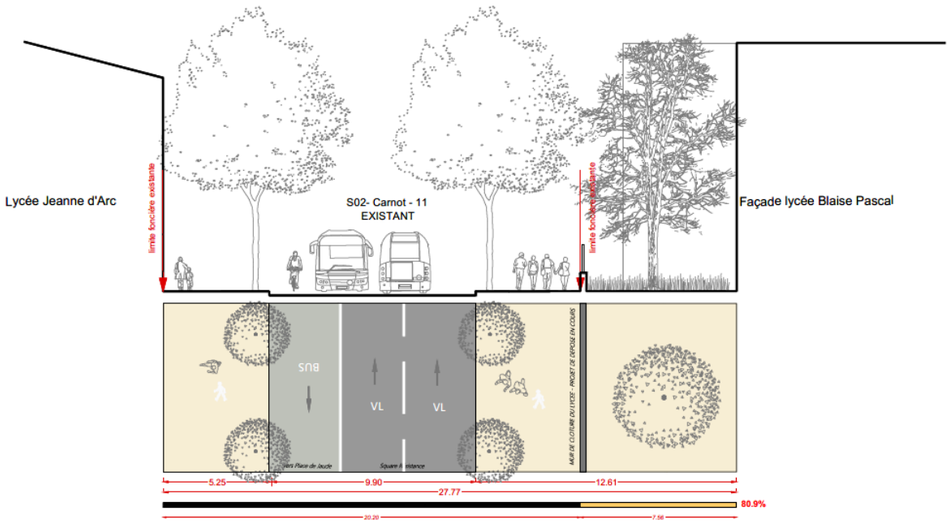


Figure 64 : Profil existant sur l'avenue Carnot avant le carrefour avec le boulevard Fleury

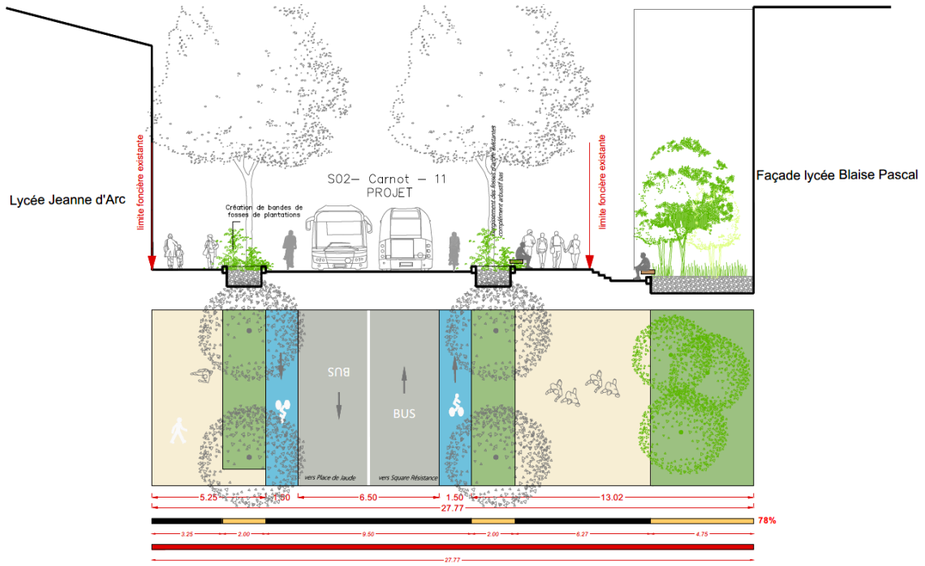


Figure 65 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur l'avenue Carnot avant le carrefour avec le boulevard Fleury

VI.3.1.3. Section gare entre le square de la Jeune Résistance et le quartier Saint-Jean

Initié à partir du square de la Jeune Résistance, le tracé de la ligne B assure la desserte d'équipements majeurs (Gare SNCF de Clermont-Ferrand, CHU Estaing, futurs aménagements de la ZAC Saint Jean, etc....). Il emprunte le boulevard Fleury, l'avenue de l'Union Soviétique, la rue Auger, la rue Lucie et Raymond Aubrac, une voie nouvelle, le boulevard Ambroise Brugière et le boulevard Saint-Jean.

Cette section traverse le lieu d'intensité « Square de la Jeune Résistance » et comprend 6 stations : Gare SNCF, Deux patriotes, CHU Estaing, Aubrac, Résidence Saint-Jean et Lycée Saint-Jean. Une station en réserve foncière est également incluse entre les stations Résidence Saint-Jean et Lycée Saint-Jean (station Nacarat).

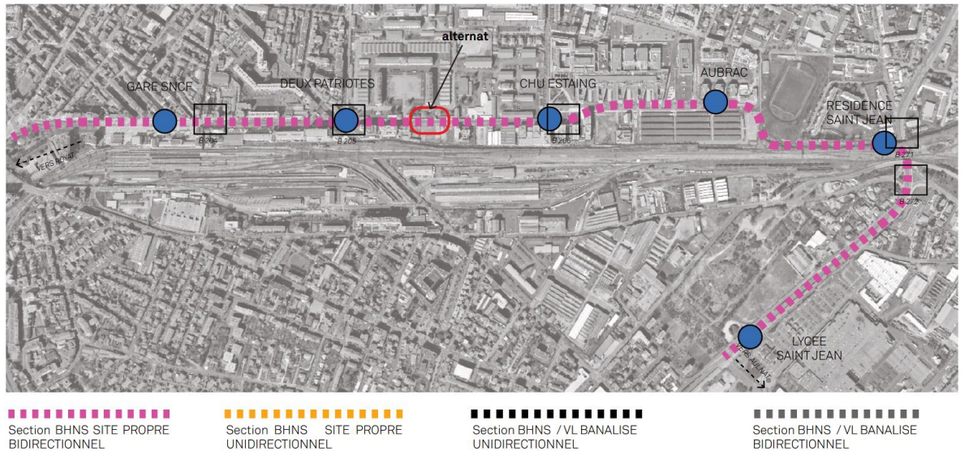


Figure 66 : Ligne B – secteur gare

Au stade des études préliminaires, au sortir du boulevard Fleury, le BHNS s'insère latéralement en site propre bidirectionnel sur la rive Sud de l'avenue, au contact du parvis de la gare SNCF et se poursuit rue Auger en site propre bidirectionnel latéral côté Sud.

Le long de la résidence Saint-Jean, le BHNS poursuit son insertion en site propre bidirectionnel et nécessite la démolition d'une partie des garages de la résidence existants (soit environ 36 places) qui sont restitués.

En sortie de la Résidence, le BHNS s'insère latéralement sur le boulevard Brugière. L'étroitesse du passage sous l'ouvrage SNCF au niveau du boulevard Brugière nécessite l'aménagement d'un alternat. La gestion du passage du bus se fait par feux, l'insertion du BHNS s'effectue sur une voie. Après l'intersection RD 54 / rue du Pré de la Reine, l'insertion BHNS se poursuit intégralement en site propre bidirectionnel en rive Nord du Boulevard Saint-Jean du côté des futurs aménagements de la ZAC Saint-Jean.

Les flux VL et sens de circulation sont fortement modifiés sur ce secteur. L'ensemble du boulevard de l'Union Soviétique est géré en sens unique dans le sens boulevard Fleury vers le boulevard Michelin. Les VL circulent :

- En latérale rive Nord sur le tronçon de l'avenue de l'Union Soviétique entre le boulevard Fleury et les rues Châteaudun et Jeanne d'Arc,
- En sens unique rive gauche après le carrefour avec les rues Châteaudun et Jeanne d'Arc,
- En sens unique latéral Nord avec le boulevard Michelin, dans l'emprise de la voie bus existante.

De l'intersection Braga jusqu'à la rue Aubrac, la circulation s'effectue à double sens permettant un bouclage inter îlots.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

La section Résidence Saint-Jean n'est pas ouverte aux VL. Les entrées et sorties aux stationnements de la résidence sont assurés depuis le boulevard Ambroise de Brugière.

Les flux VL du boulevard Brugière sont modifiés. Deux voies de circulation sont supprimées. Les VL conservent un double sens de circulation.

Sur le boulevard Saint-Jean, les VL s'insèrent en latéral bidirectionnel sur la rive Nord du bd Saint Jean.

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

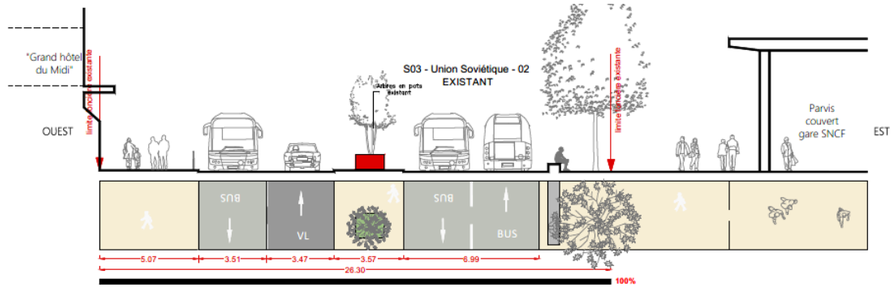


Figure 67 : Profil existant sur le boulevard de l'Union Soviétique au droit de la gare

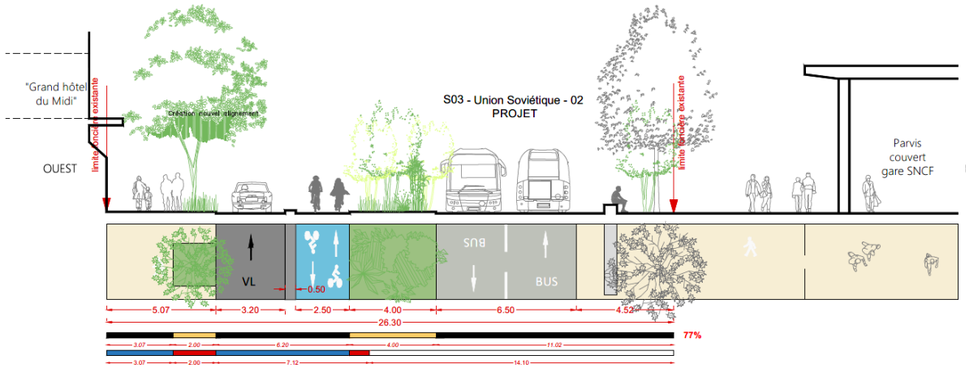


Figure 68 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur le boulevard de l'Union Soviétique au droit de la gare

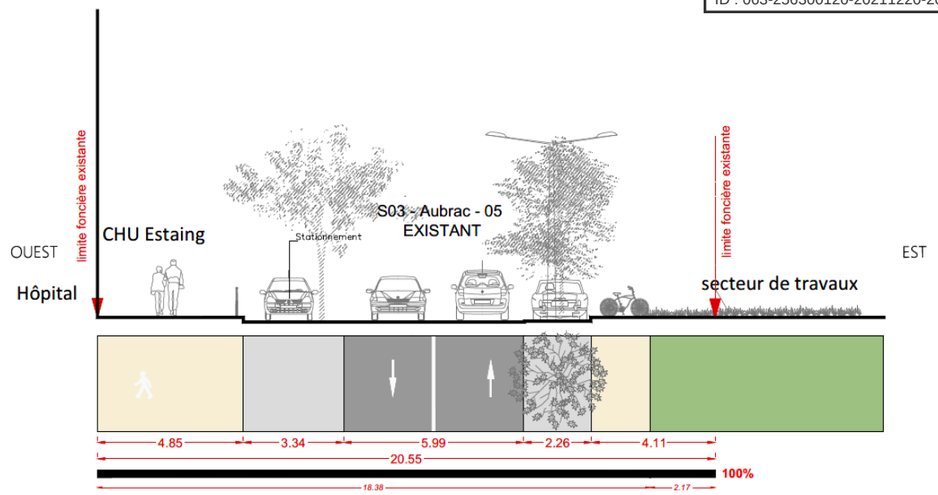


Figure 69 : Profil existant sur la rue Aubrac au droit du CHU Estaing

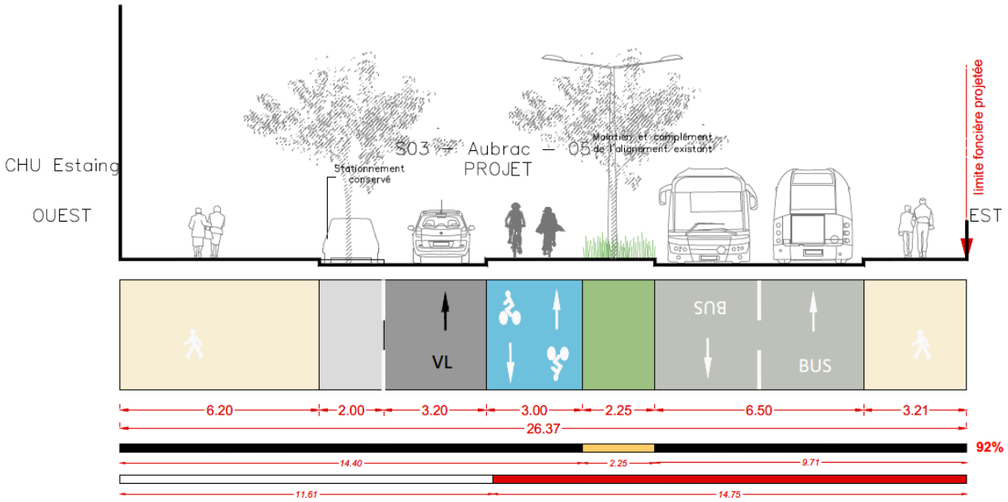


Figure 70 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Aubrac au droit du CHU Estaing

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

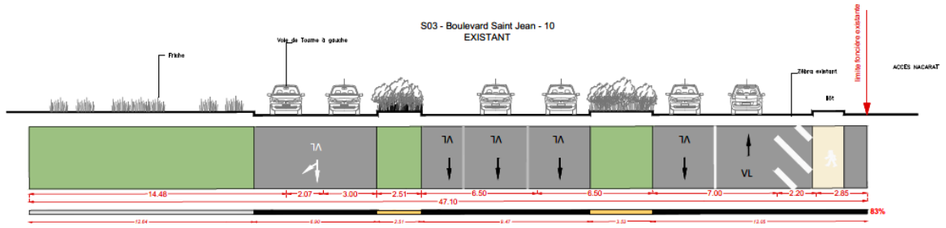


Figure 71 : Profil existant du boulevard Saint-Jean au droit de la future ZAC

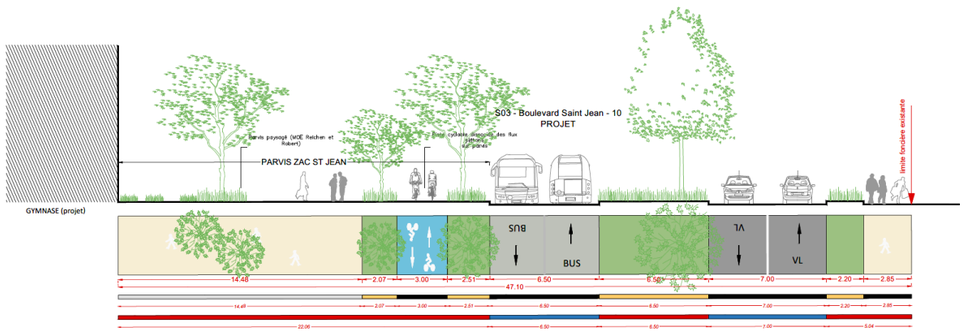


Figure 72 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur le boulevard Saint-Jean au droit de la future ZAC

Sur ce secteur, au stade des études préliminaires, le BHNS emprunte le premier tronçon de la rue Jules Verne. Il longe la rive Sud du tènement du projet du futur centre routier - programmation mixte de bureaux, P+R (architecture et urbanisme : Reichen&Robert Associés). L'insertion du BHNS est en en site propre bidirectionnel.
Au carrefour B 302 (rues Jules Verne/Cugnot/Gutenberg), le BHNS s'insère rue Gutenberg en site propre bidirectionnel.
La rue actuelle reboucle sur le second tronçon de la rue Jules Verne. Le projet d'insertion prévoit le prolongement de cette voie.
Le profil de l'insertion projetée sur la voie prolongée est identique au profil précédent.
A l'intersection de la rue Palissy (carrefours B 308/309/312), rues Jules Verne / Cugnot / Gutenberg, l'insertion du BHNS se poursuit en site propre, s'inscrivant en lisière du boulevard Blériot desservant la station « Palissy ». Le BHNS se dissocie des flux VL. Il est accompagné d'une voie verte jusqu'à la station « Mermoz ».

Sur le premier tronçon de la rue Jules Verne, les flux VL circulent sur une chaussée double sens, parallèle à la plateforme du BHNS. L'ensemble est séparé par un îlot planté.
La totalité de la rue Gutenberg passe en sens unique montant (y compris voie prolongée).
À l'intersection de la rue Palissy (carrefours B 308/309/312), rues Jules Verne / Cugnot / Gutenberg, les VL se reconnectent au réseau existant.

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

VI.3.1.4. Section le Brezet

Le Brezet est une zone mixte, à vocation industrielle et commerciale.

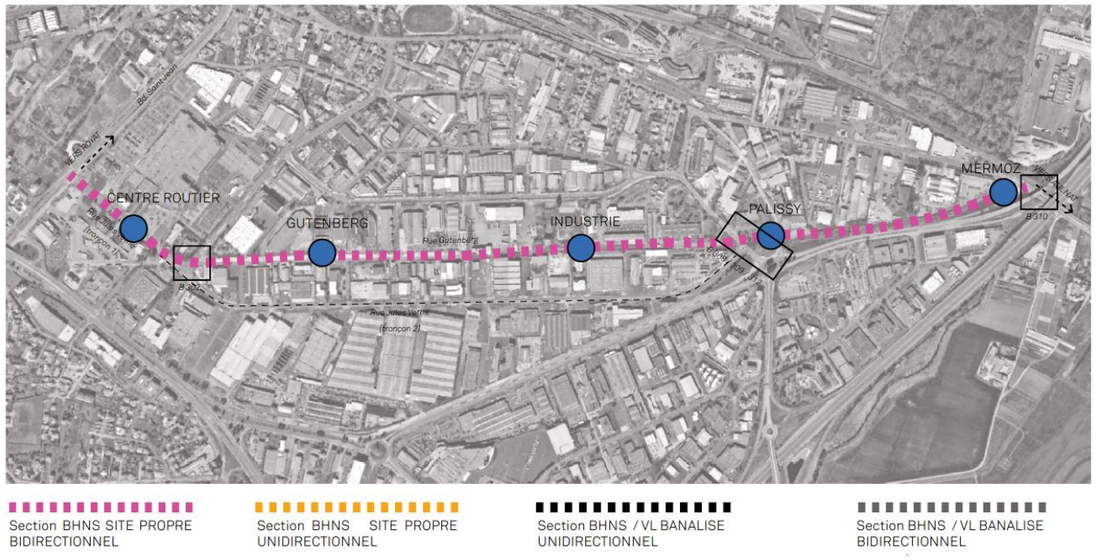


Figure 73 : Ligne B – secteur le Brezet

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

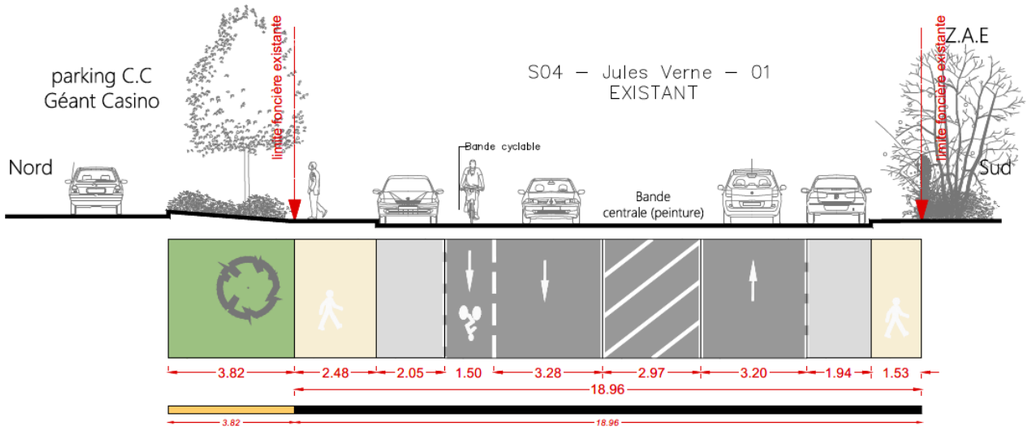


Figure 74 : Profil existant sur la rue Jules Verne

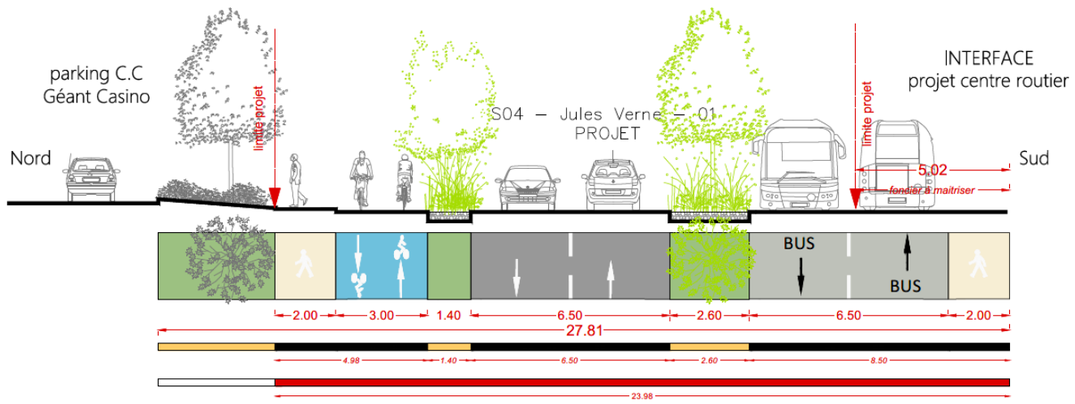


Figure 75 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Jules Verne

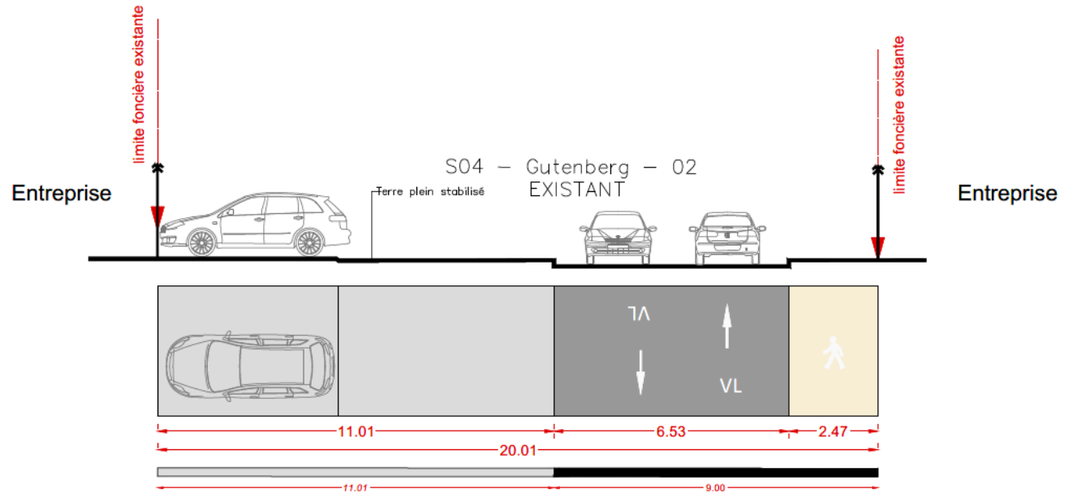


Figure 76 : Profil existant sur la rue Gutenberg existante

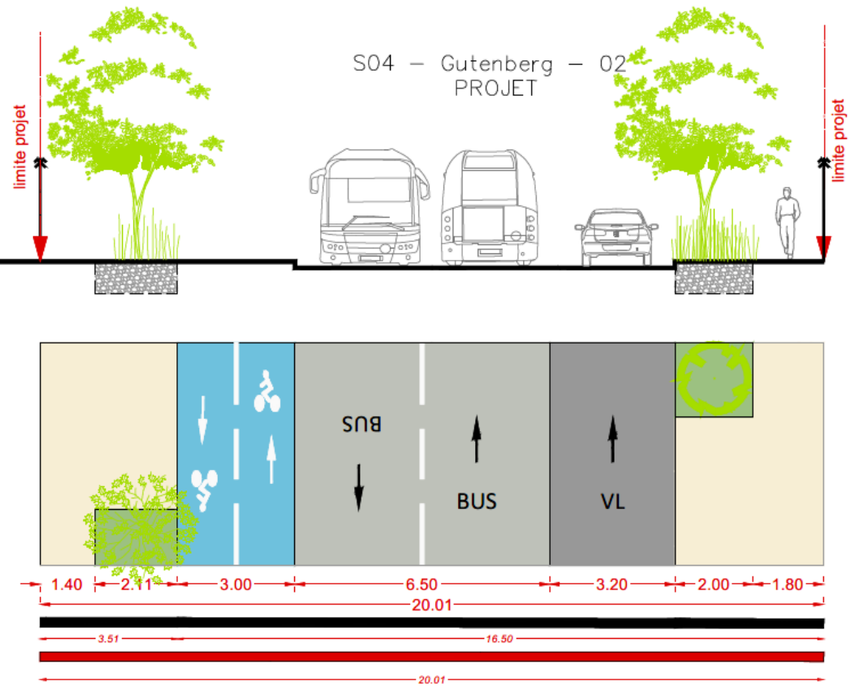


Figure 77 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Gutenberg existante

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

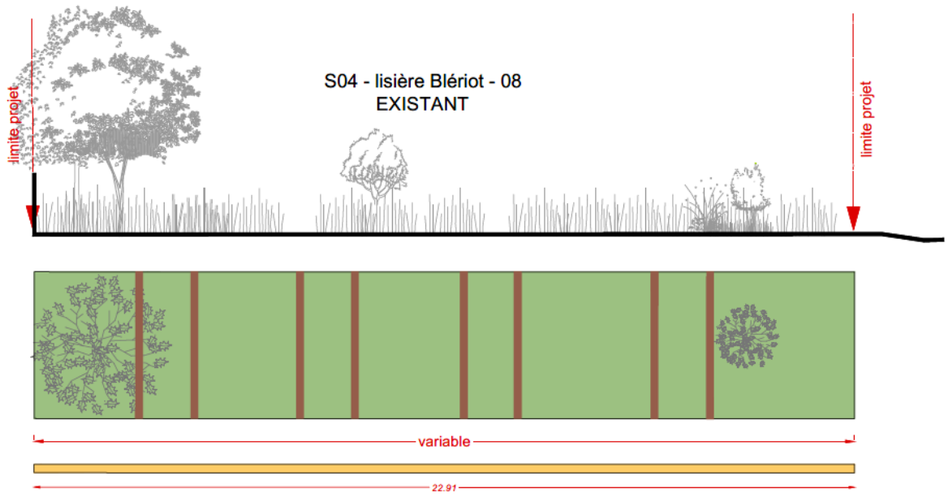


Figure 78 : Profil existant sur la lisière Blériot

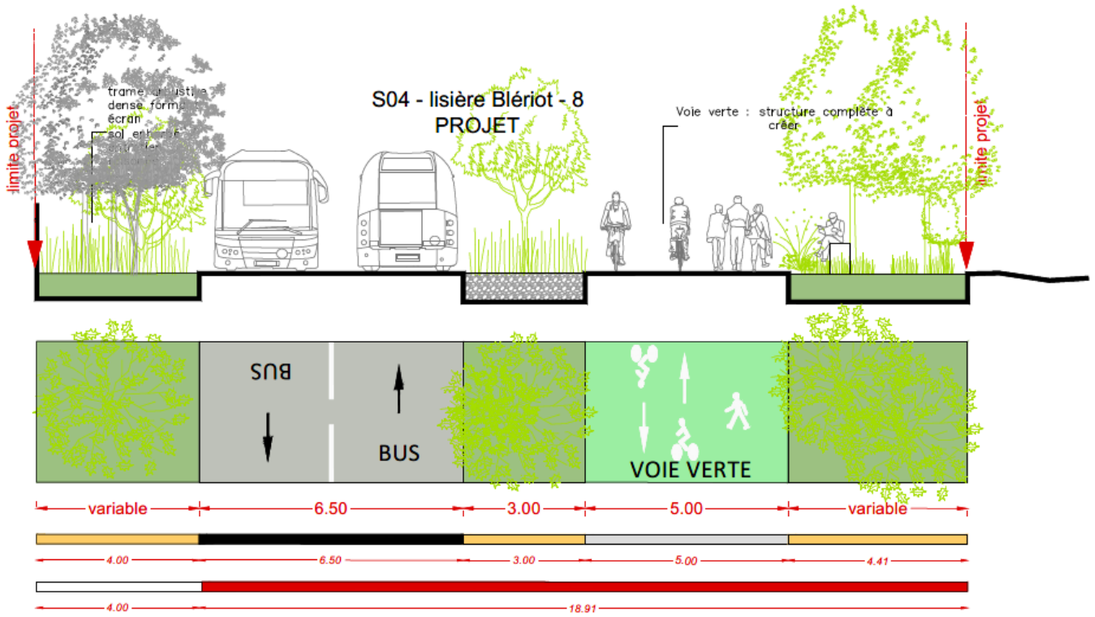


Figure 79 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la lisière Blériot

VI.3.1.5. Secteur Aulnat

Le secteur Aulnat marque la fin de la ligne B du BHNS. Le tracé longe la zone aéroportuaire, remonte en direction du centre bourg d'Aulnat puis effectue son terminus sur le secteur de l'actuel Tennis Club de la ville.

Le tracé comprend 5 stations (Aéroport, Lycée Roger Claustres, Aulnat Centre, Les Chapelles, Jaurès et le terminus Saint Exupéry) et traverse le lieu d'intensité « Façade urbaine de l'aéroport ».

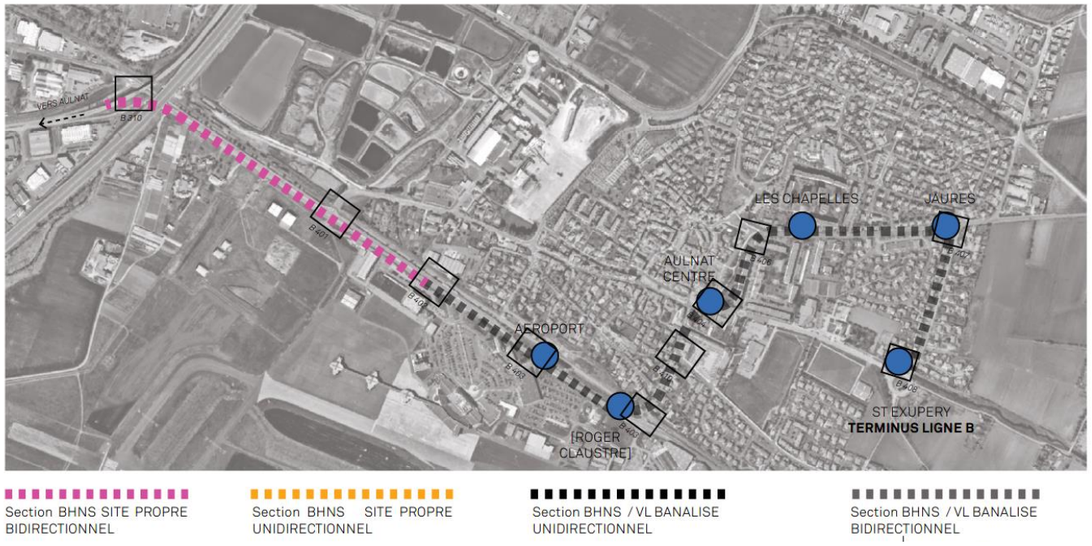


Figure 80 : Ligne B – secteur Aulnat

À l'issue de l'insertion sur le secteur du Brezet, au stade des études préliminaires, le BHNS s'insère sur la RD 769 (rue Youri Gagarine) en site propre bidirectionnel bilatéral. Les 2X2 voies existantes sont conservées, les voies montantes et descendantes du BHNS s'insérant sur les voies extérieures. Ce principe d'aménagement s'étend jusqu'à l'accès du parking P0 de l'aéroport.

Au-delà, le BHNS se réinjecte dans la circulation existante desservant la station "Aéroport". Au carrefour de la RD769 et de la RD54B, le BHNS franchit un ouvrage SNCF conservé et emprunte la rue Curie. L'insertion est ensuite en site mixte banalisé dans les deux sens de circulation. Les structures existantes des chaussées et revêtements sont inchangés. Au droit de la Mairie desservie par la station "Aulnat Centre", le tracé emprunte la rue Pierre de Coubertin sur 50 m puis s'insère sur la rue du Soleil Levant. L'insertion est encore en site mixte banalisé dans les deux sens de circulation et les structures existantes des chaussées et revêtements sont inchangés.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Au croisement des rues Rostand, Saint Exupéry et de la RD54b, le BHNS emprunte la rue de Saint Exupéry. Cette dernière reste en site mixte banalisé dans les deux sens de circulation, conforme à l'existant.

L'insertion du BHNS se termine sur un giratoire créé. Les bus franchissent ce giratoire et intègrent le pôle terminus constitué deux quais de montées / descentes des voyageurs, d'un quai de recharge des batteries et d'un local exploitation et local de Sous Station d'Énergie (SSE).

Ci-après est présentée la coupe du projet au niveau de la rue Youri Gagarine telle que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

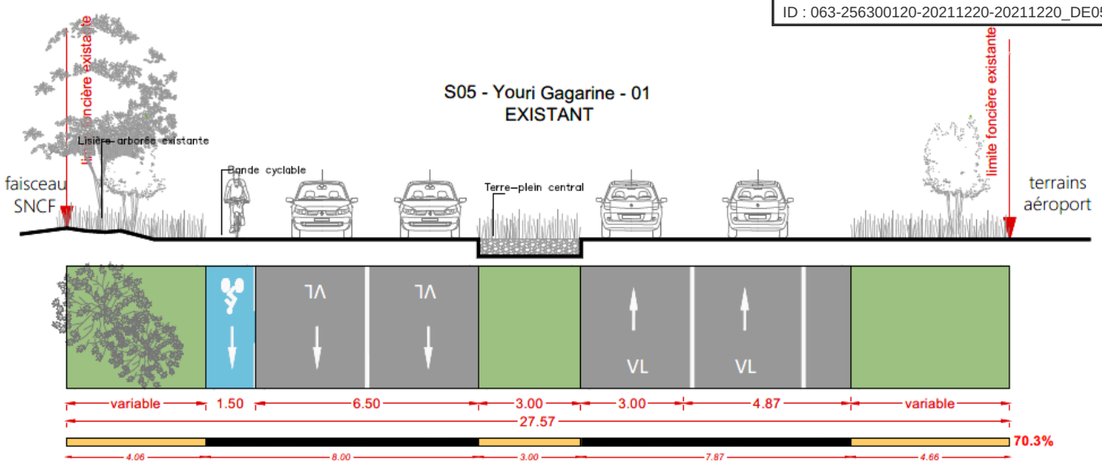


Figure 81 : Profil existant sur la rue Youri Gagarine avant la rue Curie

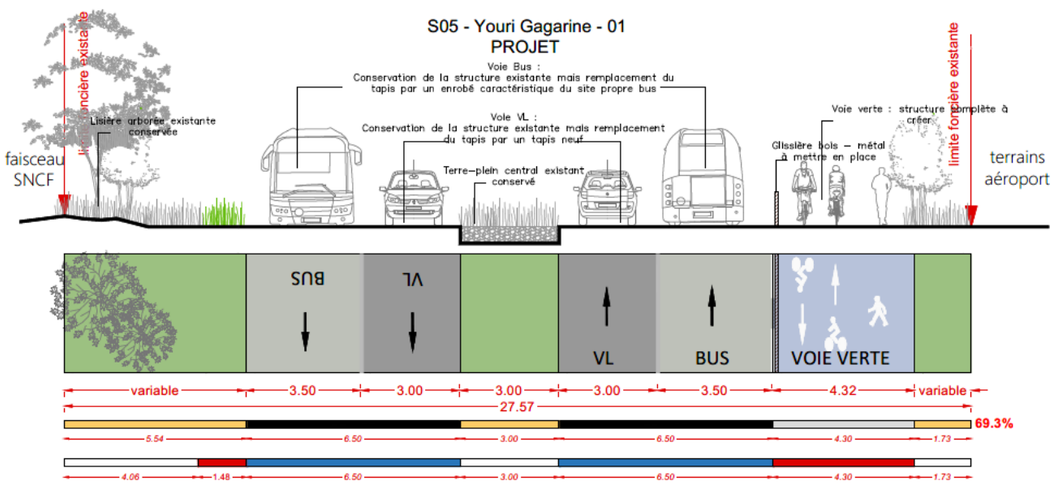


Figure 82 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Youri Gagarine avant la rue Curie

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.2. Ligne C – Durtol – Cournon d'Auvergne

VI.3.2.1. Secteur Ouest Durtol

L'insertion de ce secteur commence au Nord-Ouest de la ligne C, au droit du terminus, localisé avenue de la Paix sur la commune de Durtol. Il se situe sur l'actuel parking de la clinique médicale.
Distant de 185 m du cœur de bourg de la commune, ce terminus se compose de 2 quais de dépose, 2 quais de recharge, d'un local technique et un local d'exploitation. L'ensemble est complété par des places de stationnement réservées à l'exploitant T2C.
L'infrastructure du terminus est accompagnée par la relocalisation du stationnement existant de la clinique.
À ce stade des études, il est envisagé la création d'un parking sur dalle (R+1) côté terminus ainsi que la création d'un parking souterrain sur le tènement de la clinique, inscrit dans la hauteur du talus existant.
La capacité maximale de restitution avec un ouvrage sur dalle à 2 étages est de 166 places

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

Le secteur Ouest comprend 7 stations (Terminus Clinique, Montcharvais, Champradet, Puy-de-Dôme, Goncourt, Chambre de Commerce, Berthelot).

b. Secteur 06 - Ouest Durtol - 2,6 km

Figure 83 : Ligne C – secteur Ouest Durtol

Sorti du terminus de la clinique Durtol, VL et BHNS empruntent l'avenue de la Paix. Au regard du profil de la rue, l'insertion est banalisée dans les deux sens de circulation, conforme à l'existant. Cette typologie se poursuit sur environ 700 m jusqu'à l'intersection de la rue des Bocages. A l'approche du carrefour av. du puy de Dôme/ av. de Durtol, le BHNS bénéficie d'une voie d'insertion propre.
En sortie de l'intersection av. du puy de Dôme/ av. de Durtol, la circulation des VL et BHNS est à nouveau banalisée. Cette typologie se poursuit jusqu'au croisement av. de Bordeaux/ av. du Limousin. Ce linéaire est ponctué par le terminus « Clinique » ainsi que les stations « Montcharvais », « Champradet » et « Puy de Dôme ».

Au croisement des avenues du Limousin et de Bordeaux, en amorce de l'avenue Bergougnan, l'actuelle voie de circulation descendante dans le sens Durtol>Clermont est aménagée en site propre, jusqu'au carrefour boulevard Lavoisier/ Berthelot/ rue Fontgième. Cette voie est ouverte aux cycles dans la sens de la descente.

Dans le sens Clermont >Durtol, sur le même linéaire, l'insertion du BHNS est en site mixte BUS/ VL banalisé.

Il dessert les stations « Goncourt » et « Chambre de Commerce ».

Sur la séquence suivante de Berthelot (Berthelot Est), entre le boulevard Lavoisier et la rue du Pré l'Abbé, l'insertion du bus est en site propre bidirectionnel. Profitant d'un profil existant généreux, les deux voies de circulation existantes en limite du terre-plein central sont affectées au BHNS, les deux autres voies latérales restant à destination des VL.
Le dernier tronçon de cette insertion considère le linéaire Nord Sud de Berthelot. Sur cette séquence à caractère commercial, l'insertion nécessite des adaptations : Le BHNS s'insère au centre de la chaussée en site propre bidirectionnel sur 90 m. La présence d'une trémie d'accès du « Lidl » à conserver ainsi que le maintien d'accès à la rue Saint Rémy imposent une rupture du site propre dans le sens descendant Durtol>Clermont. Sur 90 m, l'insertion est banalisée [BUS+VL]. Les bus s'étant insérés en premier, ils restent prioritaires. Le site propre montant est maintenu.

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

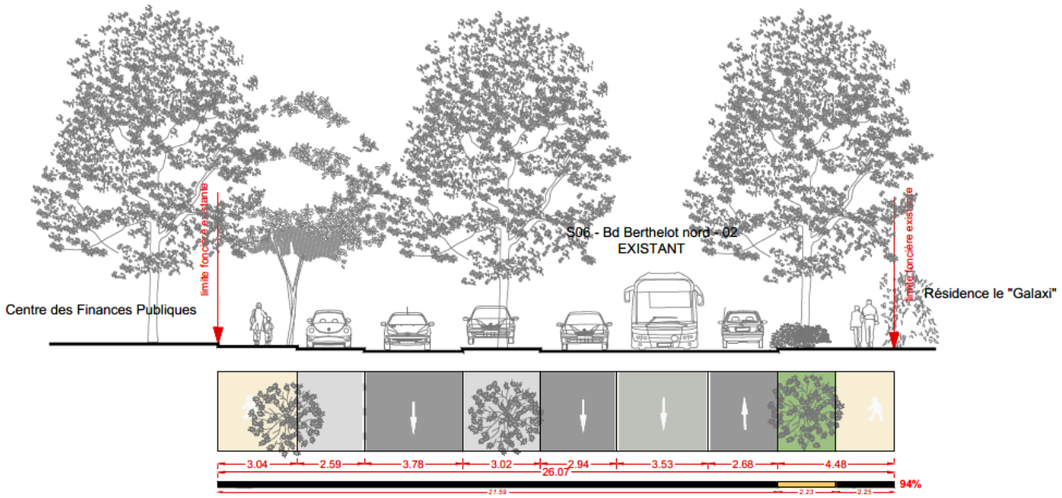


Figure 84 : Profil existant sur l'avenue Berthelot Nord

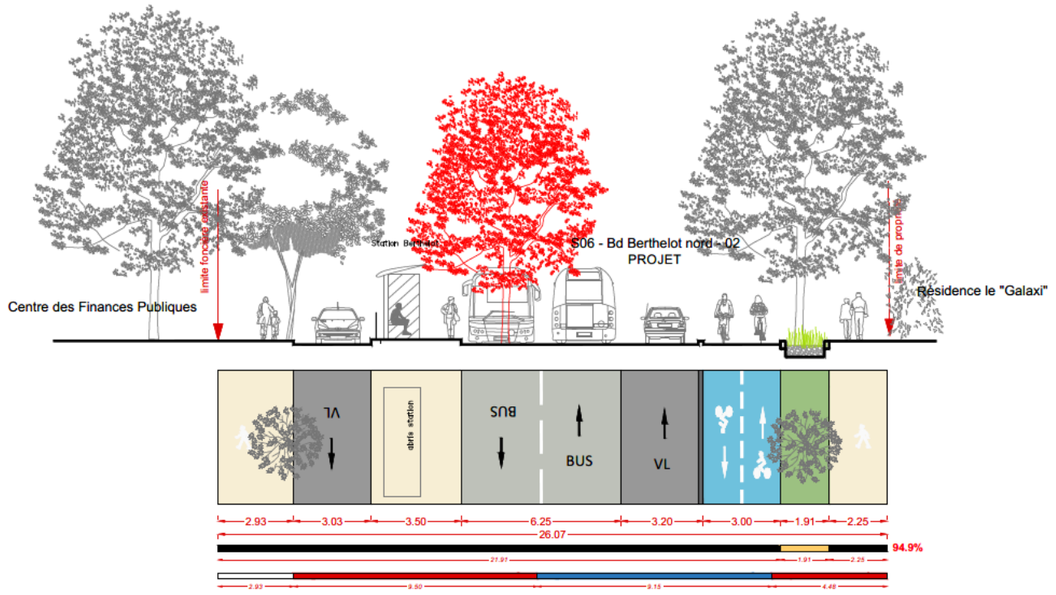


Figure 85 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur l'avenue Berthelot Nord au Nord du carrefour avec la rue Blatin

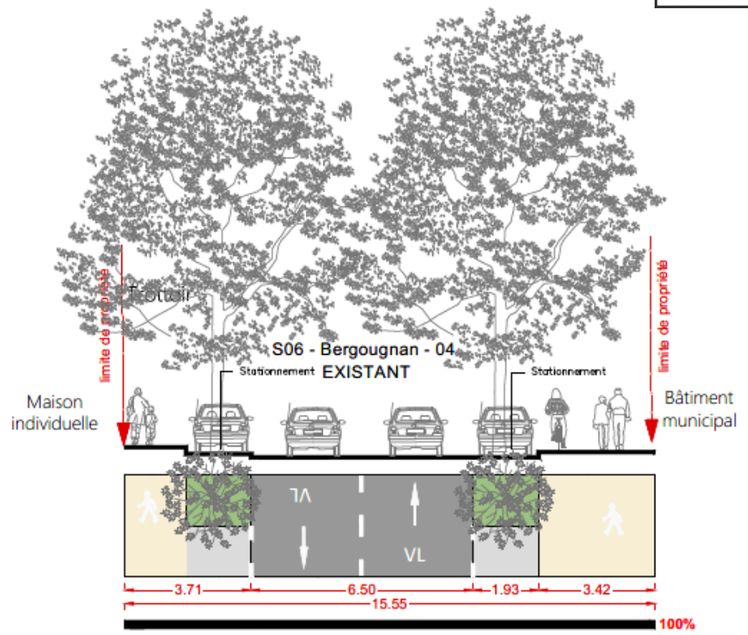


Figure 86 : Profil existant sur l'avenue Bergougnan

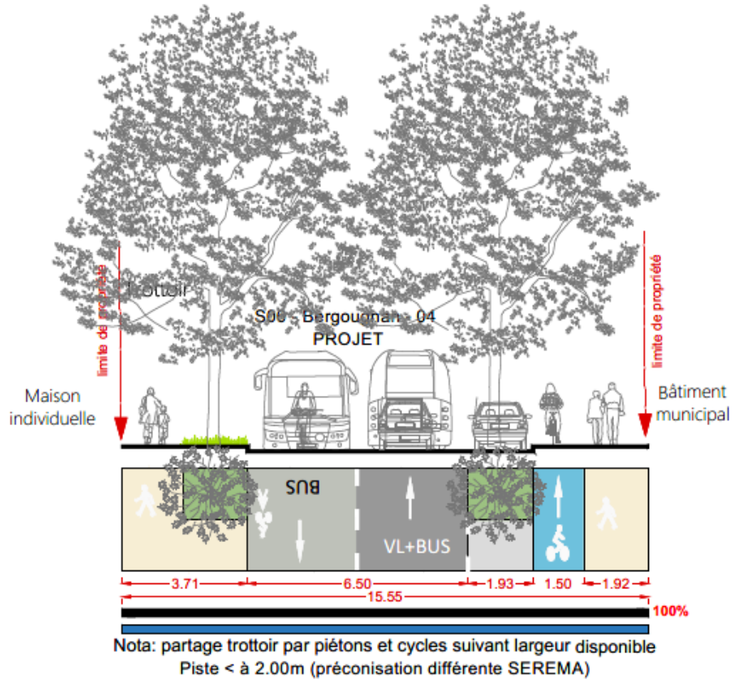


Figure 87 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur l'avenue Bergougnan

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.2.2. Secteur Oradou

Le secteur de l'Oradou se caractérise par un urbanisme de transition. Le quartier est essentiellement résidentiel (pavillons et petits ensembles collectifs). Le tracé reprend l'ensemble de la rue de l'Oradou sur environ 2500 m, du boulevard Fleury au Nord-Ouest au Boulevard Flaubert au Sud-Est.

Il démarre au lieu d'intensité « Square Jeune Résistance » et accueille 7 stations (« Proudhon », « Fernand Reynaud », « Médicis », « La Sarre », « Pablo Neruda » et « Oradou Gantière »).

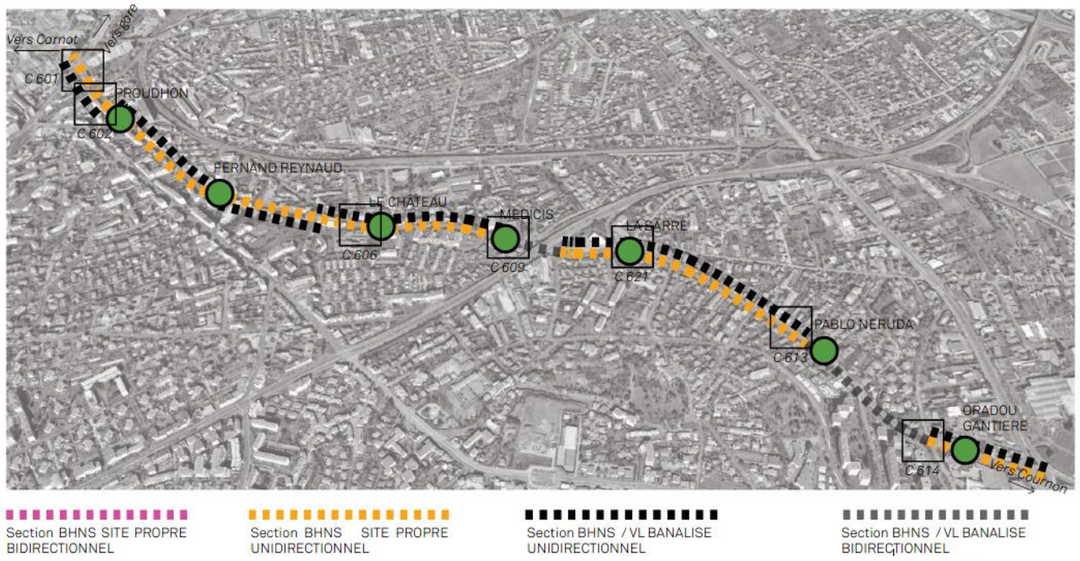
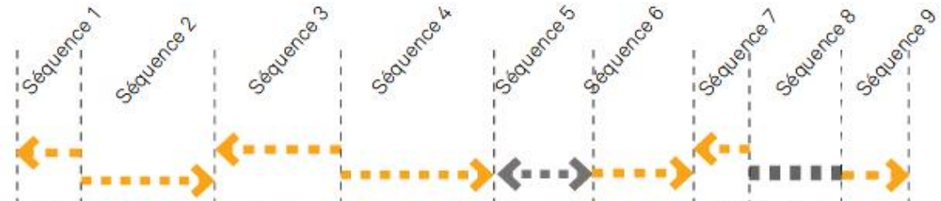


Figure 88 : Ligne C – secteur Oradou

Au regard du caractère contraint du profil moyen de la rue de l'Oradou, au stade des études préliminaires, le BHNS s'insère selon un principe d'alternat sur l'ensemble du parcours. La majeure partie de l'insertion du BHNS sur le secteur est en site propre unidirectionnel. Le linéaire est ainsi ponctué par 6 changements de sens de site propre. Le secteur présente 2 séquences en site banalisé (VL+BHNS) :

- Séquence 1 : Fleury > rue de la Pradelle : BHNS en site propre unidirectionnel sens Clermont Pardieu vers Clermont Gare,
- Séquence 2 : Rue de la Pradelle > Rue Fernand Reynaud : BHNS en site propre unidirectionnel sens Clermont Gare vers Clermont Pardieu,
- Séquence 3 : Rue Fernand Reynaud > Rue Proudhon : BHNS en site propre unidirectionnel sens Clermont Pardieu vers Clermont gare,
- Séquence 4 : Rue Proudhon > franchissement boulevard Bingen : BHNS en site propre unidirectionnel sens Clermont gare vers Clermont Pardieu,
- Séquence 5 : franchissement boulevard Bingen entre station Médicis et station La Sarre : BHNS en site banalisé bidirectionnel,
- Séquence 6 : station La Sarre > rue P. Doussinet : BHNS en site propre unidirectionnel sens Clermont gare vers Clermont Pardieu,
- Séquence 7 : rue P. Doussinet > rue Pablo Neruda : BHNS site propre unidirectionnel sens Clermont Pardieu vers Clermont Gare,
- Séquence 8 : rue Pablo Neruda > rue de la Gantière : BHNS site banalisé bidirectionnel,
- Séquence 9 : Rue de la Gantière > fin de la section Oradou : BHNS site propre unidirectionnel sens Clermont Pardieu vers Clermont gare.



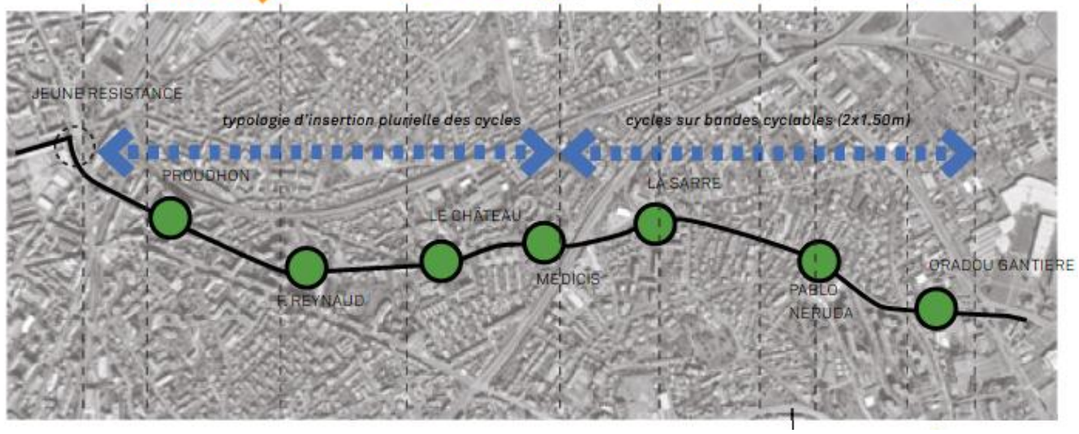


Figure 89 : Ligne C – secteur Oradou

Les circulations VL sont impactées par l'arrivée du BHNS ligne C. L'ensemble de la desserte du quartier est reconsidéré. Un schéma de bouclage du secteur a été étudié en phase EP. A la manière de l'insertion du BHNS, les VL s'insèrent en sens unique sur voie banalisée.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires.
Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

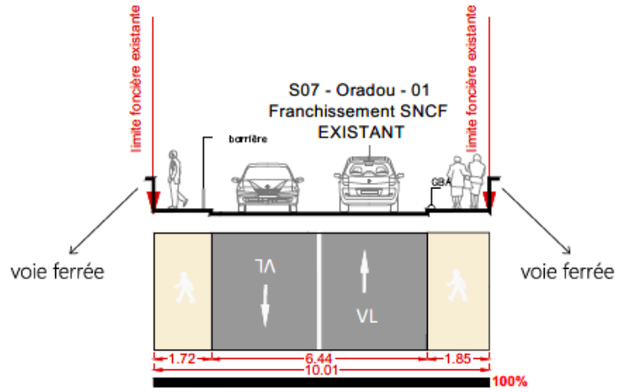


Figure 90 : Profil actuel de la rue de l'Oradou au droit du franchissement SNCF

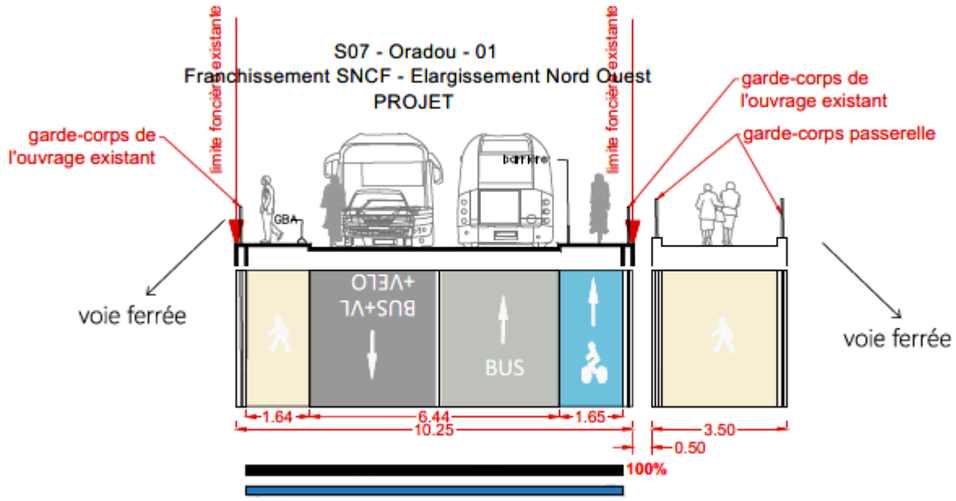


Figure 91 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue de l'Oradou au droit du franchissement SNCF

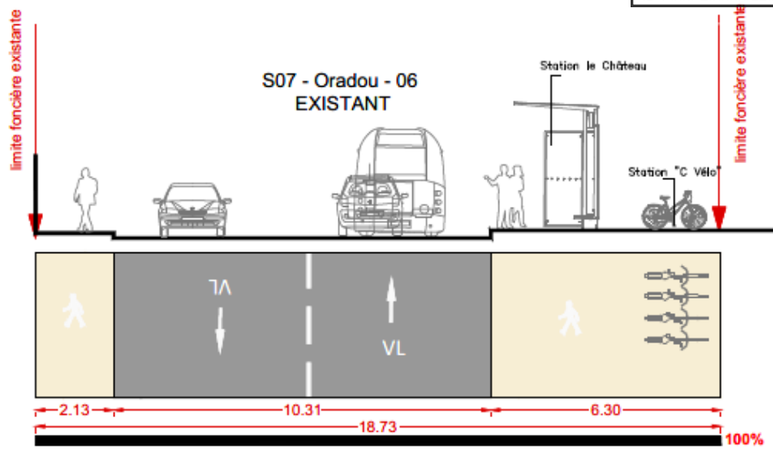


Figure 92 : Profil actuel de la rue de l'Oradou après le carrefour avec la rue Proudhon en direction de Cournon d'Auvergne

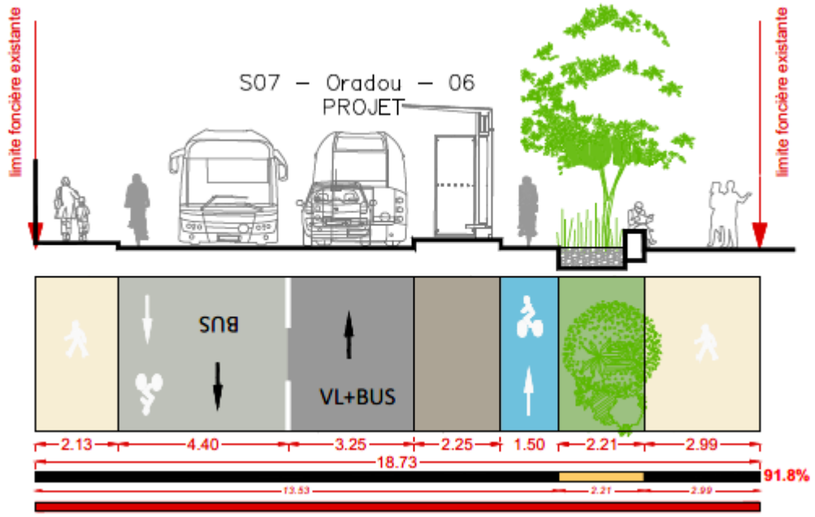


Figure 93 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue de l'Oradou après le carrefour avec la rue Proudhon en direction de Cournon d'Auvergne

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.2.3. Secteur Ernest Cristal

En entrée Sud de l'agglomération, le secteur Schuman Pardieu est en lisière de la grande trame paysagère de l'agglomération, en relation avec la géographie repère qui marque le paysage (Puys, plateau de Gergovie, Vallée de l'Allier, ...).
Porteurs d'enjeux et d'opportunité de différents ordres, les avenues Schuman et Cristal constituent une des entrées majeures de la ville de Clermont-Ferrand. Le linéaire considéré pour l'insertion se situe entre la commune de Cournon d'Auvergne et de Clermont-Ferrand. Il est également marqué par l'échangeur de l'autoroute A75.
Sur ce secteur en mutation, l'insertion proposée a pour objectif de dépasser la vision fonctionnaliste d'un urbanisme tertiaire et commercial comme nous l'observons aujourd'hui et de se projeter sur le potentiel foncier de ce dernier, ouvrant des perspectives de requalifications formidables, support d'une indéniable aménité urbaine.
La séquence, constituée du boulevard Schuman et de l'avenue Ernest Cristal, est requalifiée de façade à façade.

Ce secteur accueille 4 stations : « Lycée Lafayette », « De Vinci », « Ernest Cristal » et « Pont de Sarlièvre ».

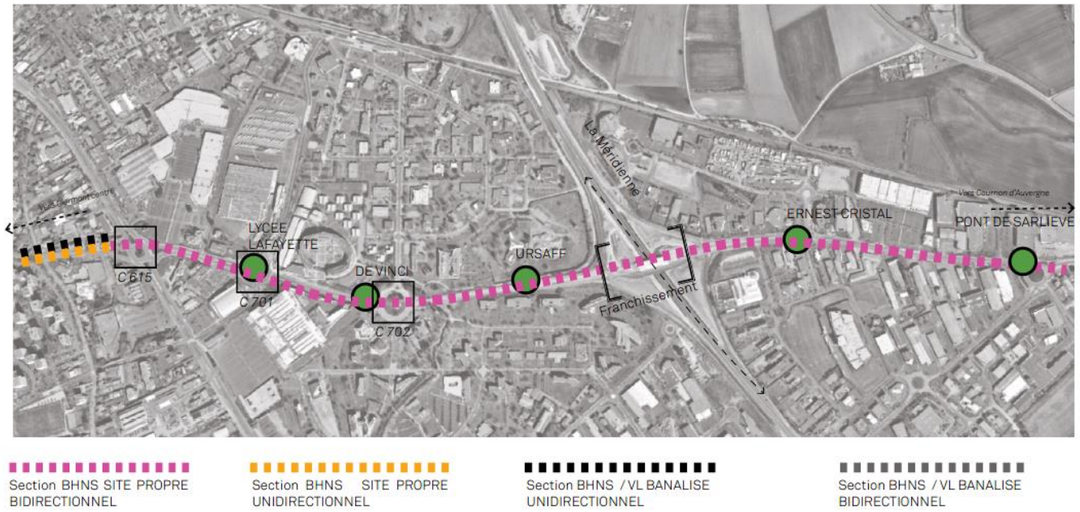


Figure 94 : Ligne C secteur Ernest Cristal

Nota : la station URSAFF du plan ci-dessus a été supprimée dans l'avancement des études.

Au terme de la rue de l'Oradou, au stade des études préliminaires, le BHNS s'insère à l'axe du carrefour Flaubert en site propre bidirectionnel.
L'ensemble de l'insertion du BHNS suit ce principe bidirectionnel axial.

Les carrefours traversés sont requalifiés, la trémie du carrefour Lafayette est rebouchée. Les VL circulent en surface de part et d'autre de la plateforme du site propre

Les flux VL sont modifiés. La trémie du carrefour de la Pardieu est ainsi rebouchée. Les VL circulent en surface de part et d'autre de la plateforme du BHNS.

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires.
Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

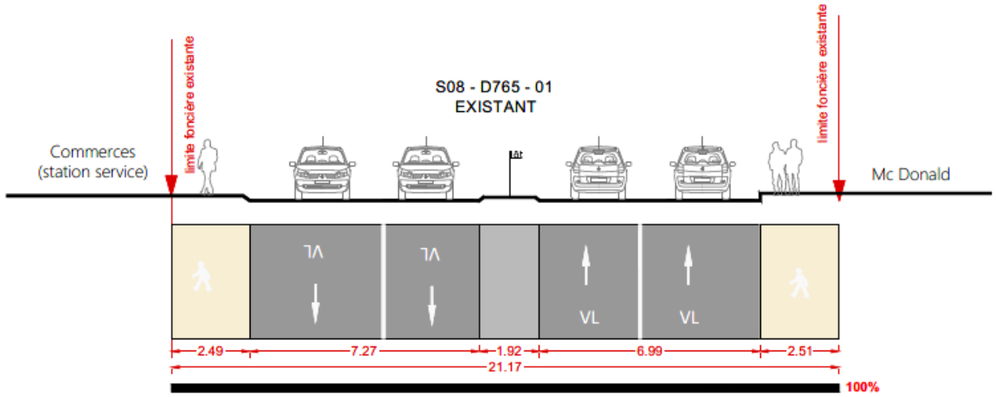


Figure 95 : Profil existant à l'entrée du boulevard Schuman

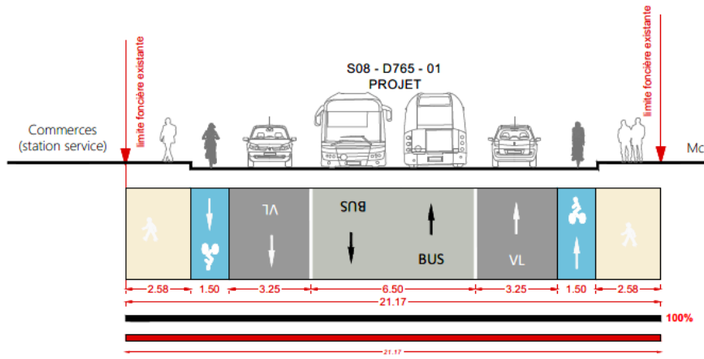


Figure 96 : Profil d'insertion du projet de BHNS à l'entrée du boulevard Schuman

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

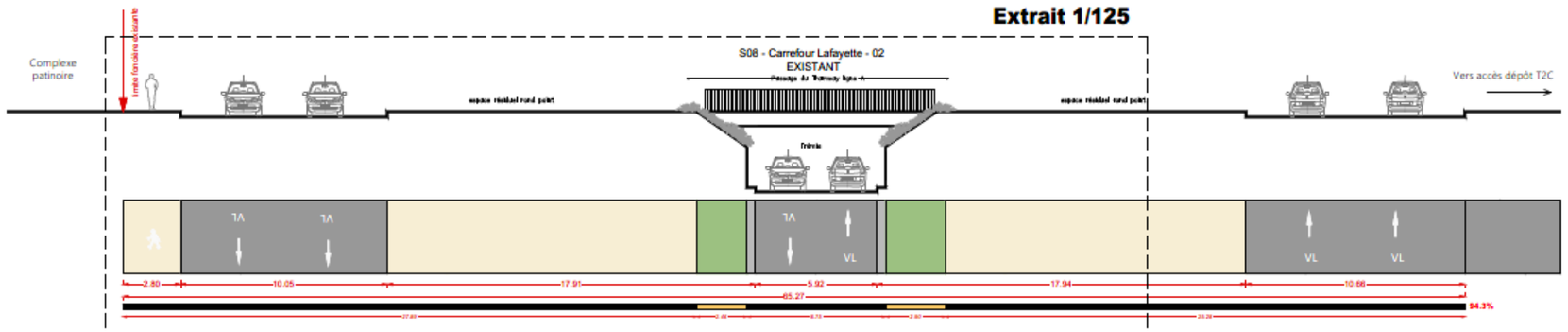


Figure 97 : Profil existant sur le boulevard Schuman au droit du carrefour avec le boulevard Lafayette

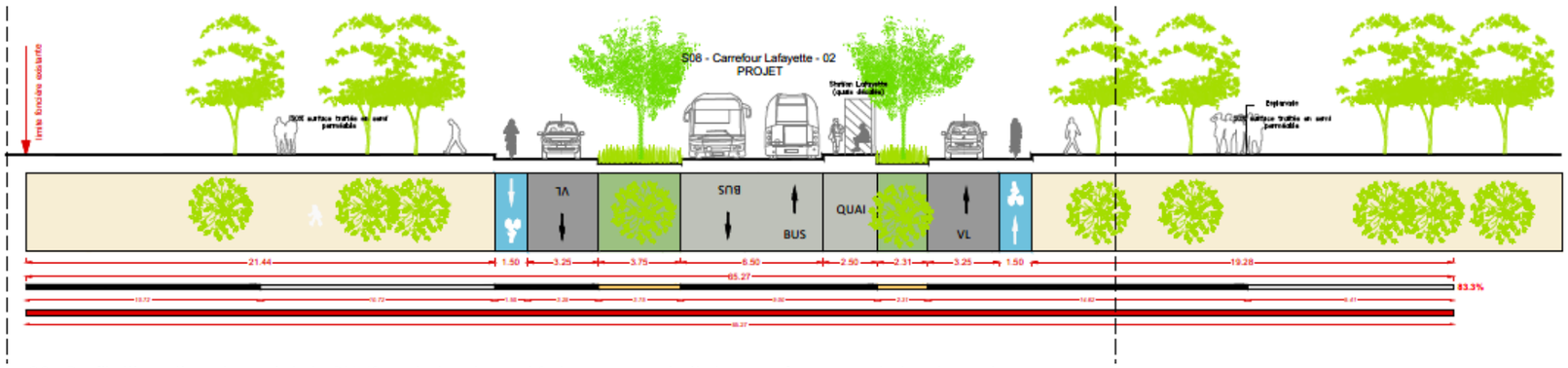


Figure 98 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur le boulevard Schuman au droit du carrefour avec le boulevard Lafayette

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.2.4. Secteur Cournon Grande Halle

La séquence traversée est caractéristique du paysage de la Limagne. L'insertion longe un secteur agricole pour venir desservir les grands équipements métropolitains que sont le Zénith et la Grande Halle de Cournon d'Auvergne. L'insertion jouxte la limite du nouveau centre d'exploitation et de maintenance. L'ensemble du tracé est marqué par de larges profils existants.

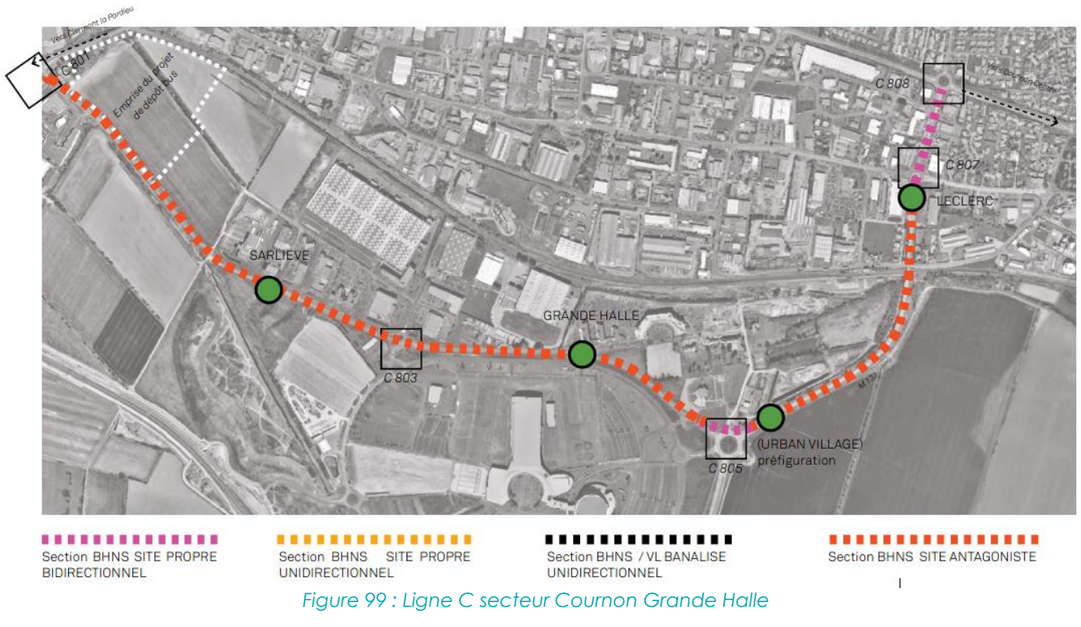


Figure 99 : Ligne C secteur Cournon Grande Halle

Au stade des études préliminaires, l'insertion du BHNS est la suivante :

- Séquence Nord de la voie de la Grande Rase de Sarlième au giratoire avec la RD137 (carrefour C805) : création d'un site antagoniste axial. La plateforme est bordée par 2 voies de circulation banalisées.
  Le trafic VL n'est pas impacté. Il conserve son fonctionnement actuel.
- Création d'un rond-point percé au bénéfice de l'insertion du BHNS en site propre bidirectionnel (2x3.25 m). Les VL effectuent le tour du rond-point.
- À la sortie du rond-point dans le sens Clermont-Pardieu > Cournon Gare, le BHNS quitte son site propre pour se réinsérer sur voirie banalisée. Principe identique dans le sens Cournon Gare > Clermont-Pardieu.
- Séquence carrefour giratoire C 805 à l'intersection des avenues d'Aubière et Maréchal Leclerc (C 807) : Le BHNS circule en site propre unidirectionnel axial selon un principe d'alternat. Le tracé franchit un ouvrage d'art existant, au niveau de la gare de Cournon d'Auvergne. Ce dernier est élargi. la structure existante est conservée, l'extension se greffe en rive Ouest du pont existant. Les VL circulent de part et d'autre de la voie BHNS.
- Séquence C 807 - C 809 (intersection des avenues d'Aubière et Maréchal Leclerc à intersection Boulevard Charles de Gaulle) : Mise en site propre bidirectionnel du tronçon de chaussée. Les VL circulent de part et d'autre de la plateforme BHNS.

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires. Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

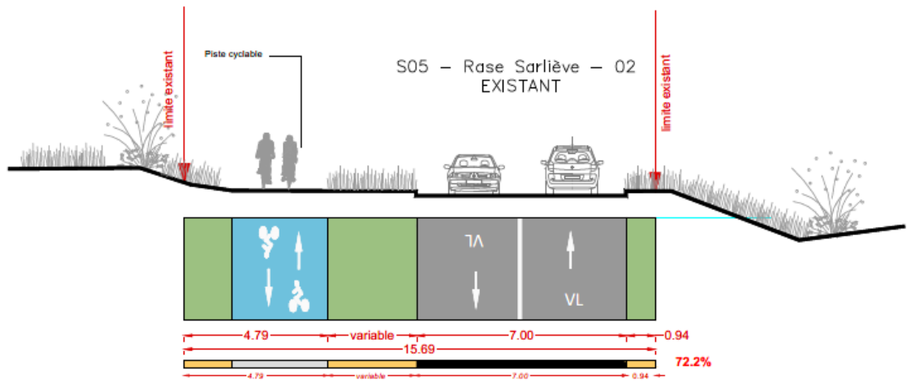


Figure 100 : Profil existant sur la rue de Sarlièvе au droit du CEM

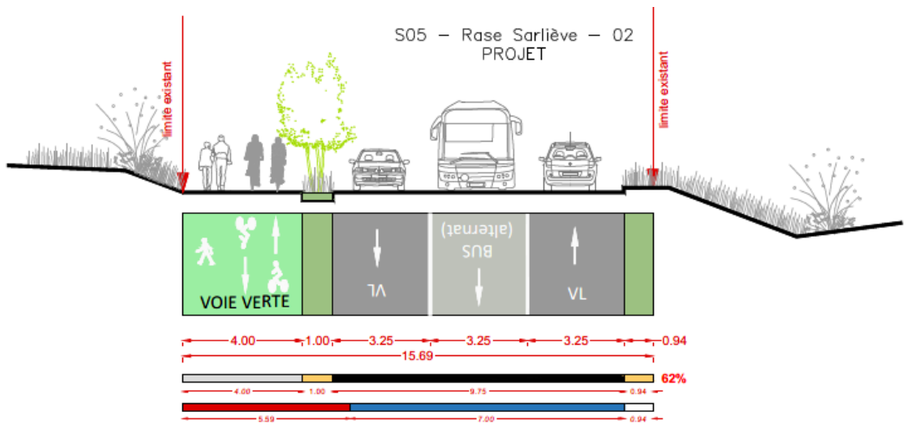


Figure 101 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue de Sarlièvе au droit du CEM

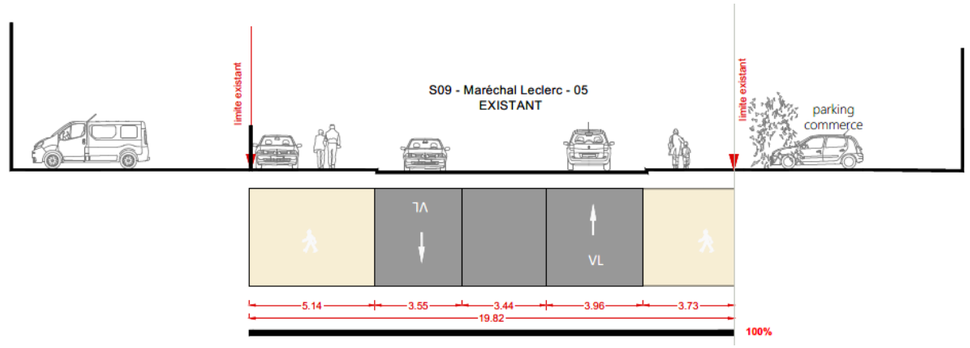


Figure 102 : Profil existant de l'avenue Maréchal Leclerc

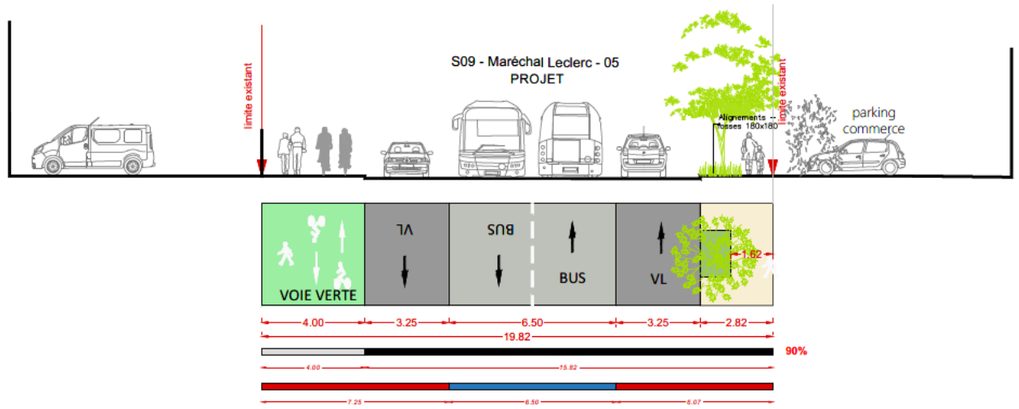


Figure 103 : Profil d'insertion du BHNS de l'avenue Maréchal Leclerc

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VI.3.2.5. Secteur Cournon d'Auvergne Centre

Au débouché Est de l'avenue Maréchal Leclerc, l'itinéraire du BHNS emprunte le boulevard Charles de Gaulle. Passé les pavillons en frange du boulevard, le tracé du BHNS remonte vers le cœur de bourg de Cournon d'Auvergne en direction de la place Gardet. Le bus dessert les quartiers Est du bourg puis remonte au Nord en direction du lycée Descartes pour y trouver son terminus.

Les principes d'insertion et d'aménagement le long du tracé BHNS sur ce secteur sont les suivants :

Figure 104 : Ligne C – secteur Cournon d'Auvergne – Centre

Au stade des études préliminaires, les principes d'insertion du BHNS sont les suivants :

- Séquence Avenue Charles de Gaulle : Afin d'optimiser les emprises existantes, dès la station « Charles de Gaulle », le BHNS s'inscrit en site propre antagoniste central. Le principe prend fin sur le dernier tronçon de l'avenue Charles de Gaulle, entre les carrefours C902 et C 903 (intersection du boulevard Charles De Gaulle avec la rue des Plaines et l'avenue du Midi. Les VL s'insèrent de part et d'autre du site propre.
- Séquence Foch / Joffre :
  - Insertion avenue Foch : au droit de la fourche Foch/Joffre [C 903] après le croisement de l'Avenue du Midi, le BHNS s'insère en site propre dans le sens (De Gaulle > Libération). Le BHNS est en site propre dans le sens Cournon gare > Cournon centre (place Gardet). L'avenue, aujourd'hui en double sens est requalifiée en sens unique ; les VL s'inscrivent sur la chaussée en sens unique en parallèle du site propre.
  - Insertion avenue Joffre : L'avenue maintient son sens unique. Création de deux voies de circulations : une voie en site propre dans le sens (Libération > De Gaulle) et une voie VL.
- Séquence Libération
  - Tronçon 1 : Le bus remonte en site propre sens unique sur un premier tronçon de l'Avenue de la Libération au droit d'un secteur commercial que l'insertion et le traitement de façade à façade ont pour but de pacifier. Le tracé prévoit une insertion en site propre unidirectionnel dans le sens De Gaulle > Libération. L'emprise restante est dédiée aux cycles et piétons. Les VL peuvent effectuer un bouclage du secteur en empruntant l'Avenue des Dômes.
  - Tronçon 2 : Sur le second tronçon de l'Avenue de la Libération, marqué par la station « Joffre », l'emprise de la chaussée est intégralement dédiée au BHNS. Ce dernier circule en site propre sur les deux sens de circulations sur 270 m. Le site propre s'arrête au carrefour C 928.
  - Tronçon 3 : Le tracé reprend une configuration banalisée. L'existant est inchangé. Le BHNS partage la chaussée avec les VL. Cette banalisation du tracé se poursuit jusqu'au début de l'Avenue de la Liberté, après la place Gardet. La place fait actuellement l'objet d'un projet de requalification (maitrise d'œuvre propre pilotée par la commune de Cournon d'Auvergne). Les intentions de tracé proposées dans le cadre des études préliminaires B&C ont fait l'objet d'échanges avec la ville de Cournon. Le projet de requalification de la Place ne devrait pas le remettre en cause.
- Séquence Avenue de ma Liberté entre la place Gardet et la rue Voltaire : L'avenue est étroite et habitée ; le tracé propose donc une insertion banalisée du bus (bus +VL) dans le sens Gardet > Voltaire, permettant la desserte riveraine. Un site propre unidirectionnel est aménagé dans l'autre sens.
- Séquence rue Victor Hugo entre les rues Voltaire et l'avenue Jean Moulin : L'insertion précédente s'inverse. Le bus est en site propre unidirectionnel sur l'ensemble du linéaire de la rue dans le sens Voltaire vers Moulin. Le trafic VL est géré en sens unique dans le sens Moulin vers Voltaire.
- Séquence Avenue Jean Moulin : L'insertion précédente s'inverse. Le bus est en site propre unidirectionnel sur l'ensemble du linéaire de la rue dans le sens Voltaire > Moulin. Le trafic VL est géré en sens unique sens Moulin > Voltaire.
- Séquence avenue Jean Moulin : Le tracé propose donc une insertion banalisée (bus + VL) dans le sens Jean Moulin > Jules Ferry, permettant la desserte riveraine de l'avenue (secteur pavillonnaire). Un site propre unidirectionnel est aménagé dans l'autre sens. L'insertion se trouve sur l'actuel site du Centre Technique Municipal de Cournon d'Auvergne. Des études menées par l'équipe d'urbanistes [a. MUA] ont conduites à des propositions d'aménagement pour articuler les quartiers autour d'une place multimodale « de quartier » (en lien avec BHNS ligne C) en proposant la reconfiguration d'un giratoire pour une centralité renforcée.
- Séquence Avenue Jules Ferry / chemin de Toulaits : À l'intersection de la rue des Alliés (C 921), afin de préserver l'accessibilité à la future programmation immobilière du projet CTM, le BHNS s'insère sur voie banalisée dans le sens Cournon Gare > Cournon Terminus. Ce principe se décline jusqu'à l'intersection avec l'Allée des Sports (C922). Dans le sens Cournon Terminus > Cournon Gare, le BHNS s'inscrit en site propre unidirectionnel. Passé l'Allée des Sports (C922), à l'approche de la station « Lycée Descartes », le BHNS s'inscrit en site propre bidirectionnel bilatéral. Le trafic VL, dont le fonctionnement est modifié, est conservé sur l'ensemble du barreau (2 voies VL de 3.25 m).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Ci-après sont présentées quelques coupes du projet telles que prévues au stade des études préliminaires.
Il est à noter que ces principes d'insertion peuvent évoluer dans la suite des études techniques.

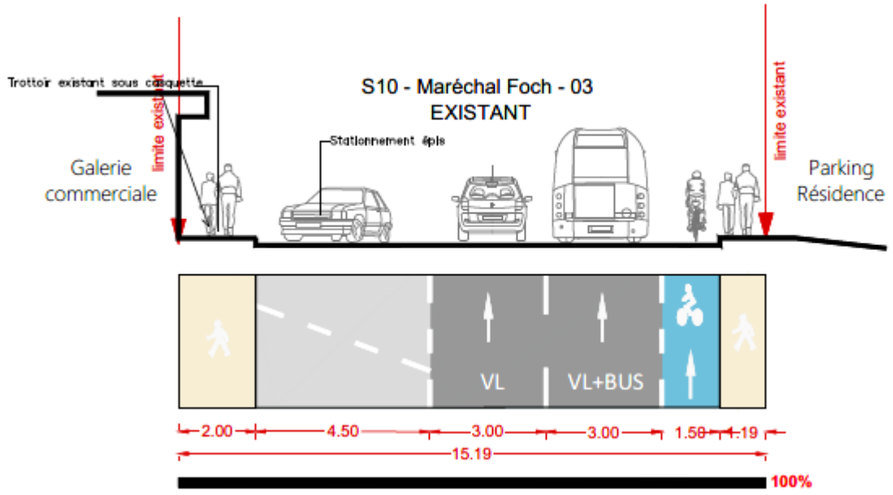


Figure 105 : Profil existant sur l'avenue Maréchal Foch

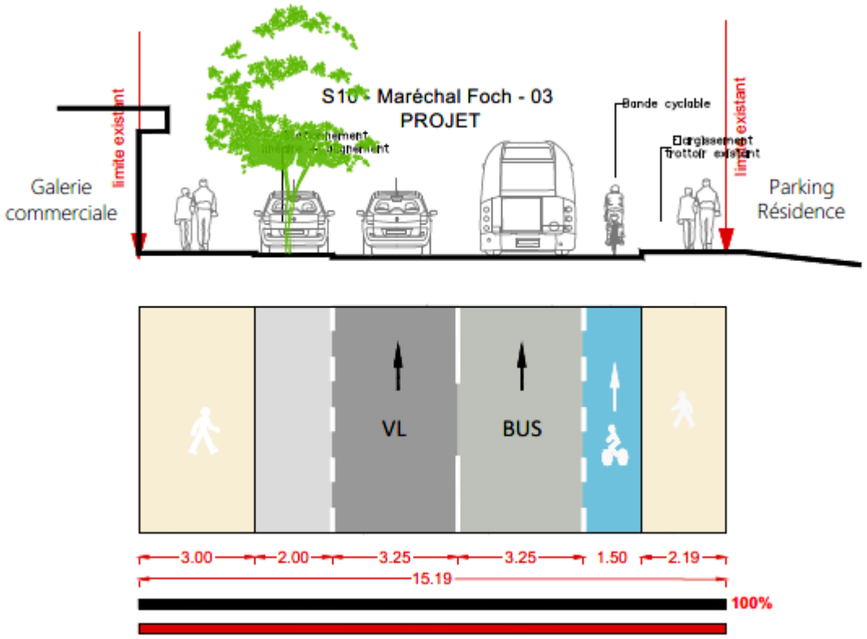


Figure 106 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur l'avenue Maréchal Foch

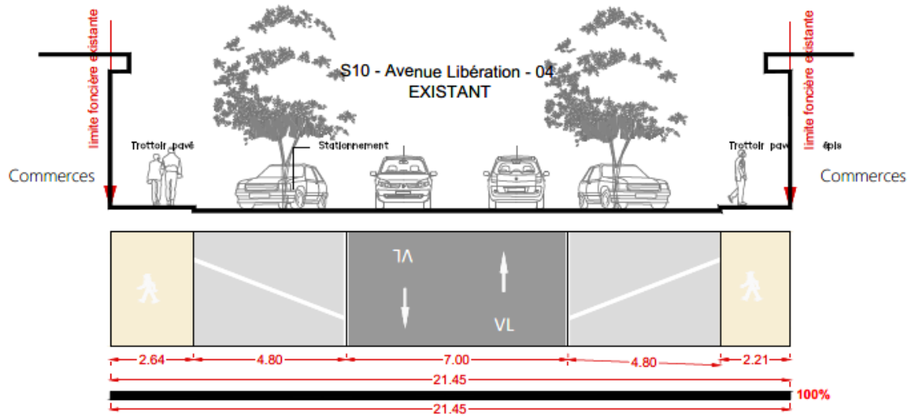


Figure 107 : Profil existant sur l'avenue Libération entre les avenues Maréchal Foch et Joffre

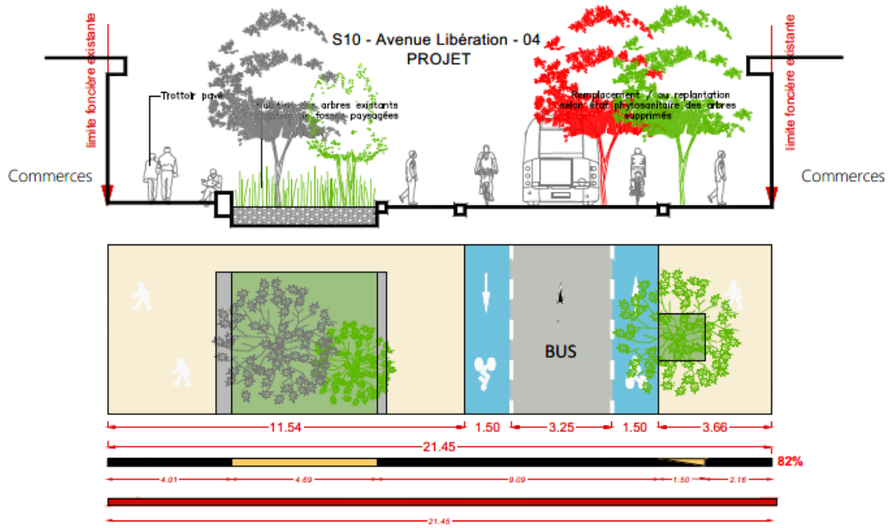


Figure 108 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur l'avenue Libération entre les avenues Maréchal Foch et Joffre

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

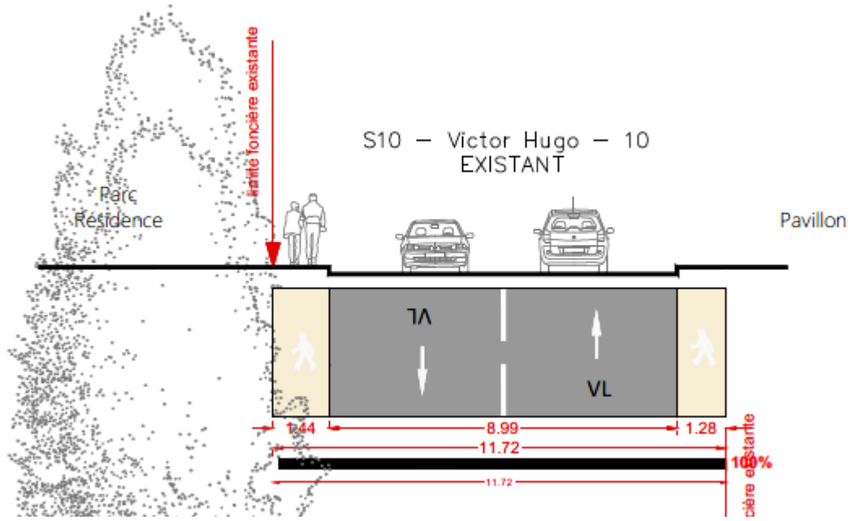


Figure 109 : Profil existant sur la rue Victor Hugo

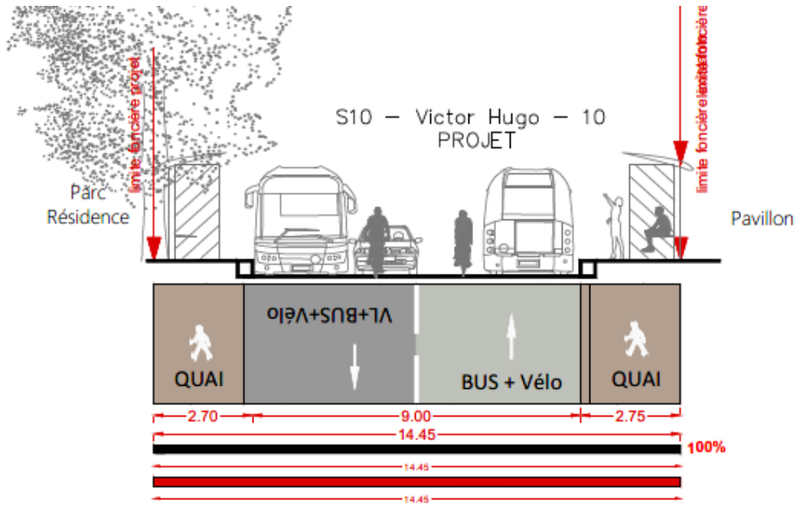


Figure 110 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Victor Hugo

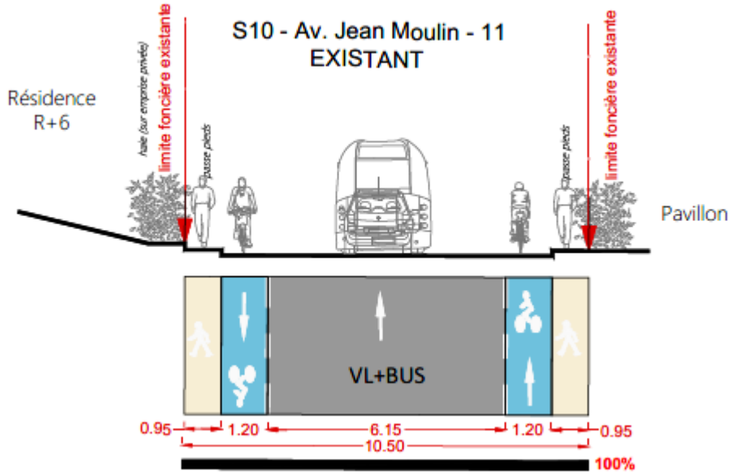


Figure 111 : Profil existant sur la rue Jean Moulin

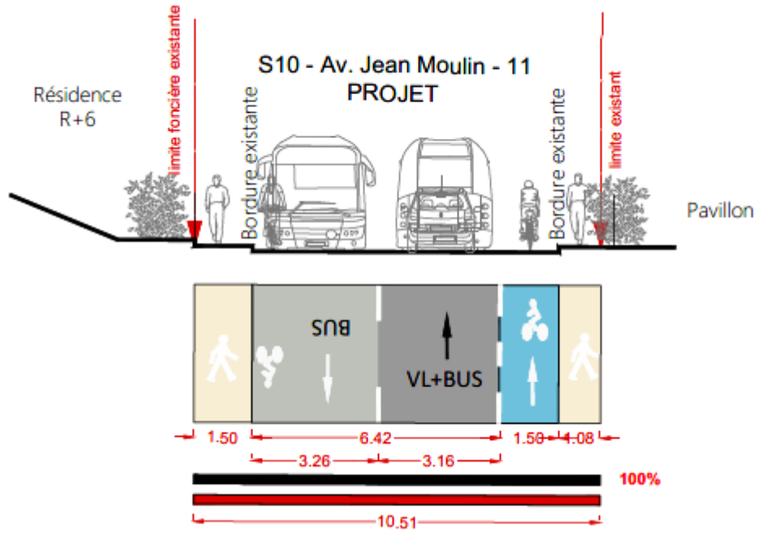


Figure 112 : Profil d'insertion du projet de BHNS sur la rue Jean Moulin

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VII. LE CENTRE D'EXPLOITATION ET DE MAINTENANCE

Le futur centre d'exploitation et maintenance (CEM), s'inscrit pleinement dans le Schéma de Transition Energétique et Ecologique de la Métropole Clermontoise. D'une superficie de 7,5 hectares, il est prévu pour accueillir 190 bus (40 BHNS électriques de 18 m et 150 bus GNV et électriques), le reste de la flotte étant maintenu dans le site de Champratel. Il permettra de garantir la transition écologique du parc de bus.
Outre ses aspects fonctionnels et performanciels ce nouveau site de remisage, maintenance et exploitation du réseau bus est inscrit dans une démarche de développement durable volontariste et innovante. Ainsi dans le cadre du projet d'aménagement du site, l'accent sera mis en priorité sur le caractère frugal des bâtiments et infrastructures, avec en ligne de mire une architecture régénérative et un site à énergie positive.

Acteur majeur de la mobilité à l'échelle du territoire du Grand Clermont, le SMTC se veut exemplaire y compris au sein même des différents sites exploités. Ainsi sur le futur site, les flux piétons et vélos seront privilégiés et organisés.
Le site du CEM s'inscrit dans un paysage composite mêlant activités industrielles, commerciales et parcelles cultivées.

Le projet a pour ambition de concilier :

- Une insertion urbaine par un traitement de la façade du projet qualitatif et une accessibilité au caractère plus urbain que routier,
- Une insertion paysagère et un traitement qualitatif des limites du site en préservant les vues sur la plaine,
- Une qualité architecturale : par l'exemplarité du traitement architectural du projet et du traitement paysager du site, le CEM devra être le support de l'image du SMTC, de son organisation et de son implication dans la notion de développement durable,
- Une insertion environnementale en lien avec la typologie des lieux : penser l'implantation en fonction des rases, des points hauts et bas du site, des enjeux environnementaux existants en limitant au maximum l'imperméabilisation des sols.

L'enjeu du projet est donc de végétaliser au maximum la parcelle et les bâtiments dans un souci de préservation de la biodiversité, de réduction du phénomène d'ilots de chaleur et de confort des espaces extérieurs et bâtis :

- L'imperméabilisation des espaces extérieurs sera limitée par exemple par la mise en place de stationnements semi-perméables, d'arbres et d'espaces végétalisés dans les aménagements. Les toitures terrasses seront végétalisées au maximum (les toitures pouvant également être exploitées en partie pour une production énergétique,
- La végétalisation du site fera appel aux espèces autochtones et non allergènes demandant peu ou pas d'arrosage tout en offrant une diversité propice au développement de la faune locale.

Outre la limitation de l'imperméabilisation des surfaces, le projet entend également :

- Proposer une gestion écologique et paysagère des eaux d'orages permettant la perception visuelle de la présence d'eau en surface : noues, modelés de terrain, bassins végétalisés….
- Favoriser la réutilisation des eaux pluviales pour les usages ne nécessitant pas d'eau potable type chasses d'eau, nettoyage et entretien (bâtiments et bus), l'arrosage des espaces extérieurs via des dispositifs de cuves.

Le centre d'exploitation et de maintenance (CEM) fait actuellement l'objet d'une consultation d'entreprise pour la maitrise d'œuvre. Le projet au droit du CEM n'est donc pas défini avec précision.

Le CEM est prévu sur la Pointe de Cournon. Il permettra d'accueillir le remisage d'environ 190 bus standard et articulés (105 bus standard GNV, 30 bus standard électrique ou E-Bus et 40 bus articulés électriques), des ateliers de maintenance dimensionnés et un pôle administratif.

Figure 113 : Localisation des tènements affectés au futur CEM

L'accès au futur CEM s'effectue par la rue de Sarlième et l'avenue de Clermont (M212), toutes deux connectées au giratoire de la Pointe de Cournon. À ce stade des études, la rue de Sarlième sera le support d'accès des bus au CEM. L'avenue de Clermont ne pourra être que support d'accès au site pour des véhicules légers.
L'ensemble du ou des accès devront toutefois être accessibles aux engins de secours (pompiers).

Implanté sur une emprise foncière d'environ 7 hectares, maîtrisée par le SMTC et la Métropole, le CEM de la Pointe de Cournon sera dimensionné pour accueillir environ 190 bus GNV et électriques dont 40 bus électriques de 18 mètres pour l'exploitation des lignes B et C et comprendra notamment :

- Le futur siège social de l'exploitant,
- Une zone de remisage des bus (située majoritairement en extérieur),
- Une zone de station-service, nettoyage et service remiseurs,
- Une zone d'ateliers de maintenance, magasin, locaux des services techniques, locaux techniques,
- Un bâtiment Exploitation,
- Des installations diverses comme des stations de recharge, parkings, etc.,
- L'aménagement de voirie routière interne, d'espaces verts, des principes d'assainissement et d'une réserve incendie,

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Un champ photovoltaïque d'une puissance comprise entre 2,5 et 3 MWc permettant de couvrir 50 % des besoins des lignes B et C en énergie verte,
- Une unité de stockage de l'énergie pour répondre aux appels de puissance en tant que de besoin,
- Un outil intelligent de gestion de l'énergie : alimentation du CEM, recharge des bus et injection sur le réseau électrique public,

Le CEM s'inscrit dans la préfiguration de la RE 2020. Il n'est toutefois pas attendu de certification.

Le projet doit démontrer son engagement en faveur de l'environnement en améliorant la prise en compte du poids carbone des bâtiments et en développant la production d'énergies renouvelables pour les besoins de fonctionnement du site et ainsi atteindre à minima le niveau E3C1 du référentiel E+C-.

Le CEM sera doté d'une centrale photovoltaïque de production d'électricité, rattachée au réseau type SMARTGRID. Le dimensionnement de la centrale photovoltaïque s'appuie sur l'objectif de couverture de 50% des besoins électriques des lignes de bus B &C. En outre, le système photovoltaïque doit produire 50% des besoins électrique des bus et ce de manière de manière concomitante.

Le CEM n'est à ce jour pas défini avec précision. En effet, au stade des études préliminaires plusieurs esquisses ont été dessinées afin de valider que le terrain disponible puisse accueillir le CEM avec toutes les fonctionnalités attendues.

Les éléments de programmation ont ensuite été insérés dans le cahier des charges de consultation des entreprises de maîtrise d'œuvre. Ces dernières ont ainsi pu, dès la phase de l'offre, étudier l'insertion spatiale des fonctionnalités du CEM et son insertion paysagère par rapport à son environnement proche.

Ci-après deux photomontages du CEM permettant de se rendre compte de l'implantation du CEM envisagé à ce jour par l'équipe de maîtrise d'œuvre. Les études de maîtrise d'œuvre à venir définiront clairement l'implantation du CEM.

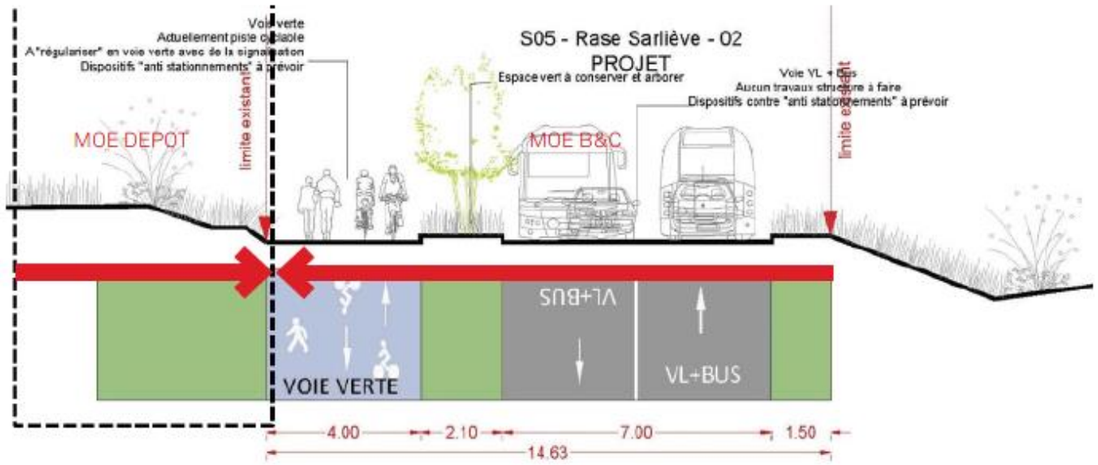


Figure 114 : Profil d'insertion du BHNS au droit du CEM

Figure 115 : Photomontage du Centre de Maintenance et d'Exploitation – image non contractuelle

Figure 116 : Photomontage du centre de maintenance et de remisage – vue depuis la rue de Sarlième - image non contractuelle

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VIII. LES AMENAGEMENTS DES ESPACES PUBLICS EN LIEN AVEC LE PROJET DE BHNS

VIII.1. Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix

L'objectif premier est de faire de ce secteur de cœur de ville un espace public particulièrement démonstrateur de la ville durable de demain, notamment au travers de l'ambition de réduire le phénomène d'îlot de chaleur urbain. Cela passe par plusieurs orientations communes avec le projet de mobilité InspiRe, favorables au confort thermique en ville :

- Favoriser la désimperméabilisation des sols et rendre prioritaire la mise en œuvre de matériaux et dispositifs permettant l'infiltration naturelle des eaux pluviales dans les aménagements nouveaux ou existants, dès que cela est possible et en tenant compte des contraintes d'accessibilité, de composition des sols, de la nature des sous-sols et des réseaux souterrains.
- **Maximiser les surfaces plantées de pleine terre**, comme espaces d'infiltration naturelle des eaux de pluie, support de biodiversité et vecteur de régulation thermique des espaces urbains. La requalification par le végétal devant être en premier lieu incarnée par les espaces publics, l'objectif visé est d'atteindre un coefficient de pleine terre minimal de 20% à l'échelle du périmètre du concours.
- **Conserver, restaurer ou créer un maillage de continuités paysagères faisant la part belle aux surfaces de canopée**, mettant en réseaux les différents éléments constitutifs de la trame verte existante, corridors biologiques et outils privilégiés du confort thermique en ville. Parce qu'un coefficient de biotope par surface pour les parcelles privées est déterminé par le PLU en vigueur de la ville de Clermont-Ferrand, l'objectif sera de tendre vers le respect minimal de ce CBS imposé. Bien que ces prescriptions règlementaires ne s'appliquent pas en tant que tel à l'aménagement des espaces publics, il apparait indispensable que la requalification des espaces urbains par le végétal et le développement de la biodiversité soient en premier lieu incarnée par les espaces publics.
- Privilégier (sans nécessairement systématiser) des matériaux de couleur claire et d'albédo élevé pour limiter la surchauffe estivale des espaces minéralisés.
- Intégrer la notion de fraicheur par l'eau avec à minima une fontaine à boire pour l'ensemble du secteur.

La réduction de l'effet d'îlot de chaleur passe également par des aménagements qui encouragent des mobilités douces et des choix de conception qui limitent les émissions de polluants. Aussi, le secteur « Renoux- Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix » veillera à :

- Réduire au maximum les emprises dédiées à la circulation véhicule, dans le respect des contraintes techniques et circulatoires.
- **Augmenter les surfaces dédiées aux modes actifs,** l'objectif visé est de dédier au moins 30% des surfaces aux piétons et aux cycles (confondus) à l'échelle du périmètre de concours.
- **Favoriser le recyclage in situ** des matériaux issus des démolitions (fonds de forme de voiries, etc.), la mise en œuvre de matériaux (mobilier, revêtements de sol, petite architectures), locaux, biosourcés, et issus de filières durables. Une proportion de 30% de réutilisation des structures ou des matériaux de réemploi est attendue, toutes provenances et mise en œuvre confondues.

La carte suivante fait la synthèse des enjeux et des orientations d'aménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix.

Remarque : Il est à noter qu'un concours de maitrise d'œuvre pour l'aménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix vient d'être attribué. Ainsi, l'aménagement précis de ce secteur ne sera connu que dans les études ultérieures.

Visuels non contractuel

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 117 : Synthèse des enjeux et des orientations d'aménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix.

ENJEU #1 | S'APPUYER SUR UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS À DOMINANTE CULTURELLE RAYONNANTE ET STRUCTURANTE POUR LE QUARTIER

- Equipement : enjeux de valorisation des façades,
  Enjeu de parcours et d'articulation avec l'espace public,
  Enjeu de traitement des seuils (parvis).
- Des requalifications ou projets immobiliers en cours structurants à intégrer dans la réflexion d'ensemble

ENJEU #2 | AFFIRMER LA QUALITÉ DE L'ESPACE PUBLIC EN ACCOMPAGNANT LES TRANSFORMATIONS D'USAGES

- Espaces publics de transition : enjeu de pacification et d'affirmation des ces points d'accroche urbaine et programmatique
- Un axe patrimonial remarquable assurant la desserte TC et riveraine et valorisant l'offre culturelle actuelle,
- Une réduction de la surface de l'espace de voirie apaisant l'axe Vercingetorix, assurant la desserte TC et riveraine de l'Hôtel Dieu
- Libérer les vues sur le paysage lointain et proche : enjeu de valorisation des qualités du patrimoine existant
- Secteurs Renoux- Ballainvilliers: Qualification des rez de chaussées et insertion urbaine des terrasses / enseignes des commerces

ENJEU #3 | CONNECTER LE QUARTIER AU COEUR DE VILLE HISTORIQUE ET DÉCLINER UNE NOUVELLE TRAME DE MOBILITÉ

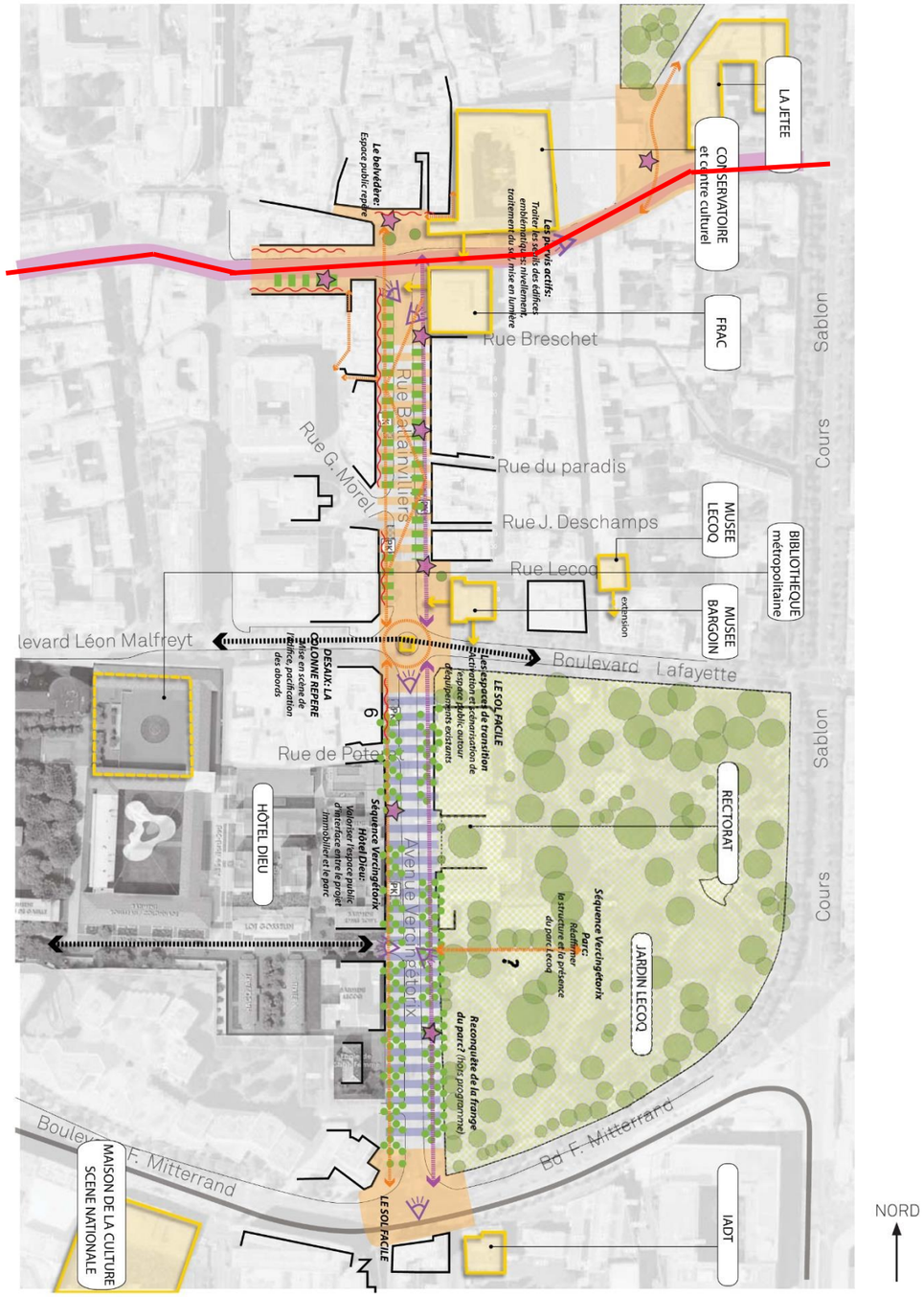
- Les grandes traversées, axes viaires connexes existants redimensionnés ou projetés
- Les passages actifs, liaisons internes à conforter pour une trame des mobilités douces efficiente sur l'ensemble de l'axe
- Le fil conducteur: promenade piétone majeur continue Nord Sud
- PK Optimiser l'offre de stationnement de surface pour libérer des espaces publics de qualité. Maintenir les stationnements réservés (PMR, Livraisons, etc...)

ENJEU #4 | S'INSCRIRE ET FAIRE DIALOGUER LES DIFFÉRENTES ÉCHELLES DU PAYSAGE URBAIN

- Jardin Lecoq : vers une requalification et une recomposition de la frange Est du parc?
- L'animation du cardo :
  - Ruban artistique :favoriser de nouvelles pratiques, d'appropriation et d'usage de l'espace .
  - Signalétique bâtie à mettre en place, pouvant s'appuyer sur des éléments architecturaux existants
- Axe Ballainvilliers: ordonnancement. S'appuyer sur le patrimoine végétal existant, conforter les alignements, socle d'une identité paysagère et patrimoniale et garantissant la mise en valeur des façades
- Axe Vercingétorix:
  Initier une nouvelle structure végétale, basée sur des plantations «aléatoires»,rompant l'alignement actuel et favorisant l'émergence du canopée urbaine, extension du parc Lecoq

Tracé du BHNS

1.8 Synthèse des enjeux et des orientations d'aménagement



p.34 Programme | RENOUX-BALLAINVILLIERS-JOFFRE-VERCINGETORIX

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VIII.2.Le Square de la Jeune Résistance

Le square de la Jeune Résistance est un carrefour important à l'amorce du centre-ville et en lien direct avec la gare. Pourtant ces accès sont très peu lisibles. Le square, espace vert de proximité par excellence est un espace multifonctionnel : à la fois un lieu de détente et de promenade, un terrain de jeux, une aire de pique-nique, une salle de lecture en plein air. Il est avant tout un lieu d'échanges, de discussions et de rencontres, un salon de verdure où les riverains viennent rompre l'isolement et renforcer les liens sociaux. Certains usagers vivant à deux pas d'un jardin public le considèrent d'ailleurs comme un jardin privatif dans lequel ils conversent avec leurs voisins de palier et reçoivent leurs amis.

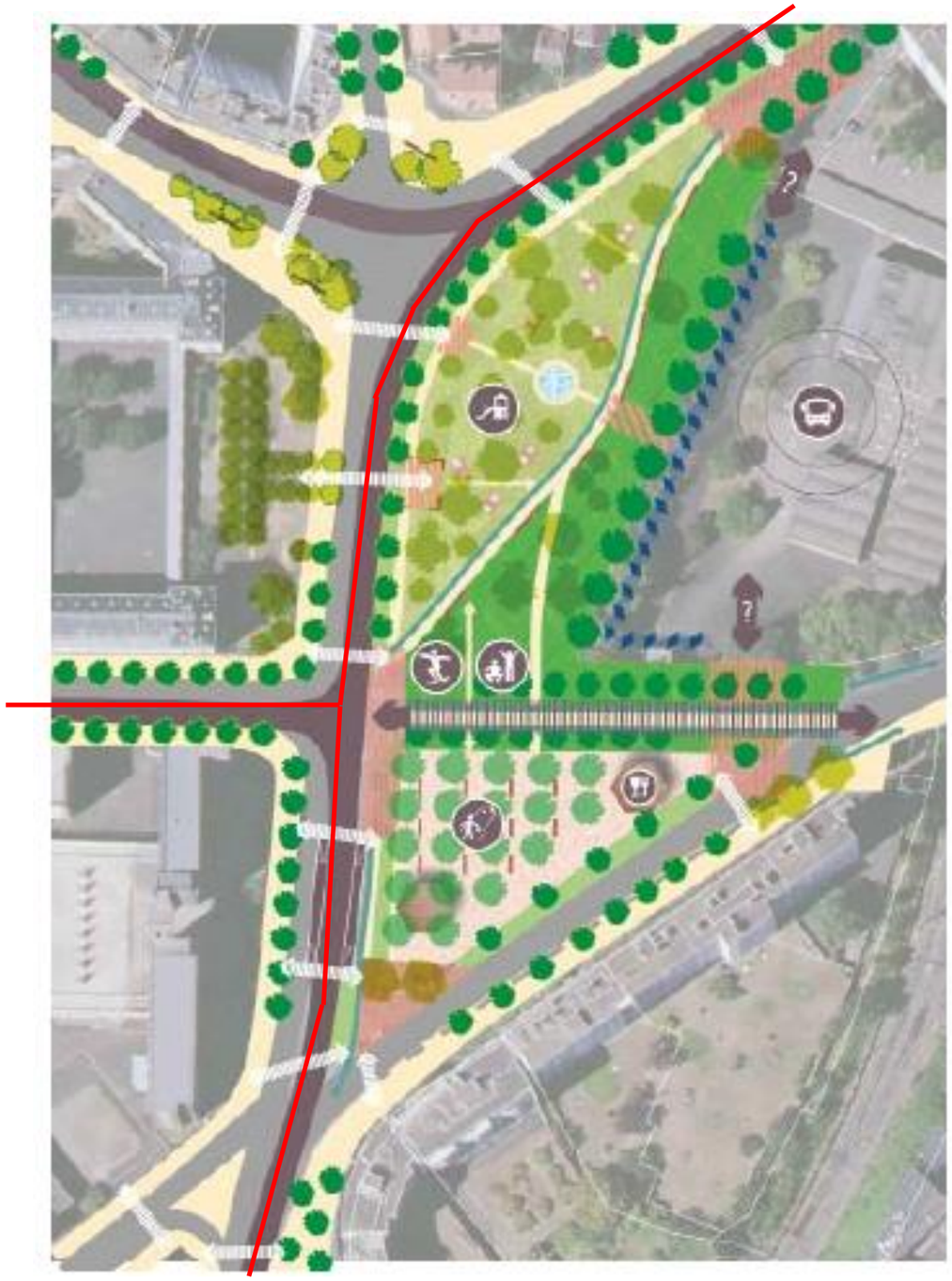
Ainsi, les principes d'aménagement de ce lieu d'intensité sont :

- D'affirmer comme une unité en créant une connexion entre le Sud et le Nord grâce à la suppression de la voirie VL (fin de l'avenue Carnot)
- De recomposer les usages et le programme du square. Si certains programmes semblent plutôt bien fonctionner (deux zones de jeux pour les enfants, un terrain de jeux de boules investi par une association), ces dernières sont périphériques et ne permettent pas une animation positive du square.
- De permettre des liaisons et faire dialoguer le square avec ses abords et son quartier.

La figure suivante reprend les grands principes de l'aménagement du square de la Jeune Résistance envisagés au stade des études préliminaires. Néanmoins, le maître d'œuvre retenu sera en charge de la réalisation des esquisses de cet aménagement. Ainsi, les insertions peuvent évoluer en phase avant-projet du Moe sous réserve de prise en compte de contraintes fonctionnelles, techniques, urbanistiques et environnementales.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 118 : Aménagements envisagés du square de la Jeune Résistance



Enjeux 1/ OUVRIR

- Privilégier une strate basse pour permettre des covisibilités au sein du square
- Créer un écran végétal (max 1,5m de hauteur) pour marquer la nouvelle limite du parc
- Proposer des accroches entre le square et le quartier
- Hiérarchiser le maillage piéton et redonner une place prépondérante aux espaces publics
- Optimiser les voiries VL au profit des espaces plantés et mode actifs

Enjeux 2/LIAISONNER

- Composer les franges du square avec les arbres d'alignements existants
- Acceuillir et proposer une continuité des arbres projettés par l'arrivée du BHNS
- Créer certaines ouvertures nécessaires en minimisant l'impact sur les arbres existants
- Intégrer les modes actifs au nouveau programme du parc et lier ce maillage au reste du quartier
- Projeter un axe aux multiples usages (bus, vélo, piéton, espaces de glisses urbaines...)
- Reformuler les passages piétons pour une traversée sécuritaire et en lien avec les nouvelles entrées du parc
- Anticiper les nouvelles entrées de la gare routière
- Projetter une interface entre le square, la future gare routière et les équipements sportifs en réfléchissant à la topographie du site

Enjeux 3/Apaiser

- Conserver et mettre en valeur l'arboretum existant (EBC)
- Proposer des plantations en regard des espèces présentes dans le parc afin de prolonger l'arboretum par delà le square et mettre en lien avec les espèces présentes dans le lycée
- Maintenir l'ombrage qu'offre le maillage d'arbres, indispensable pour les usages existants de ce secteur
- Intensifier la végétation
- Conserver les usages actuels du secteur en les ouvrant à tous les publics (?)
- Conserver la fontaine et réinterpréter ces abords
- Recomposer les jeux pour enfants
- Proposer de généreuses assises
- Intégrer deux 'folies' au sein du projet (kiosque et local de l'association de boules)

- Tracé du BHNS
- Future pôle gare
- Jeux pour enfants
- Glisses urbaines
- Agrès de street workout
- Jeux de boules et molky
- Point de restauration

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

VIII.3.La Façade urbaine de l'aéroport

Le secteur Aulnat Façade Aéroport est un lieu d'intensité fonctionnelle incarné par la multi modalité (BHNS, aéroport, gare d'Aulnat, VL). En tant que porte d'entrée Est de la métropole, ce lieu d'intensité s'adresse à une grande diversité d'usagers : piétons, cyclistes, usagers de la gare, de l'aéroport et du BHNS, automobilistes. Sa situation au sein de la métropole invite à une requalification significative de ce lieu d'intensité pour offrir une vitrine incarnant les dynamiques du territoire métropolitain tout en valorisant le cadre paysager dans lequel il s'inscrit (patrimoine immatériel).

Les principes d'aménagement de la façade urbaine de l'aéroport sont présentés sur la figure suivante.

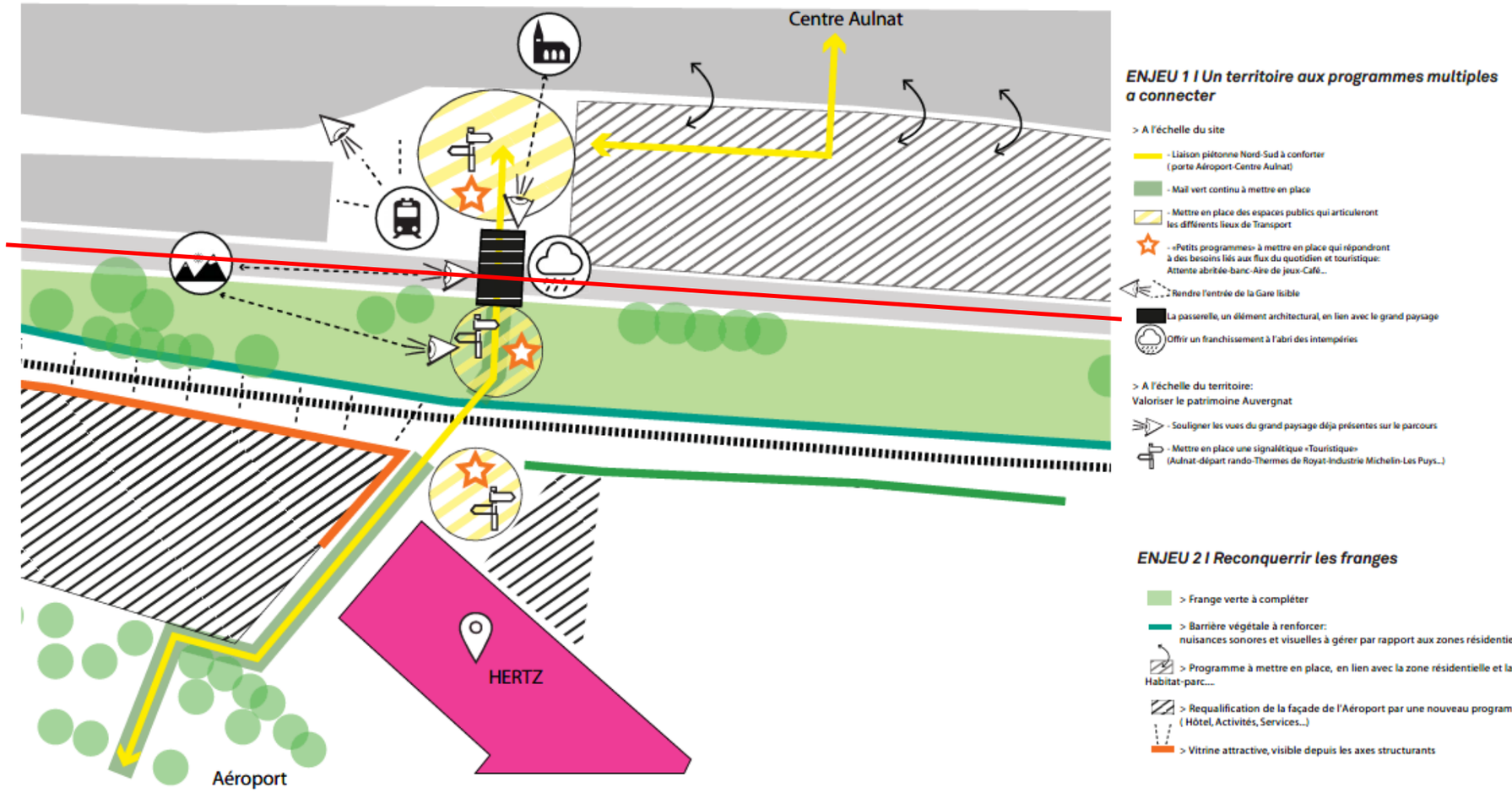


Figure 119 : Principes d'aménagement du lieu d'intensité « Façade urbaine de l'aéroport »

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

IX. PRESENTATION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUITE A LA MISE EN SERVICE DES LIGNES B ET C DE BHNS

IX.1. L'offre de service et les temps de parcours

Le niveau d'offre des futures lignes BHNS B&C est le suivant :

- Ligne B :
  - Temps de parcours de 38 minutes environ pour une vitesse commerciale de 19,5 km/h,
  - Amplitude horaire de 20 h : entre 5h et 1h,
  - Fréquence en Heure de Pointe : 6 min jusqu'au terminus partiel Centre Routier du Brezet et 12min jusqu'au terminus à Aulnat – Avenue Saint Exupéry,
  - Fréquence en Heure Creuse : En moyenne 10 min et 30 sec,
  - Fréquence en Heure « Hyper Creuse » (après 21h) : 30 min.
- Ligne C :
  - Temps de parcours de 50 minutes environ pour une vitesse commerciale de 20 km/h,
  - Amplitude horaire de 20 h : entre 5h et 1h,
  - Fréquence en Heure de Pointe : 6 min,
  - Fréquence en Heure Creuse : En moyenne 10 min et 30 sec,
  - Fréquence en Heure « Hyper Creuse » (après 21h) : 30 min.

Au-delà du niveau d'offre proposé, le mode d'exploitation sera également le plus proche possible d'un tramway avec une priorité maximale au niveau des carrefours.

Nota : afin d'avoir une ville apaisée et sécurisée, la commune de Clermont-Ferrand a mis en place au 1er décembre 2021 une limitation à 30 km/h sur 86 % des axes de Clermont-Ferrand contre 26 % préalablement. Les axes concernés sont représentés sur la carte ci-contre. Certains de ces axes sont empruntés par les lignes B et C du BHNS.

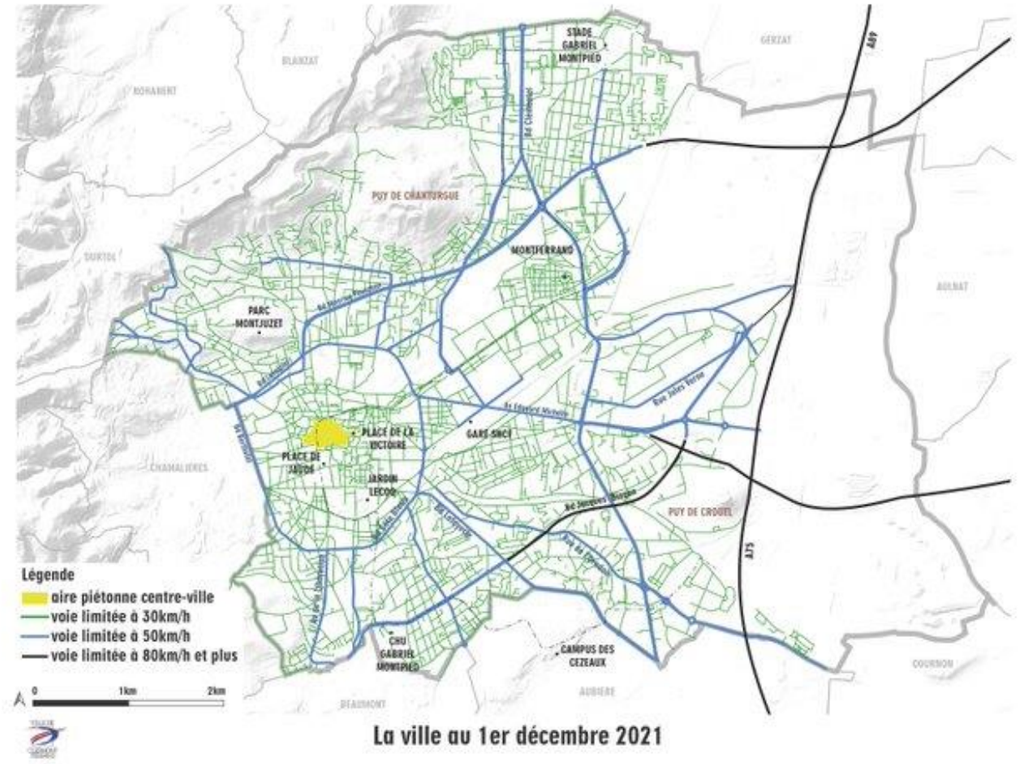


Figure 120 : Carte des limitations des vitesses sur la commune de Clermont-Ferrand au 1er décembre 2021

IX.2. Les estimations de fréquentation

Les lignes B et C vont voir leurs fréquentations journalières avoisiner les 20 000 voyages/jour avec 19 500 voyages/jour pour la ligne B et 20 600 voyages/jour pour la ligne C.

La Ligne B

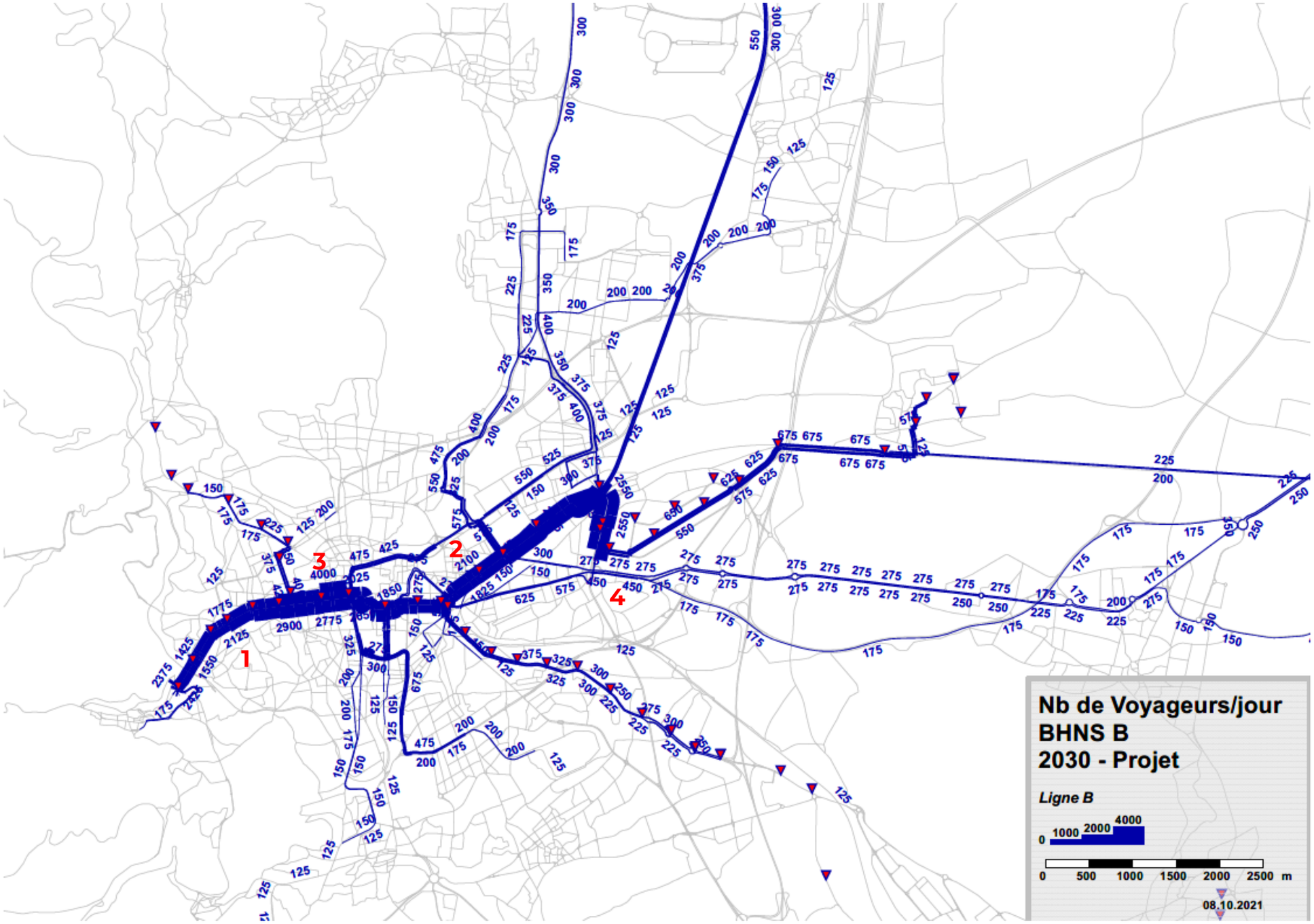
La ligne B de BHNS est surtout remplie entre le centre-ville (arrêt Chamalières Mairie - point n°1) et la gare SNCF (point n°2) . Avant la mairie de Chamalières, la ligne se charge doucement. Le pic de chargement est atteint au niveau de la place de Jaude (point 3) et de la correspondance avec le tramway.

Entre la gare SNCF et le terminus intermédiaire au Brezet (point n°4) il y une charge moyenne, qui décroit fortement ensuite.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 121 : Serpent de charge de la ligne B en situation projet

Le serpent de charge de la ligne B est présenté ci-dessous :



Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

La ligne C

En ce qui concerne la charge sur la ligne C de BHNS, le maximum de charge est à présent atteint au niveau de la place de Jaude (point n°1) et non plus sur le secteur Carnot (point n°2) – Le Château (point n°3). On note une charge assez homogène entre Chambre de Commerce (point n°4) et Raynaud (point n°5). On peut voir que la charge ne fait que croître entre le terminus à Toulaits (Cournon - point n°6) et la zone de pic de charge à partir de Raynaud.

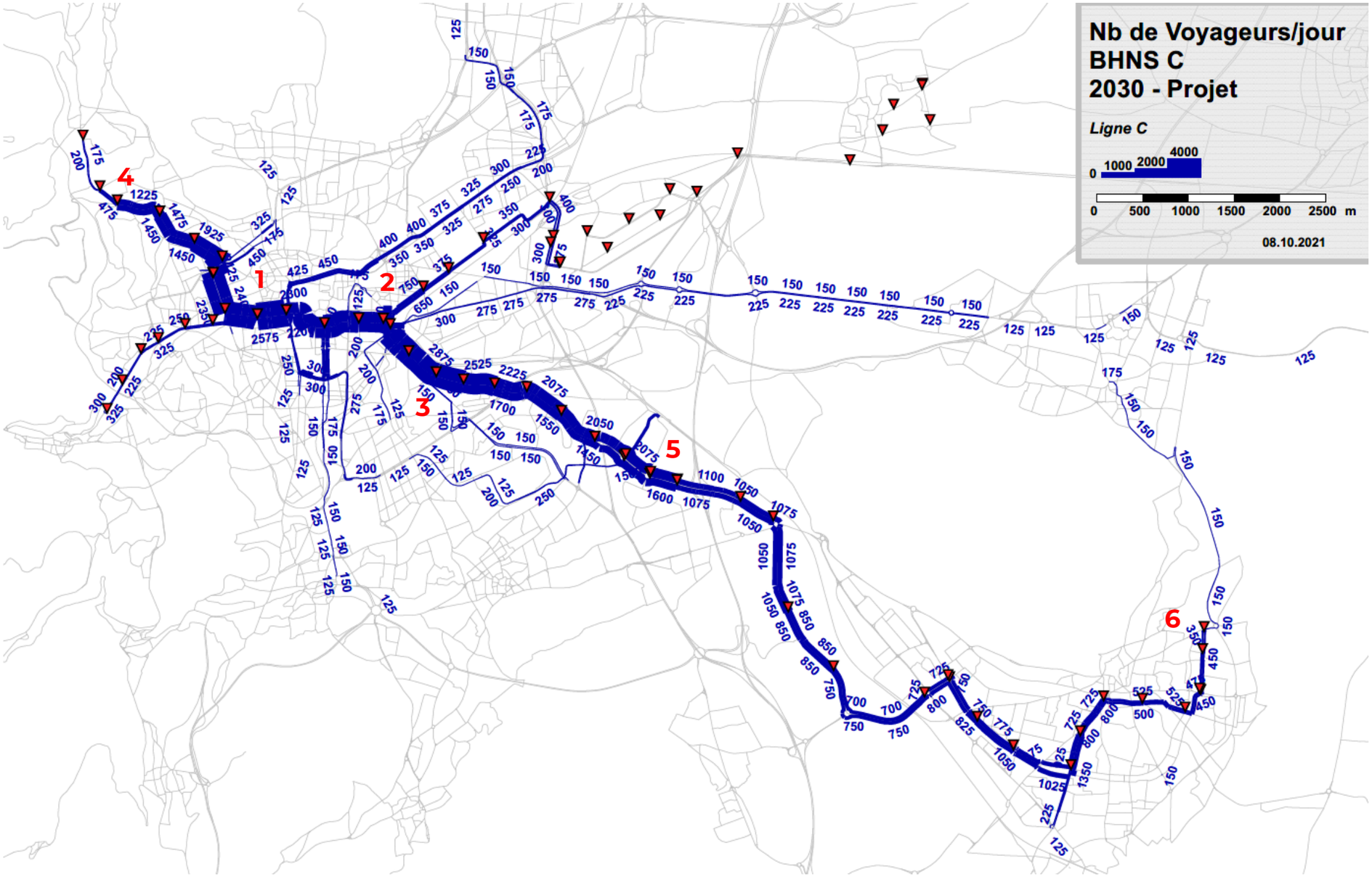


Figure 122 : Serpent de charge de la ligne C en situation projet

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

X.LES MODES DOUX DU PROJET DE BHNS

X.1.Cheminements cyclables

Le projet de BHNS s'accompagne de la mise en œuvre de bandes cyclables, pistes cyclables ou voies vertes sur plus de 90% du linéaire du BHNS, soit des aménagements cyclables sur environ 25 kilomètres de linéaire. Le projet prévoit donc :

- D'améliorer ou de maintenir les aménagements cyclables du schéma directeur déjà construits,
- De déployer sur 11km de linéaire les aménagements prévus dans le schéma directeur mais non construits à ce jour,
- De mettre en œuvre une continuité quasi systématique des aménagements cycles le long du tracé en mettant en œuvre des aménagements complémentaires non prévus au schéma directeur cyclable sur plus de 8km de linéaire.

Il comprend également la création d'aménagements d'intermodalités entre les transports en communs et les cycles avec la mise en place de 8 arceaux vélos à chaque station et de consignes à vélos sécurisées à proximité des stations BHNS les plus opportunes. Il est cependant à noter que le nombre d'arceaux vélos de chaque station sera affiné en tenant compte des concertations avec les associations et des besoins spécifiques de chaque station.

Il est à noter que les aménagements cycles réalisés dans le cadre du projet seront conformes aux préconisations de la Métropole qui sont résumées dans un « Guide technique des aménagements cyclables » qui est en cours de délibération. Ce guide prend appui sur les recommandations techniques du CEREMA.

Remarque : Les cheminements cyclables présentés ci-après sont les cheminements prévus au stade des études préliminaires. Néanmoins, ils sont susceptibles d'évoluer dans les études ultérieures en ce qui concerne les largeurs envisagées tout en conservant l'objectif d'avoir une continuité de cheminements doux tout au long du tracé des lignes de BHNS B et C.

La figure page suivante représente les cheminements cyclables le long du projet.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

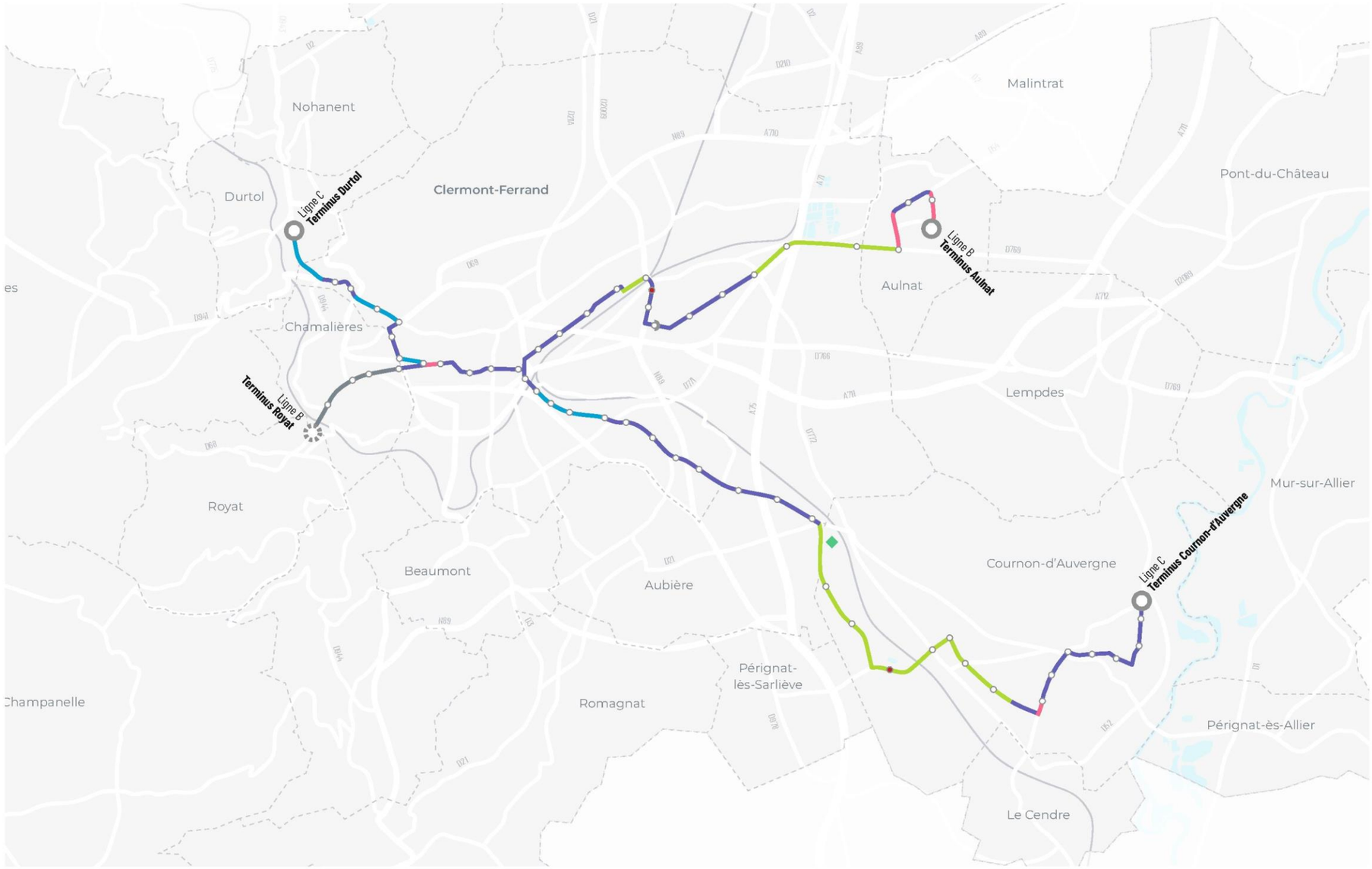


Figure 123 : Cheminements cyclables le long du tracé des lignes B1C de BHNS

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 124 : Lien entre le schéma directeur cyclable métropolitain et les aménagements cyclables le long des lignes de BHNS

La carte ci-après montre également le lien entre le schéma directeur cyclable métropolitain et les aménagements cycles le long des lignes de BHNS. Le projet de BHNS permet notamment de participer au déploiement du schéma directeur cyclable métropolitain mais également de créer de nouveaux cheminements cyclables complémentaires.

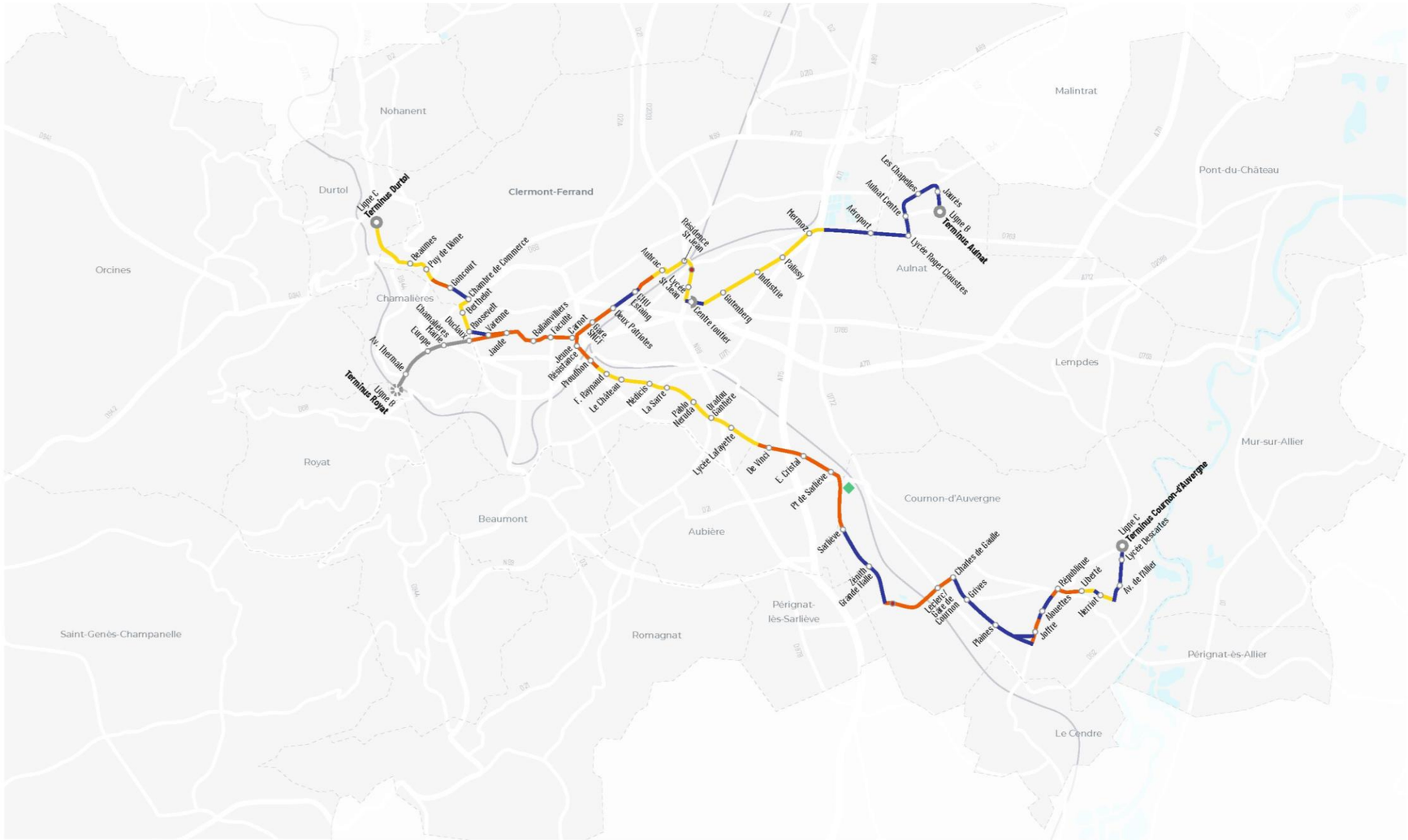


Schéma directeur cyclable et projet InspiRe

- Maintien / amélioration d'un axe déjà construit
- Construction de voies prévues par le schéma cyclable métropolitain
- Construction de voies complémentaires au schéma cyclable métropolitain
- Tronçon dont les aménagements cyclables et en site propre sont reportés
- Stations potentielles (non comptabilisées)
- Centre d'exploitation et de maintenance (dépôt)

N

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

X.2. Les autres cheminements doux (piétons)

Le projet de BHNS s'accompagne de cheminements doux tout au long du tracé.

Dans l'objectif de construire une métropole durable et apaisée, les modes doux sont une priorité dans les aménagements du projet InspiRe. Les modes actifs sont privilégiés en premier lieu et il est prévu que toutes les traversées d'axes soient sécurisées pour les modes doux et tout spécifiquement pour les piétons.
Ce projet s'inscrit ainsi dans la lignée d'une politique volontariste de la ville en faveur des mobilités actives. En effet, une harmonisation et une extension des zones piétonnes du centre de Clermont-Ferrand est à l'étude.

Les aménagements piétons seront améliorés qualitativement afin de délimiter plus aisément les différents espaces notamment par le biais d'une végétalisation importante lorsque les largeurs de voirie sont suffisantes. Cette végétalisation pourra ainsi permettre de structurer efficacement le réaménagement de façade à façade et ainsi conduire à des aménagements piétons confortables, pacifiés, à l'ombre et "isolés" de la voirie routière.

Ainsi, le long des deux lignes de BHNS, **au stade des études préliminaires,** les aménagements piétons sont requalifiés et rééquilibrés assurant une sécurité du piéton (trottoirs, voie verte). Une attention particulière sera portée à l'accessibilité des espaces, au jalonnement et à la sécurité des déplacements pour les piétons.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XI.LA CIRCULATION LIEE AUX INTERVENTIONS DES FORCES DE L'ORDRE OU DES SECOURS

L'aménagement des lignes de BHNS s'accompagne de la création de sites propres. Afin de permettre les déplacements des véhicules en lien avec la sécurité, les secours (ambulances, pompiers), les forces de l'ordre ou de secours en intervention, pourront circuler sur les sites propres du BHNS. Ce sera notamment le cas pour l'accès au centre hospitalier de Clermont-Ferrand (rue Lucie et Raymond Aubrac).

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XII. LE BILAN STATIONNEMENT DU PROJET DE BHNS

Comme tous les projets de BHNS, le projet de BHNS s'accompagne d'une redistribution de l'espace public entre les différents modes et notamment d'une réduction de la place de la voiture au profit des mobilités plus durables tels que la marche, le vélo ou les transports en commun. L'un des leviers pour ce rééquilibrage est la diminution de la place dédiée au stationnement. Ainsi, l'espace libéré permet à la fois l'insertion d'aménagements cyclables et piétons et permet également l'ajout d'arbres ou d'espaces verts.

Ainsi, au stade des études préliminaires, le projet de BHNS sur l'ensemble de son linéaire entraîne la suppression d'environ 1 000 places de stationnement après la restitution des quelques places le long du tracé.

Pour autant, la limitation du stationnement le long du tracé du BHNS en plus de répondre à un des objectifs du PDU, ne signifie pas la suppression totale du stationnement. Lorsque l'espace disponible le permet ou lorsque la demande est importante, le stationnement est maintenu.

De plus, le MOA étudie des possibilités de « report » ou de places disponibles dans une zone accessible en 5 min à pied.

Ainsi, les besoins en place de stationnement (après suppression de celles se trouvant sur le tracé du BHNS) pourraient être théoriquement absorbés par le stationnement se trouvant en surface si des solutions de partage de ces places peuvent être trouvées. Néanmoins à ce stade des études, il s'agit d'une réflexion qui n'a pas été étudiée de façon précise. Les études ultérieures étudieront cette piste.

Par ailleurs, deux poches de stationnement plus conséquentes sont reconstituées au niveau du :

- Terminus bus sur le parking Saint-Victor dont l'aménagement entraîne la suppression d'environ 44 places de stationnements. La capacité maximale de restitution avec une structure sur dalle est de 64 places
- Terminus bus en face de la clinique de Durtol dont l'aménagement entraîne la suppression d'environ 71 places de stationnements. La capacité maximale de restitution avec un ouvrage sur dalle à 2 étages est de 166 places

La définition du nombre de places de ces deux ouvrages sera affinée en phase AVP.

Au-delà de ces données chiffrées sur le nombre de places supprimées, il convient de les mettre en perspective :

- Par rapport à l'offre existante dans un périmètre élargi accessible à 5 minutes à pied,
- Dans une dynamique prospective (par exemple des changements de pratiques induites par les politiques publiques ou les changements sociétaux). Les stratégies en cours d'élaboration sur les P+R ou de la Restructuration du réseau de bus modifieront sensiblement le besoin estimé aujourd'hui. La fréquentation des TC doit passer de 32 à 44 M de voyages, soit 32 876 voyages/jour supplémentaires, soit l'équivalent de 16 438 allers-retours, dont une réduction du besoin de places de stationnement hors domicile de 4 100 places de stationnement.
- Enfin, il convient de noter que la réduction de la fréquentation des transports en commun, constatée notamment dans ce contexte de crise sanitaire, n'a pas engendré de crise massive du stationnement sur la métropole, ce qui peut démontrer que l'offre existante demeure pléthorique.

La carte ci-après localise les secteurs où les places de stationnement sont supprimées.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

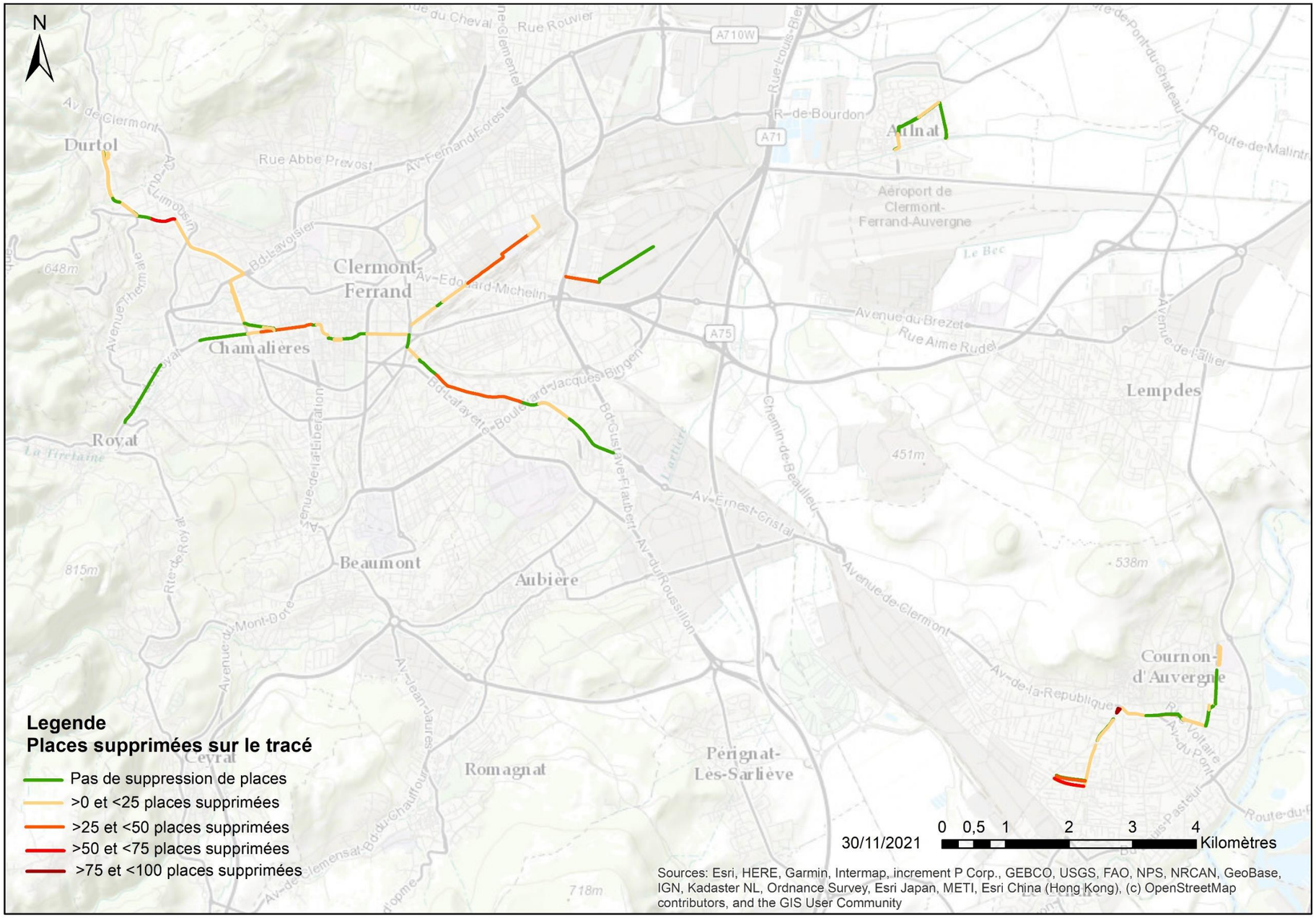


Figure 125 : Localisation des places supprimées sur le tracé des lignes B et C du BHNS

Nota : L'absence de figuré sur cette carte le long du tracé des lignes de BHNS signifie qu'il n'y a, aujourd'hui, pas de stationnements publics sur les voies traversées.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XIII. LE DEROULEMENT DES TRAVAUX DU PROJET DE BHNS

Lors de la phase travaux, il s'agira de minimiser les impacts sur l'environnement urbain afin :

- De maintenir au mieux la fluidité du trafic des transports en commun et des véhicules de desserte et riverains ;
- D'assurer la continuité piétonne au droit des travaux ;
- De maintenir systématiquement au moins une voie d'accès vers les commerces et logements riverains ;
- De maintenir des services urbains : Ramassage des OM, services de secours, accès Pompiers, …etc.

Au stade des études préliminaires, sur le cadran Ouest de l'agglomération, les travaux ne devront pas se faire dans la même temporalité entre l'Avenue du Puy-de-Dôme et le Boulevard Bergougnan afin de permettre des déviations véhicules fluidifiant au maximum le trafic. Il peut être envisagé le traitement de l'Avenue du Puy-de-Dôme dans un 1er temps avec renvoi de la circulation vers les voies parallèles en direction de Royat et du bd Berthelot dès l'entrée de ville de Durtol. Le traitement du Bd Bergougnan se ferait dans un second temps avec renvoi de la circulation sur Royat et Berthelot via le Bd de Bordeaux.

La fermeture du Bd Berthelot lors des travaux, impliquera un renvoi de la circulation importante sur les rues parallèles. Cette fermeture semble incompatible avec celle de l'Avenue de Royat et de la Rue Blatin.

L'Avenue de Royat ne pourra être fermé en même temps que la Rue Blatin afin de permettre l'entrée dans Clermont-Ferrand depuis les communes de Royat et Chamalières.

Le cadran centre de l'agglomération présente peu de contraintes car très linéaire. À ce stade des études, un traitement du secteur central en trois temps semble nécessaire afin de permettre les mouvements de véhicules riverains :

- Central Ouest : s'étend de la Rue Blatin à la Rue du maréchal De Lattre ;
- Central Centre : s'étend de la Rue du maréchal De Lattre au Cours Sablon ;
- Central Est : s'étend du Cours Sablon à la fin de l'Avenue Carnot.

Avec la fermeture du secteur central, le seul accès possible vers la gare depuis l'Ouest de l'Agglomération sera le bd Côte Blatin qui débouche sur le Bd Fleury. La fermeture du barreau central semble donc incompatible avec des travaux sur l'entrée de la Rue de l'Oradou (secteur Oradou) et sur le boulevard Fleury au droit du Square de la jeune Résistance (secteur gare).

À noter que le secteur Centre est un point de rencontre important en termes de ligne de TC notamment. La période estivale pour les travaux de ce secteur sera à privilégier afin de minimiser l'impact travaux et de permettre la desserte du plateau central le plus possible hors période estivale.

Enfin, sur le cadrant Sud-Est, l'incertitude à ce jour concernant la planification du secteur de l'Avenue Emile Cristal demeure. En fonction de la temporalité des travaux de part et d'autre de l'échangeur autoroutier, l'accès à Clermont-Ferrand depuis le Sud Est devrait rester possible durant les travaux. Les travaux dans le périmètre de la commune de Cournon seront à redécouper par sous-secteurs notamment au regard des autres projets de ce secteur (CTM / ZAC République / …).

Le phasage des travaux a ainsi été réfléchi autour du découpage opérationnel et technique des 10 secteurs à savoir :

- Secteur Royat-Chamalières :
- Secteur Central ;
- Secteur gare ;
- Secteur du Brezet ;
- Secteur Aulnat ;
- Secteur Ouest ;
- Secteur Oradou ;
- Secteur Cristal ;
- Secteur Cournon Grande Halle ;
- Secteur Cournon centre.

Les travaux globaux du projet de BHNS des lignes B&C dureront environ 21 mois.

Les caractéristiques des travaux des différents secteurs sont les suivantes :

Secteurs	Longueur approximative du secteur (m)	Nombres d'équipes intervenant	Durée des travaux (mois)
Royat-Chamalières	1 800	3	7
Central Ouest	1 000	3	9
Central Est	900	4	6
Gare	3 080	4	12
Aulnat	2 700	3	5
Cournon Centre	5 000	4	18
Brezet	4 600	5	11
Ouest	2 450	4	9
Oradou	2 850	3	9
Cristal	2 200	4	12
Cournon Grande Halle	3 600	4	6

Remarque : dans ce tableau, les secteurs Central Ouest et Central Est intègrent le secteur Central Centre.

Le temps de travaux de 21 mois est considéré selon le planning général de l'opération qui place les contraintes de démarrage au plus tôt et de fin au plus tard à l'intérieur de cette durée.

Le cadencement proposé doit répondre à la fois au respect des contraintes de compatibilité entre secteur mais également à la capacité de réalisation du tissu économique local.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Il a ainsi été recherché un étalement au plus juste du nombre d'équipe travaux simultanées, de 13 à 17 équipes en phase de démarrage, puis une montée en puissance pour arriver à un régime courant d'environ 24 équipes jusqu'à la baisse de charge sur les derniers mois de finitions des travaux.

Le phasage des travaux ainsi proposé est illustré ci-dessous. Ce tableau recense le nombre d'équipes (en surlignage rose et bleu) affecté à chaque secteur par mois de travaux ainsi que les périodes des travaux des différents secteurs.

Par exemple :

- Les travaux sur Royat Chamalières se dérouleront sur les 10 premiers mois du chantier avec 3 équipes.
- Les travaux sur Central Ouest démarreront le 11ème mois du chantier avec 3 équipes et se termineront le 19ème mois du chantier alors que ceux de Central Est démarreront le 13ème mois du chantier avec 4 équipes et se finiront le 18ème mois du chantier.

	mois																				
Secteur	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	**6**	**7**	**8**	**9**	**10**	**11**	**12**	**13**	**14**	**15**	**16**	**17**	**18**	**19**	**20**	**21**
Royat Chamalières	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3											
Central ouest											3	3	3	3	3	3	3	3	3		
Central est													4	4	4	4	4	4			
Gare	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4									
Aulnat	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3											
Cournon centre				4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Brézet											5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Ouest									4	4	4	4	4	4	4	4	4	4			
Oradou	3	3	3	3	3	3	3	3	3												
Cristal										4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
Cournon Gde Halle			4	4	4	4	4	4													
Nombre d'équipes simultannées	13	13	17	21	21	21	21	21	21	22	24	24	24	24	24	24	24	24	16	13	13

Tableau 13 : Phasage des travaux du projet de BHNS des lignes B&C

Ce déroulement des travaux est une ébauche de phasage qui sera vraisemblablement modifié en fonction des études à venir du maître d'œuvre.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XIV. LES AMENAGEMENTS PAYSAGERS DU PROJET DE BHNS

Outre l'insertion paysagère du projet de BHNS, les aménagements paysagers qui accompagnent le projet de BHNS contribuent à développer la biodiversité en ville et à lutter contre les îlots de chaleur urbains.

XIV.1. Séquences paysagères

Principes d'aménagements paysagers

Le patrimoine d'arbres, en particulier celui d'alignement, est très important sur la métropole Clermontoise. Il est essentiel de préserver et de renforcer cette maille arborée tout en l'accompagnant d'autres strates végétales variées. C'est la grande ligne des aménagements paysagers envisagés pour le projet InspiRe.

Il s'agira d'imaginer un système vert cohérent à l'échelle métropolitaine, le long des lignes B et C, capable de s'élargir et d'irriguer le tissu urbain clermontois par endroits tout en préservant au maximum les arbres existants.

En effet, au travers de l'alignement et d'une trame verte, l'arbre est porteur d'un cortège écologique riche et divers. Il est à la fois nature, support d'écosystèmes et lien entre les différentes niches écologiques du grand territoire.

Les aménagements paysagers ont pour objectif :

- De faire dialoguer le tracé du BHNS avec le grand paysage, et notamment la chaîne des Puys,
- Jouer sur les différentes strates de végétation afin d'améliorer la biodiversité en ville,

Séquences paysagères

9 séquences paysagères ont été identifiées le long du projet InspiRe :

- Séquence "Lien avec le grand paysage",
- Séquence "Couloir vert",
- Séquence "Entrée de ville",
- Séquence "Zone industrielle",
- Séquence "Nouveau quartier",
- Séquence "Voisinage",
- Séquence "Voie structurante",
- Séquence "Centre-bourg",
- Séquence "Centre-ville".

Ces séquences sont présentées sur le plan page suivante.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

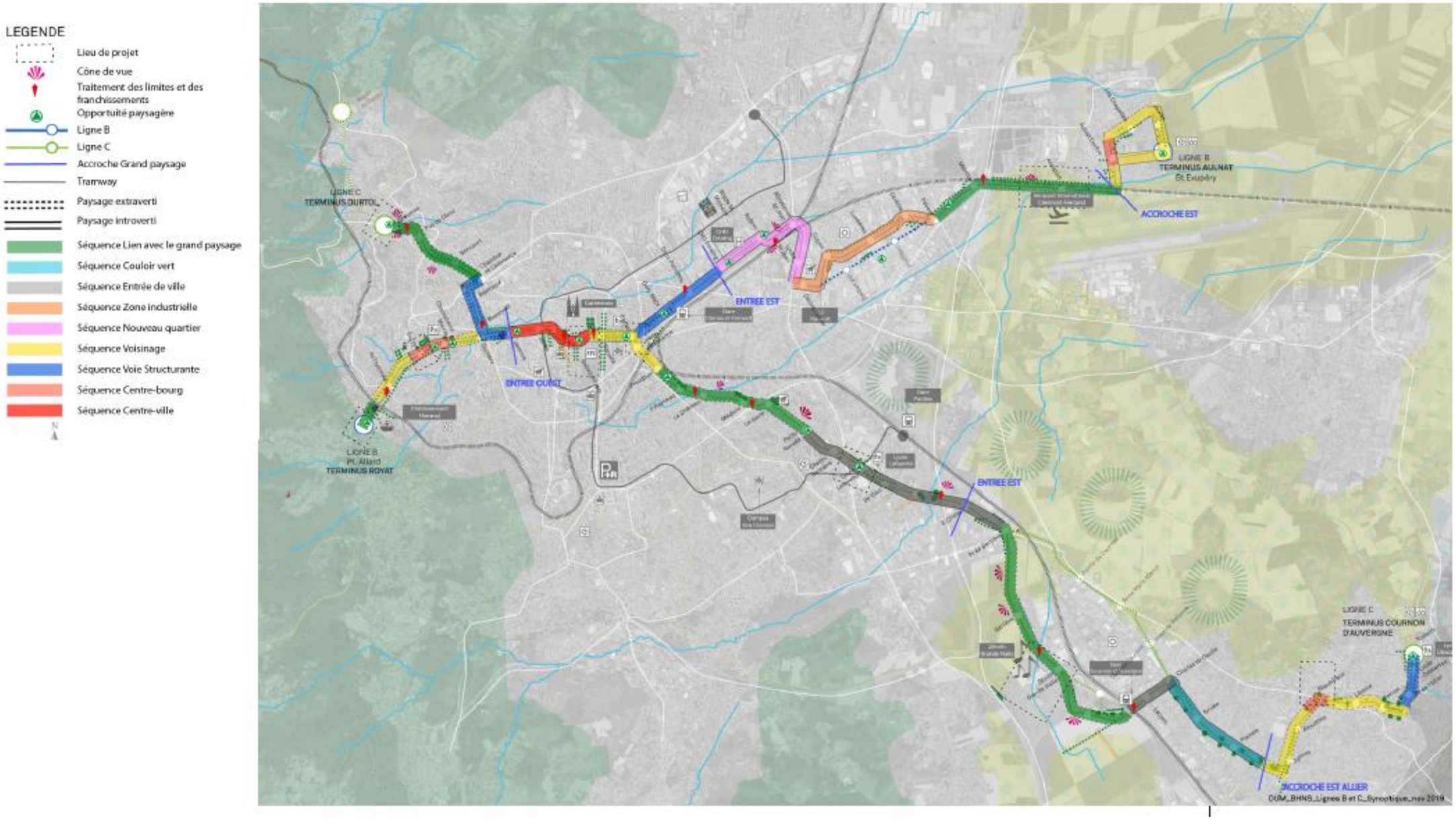


Figure 126 : Séquences paysagères le long du projet InspiRE

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Séquence "Lien avec le grand paysage"

Sur le parcours du BHNS, dans cette séquence, le lien avec le grand paysage est une des priorités.
Cela peut se concrétiser par des vues à préserver sur les Puys ou sur les grandes plaines agricoles, mais aussi par une cohérence forte entre les espèces végétales implantées et la nature proche.
C'est lors de cette séquence que les palettes végétales proposées ont le plus d'intérêt d'être utilisées finement.
Il est proposé une végétalisation du mur par des grimpantes.

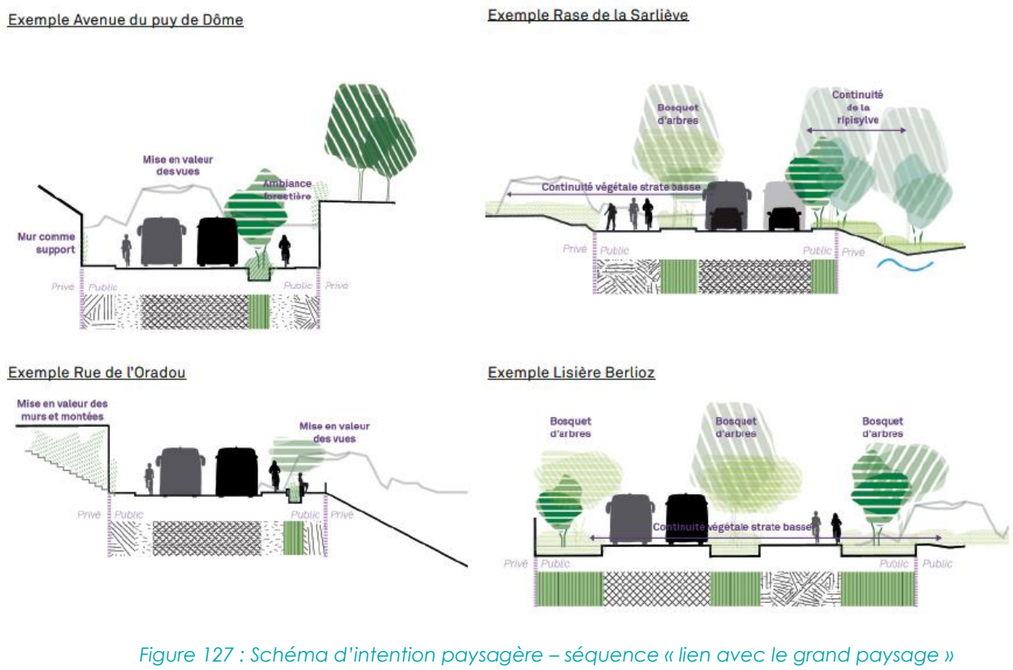


Figure 127 : Schéma d'intention paysagère – séquence « lien avec le grand paysage »

- Séquence "Couloir vert"

La fluidité de tous les modes de déplacement est privilégiée ainsi que la mise en place d'un véritable corridor écologique.
Les plantations sont généreuses afin de créer une zone tampon entre les modes actifs et les véhicules, ainsi que pour créer un véritable corridor écologique. Les trois strates végétales sont présentes. Les arbres d'alignement ne sont pas mono spécifiques et un panachage de sujets issus de la palette locale est planté en suivant une trame régulière. Le fond des jardins privés, très présent sur cette séquence, sont des relais aux plantations mise en place et leur diversification doit être encouragée.

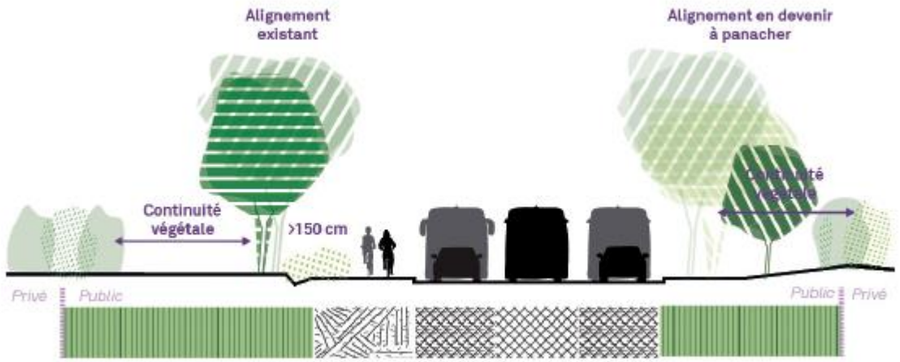


Figure 128 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Couloir vert »

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Séquence "Entrée de ville"

La fluidité de tous les modes de déplacement est privilégiée : la voie de BHNS est volontairement isolée des piétons par le biais de haute plantation.

Les plantations, notamment les alignements d'arbres, annoncent la mutation de cette voirie en boulevard urbain. Lors d'un franchissement d'un cours d'eau, la palette végétale "Plaine de l'Allier/Artière" (Cf. chapitre XIV.2) peut être utilisée.
Les plantations privées dans la zone d'activité sont assez pauvres et pourront être enrichies pour prolonger l'épaisseur préconisée dans cette séquence.

Exemple Avenue Ernest Cristal

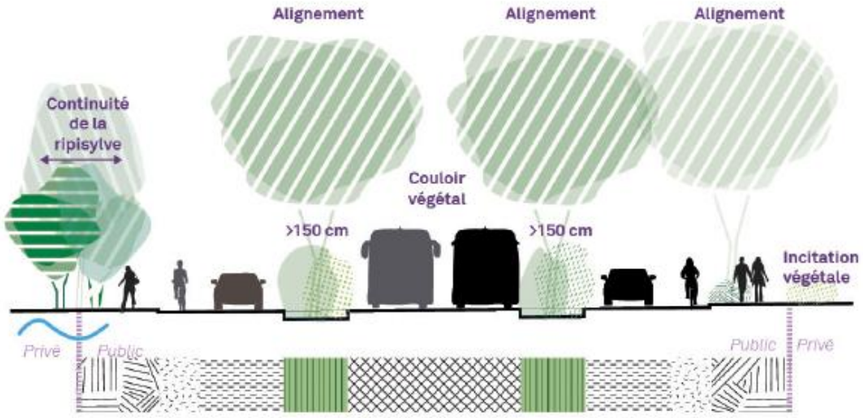


Figure 129 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Entrée de ville »

- Séquence "Zone industrielle"

La priorité est d'inviter le végétal dans la zone industrielle, trop peu présent actuellement.

La mise en valeur du patrimoine ferroviaire est proposée grâce à la plantation d'une strate basse dessus type prairie fleurie et, entre la limite privé et public, la plantation d'une strate plus haute et d'arbres, quand la largeur le permet. La strate basse sera à préciser et à compléter avec des graminées et des arbustes fleuris persistants et caduques ponctuels, afin d'avoir un intérêt décoratif tout au long de l'année et d'éviter d'obtenir un effet trop uniforme sur toute la séquence.
La mise à distance avec les parcelles privées de la zone industrielle est volontaire afin de créer un velum végétal tout du long du parcours de cette séquence.
Les plantations privées de la zone industrielle sont très pauvres et devront être encouragées pour prolonger l'épaisseur végétale de cette séquence.

Exemple rue Jules Verne

Figure 130 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Zone industrielle »

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Séquence "Nouveau quartier"

Le lien avec le nouveau quartier et les nouvelles constructions est privilégiée. Les strates végétales s'alternent et ne coupent pas la vue au niveau du profil de la voirie.

Les plantations pourront proposer des lieux d'expérimentations et d'appropriations végétales en lien avec les pratiques émergentes de l'espace publique (incroyable comestible, composteur, hôtel à insectes...).

Les plantations privées pourront être préconisées pour prolonger l'épaisseur végétale de cette séquence.

La distance de plantation entre le tronc et la façade est d'un minimum de 3 m.

Exemple rue Auger

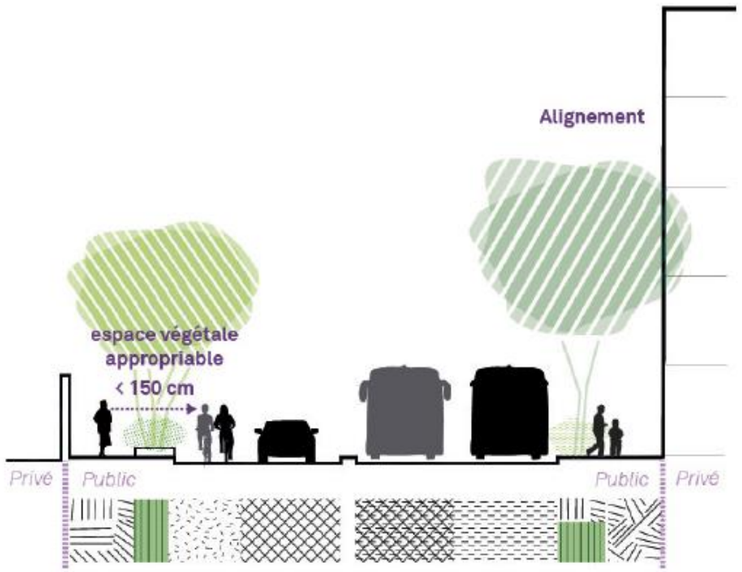


Figure 131 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Nouveau quartier »

- Séquence "Voisinage"

Encaissé au fond du vallon de la Tiretaine, la séquence est entourée de coteaux boisés qui annoncent la chaîne des Puys. Vers le Nord-Est, le regard fuit vers le viaduc SNCF, bien guidé par l'alignement de platanes de Chamalières. Ils ponctuent les trottoirs dans une ambiance plus urbaine mais bien ombragée. Les immeubles sont en retrait par rapport à la rue et laissent communiquer leurs jardins avec un verdissement de l'espace public.

Exemple Avenue de Royat

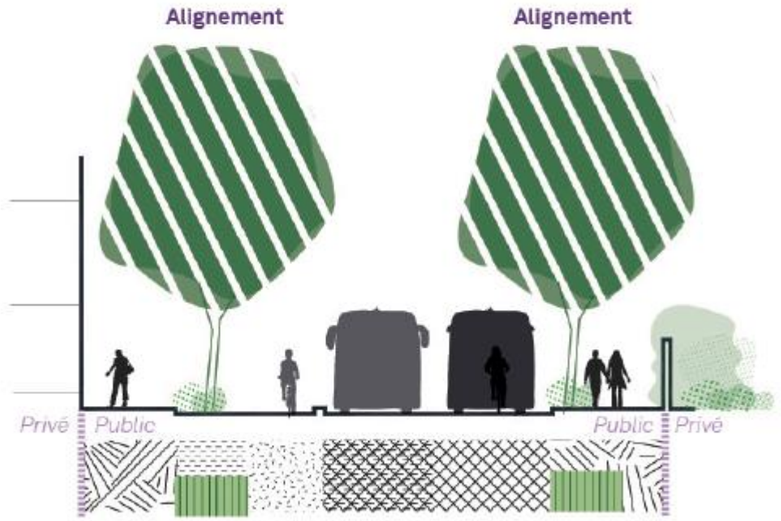


Figure 132 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Voisinage »

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Séquence "Voie structurante"

Lors du parcours du BHNS dans cette séquence, les profils sont larges et de nombreux alignements d'arbres sont préservés et encouragés.

Le regard file de façade à façade sans occultation végétale.

Au niveau de la gare, le parvis est un espace très contraint et déjà très encombré. Un réel travail de reformulation du récent projet est attendu autant pour le projet de sol que pour l'aménagement des bacs plantés (plantation en fosse) est suggéré.

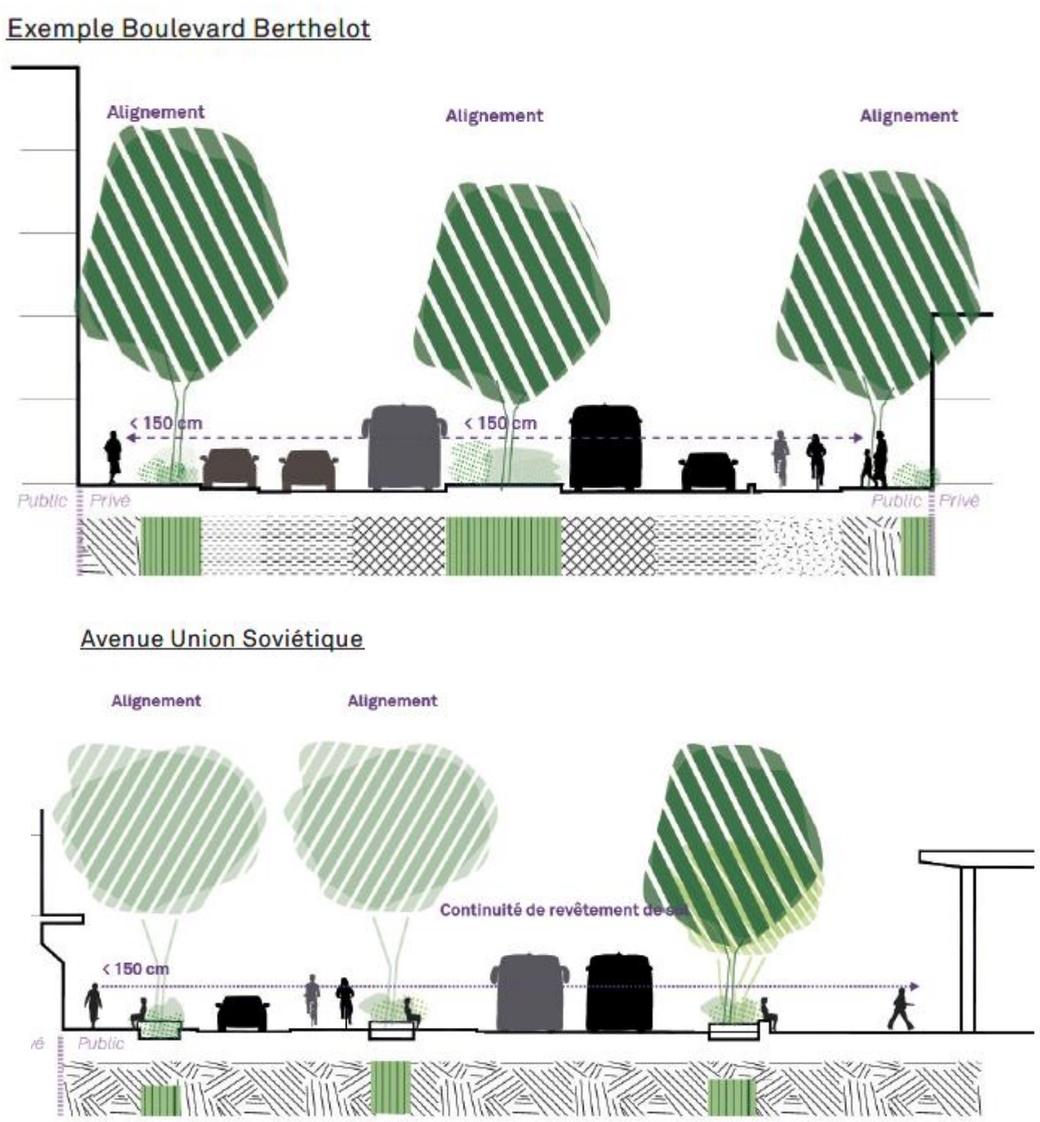


Figure 133 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Voie structurante »

- Séquence "Centre-bourg"

Les profils de voirie sont trop contraints pour faire la part belle au végétal.

Il reviendra souvent à l'espace privé d'animer cette séquence en termes végétal.

Ponctuellement certaines plantations d'arbres ou de fines plates-bandes sont possibles. Elles jalonnent ainsi le parcours jusqu'au centre-ville de la polarité.

Le permis de végétaliser peut-être une opportunité de végétaliser les minces bandes végétales urbaines dans des secteurs bien identifié.

Figure 134 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Centre-bourg »

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

- Séquence "Centre-ville"

Les profils de voirie sont assez contraints. Ce n'est que ponctuellement, en particulier sur la rue de Maréchal Joffre qu'il est possible d'avoir une continuité végétale où les plantations auront un aspect 'domestique' (cépée, espèce fruitière...)

Afin de respecter la monumentalité de la rue Blatin et d'affirmer l'aspect patrimonial des bâtiments qui la bordent, seul des plantations de vivaces aux amorces du quai de bus sont proposées.

Le parcours de cette séquence est jalonné de placettes et squares qui permettent une continuité en 'pas japonais' de la trame verte en centre-ville. Les plantations, quand celles-ci sont possibles au sein du profil du BHN, feront écho à cet existant.

La distance de plantation entre le tronc et la façade est d'un minimum de 3 m.

Exemple rue Maréchal Joffre (Clermont-Ferrand)

Figure 135 : Schéma d'intention paysagère – séquence « Centre-ville »

XIV.2. Palette végétale envisagée

Au stade des études préliminaires, la palette végétale envisagée est présentée dans les pages suivantes. Néanmoins, elle est susceptible d'évoluer dans les études ultérieures.

Une attention particulière sera portée au choix des essences afin de favoriser des espèces adaptées au changement climatique, non allergisantes et non invasives.

XIV.3. Bilan vert

Le bilan vert permet :

- D'identifier le nombre d'arbres supprimés dans le cadre du projet ;
- D'identifier le nombre d'arbres plantés dans le cadre du projet ;
- De faire le bilan par rapport à l'état initial.

Avec une capacité de plantation estimée à plus d'un millier d'arbres supplémentaires à l'échelle des deux lignes, le projet InspiRe prévoit de doubler le bilan arboré par rapport à l'état initial.

Afin de lutter contre les îlots de chaleur et garantir un cadre de vie qualitatif à l'ensemble des citoyens de la métropole, la conservation des arbres déjà présents sera recherchée au maximum et de nouveaux arbres seront plantés. Le projet est une opportunité de végétaliser des espaces jusqu'alors très minéralisés. Sur la base des études en cours, un millier de nouveaux sujets seront plantés pour accompagner les infrastructures BHNS. Différents types d'arbres seront plantés le long des lignes en fonction des secteurs. Les choix d'essences seront notamment guidés par les enjeux écologiques des territoires, les arbres existants et l'environnement paysager et urbain.

Les nouveaux espaces verts permettront également de rendre plus confortables les déplacements à pied ou à vélo. Les plantations trop contraintes, isolées ou avec un pied d'arbre très minéral, pourront être améliorées.

À titre indicatif, à ce stade des études préliminaires, le bilan vert du projet de BHNS sur l'ensemble de son linéaire est positif, avec beaucoup plus d'arbres plantés que supprimés.

En effet, environ 1060 arbres existent à ce jour le long du tracé du projet de BHNS.

Le projet prévoit :

- La suppression d'environ 179 arbres,
- La plantation d'environ 1320 arbres,
- Ce qui fait un bilan positif de + de 1141 arbres le long du tracé du projet de BHNS soit une augmentation de plus de 200 % des arbres existants.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

a. Typologie végétale ‘ Chaine de Puys’

La palette végétale présente dans les espaces naturels de la chaîne des Puys (forêts, vallons, ...) constitue un point d’appui pour cette typologie.

Les ports des arbres sont naturels et la plantation d’arbres à grand développement sera étudiée.

Il est possible de proposer la plantation de baliveaux en l’adjoignant avec une gestion dans l’esprit de la sylviculture. Composée de petits sujets arborés en baliveau et d’arbustes, ces espaces plantées nécessiteront une gestion différenciée et une sélection tous les 3 ans des sujets les plus intéressants

Dans cette palette, les strates arbustives et arborées ont une forte importance.

Exemple de plantations

*NB * Le noyer de Limagne est un arbre de très grand développement qui necessite un sols profonds et frais et empêche le développement d’autres végétaux sous son couvert. Il sera à privilegier dans des séquences plus ‘rurale’.*
** L’hêtre est arbre forestier qui nécessite des sols frais, ne supporte pas la réverbération. Il sera à privilegier dans des séquences plus forestière ou de parc.*

Exemple d’espèces : Fagus sylvatica, Juglan regia, Ulmus minor, Crataegus monogyna, Sambucus nigra, Ilex aquifolium, Franguma dodnei...

Fagus sylvatica

Ilex aquifolium

Juglan regia

Acer campestre

Ligustrum vulgare

Euonymus europaeus

Crataegus monogyna

Sambucus nigra

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

b. Typologie végétale ‘ Coteaux’

Il est proposé de s’inspirer de la palette végétale présente sur les coteaux de la chaine des Puys en direction de la plaine de la Limagne et les systèmes de cultures existants sur le territoire (système de terrasses, renouveau du vignoble…).

Les ports des arbres sont naturels mais plus domestiqués que la précédente palette. Leurs gabarit est plus à échelle humaine.

L’ambiance de lisière est recherchée pour cette typologie végétale.

Il est important de retrouver la présence des trois strates (arbustives, arborés et herbacées), mais la strate arbustive devra être utilisée judicieusement en fonction des nombreuses percées visuelles permises par la topographie de ce secteur.

Exemple d’espèces : Malus sylvestris, Sorbus aria, Acer compestre, Ulmus minor, Ulmus pumila, Acer campestre, Corylus avellana, Cornus mas et sanguinea, Viburnum, lantana et opulus, Euonymus europaeus, Ligustrum vulgare

Exemple de plantations

Prunus mahaleb

Malus sylvestris

Acer compestre

Corylus avellana

Euonymus europaeus

Rubus fruticosus

Ligustrum vulgare

Viburnum lantana

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

c. Typologie végétale 'Limagne'

Le caractère agricole de la Plaine de la Limagne (cultures et espèces qu'elle acceuille) est notre point d'inspiration pour cette typologie.

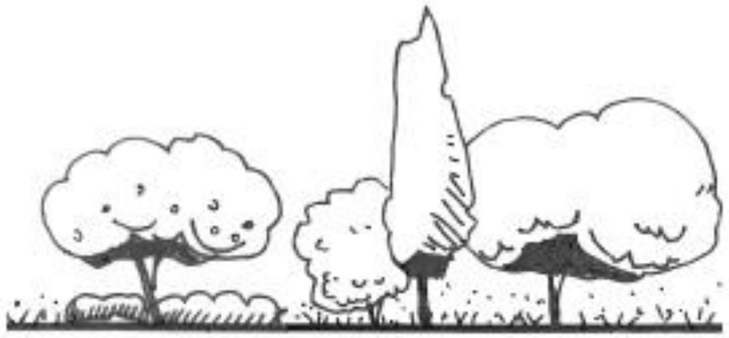
La plantation d'arbres isolés ou en bosquet sera étudiée. Il est possible d'inviter la mise en place de haies bocagères afin de faire écho à cette pratique malmenée par les exploitations intensives de la plaine. La strate herbacée est à l'honneur dans cette palette.

Quand l'occasion s'y prête, la strate basse revêt des allures semblables aux cultures ou peut constitué une continuité avec certaines cultures.

L'enjeu sera donc de trouver le bonne équilibre entre les différentes strates de plantation.

Exemple d'espèces : Prunus avium, Prunus padus, Juglan regia, Quercus petraea, Malus sylvestris , Prunus malaheb, Prunus dulci, Malus sylvestris , Prunus malaheb, Prunus dulci, Corylus avellana, Crataegus monogyna, Ribes rubrum, Amelanchier ovalis, Molinia altissima et Melica ciliata, Calamagrostis x acutiflora, Celtica gigantea, Deschampsia cespitosa, Vicia spp., Lathyrus spp., Medicago sativa, Lotus corniculatus, Trifolium spp.,

Exemple de plantations



Prunus dulcis

Prunus padus

Malus sylvestris

Juglan - Noyer de Limagne

Sambucus nigra

Corylus avellana

Cichorium intybus

Melica ciliata

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

d. Typologie végétale 'Plaine de l'Allier/Artière'

Il est proposé d'évoquer les cultures et de révéler les rases présentes dans la plaine de l'Artière
Tout comme la palette végétale 'Limagne', les espèces vivrières, arbres isolés ou en bosquet sont très présentes.
Ponctuellement il est proposé de mettre en avant la présence de l'eau grâce à une palette évoquant les milieux humides. Ce n'est pas un milieu humide qui est fabriquer, mais bien une évocation de ce dernier avec un choix d'espèces qui résiste aux conditions du milieu urbain. Le système de rases existant est mis en évidence avec la plantation de quelques arbres évoquant les milieux humides venant signifier leurs passages sous voie. Les autres évènements hydrauliques sont symbolisés de la même façon.
Les arbres plantés pourront, selon la séquence, soit être des éléments isolés ou en bosquet (évocation du milieu agricole), soit avoir une forme simple et tenue (ambiance plus urbaine).
Les strates arbustives et herbacées jouent un rôle majeur dans la composition de cette palette.

Exemple d'espèces : Populus tremula, Populus x canescens, Ulmus pumila, Populus nigra, Betula pendula, Salix viminalis, Salix atrocinerea, Alnus glutinosa Sambucus nigra, Salix caprea et purpurea, Cornus sanguinea , Viburnum lantana et opulus, Carpinus betulus, Tilia platyphyllos, Prunus padus, Acer pseudoplatanus, Amelanchier ovalis, Ribes rubrum, Cornus sanguinea , Pyrus communis ...

Pyrus communis

Aulnus glutinosa

Populus tremula

Amelanchier ovalis

Salix caprea

Salix viminalis

Exemple de plantations

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XV. LES ACQUISITIONS FONCIERES LIEES AU PROJET DE BHNS

Le projet de BHNS des lignes B&C s'inscrit en grande partie sur les voiries. Néanmoins, le projet nécessite des acquisitions foncières. Ces dernières seront réalisées préférentiellement et prioritairement par voie amiable. À défaut, elles nécessiteront le recours à une procédure d'expropriation.

L'enquête parcellaire sera réalisée conjointement à l'enquête préalable à la DUP.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XVI. LA RESTRUCTURATION 2025 DU RESEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN "RESEAU SILHOUETTE V1" - PROJET INSPIRE

Comme vu dans le préambule, le projet InspiRe comprend également la restructuration du réseau de transport en commun décrite ci-après. Cette dernière ne fait pas partie du projet de BHNS soumis à DUP.

Sur le territoire de Clermont-Ferrand, 6 lignes de transport en commun génèrent plus de 80 % du trafic voyageurs.
Parmi elles, les lignes B et C actuelles sont, après la ligne A de tramway, les deux plus fréquentées du réseau. C'est la raison pour laquelle, le choix de créer deux lignes de bus à Haut Niveau de Service s'est porté sur les lignes B et C à partir de leur tracé actuel et de celui de la ligne 10. Elles desserviront un quart des habitants, 40 % des emplois et un tiers des étudiants de la Métropole.
Le réseau InspiRe correspond aussi à des temps de parcours améliorés, plus de régularité, plus de ponctualité, plus de confort et de sécurité, des plages horaires amplifiées... avec des objectifs très ambitieux :

- 1,5 millions de kilomètres supplémentaires parcourus chaque année sur le réseau de bus urbain ;soit 20% d'offre supplémentaire, dont +0,8 M kms cmx pour les nouvelles lignes B&C et +0,7 M kms cmx pour les lignes du réseau restructuré ;
- Un service accessible, adapté au quotidien de chaque habitant ;
- Une offre qui permettrait de relier n'importe quel centre-bourg de la Métropole au centre urbain dense en seulement 30 minutes.

La restructuration du réseau envisagée et présentée dans le schéma ci-après est issue des études préliminaires. Des concertations sont en cours avec les communes desservies par cette restructuration ce qui pourrait faire évoluer le projet de restructuration dans le cadre des études ultérieures. Cette restructuration concerne principalement le prolongement, renforcement ou modification de plusieurs lignes de bus comme notamment :

- Les lignes B&C du BHNS,
- Le prolongement de la ligne 3 actuel "AUBIERE Place des Ramacles – GERZAT Champfleuri" depuis la Laiterie selon l'itinéraire de la ligne 20 jusqu'à Gerzat,
- Le renforcement de l'offre commerciale de la ligne 4 "CEYRAT Pradeaux - BEAUMONT" Pont de Boisséjour - Trémonteix Charcot",
- Le prolongement de la ligne 9 "Trémonteix Eychart – LEMPDES Le Pontel" sur la commune de Lempdes par l'avenue Anatole France, l'avenue de l'Agriculture, l'avenue du Brezet,
- La correspondance de la ligne 10 " NOHANENT Champcourt – Jean Moulin – Zone des Gravanches" avec la ligne C pour rejoindre au plus vite les destinations principales, à savoir le centre-ville de Clermont Ferrand et les lycées Blaise Pascal et Jeanne d'Arc,
- Le renforcement de l'offre commerciale de la ligne 12 " ROMAGNAT Les Sports - Delille Salford – Stade Marcel Michelin – Musée d'Art Roger Quilliot – AULNAT Saint Exupéry" et l'évolution de son itinéraire (ligne radiale devenant une ligne diamétrale) : Après la place Delille, la ligne rejoindra ainsi la gare centrale SNCF, le Stade Marcel Michelin, pour se substituer d'une certaine manière au maillage permis actuellement par la ligne B et poursuivra jusqu'à un terminus intermédiaire Musée d'Art Roger Quilliot par un itinéraire à proximité du quartier en devenir sur les anciens sites de Cataroux. Au Musée d'Art Roger Quilliot (MARQ), certaines courses de la ligne rejoindront AULNAT Saint Exupéry pour assurer des déplacements aux motifs « scolaires » entre Aulnat et Montferrand (Lycée Brugière essentiellement) ou « travail » sur la zone des Gravanches.
- Un accès depuis les hauts de Chamalières à la station Maison de la Culture beaucoup plus directe, une desserte retrouvée de l'ESPE en passant par l'avenue Pasteur et un renfort de la ligne sur sa partie la plus dense et active entre Maison de la Culture et Quartier Chambon (nombreux étudiants sur leurs lieux d'études ou leurs lieux de séjour) de la ligne 13 " Hauts de CHAMALIERES – Quartier Chambon – PERIGNAT Les Horts",
- La déviation de la ligne 21 " Cébazat CHR Nord – Lycée Lafayette" pour desservir le quartier des 3 Fées et le Nord de Cébazat sur sa partie Nord de son itinéraire,
- La modification légère sur Blanzat de la ligne 24 " BLANZAT Sud – Champratel" de manière à desservir de nouveaux quartiers au sud de la commune,
- La modification de la ligne 26 " ROYAT Allard – CEYRAT Arténium / CEYRAT Fontimbert" pour desservir le nouveau quartier de la Beaumière à CEYRAT mais à la limite de BEAUMONT et pour prolonger les terminus intermédiaires actuellement à CEYRAT Mairie jusqu'à l'Artenium pour développer la desserte de cet équipement communautaire,
- Le prolongement de la ligne 27 " ROMAGNAT Opme – ROMAGNAT Gergovia – Quartier Chambon – Lycée Lafayette" :
  - A certaines heures à Opme, en substitution de toute autre desserte pour éviter les redondances actuelles entre ligne 27 pour Delille, ligne 27 en TAD, ligne 27 vers le collège Joliot Curie et
  - A l'est jusqu'au Lycée Lafayette de manière à desservir le quartier des Ribes et devenir une ligne de rocade sud entre les communes de Saulzet, Romagnat, Aubière et Clermont Ferrand (correspondance Ligne A et Ligne C à Lycée Lafayette). Elle assure également une jonction avec la ligne dite de rocade « 21 ».
- L'aménagement de la ligne 28 " Desserte de Ladoux" pour desservir l'écoquartier de Gerzat entre la zone de Ladoux et la gare de Gerzat, à l'ouest de la voie ferrée et la zone du Montel en rabattement sur la ligne A à la station « Les Vignes », aux heures de pointe de la journée,
- La modification de la ligne 36 " PONT DU CHÂTEAU – Michel de l'Hospital" en empruntant l'autoroute sur une partie de son tracé, en desservant des quartiers en développement au Sud de la ville, en créant un terminus à Michel de l'Hospital en correspondance avec les deux lignes B&C e BHNS,
- Le prolongement de la ligne 37 " Mur Sur Allier La Gobe – Lempdes – Cournon – Mur Sur Allier Font Grande" vers Lempdes avec qui la commune de Mur Sur Allier conserve des liens importants : collège Saint Exupéry en particulier mais une liaison historique également de la commune vers Clermont Ferrand en passant par Lempdes,
- La création d'une ligne interne à Pont du Château (la ligne 38) aux horaires d'entrées sorties des établissements scolaires mais aussi à certains créneaux horaires de type loisirs/achats/démarches pour des déplacements de proximité.
- La restructuration complète de l'offre de transport en commun sur la métropole clermontoise s'accompagnera d'aménagements complémentaires comme des sites propres ou des couloirs d'approches aux carrefours sur d'autres axes que ceux empruntés par les lignes BHNS B&C. Ces aménagements, qui seront définis en lien avec la mise en œuvre d'un nouveau plan de circulation métropolitain, ne sont donc à ce jour pas établis.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

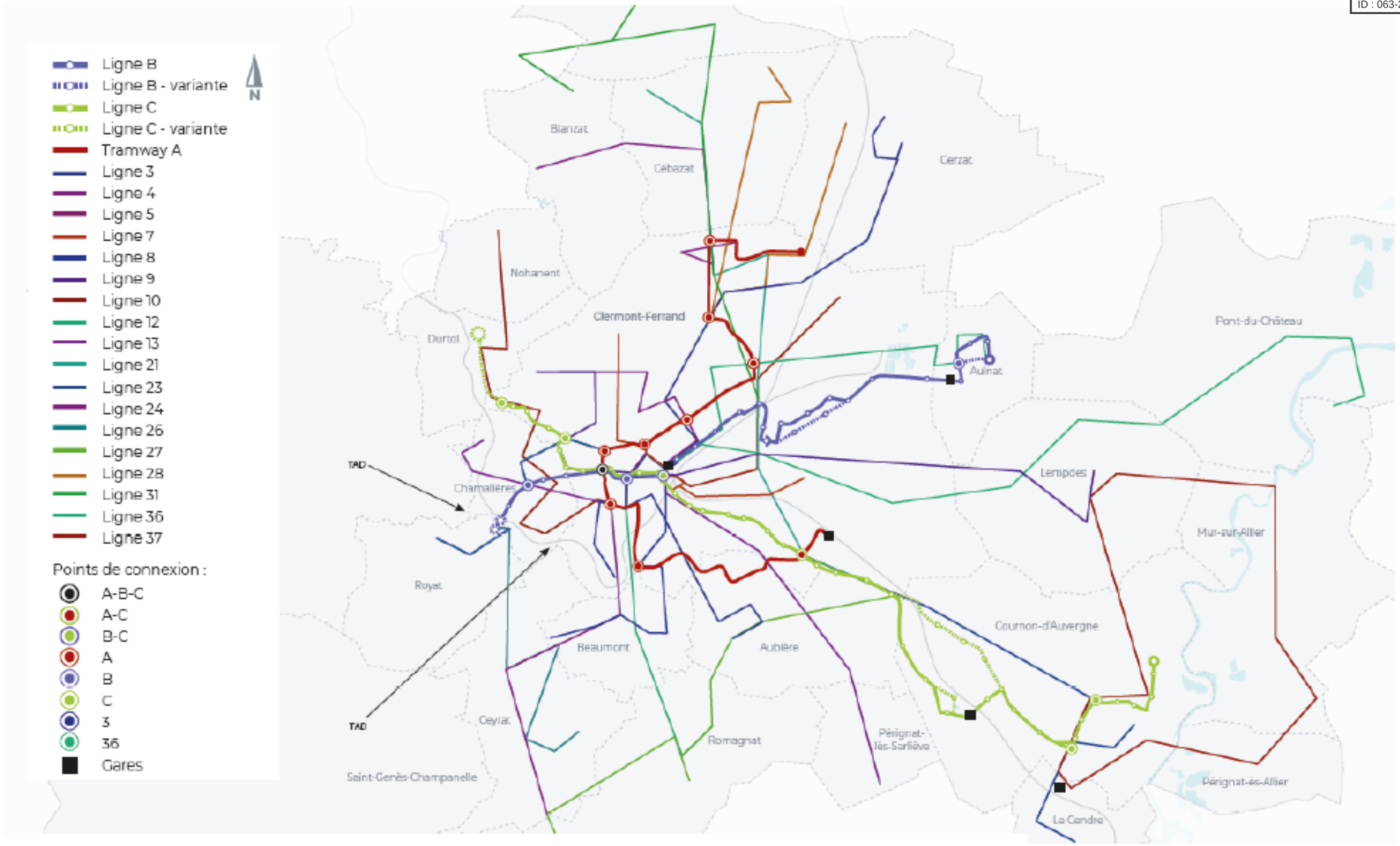


Figure 136 : Première ébauche de réseau restructuré et des points de connexion majeurs (version 1)

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XVII. LES PARCS RELAIS DU PROJET INSPIRE

Comme vu dans le préambule, le projet InspiRe comprend également la création de parcs relais sur le territoire métropolitain en lien avec la restructuration globale du réseau de bus. Ces parcs relais ne font pas partie du projet BHNS soumis à DUP.

Nécessité de créer des parcs relais

En effet, l'offre en parking relais sur la Métropole est aujourd'hui limitée à seulement 2 parkings : Henri Dunant au CHU G. Montpied et aux Pistes. Ils sont complétés par une offre de stationnement libre d'accès appelés 3 parkings de proximité Margeride, Pardieu et croix-Neyrat.

Enfin, des secteurs entiers ne présentent pas d'offre de P+R : Royat, Aulnat, Durtol, Brezet.

Or un des objectifs du projet est d'augmenter l'usage des transports en commun en passant de 32 millions de voyages par an (situation actuelle), à 52 millions de voyages en commun en 2032, avec un point de passage en 2028, soit deux années pleines après achèvement de l'opération, à 48 millions de voyages. Cette augmentation passe par une amélioration de la qualité de l'offre, soit, en premier lieu, amplitude horaire, fréquence, régularité, vitesse commerciale. Cette augmentation passe aussi par une amélioration de l'offre de parc relais pour permettre aux usagers de se garer facilement à proximité des lignes B et C de BHNS.

Il est donc nécessaire de créer de nouveaux parcs relais.

Localisation des nouveaux parcs relais

L'aménagement de Parkings – Relais (P+R) à l'échelle de la Métropole s'inscrit bien dans le projet InspiRe. C'est un des leviers d'action pour faciliter le report modal des usagers pendulaires ou des touristes vers les transports en commun. C'est une des composantes de la restructuration du réseau de transport en commun de l'agglomération clermontoise autour des lignes fortes A, B et C.

Différents lieux ont été identifiés, à partir d'une étude d'opportunité et à la suite des retours de la concertation publique, lors de laquelle un atelier spécifique sur ce sujet avait été organisé à destination du grand public. Des études de faisabilité ont été engagées et portent à ce jour autour de 5 sites potentiels (Durtol, Royat, La pardieu, le Brezet et la grande Halle d'Auvergne) pour accompagner les lignes BHNS B&C. Si les calendriers de réalisation ne sont pas connus dans le détail à ce stade, ils s'inscrivent néanmoins dans le calendrier général du projet Inspire. Certains secteurs seront envisagés avec une phase d'expérimentation, afin de pouvoir évaluer et confirmer leur positionnement et leur dimensionnement final.

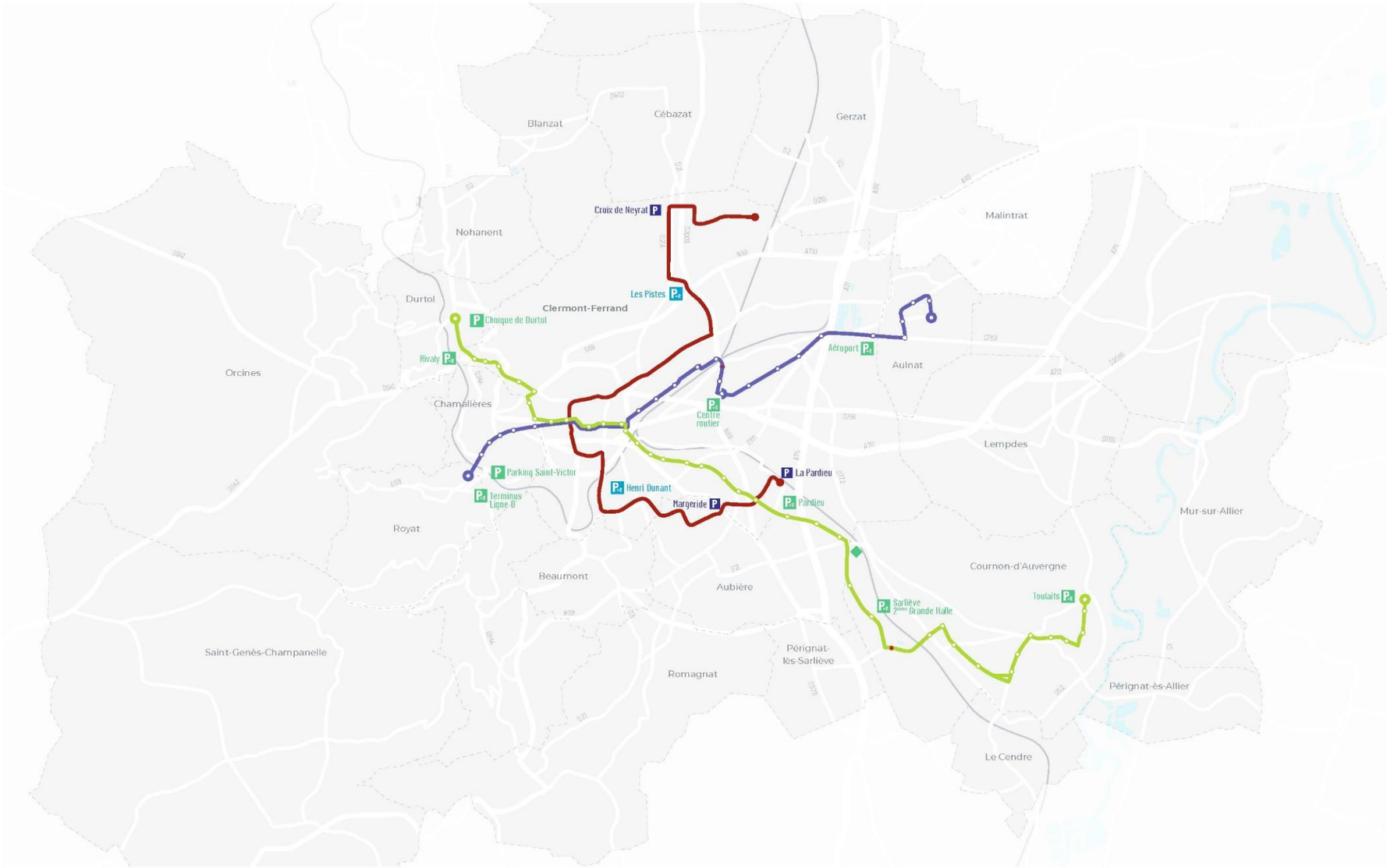
D'autres parkings relais sont à l'étude dans le cadre de la restructuration du futur réseau. Sa future armature, construite dans un processus itératif de concertation avec les communes, les usagers, les habitants, sera finalisée au 1er trimes trimestre 2023.

En attendant, plusieurs sites font l'objet d'études d'opportunité tels que Beaumont, Durtol, Nohanent, Pérignat-lès-Sarlième notamment.

À ce stade des études, les implantations potentielles des parcs relais sont présentées page suivante sans qu'aucune position à ce jour n'ait été actée par le maître d'ouvrage.

Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

Figure 137 : Parcs relais à l'étude du projet InspiRe



Envoyé en préfecture le 22/12/2021
Reçu en préfecture le 22/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE05-DE

XVIII. ANNEXE – PLAN DU PROJET

Voir document annexé au dossier DUP - Plans des études préliminaires V3.

inspiRe

un nouveau souffle pour nos mobilités

DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE CONJOINTE

Pièce n°J1 : Notice Explicative
– Novembre 2021

clermont auvergne métropole

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

SOMMAIRE

1) OBJET DU DOSSIER 3

2) DEMANDEUR 3

3) PRÉSENTATION DU PROJET 3

3.1 – Généralités 3

3.2 – Objectifs de l'opération 4

3.3 – Principales caractéristiques de l'aménagement 4

4) CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE 5

4.1 – Objet de l'enquête parcellaire 5

4.2 – Dispositions réglementaires applicables 6

5) ETAT DES LIEUX DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE 9

6) NÉCESSITÉ DE RECOURIR À L'EXPROPRIATION 9

7) CONCLUSION 10

PROJET

1) OBJET DU DOSSIER

Le présent dossier **parcellaire** est la base de l'enquête parcellaire, laquelle a pour objet de connaître très précisément les immeubles dont la maitrise est nécessaire pour la réalisation du projet, ainsi que leurs propriétaires et ayants-droits pouvant prétendre à une indemnisation.

L'objet de l'enquête vise également à recueillir les observations des personnes intéressées concernant :

- la limite des biens à acquérir en vue de réaliser l'aménagement prévu ;
- la recherche des propriétaires et titulaires des droits réels.

Ce dossier parcellaire est déposé conjointement au dossier nécessaire à la Déclaration d'Utilité Publique, ainsi qu'au dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes pour lesquelles cela est nécessaire. L'enquête publique réalisée sera donc conjointe.

2) DEMANDEUR :

Syndicat Mixte des Transports en Commun de
l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC)
2 bis Rue de l'Hermitage
63000 Clermont-Ferrand

3) PRÉSENTATION DU PROJET :

3.1 – Généralités

Dans une démarche de requalification urbaine et d'amélioration du cadre urbain et paysager des secteurs traversés, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et Clermont Auvergne Métropole (CAM) ont pour projet la création de deux nouvelles lignes de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS).

En effet, la métropole de CLERMONT-FERRAND est composée de 21 communes et s'étend du vignoble de Châteauguay au Château de Montrognon, et du Puy de Dôme aux rives de l'Allier.
On dénombre 294 127 habitants dans l'aire urbaine, ce qui représente environ 40% de la population du Puy-de-Dôme (650 700 habitants au total).

Aussi, le projet de BHNS a pour objectif d'améliorer la mobilité des usagers afin de permettre un meilleur accès à l'emploi et aux services, et de réduire les inégalités géographiques, sociales, économiques et sanitaire.

PROJET

3.2 – Objectifs de l'opération

Afin de permettre une meilleure desserte permettant d'accélérer la requalification urbaine, l'opération consiste à construire deux lignes de transport en commun et une rénovation de la voirie.

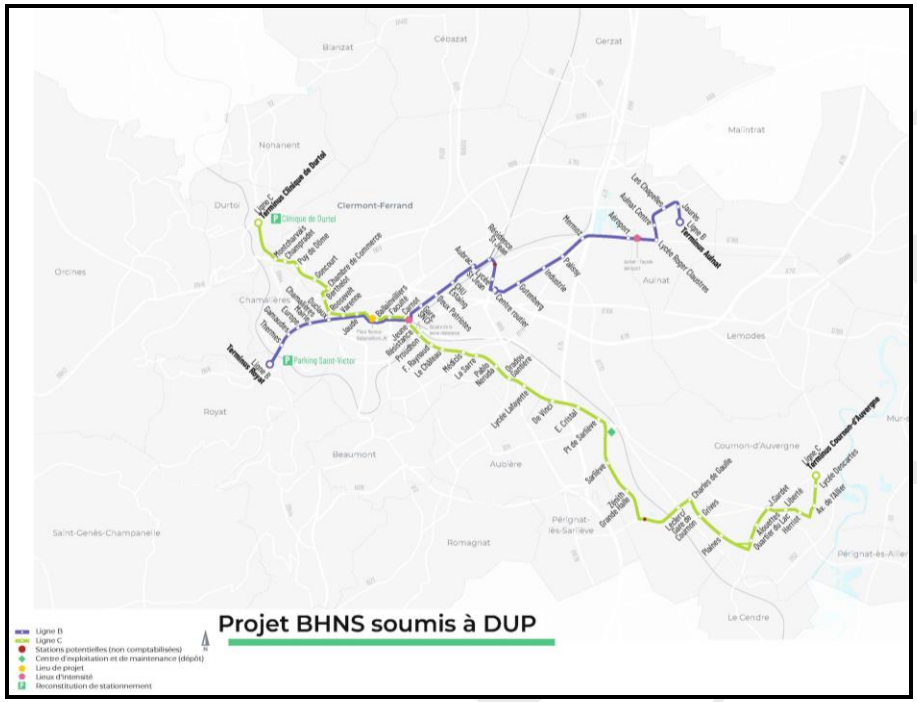


Figure 1 : Présentation du projet de BHNS (Périmètre DUP).

Pour tous les territoires et les citoyens de demain, dans toutes les diversités, la mobilité est un enjeu fondamental. Aussi ce projet vise à plusieurs objectifs : un objectif économique, un objectif écologique et un objectif social.

3.3 – Principales caractéristiques de l'aménagement

Le projet du BHNS s'accompagne d'un réaménagement de façades à façades des voies empruntées et de l'aménagement des lieux d'intensité. Ainsi, outre l'amélioration de la desserte en transports en commun de l'agglomération, le projet du BHNS est un projet de requalification urbaine des secteurs traversés.

Le projet concerne six communes :

- Commune de CLERMONT FERRAND
- Commune de AULNAT
- Commune de COURNON D'AUVERGNE
- Commune de AUBIERE
- Commune de CHAMALIERE
- Commune de DURTOL

4) CONDITIONS DE RÉALISATION DE L'ENQUÊTE PARCELLAIRE

4.1 – Objet de l'enquête parcellaire

Le dossier d'enquête parcellaire a pour objet de :

- Déterminer les parcelles à acquérir et leur(s) propriétaire(s).
- Dresser le plan parcellaire des parcelles concernées par les acquisitions nécessaires au projet (*voir extrait ci-après*).

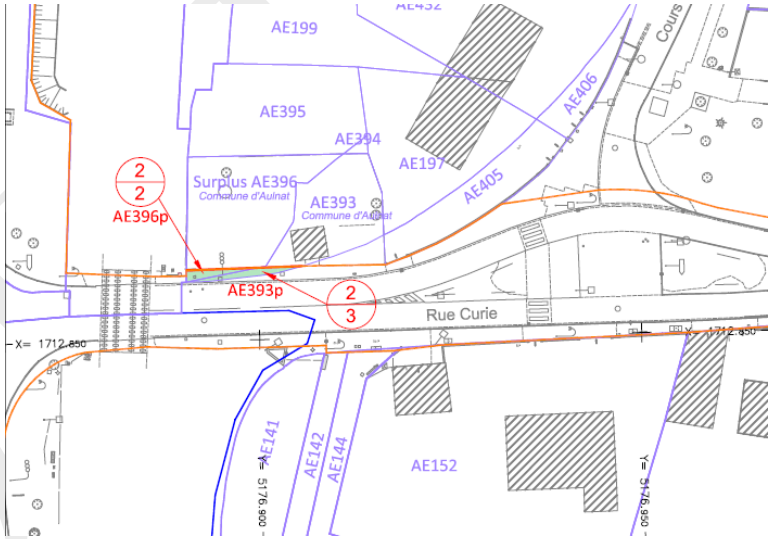
Conformément aux dispositions de l'article R.131-14 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, le dossier d'enquête parcellaire est conjoint au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Le présent dossier parcellaire comprend :

- La présente notice explicative (**Pièce n°J1**) ;
- Un plan de situation (**Pièce n°J2**) ;
- Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments à acquérir (**Pièce n°J3**) ;
- La liste des propriétaires, dénommée dans le présent dossier « état parcellaire ». (**Pièce n°J4**) ;

Le plan parcellaire

Extrait plan parcellaire



Il est précisé que :

- Les lettres « AE » correspondent à la section de la parcelle
- Le numéro : « 393 » correspond au numéro de la parcelle
- Au sein de la bulle les numéros 2/3 correspondent à l'identification du numéro de propriété et au numéro de plan servant de lien avec l'état parcellaire (Cf : schéma ci-dessous).

PROJET

Extrait état parcellaire

Correspond aux numéros figurant sur le plan parcellaire

BHNS DE CLERMONT-FERRAND

AULNAT

PROPRIETE 002 — PROPRIETAIRE REEL (Personne physique) ou SON REPRESENTANT (Personne morale)

PROPRIETAIRE
COMMUNE DE AULNAT
Non Inscrit au Registre du Commerce et des Sociétés, Identifiée sous le numéro SIREN 216300194
Représenté par son Maire Madame MANDON Christine
Demeurant MAIRIE 2 AV PIERRE DE COUBERTIN – AULNAT (63510)

Mode	Référence cadastrale					Num du plan	Emprise		Reste		Observ (Surfaces en
	Sect.	N°	Nature	Lieu-Dit	Surface		N°	Surface	N°	Surface	
	AE	393	SOL	Rue curie	153	2	a	9	b	144	Planche 2/5
	AE	396	SOL	La bouillerie	216	3	a	8	b	208	Planche 2/5
							Total	17			

4.2 – Dispositions réglementaires applicables

L'enquête parcellaire sera effectuée dans les conditions prévues aux articles R.131-3 à R.131-13 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

L'article R.131-14 du code de l'expropriation dispose que :
« *Lorsque l'expropriant est en mesure, avant la déclaration d'utilité publique, de déterminer les parcelles à exproprier et de dresser le plan parcellaire ainsi que la liste des propriétaires, l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.* »

De ce fait, une enquête parcellaire conjointe à celle préalable à la déclaration d'utilité publique sera effectuée dans les conditions prévues aux articles R.131-3 à R.131-13 du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

Conformément aux dispositions réglementaires en vigueur (cf. ci-dessous : article R.131-3 du Code de l'Expropriation), un dossier de demande d'ouverture d'une enquête parcellaire sera adressé à la Préfecture du Puy-de-Dôme.

Le préfet prendra un arrêté ordonnant, notamment, l'ouverture d'une enquête parcellaire ; cet arrêté précisera les modalités du déroulement de ladite enquête (cf. ci-dessous : articles R.131-1, R.131-2, R.131-4 et R.131-5 du Code de l'Expropriation) : affichage public, délais, désignation du commissaire enquêteur, etc.

► **Organisation de l'enquête conjointe :**

Article R.131-1 : « *Le préfet territorialement compétent désigne, par arrêté, parmi les personnes figurant sur les listes d'aptitude prévues à l'article L. 123-4 du code de l'environnement, un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont il nomme le président et les membres en nombre impair. Cette désignation s'effectue par arrêté conjoint des préfets concernés lorsque les immeubles à exproprier sont situés dans plusieurs départements. Le commissaire enquêteur, ou la commission d'enquête, désigné pour procéder à l'enquête menée en vue de la déclaration d'utilité publique peut être également désigné pour procéder à l'enquête parcellaire.*

PROJET

Toutefois, lorsque l'enquête parcellaire peut être faite en même temps que l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique en application de l'article R. 131-14, la désignation du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête est assurée dans les conditions prévues à l'article R. 123-5 du code de l'environnement. »

Article R.131-2 *: « L'indemnisation du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête est assurée soit dans les conditions prévues à l'article R. 111-5, lorsque l'enquête parcellaire est conduite en vue d'une expropriation pour cause d'utilité publique, soit dans les conditions prévues aux articles R. 111-6 à R. 111-9, lorsque l'enquête parcellaire n'est pas engagée à une telle fin. »*

Article R.131-3 : « *Lorsque les communes où sont situés les immeubles à exproprier se trouvent dans un seul département, l'expropriant adresse au préfet du département, pour être soumis à enquête dans chacune de ces communes un dossier comprenant :*
1° Un plan parcellaire régulier des terrains et bâtiments ;
2° La liste des propriétaires établie à l'aide d'extraits des documents cadastraux délivrés par le service du cadastre ou à l'aide des renseignements délivrés par le directeur départemental ou, le cas échéant, régional des finances publiques, au vu du fichier immobilier ou par tous autres moyens ».
II. - Lorsque ces communes sont situées dans plusieurs départements, le dossier prévu au I est adressé par l'expropriant aux préfets des départements concernés. »

► **Obtention de l'arrêté d'ouverture d'enquête :**

Article R.131-4 : « *I. - Le préfet territorialement compétent définit, par arrêté, L'objet de l'enquête, et détermine la date à laquelle celle-ci sera ouverte ainsi que sa durée qui ne peut être inférieure à quinze jours. Il fixe les jours et heures où les dossiers pourront être consultés dans les mairies et les observations recueillies sur des registres ouverts à cet effet et établis sur des feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le maire. Il précise le lieu où siège le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Enfin, il prévoit le délai dans lequel le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit donner son avis à l'issue de l'enquête, ce délai ne pouvant excéder un mois.*

II. - Lorsque les immeubles à exproprier sont situés dans plusieurs départements, les conditions de déroulement de l'enquête définies au I sont fixées par arrêté conjoint des préfets des départements concernés. Cet arrêté peut désigner le préfet chargé de coordonner l'organisation de l'enquête et d'en centraliser les résultats. »

Article R. 131-5 : « *Un avis portant à la connaissance du public les informations et conditions prévues à l'article R. 131-4 est rendu public par voie d'affiches et, éventuellement, par tous autres procédés, dans chacune des communes désignées par le préfet, dans les conditions prévues à l'article R. 112-16. Cette désignation porte au minimum sur toutes les communes sur le territoire desquelles l'opération doit avoir lieu.*
L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire et doit être certifié par lui.
Le même avis est, en outre, inséré en caractères apparents dans l'un des journaux diffusés dans le département, dans les conditions prévues à l'article R. 112-14. »

PROJET

***

L'arrêté d'ouverture d'enquête parcellaire conjointe à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, sera notifié par courrier recommandé avec accusé réception, aux propriétaires et ayant-droits concernés par l'opération (cf. article R.131-6 du Code de l'Expropriation).

Un questionnaire sera joint à la notification. Les propriétaires devront le renvoyer après l'avoir complété de leur identité précise, coordonnées, et qualité d'ayant-droit. Ils devront en outre indiquer s'il existe des locataires ou toutes autres personnes ayant des droits sur leur(s) parcelle(s).

Pendant la durée de l'enquête, le public pourra prendre connaissance des dossiers et consignera ses observations directement sur les registres d'enquête ouverts à cet effet.

Lesdites observations pourront également être adressées par écrit au Commissaire enquêteur (ou à la Commission d'enquête). Elles seront annexées aux registres d'enquête.

En outre, le Commissaire enquêteur recevra le public et recueillera ses observations aux lieux, jours et heures fixés par l'arrêté d'ouverture d'enquête.

A l'issue de l'enquête conjointe, le Commissaire enquêteur établira son rapport et émettra son avis motivé, en précisant si celui-ci est favorable ou défavorable à l'opération.

Cet avis sera transmis, avec l'ensemble du dossier et des registres, au préfet du Puy-de-Dôme.

► Déroulement de l'enquête

Code de l'Expropriation : articles R.131-6 à R.131-10

Article R. 131-6 : « *Notification individuelle du dépôt du dossier à la mairie est faite par l'expropriant, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception aux propriétaires figurant sur la liste établie en application de l'article R. 131-3 lorsque leur domicile est connu d'après les renseignements recueillis par l'expropriant ou à leurs mandataires, gérants, administrateurs ou syndics.*
En cas de domicile inconnu, la notification est faite en double copie au maire qui en fait afficher une et, le cas échéant, aux locataires et preneurs à bail rural ».

Article R. 131-7 : « *Les propriétaires auxquels notification est faite par l'expropriant du dépôt du dossier à la mairie sont tenus de fournir les indications relatives à leur identité, telles qu'elles sont énumérées soit au premier alinéa de l'article 5, soit au 1 de l'article 6 du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955 modifié, portant réforme de la publicité foncière ou, à défaut, de donner tous renseignements en leur possession sur l'identité du ou des propriétaires actuels* ».

Article R. 131-8 : « *Pendant le délai prévu à l'article R. 131-4, les observations sur les limites des biens à exproprier sont consignées*

PROJET

par les intéressés sur le registre d'enquête parcellaire ou adressées par écrit au maire qui les joint au registre, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête ».

Article R. 131-9 : « *A l'expiration du délai fixé par l'arrêté prévu à l'article R. 131-4, les registres d'enquête sont clos et signés par le maire et transmis dans les vingt-quatre heures, avec le dossier d'enquête, au commissaire enquêteur ou au président de la commission d'enquête.*

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête donne son avis sur l'emprise des ouvrages projetés, dans le délai prévu par le même arrêté, et dresse le procès-verbal de l'opération après avoir entendu toutes les personnes susceptibles de l'éclairer. Pour cette audition, le président peut déléguer l'un des membres de la commission. »

Article R. 131-10 : « *Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet le dossier et les registres, assortis du procès-verbal et de son avis, au préfet compétent en vertu de l'article R. 131-4.* »

5) ETAT DES LIEUX DE LA PROPRIÉTÉ FONCIÈRE

L'emprise foncière nécessaire à la réalisation du projet est d'environ 804 342 m². Elle s'inscrit principalement sur le domaine public de voirie routière, le projet étant un aménagement de façade à façade. Toutefois, seule une emprise de ******* m² sera à acquérir au total.

Les emprises ainsi définies impactent six communes :

- Commune de CLERMONT FERRAND
- Commune de AULNAT
- Commune de COURNON D'AUVERGNECommune de AUBIERE
  Commune de CHAMALIERECommune de DURTOL

6) NÉCÉSSITÉ DE RECOURIR À L'EXPROPRIATION

L'opération projetée est une opération globale qui nécessite une maîtrise foncière totale afin d'assurer une cohérence d'ensemble du futur projet.

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise a ainsi initié des négociations aux fins d'acquisition amiable des terrains nécessaires à la réalisation du projet.

L'issue de ces négociations étant incertaine et des entraves aux négociations amiables pouvant survenir (succession en cours, …), il est nécessaire de solliciter l'application de la procédure d'expropriation en parallèle de la poursuite de ces négociations.

PROJET

7) CONCLUSION

En conclusion, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise n'a d'autres alternatives que de procéder à l'acquisition directe des terrains concernés par voie d'expropriation.

Néanmoins, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise s'engage à continuer à trouver des solutions amiables, à rester à l'écoute des propriétaires et privilégiera toujours la voie de la négociation tout au long de la procédure qui suivra.

Par conséquent, le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise sollicite Monsieur le préfet afin de prendre un arrêté d'ouverture d'enquête conjointe, publique, parcellaire et de mise en compatibilité des documents d'urbanisme, en application des dispositions du Code de l'Expropriation pour cause d'utilité publique.

PROJET

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 6

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : GAMME TARIFAIRE T2C 2022

Le développement d'une nouvelle billettique sur le réseau T2C en 2022 ouvre de nouvelles perspectives dans l'adaptation des canaux de distribution et de vente de titres. Dans ce cadre, le SMTC-AC, accompagné par son exploitant T2C, ont engagé une réflexion commune afin d'utiliser ces nouveaux outils et créer des titres adaptés et lisibles par les usagers.

Ainsi, au cours de l'année 2022, et selon le calendrier de déploiement de la nouvelle billettique, des nouvelles fonctionnalités vont être mises en œuvre pour fluidifier le parcours des usagers :

- **L'Open Payment**
  L'Open Payment révolutionne l'accès aux transports publics, en permettant aux voyageurs occasionnels de valider leur trajet avec leur carte de paiement sans contact, leur smartphone ou encore leur montre connectée

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

- **L'Application Mobile T2C nouvelle génération**
  Une nouvelle version de l'application T2C permettant de vendre des titres pour les usagers occasionnels avec génération de QRcode
- **Une E boutique SMTC/T2C**
  Vente et télédistribution de titres de transports pour les abonnés

- **L'interopérabilité régionale**
  Un seul et même support pour voyager sur l'ensemble des réseaux en Auvergne-Rhône-Alpes

- Le **post paiement,**
  Le paiement du service intervient après l'utilisation de celui-ci, sous la forme d'une facture mensuelle. Le meilleur tarif est appliqué a posteriori en fonction de l'utilisation des services.

Il est donc nécessaire de valider une nouvelle gamme tarifaire « cible » qui intègre l'ensemble de ces potentialités. A noter que l'ensemble de la grille ne sera pas applicable dès le début d'année 2022, mais s'adaptera à l'arrivée des avancées technologiques au fur et à mesure de leur mise en œuvre au cours de l'année 2022.

En parallèle, pour répondre aux demandes du Bureau Syndical qui s'est tenu le 17 juin 2021, certains titres ont été créés afin de permettre de nouveaux usages sur le réseau, comme par exemple le titre 2 voyages, permettant notamment un aller/retour sur le réseau, ou la création de titres comprenant des déplacements illimités sur diverses périodes (24h, 48h et 72h).

La gamme tarifaire proposée est présentée dans le tableau ci-dessous, avec des périodes d'application approximatives, les développements n'étant pour l'heure pas encore assurés dans un calendrier définitif.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

Titre	Description	Tarif actuel	Tarif 2022	Période application
TITRES INDIVIDUELS				
Voyage	Ticket valable pendant 1h10, validations illimitées, libre-circulation	1,60 €	1,60 €	Continuité
2 voyages	Achat de 2 titres Voyages 1h10	x	3,00 €	2ème trimestre 2022
Voyage 1h10 (à bord des bus)	Ticket pris auprès du conducteur, valable pendant 1h10. validations illimitées, libre-circulation (prix du ticket BSC compris)	x	2,00 €	2ème trimestre 2022
10 voyages	Ticket multivalidable et partageable si associé à un usager	14,40 €	14,40 €	Continuité
Titre 24h Solo	1 ticket valable pendant 24h, nombre de validations illimité. Valable pour 1 usager 24h glissant à partir de la première validation	5,30 €	5,30 €	Continuité
48h Solo	1 ticket valable pendant 48h, nombre de validations illimité. Valable pour 1 usager 48h glissant à partir de la première validation	x	9,50 €	2ème trimestre 2022
72h Solo	1 ticket valable pendant 72h, nombre de validations illimité. Valable pour 1 usager 72h glissant à partir de la première validation	x	13,00 €	2ème trimestre 2022
P+R Solo	Stationnement P+R + 2 voyages 1h10	x	4,00 €	2ème trimestre 2022
Pollution	Extension de la validité du ticket voyage (acheté à l'unité ou en carnet de 10) à la journée. Valable pour 1 personne. Doit être validé à chaque montée (besoin de retours sur fréquentation) // Différence entre niveau 1 et niveau 2 ?	x	Extension validité titre voyage 1h10 à la journée	2ème trimestre 2022
P+R Week-end	Accès aux P+R le Week-end pour une personne seule	x	Gratuit	Continuité
TITRES GROUPES				
24h Groupe	11 - 35 personnes pendant 24h trajets illimités 24h glissant à partir de la première validation	21,90 €	21,90 €	Continuité
24h Tribu	4 à 10 personnes pendant 24h trajets illimités, glissant à partir de la première validation	13,20 €	13,20 €	Continuité
48h Tribu	4 à 10 personnes pendant 48h trajets illimités, glissant à partir de la première validation	x	30,00 €	2ème trimestre 2022
72h Tribu	4 à 10 personnes pendant 72h trajets illimités, glissant à partir de la première validation	x	45,00 €	2ème trimestre 2022
P+R Groupe	Stationnement P+R + carnet de 2 tickets par passager + conducteur (max 5 personnes) 2 voyages 1h10 par passager (contremarque)	6,00 €	6,00 €	2ème trimestre 2022
Contremarque P+R Groupe	2 voyages 1h10 par passager du véhicule en P+R	x	x	Continuité
P+R Week-end Groupe	Accès aux P+R le Week-end pour un groupe	x	Gratuit	Continuité

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

PASS TOUT PUBLIC				
Week-end		x	Gratuit	Continuité
Mensuel	Nombre de validations illimité pour le mois souscrit	54,80 €	54,80 €	Continuité
Anuuel	Nombre de validations illimité pour l'année Abonnement annuel au comptant Tacite reconduction par prélèvement mensuel	555,60 €	555,60 €	Continuité
Liberté	L'usager valide à chaque montée dans le bus, la facturation est établie le mois d'après avec un plafonnement (légèrement supérieur au tarif mensuel car pas d'engagement)	x	Prix des consommations	4ème trimestre 2022
Plafonnement post-paiement		x	60,80 €	4ème trimestre 2022
Titre unitaire post-paiement		x	1,60 €	4ème trimestre 2022
PASS SMTC'PRO				
Mensuel Pro	Abonnement mensuel avec validations illimitées réservé aux employés des structures signataires d'un PdME avec le SMTC-AC	46,50 €	46,50 €	Continuité
Annuel Pro	Abonnement annuel avec validations illimitées réservé aux employés des structures signataires d'un PdME. Abonnement annuel au comptant Tacite reconduction par prélèvement mensuel	471,60 €	471,60 €	Continuité
Employeur	Abonnement illimité annuel réservé aux structures signataires d'un PdME, cessible aux employés pour leurs déplacements professionnels.	570,00 €	570,00 €	Continuité
PASS JEUNES				
Mensuel -26 ans	Abonnement mensuel réservé aux jeunes de -26 ans, nombre de validations illimité	28,80 €	28,80 €	Continuité
Annuel -26 ans	Abonnement annuel réservé aux jeunes de -26 ans, nombre de validations illimité. Abonnement annuel au comptant, Tacite reconduction par prélèvement mensuel.	261,60 €	261,60 €	Continuité
PASS SOLID'AIR				
Solid'Air 1	Nombre de validations illimité pour le mois souscrit, réduction d'environ -60% QF 571 < 770€, Echelon CROUS 1 ou 2	21,90 €	21,90 €	Continuité
Solid'Air 2	Nombre de validations illimité pour le mois souscrit, réduction d'environ -80% QF 456 < 570 €, Echelon CROUS 3 ou 4	10,90 €	10,90 €	Continuité
Solid'Air 3	Nombre de validations illimité pour le mois souscrit, réduction d'environ -92% QF 0 < 455€, Echelon CROUS 5, 6 ou 7	4,30 €	4,30 €	Continuité
EVENEMENTS				
Titre congrés	Sur commande uniquement. Tarif de base. Nombre de validation illlimité durant les jours convenus avec le signataire de la commande.	2,50 € + 0,60€/ jour suppl.	2,50 € + 0,60€/ jour suppl.	Continuité
Evènements spéciaux	Titre particulier à mettre en œuvre lors d'évènements spéciaux pour faire découvrir/utiliser le réseau	x	x	3ème trimestre 2022
72h	Uniquement disponible pour le Clermont Pass	3,60 €	3,60 €	Continuité
Achat groupé 100 carnets de 10 tickets	Réservé aux établissements signataires d'une convention PdME, aux structures publiques, collectivités territoriales et de l'Etat et aux établissements scolaires. + prix de chaque BSC à ajouter	1 300,00 €	1 300,00 €	Continuité

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

COMBINES TRANSPORT				
Mensuel Combiné TER +T2C	Titre combiné avec le TER permettant l'accès au réseau T2C de manière illimitée	38,30 €	Négociation à venir : taux de réduction aligné avec celui de la SNCF	2ème trimestre 2022
Mensuel combiné TER+T2C jeunes	Titre combiné avec le TER permettant l'accès au réseau T2C de manière illimitée	20,10 €	Négociation à venir : taux de réduction aligné avec celui de la SNCF	2ème trimestre 2022
SUPPORTS				
Carte Sans Contact (CSC)		2,00 €	2,00 €	2ème trimestre 2022
Ticket Sans Contact (TSC)		x	0,20 €	1er trimestre 2022
OpenPayment	Achat du titre de transport directement sur le valideur embarqué dans le bus (Pas de plafonnement)	x	1,60 €	2ème trimestre 2022
Duplicata CSC		10,00 €	8,00 €	2ème trimestre 2022
TITRES COMMERCIAUX				
24h gratuit	Titres proposés par le SMTC pour des évènements particuliers pour faire découvrir/utiliser les TC	x	x	Continuité
48h gratuit	Titre remis par les contrôleurs T2C en cas de titre défectueux (mais pour un usager ayant bien son titre de transport valide) pour refaire sa carte	x	x	Continuité
Ticket unité échange	Titre remis par T2C en cas de titre défectueux	x	x	Continuité

ECHANGE DES CARTES T2C ET DES TICKETS PAPIER

Concernant les échanges des cartes ModePass en cours de validité, il sera proposé de les échanger gratuitement selon une procédure à définir.

Les tickets papiers caduques seront également échangés contre une carte sans contact en priorité, afin de permettre aux usagers de rassembler l'ensemble de leurs titres sur un même support. En effet, les Tickets Sans Contact ne pouvant intégrer qu'un seul type de produit (10 voyages, 1 voyage, 24h, etc.), un ticket devra être remis à l'usager pour chaque type de produit, multipliant ainsi le nombre de supports pour les usagers ayant plusieurs types de produits à échanger.

Des tickets seront mis à la vente dans certains bus auprès du grand public en avance de phase afin de tester le parcours d'achat et de vente des TSC par une dizaine de conducteurs.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE06-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'approuver la grille tarifaire détaillée ci-dessus applicable à compter du 1er janvier 2022 ;**
- **d'autoriser le Président du SMTC-AC à signer l'arrêté correspondant.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 7

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : CONVENTION DE GROUPEMENT DE COMMANDE LIGNE 32 (SAYAT) ET LIGNE 33 (ST BEAUZIRE) CREATION D'UNE COMMISSION D'APPEL D'OFFRE AD'HOC

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 2018, une convention de maintien de service a été établie entre la Région, le SMTC-AC et le Département du Puy de Dôme, pour la poursuite des Lignes 32 et 33 au-delà du ressort territorial du SMTC-AC. Cette convention a permis d'assurer la continuité du service pour les usagers de Sayat et de St Beauzire en maintenant les lignes 32 et 33 dans leur fonctionnement antérieur, et ce malgré la constitution de Riom, Limagnes et Volcans (RLV) et la sortie de ces deux communes du ressort territorial du SMTC-AC.

Pour la période du 1er janvier 2019 au 31 aout 2019, une convention de groupement de commande a été mise en place entre RLV et le SMTC-AC pour assurer la passation et l'exécution des marchés d'exploitation des lignes 32 et 33, afin de maintenir le service de ces lignes sur le même itinéraire. Cette convention a été reconduite jusqu'au 31 aout 2022.

Il est proposé de contractualiser une nouvelle convention de groupement de commande entre RLV et le SMTC-AC en vue de la poursuite de la mise en œuvre des lignes 32 et 33 pour une durée maximale de 4 ans avec :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

- une période initiale de 2 ans, du 01/09/22 au 31/08/24
- deux périodes de reconduction de 1 an, du 01/09/24 au 31/08/25 et du 01/09/25 au 31/08/26.

La convention de groupement de commande débutera à compter du 1er mars 2022 pour permettre de lancer les marchés pour les lignes 32 et 33, soit une durée totale de 54 mois.

Ce découpage a été défini de manière à correspondre d'une part à la date de renouvellement de la DSP de RLV (2024) d'autre part à la date prévisionnelle de mise en place du projet Inspire du SMTC-AC (2026).

L'estimation d'un an de fonctionnement pour ces deux lignes est de 630 000 €. Il est proposé de maintenir la répartition actuelle de cette charge entre RLV et le SMTC-AC, à savoir :

- SMTC-AC : 50% de la ligne 32, 30% de la ligne 33
- Riom Limagne et Volcans : 50% de la ligne 32, 70% de la ligne 33

La convention de groupement de commande stipule que la commission d'appel d'offre sera constituée d'un représentant élu parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement. La commission d'appel d'offres est présidée par le représentant du coordonnateur du groupement. Pour chaque membre titulaire peut être prévu un suppléant.

Jusqu'à présent, l'examen des candidatures et l'attribution des marchés d'exploitation des lignes 32 et 33 étaient réalisés par la CAO ordinaire du SMTC-AC.

Il est proposé de créer une commission d'appel d'offre ad'hoc composée d'un membre titulaire et d'un suppléant pour chaque membre du groupement.

Pour le SMTC-AC, il est proposé de nommé Patrick NEHEMIE comme membre titulaire et Jérôme AUSLENDER comme membre suppléant.

La commission sera présidée par François RAGE ou son représentant Nicolas BONNET.

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'autoriser le Président à signer la convention de Groupement de commande jointe en annexe,**
- **de créer une commission d'appel d'offre ad'hoc composée d'un membre titulaire et d'un suppléant pour chaque membre du groupement.**
- **de ne pas procéder au scrutin secret aux nominations,**
- **de procéder à la désignation d'un membre titulaire et d'un membre suppléant pour le SMTC-AC :**

  Groupement SMTC-AC :
  La commission sera présidée par François RAGE ou son représentant Nicolas BONNET.
  - Membre titulaire :Patrick NEHEMIE
  - Membre suppléant : Jérôme AUSLENDER.

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

CONVENTION n° C21-34
CONSTITUTIVE DE GROUPEMENT DE COMMANDE

ENTRE
Le **SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUNS DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE** à, 2 bis rue de l'Hermitage, 63 063 Clermont Ferrand cedex 1 ; représenté par Monsieur François RAGE, son Président, en vertu de la délibération n° ..... du Comité Syndical du .....; ci-après dénommée «SMTC-AC» d'autre part ;

ET
La **Communauté d'agglomération RIOM LIMAGNE ET VOLCANS**, 5 mail Jost Pasquier 63 200 Riom ; représentée par Monsieur Frédéric BONNICHON, son Président, en vertu de la délibération n°..... du Conseil Communautaire du .....; ci-après dénommée «RIOM LIMAGNE ET VOLCANS» d'autre part ;

VU le code de la commande publique et notamment ses articles L 2113-6 et L2113-7 ;

Article 1. Objet

Le présent groupement a pour objet la coordination pour la passation et l'exécution de deux marchés publics de services dans les conditions prévues par les articles L 2113-6 et L2113-7 du code de la commande publique.

L'objet des marchés consiste en la réalisation de services réguliers de transports publics (scolaires et non scolaires) sur le ressort territorial du SMTC-AC et de RLV, pour l'exploitation des lignes suivantes :

- ligne 32 (Sayat- Nohanent-Durtol-Clermont-Ferrand) et ses services spéciaux
- ligne 33 : St Beauzire (Lilas) – Gerzat – Clermont Ferrand (Les pistes)

Le marché est conclu pour une durée maximale de 4 ans avec une période initiale de 2 ans, du 1er septembre 2022 au 31 août 2024, et deux périodes de reconduction de 1 an.

Article 2. Durée

La durée du groupement est de 54 mois et prendra effet à compter du 01/03/22.

Article 3. Siège

Le siège administratif du groupement est fixé au SMTC-AC, 2 bis rue de l'Hermitage, 63 063 Clermont-Ferrand.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

Article 4. Membres

Les membres du groupement de commandes sont :

- Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC)
- La Communauté d'Agglomération Riom Limagne et Volcans (RLV)

Article 5. Modalités d'adhésion et de sortie du groupement

1. Adhésion : l'adhésion se fait par signature de la présente convention conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables à chacun des membres.

Le nouvel adhérent ne peut pas bénéficier des conditions financières d'un marché en cours, son adhésion n'ayant d'effet que pour les consultations futures.

2. Retrait : le retrait du groupement s'effectue par dénonciation de la présente convention conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables aux membres, au moins six mois avant l'échéance des marchés en cours. Le retrait ne permet pas au membre sortant de s'exonérer des engagements pris antérieurement auprès du groupement, ou des titulaires de marchés.

3. Exclusion : en cas de manquement à ses obligations, et après mise en demeure restée sans effet, l'exclusion d'un membre du groupement peut être prononcée par la majorité des membres, après que l'adhérent ait été entendu.

Article 6. Engagement des membres

Les membres s'engagent à :

- participer à l'écriture du cahier des charges techniques notamment par la définition des besoins qui lui sont propres,
- valider les documents de consultation dans les délais fixés par le coordonnateur,
- assurer l'exécution administrative, technique pour ses besoins propres uniquement, ainsi que l'exécution financière des marchés.
- mettre en œuvre le choix du prestataire effectué par le coordonnateur

Article 7. Coordonnateur

Le coordonnateur du groupement est le SMTC-AC.

Le coordonnateur est chargé d'assurer le secrétariat du groupement et de procéder, dans le respect des dispositions du Décret n° 2016-360 relatif aux marchés publics à l'organisation de l'ensemble des opérations des cocontractants. En particulier, le coordonnateur est chargé :

- de recueillir et synthétiser les besoins des adhérents ;
- de décider de la procédure de mise en concurrence adaptée, dans le respect des règles des marchés publics ;
- d'élaborer le dossier de consultation des entreprises ;
- de faire paraître des avis d'appel public à la concurrence ;
- de procéder à la réception et à l'ouverture des plis ;
- de remettre les dossiers de consultation des entreprises aux candidats ;

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

- de répondre aux questions des candidats ;
- de procéder à l'analyse des offres en concertation avec l'autre membre du groupement et produire le rapport d'analyse présenté éventuellement à la commission d'appel d'offre.
- de convoquer le cas échéant, la commission d'appel d'offres ;
- de présider le cas échéant la commission d'appel d'offres et veiller à son bon fonctionnement ;
- d'attribuer le marché dans l'hypothèse où la commission d'appel d'offres ne serait pas compétente,
- d'informer les candidats non retenus
- de signer le marché pour le compte des membres du groupement, de le transmettre au contrôle de légalité et de le notifier ;
- de transmettre le marché aux autorités de contrôle ; ainsi qu'à chaque membre du groupement ;
- de notifier le marché ;
- de faire paraître l'avis d'attribution ;
- de signer les avenants communs sous réserve des dispositions prévues à l'article 10.4
- de procéder à l'acceptation et à l'agrément des éventuels sous-traitants et de transmettre aux membres du groupement un acte de sous-traitance

Si le coordonnateur est défaillant, l'assemblée générale des adhérents désignera un nouveau coordonnateur s'y substituant.

Article 8. Commission d'appel d'offres

En cas de saisine de la commission d'appel d'offres, le cas échéant compétente, cette commission est composée selon les prescriptions de l'article L 1414-3 du CGCT qui s'appliquent.

La Commission d'appel d'offres sera constituée d'un représentant élu parmi les membres ayant voix délibérative de la commission d'appel d'offres de chaque membre du groupement qui dispose d'une commission d'appel d'offres.

Pour chaque membre titulaire peut être prévu un suppléant.

La commission d'appel d'offres est présidée par le Président du SMTC-AC ou son représentant.

Le président de la commission peut désigner des personnalités compétentes dans la matière qui fait l'objet de la consultation. Celles-ci sont convoquées et peuvent participer, avec voix consultative, aux réunions de la commission d'appel d'offres.

La commission d'appel d'offres peut également être assistée par des agents des membres du groupement, compétents dans la matière qui fait l'objet de la consultation ou en matière de marchés publics.

Le comptable du coordonnateur du groupement, si celui-ci est un comptable public, et un représentant du ministre chargé de la concurrence peuvent participer, avec voix consultative, aux réunions de la commission d'appel d'offres, lorsqu'ils y sont invités. Leurs observations sont consignées au procès-verbal.

Dans le cas où la CAO n'est pas compétente (en dessous des seuils de procédure formalisée), le marché sera attribué par le représentant du coordonnateur, pouvoir adjudicateur. L'analyse des offres sera réalisée conjointement par les membres du groupement.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

Article 9. Modalités de prise en charge des frais du groupement

Les frais relatifs à la procédure de passation du marché sont supportés en intégralité par le SMTC-AC.

Article 10. Les marchés

10.1. Contenu

Le cocontractant est désigné dans les conditions fixées par le code de la commande publique.

Chaque membre du groupement s'engage à exécuter le marché avec le cocontractant retenu le marché à hauteur de ses besoins propres, tels qu'il les a préalablement déterminés et exposés au coordonnateur.

Les marchés portent sur la ligne 32 et sur la ligne 33.

La ligne 32 est composée de plusieurs services.

Les services à la charge du SMTC-AC sont les suivants :

- La desserte Gaillard – Nohanent sur la ligne régulière 32.
- Le service scolaire Nohanent - Collège de Trémonteix

Les services à la charge de RLV sont les suivants :

- La desserte d'Argnat et de Sayat à partir de Nohanent sur la ligne régulière 32.
- Le maintien du service du matin Nohanent – Sayat - Lycée Brugière

La ligne 33 est composée d'un unique service.

- St Beauzire (Lilas) – Gerzat – Clermont Ferrand (Les pistes) ligne régulière 33.

10.2. Enveloppe et répartition financière

Le montant estimatif annuel des prestations pour la période initiale est de 630.000 € HT pour 12 mois, soit :

- 449 000 €HT/an pour la ligne 32
- 181 000 €HT/an pour la ligne 33.

L'enveloppe financière est répartie de la manière suivante :

- SMTC-AC : 50% de la ligne 32, 30% de la ligne 33
- Riom Limagne et Volcans : 50% de la ligne 32, 70% de la ligne 33

Ces montants sont établis y compris intéressement.

A noter que les marchés seront lancés avec une période initiale du 1er septembre 2022 au 31 aout 2024, puis deux périodes de reconduction de 1 an.

10.3. Exécution du marché

Chaque membre du groupement est compétent pour exécuter les marchés à passer pour la partie qui le concerne. De même, en matière d'exécution financière du contrat, chaque membre du groupement règle la part du marché qui lui incombe.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

Les opérations de constatation de l'exécution des prestations sont exécutées par le SMTC-AC.

Le coordonnateur pourra néanmoins transmettre aux adhérents les éléments relatifs aux révisions de prix et les aider dans l'instruction des litiges éventuels les opposant au titulaire d'un marché (cette précision parait utile pour alléger le travail des membres du groupement).

Le marché est reconduit tacitement jusqu'à son terme si aucune décision écrite contraire n'est prise par le coordonnateur en concertation avec l'autre membre du groupement, au moins 6 mois avant la fin de la durée de validité du contrat.

10.4. Avenants.

Lorsque tous les membres du groupement sont concernés par leur contenu, le coordonnateur assure sans accord express des assemblées délibérantes des autres membres, la gestion des avenants n'ayant pas pour effet d'augmenter la masse initiale des prestations prévues au marché initial. Il en informe les membres du groupement avant tout décision définitive.

Le coordonnateur les signe pour le compte des autres membres signataires dans le respect des règles en vigueur sur les formalités préalables.

Les avenants augmentant la masse initiale des prestations prévues au marché initial seront signés par le coordonnateur après avoir obtenu l'autorisation expresse de chacun des membres du groupement et après avoir mis en application les règles en vigueur sur les formalités préalables.

Les avenants dont le contenu ne concerne qu'un seul membre du groupement sont signés et gérés par celui-ci après en avoir informé le coordonnateur.

Article 11. Conditions de retrait

Le retrait des membres est libre, sous réserve d'avoir rempli les engagements pris dans le cadre du groupement vis-à-vis des co-contractants (sur la base des besoins indiqués) et d'avoir régler les sommes dues au prestataire.

Article 12. Modification de la présente convention

Le projet de modification est adressé au coordonnateur qui en assure la diffusion auprès des membres du groupement.

La proposition de modification est adoptée dès lors qu'elle aura été décidée par l'ensemble des membres listés à l'article 4.

L'adhésion ou le retrait d'un membre dans les conditions prévues à l'article 5 n'est pas considérée comme une modification.

Article 13. Responsabilité

Seul le coordonnateur désigné par la convention constitutive du groupement est susceptible de voir sa responsabilité engagée du fait des irrégularités de la procédure de passation.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE07-DE

Article 14. Capacité à agir en justice

Le représentant du coordonnateur peut agir en justice au nom et pour le compte des membres du groupement pour les procédures dont il a la charge. Il informe et consulte sur sa démarche et son évolution.

Hors cas d'irrégularité dans la procédure de passation, en cas de condamnation du coordonnateur au versement de dommages et intérêts par une décision devenue définitive, le coordonnateur se réserve la possibilité de diviser la charge financière par le nombre de membres concernés par la consultation ou le marché litigieux. Pour ce faire un titre de recettes sera émis par le coordonnateur.

Article 15. Contentieux

Toute contestation relative à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention ressort du Tribunal administratif de Clermont Ferrand

Fait en deux exemplaires

à Clermont-Ferrand, le ...

Le Président du SMTC-AC	Le Président de Riom Limagne et Volcans
François RAGE	Frédéric BONNICHON

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 8

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : CONVENTION COVOITURAGE AUVERGNE - PROMOTION DE LA VOITURE PARTAGEE

La loi d'Orientation des Mobilités confie aux autorités organisatrices de mobilité la compétence pour organiser des services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur ou de contribuer à leur développement, aussi bien en matière de covoiturage que d'autopartage (article L. 1231-1-1 du code des transports).

Le SMTC-AC a inscrit au sein du Plan de Déplacement Urbain validé en juillet 2019 la promotion de l'usage de la voiture partagée qui regroupe des actions en faveur de l'autopartage et du covoiturage (Action 3.3 du PDU).

L'association Covoiturage Auvergne a sollicité le SMTC-AC pour une subvention sur un programme d'actions de promotion de la voiture partagée.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

Il est donc proposé au Comité d'approuver la convention annexée au présent rapport, qui prévoit l'octroi d'une subvention de 38 000 € à l'association Covoiturage Auvergne en vue de soutenir leur programme d'action qui poste sur les deux objets suivants :

- La promotion de la voiture partagée auprès du grand public,
- L'accompagnement du dispositif d'autopartage entre particuliers.

La convention est valable pour l'année 2022 et pourra être reconduite 2023 et 2024.

Inscription budgétaire :
38 000 € en 2022

Imputations budgétaires : 6574 – 6 226

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'autoriser le Président du SMTC-AC à signer la convention jointe en annexe.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

CONVENTION C22-xx en faveur de la promotion de la voiture partagée 2022 - 2024

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

Convention en faveur de la promotion de la voiture partagée

ENTRE

L'Association Covoiturage Auvergne

N° SIRET 49356548500023

Sise 33 rue de Vertaizon

63000 Clermont Ferrand

Régie par la loi du 1er juillet 1901

représentée par son Président en exercice dûment habilité à cet effet, Monsieur Georges BAUD,

ci-après désignée « l'association Covoiturage Auvergne »

d'une PART,

ET

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

Désigné ci-après par « le SMTC-AC »

Sis 2 bis rue de l'Hermitage

63063 Clermont Ferrand cedex 1,

représenté par son Président, Monsieur François RAGE, agissant en qualité de représentant légal

ci-après désigné « SMTC »

D'AUTRE PART

Ensemble dénommées les « Parties »

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

Vu le code général des collectivités territoriales

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec l'administration et notamment son article 10,

Vu le décret n°2001-495 du 6 juin 2001 pris pour l'application de l'article 10 de la loi du 12 avril 2000,

Vu le code des transports du 20 novembre 2020 pris pour l'application des articles L1115-1, L1214-2 et L1214-8-2,

Vu le courrier de demande de subvention faite par l'association Covoiturage Auvergne en date du 01 décembre 2021

Vu la délibération du Comité syndical du SMTC-AC du 30 juillet 2020 relative aux délégations du Comité Syndical au bureau et au Président du SMTC-AC

Vu la délibération du Comité syndical du SMTC-AC en date du 20 décembre 2021,

Ceci ayant été exposé,

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

CONTEXTE

La mobilité est un enjeu fondamental pour les citoyens dans les territoires. Elle doit permettre de lutter contre les inégalités de toute nature : géographiques, sociales et économiques.

La loi d'Orientation des Mobilités confie aux autorités organisatrices de mobilité la compétence pour organiser des services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur ou de contribuer à leur développement, aussi bien en matière de covoiturage que d'autopartage (article L. 1231-1-1 du code des transports).

Le SMTC-AC a inscrit et validé en juillet 2019 la promotion de l'usage de la voiture partagée qui regroupe des actions en faveur de l'autopartage et du covoiturage (Action 3.3 du PDU).

L'association Covoiturage Auvergne a sollicité le SMTC-AC pour une subvention sur un programme d'actions de promotion de la voiture partagée.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

Par la présente convention, le SMTC-AC, s'engage à contribuer financièrement au programme d'action proposé par l'association Covoiturage Auvergne sur les deux objets suivants :

- La promotion de la voiture partagée auprès du grand public,
- L'accompagnement du dispositif d'autopartage entre particuliers.

1.1 Promotion de la voiture partagée auprès du grand public

Cette mission portée par l'association Covoiturage Auvergne constitue son cœur d'activité depuis sa création. Elle consiste à :

- Animer la plateforme de covoiturage Moov'ici, portée par la Région Auergne Rhône-Alpes,
- Centraliser, analyser et diffuser de l'information sur les mobilités partagées,
- Assurer et diffuser la veille sectorielle sur les expériences d'actions en faveur des mobilités partagées en France notamment,

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

- Favoriser l'aménagement et l'utilisation des aires de covoiturage,
- Mettre à disposition des indicateurs statistiques sur le covoiturage,
- Réaliser des actions de sensibilisation sur la complémentarité covoiturage/transports en commun,
- Proposer une ingénierie de projet et un transfert d'expertise - Impulser des projets innovants,
- Assurer la visibilité de la voiture partagée durant les évènements à destination des professionnels

1.2 L'accompagnement du dispositif d'autopartage entre particuliers.

L'autopartage entre particuliers permet de réduire l'occupation de l'espace public par la mutualisation des véhicules. L'association Covoiturage Auvergne a inscrit l'autopartage dans les modes de déplacements qu'elle soutient. Aussi, elle propose d'animer un dispositif d'autopartage, sur la base de son expérience et de ses connaissances dans le domaine du covoiturage. Le plan d'action proposé est décliné de la façon suivante :

- Gestion du dispositif d'autopartage sur la métropole clermontoise :
  - Réponse aux demandes d'information,
  - Inscription des personnes dans le dispositif,
  - Animation de la communauté des autopartageurs,
  - Gestion de la relation avec l'assureur : création et suivi des contrats
  - Veille nationale sur l'autopartage

- Développement de l'autopartage entre particuliers sur la métropole clermontoise
  - Actions d'animation, de pédagogie et de promotion du dispositif auprès des usagers potentiels
  - Diffusion et promotion du projet auprès des acteurs de la vie locale

- Communication

La Communauté de l'Ouest Rhodanien est le titulaire du contrat d'assurance pour les véhicules du dispositif d'autopartage entre particuliers. Le coût de l'assurance est porté par le SMTC-AC au travers d'une convention de financement avec la Communauté de l'Ouest Rhodanien.

ARTICLE 2 – OBLIGATION DES PARTIES :

2.1– Obligations de l'association Covoiturage Auvergne

La contribution financière du SMTC n'est soumise à aucune contrepartie directe.
Néanmoins, l'association Covoiturage Auvergne s'engage à :

- Faire usage de la subvention octroyée conformément aux motifs ayant motivé la décision d'attribution ;

- Faire mention de la participation du SMTC-AC par tous les moyens à disposition de l'association Covoiturage Auvergne (logos présents sur les supports de communication ...)

- Fournir au plus tard, le 30 juin de l'année suivant la signature de la présente convention :
  - le rapport d'activité annuel
  - le bilan et le compte de résultat annuel

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

- le compte rendu financier relatif à la mise en œuvre des objets de la convention, conformément à *l'arrêté du 11 octobre 2006 portant fixation des modalités de présentation du compte rendu financier* prévu à *l'article 10* de la *loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec l'administration* ;

- Fournir durant le dernier trimestre de chaque année le prévisionnel budgétaire de l'association

- Communiquer au SMTC-AC sans délai copie de tout document ou déclaration relatifs à une modification statutaire ;

- Informer sans délai le SMTC-AC par lettre recommandée avec accusé de réception de tout retard ou de tout empêchement dans l'exécution des présentes ;

2.2 – Obligations du SMTC-AC

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise s'engage à apporter son concours financier sous la forme d'une subvention dans les conditions ci-après définies.

ARTICLE 3 : Dispositions financières et modalités de versement

3.1 Détermination du montant de la subvention

Le SMTC-AC s'engage à verser à l'association Covoiturage Auvergne, une subvention d'un montant *total de* 38 000 € (non soumis à TVA) pour la réalisation des actions décrites à l'article 1 de la présente convention

- Sous réserve du respect des dispositions de l'article 2 de la présente convention
- Et sans préjudice des dispositions de l'article 8 de la présente convention

La subvention octroyée par le SMTC-AC à l'association Covoiturage Auvergne se décompose comme suit :

- 12 500 € pour la promotion de la voiture partagée auprès du grand public
- 25 500 € pour la gestion et le suivi d'un dispositif d'auto partage entre particuliers.

Cette subvention n'est pas révisable à la hausse.

3.2 Conditions de versement de la subvention

Le versement de la subvention est subordonné à la vérification par l'administration que le montant de la subvention n'excède pas les coûts réels du projet sur la base du compte rendu d'activité de la structure pour les missions qu'elle soumet au financement du SMTC.

Le versement des 12 500 € fait l'objet d'un versement annuel forfaitaire, il est réalisé au début de l'année civile.

Le SMTC-AC s'engage à verser à l'association Covoiturage Auvergne **un montant annuel de 25 500 €** pour l'animation globale du dispositif selon les modalités suivantes :

- 20% versé au début de l'année civile ;
- 40% versé après le 1er comité technique, au plus tard le 15 juillet de l'année n. Le montant sera proportionnel aux coûts réels ;
- 40% versé après le second comité technique, au plus tard le 1er décembre de l'année n. Le montant sera proportionnel aux coûts réels.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

3.3 Coordonnées bancaires de l'association Covoiturage Auvergne :

Le paiement est effectué par virement bancaire à :

CCM Montferrand

Code banque : **15589**

Code guichet : **6302**

N° de compte : **05530832640**

Clé : 72

L'ordonnateur de la dépense est le président du SMTC-AC.

Le comptable assignataire est :

TRESORERIE MUNICIPALE
67, boulevard François
Mitterrand 63000
CLERMONT-FERRAND

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Pour le SMTC-AC	2 bis rue de l'Hermitage 63063 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1
Pour l'association Covoiturage Auvergne	33, rue de Vertaizon 63000 CLERMONT- FERRAND

ARTICLE 4 – Contrôle et évaluation de l'utilisation de la subvention attribuée

Afin de permettre au SMTC-AC de suivre le déroulement des missions de l'association pour lesquelles il a accordé une subvention, l'association devra tenir le SMTC-AC informé de l'avancement au fur et à mesure des missions indiquées dans la présente convention, et éventuellement des difficultés rencontrées dans leur exécution.

L'association Covoiturage Auvergne s'engage à faciliter à tout moment le contrôle par le SMTC-AC de la réalisation des objectifs tels que définis à l'article 1.

Pour ce faire elle permettra l'accès à toute pièce justificative des dépenses et à tout autre document dont la production serait jugée utile. A cette fin, l'association Covoiturage Auvergne s'engage à conserver les pièces justificatives de dépense pendant une durée de 10 ans pour tout contrôle effectué a posteriori.

Un contrôle sur place pourra être réalisé par le SMTC-AC, en vue de vérifier l'exactitude des documents fournis.

Le SMTC-AC organisera deux comités techniques permettant le suivi des actions citées dans la présente convention : le premier sera organisé avant le 15 juillet de l'année n, le second avant le 1er décembre de l'année n.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

Tout refus de contrôle ou obstruction au contrôle du SMTC-AC expose l'association Covoiturage Auvergne aux sanctions mentionnées à l'article 8 de la présente convention.

ARTICLE 5 – Durée de la convention

La subvention est octroyée pour l'année civile 2022, sous réserve des dispositions des articles 8 et 9 de la présente convention. Cette convention est renouvelable, tacitement deux fois pour les années 2022 et 2023 sous réserve de l'inscription budgétaire des montants concernés.

ARTICLE 6 – Responsabilité

Les activités de l'association Covoiturage Auvergne sont placées sous sa responsabilité exclusive.

L'association Covoiturage Auvergne devra souscrire tout contrat d'assurance de façon à ce que la responsabilité du SMTC-AC ne puisse être recherchée.

L'association Covoiturage Auvergne devra être en capacité de communiquer à tout moment au SMTC-AC les attestations d'assurance correspondantes.

ARTICLE 7 – Modification de la présente convention

Toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention, définies d'un commun accord entre les parties, fera l'objet d'un avenant précisant les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci ne puissent conduire à remettre en cause les objectifs généraux de la présente convention.

ARTICLE 8 – Suspension - retrait de la subvention

Le SMTC-AC informe l'association Covoiturage Auvergne des mesures de suspension ou de retrait de la subvention par lettre recommandée avec accusé de réception.

La subvention octroyée par le SMTC-AC pourra être retirée sans délai ni indemnité si les conditions relatives à son octroi ne sont plus justifiées, notamment en cas :

- d'inexécution, retard ou modification substantielle des engagements de l'association Covoiturage Auvergne
- de refus de communication ou communication tardive des documents mentionnés aux articles 2 et 4 de la présente convention ;

Dans ce cas, le SMTC-AC pourra :

- exiger le versement de tout ou partie des sommes déjà versées au titre de la présente convention,

- diminuer ou suspendre le montant de la subvention, après examen des justificatifs présentés par l'organisme et avoir préalablement entendu ses représentants.

En cas de non-respect par l'une ou l'autre des parties de ses engagements, la présente convention pourra faire l'objet d'une résiliation de plein droit par la partie la partie lésée, à l'expiration d'un délai de préavis de 3 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusés de réception.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE08-DE

ARTICLE 9 – Abrogation de la subvention

Le SMTC-AC se réserve le droit de mettre fin unilatéralement au versement de la subvention, sans préavis ni indemnité, et à tout moment, en cas de faillite, liquidation judicaire ou d'insolvabilité notoire de l'association Covoiturage Auvergne.

ARTICLE 10 – Différends et Litiges

En cas de contestations, litiges ou autres différends éventuels sur l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, les parties s'efforceront de parvenir à un règlement à l'amiable par voie de conciliation.

Si néanmoins, le désaccord persiste, le litige relèvera alors des tribunaux compétents.

ARTICLE 11 – Election de domicile

Les notifications ou mises en demeure faites entre les parties au titre des dispositions de la présente convention sont valablement effectuées par lettre recommandée avec avis de réception, adressée à leur domicile respectif dans le ressort de l'exploitation.

Pour l'exécution de la présente convention chaque partie élit domicile en son siège.

A Clermont-Ferrand, le

Un exemplaire de la présente convention sera remis à chaque partie signataire.

Pour l'association Covoiturage Auvergne	**Pour le SMTC-AC**
Le Président	**Le Président**

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE09-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 9

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : PROTOCOLE RELATIF AU DEVOIEMENT DU RESEAU ORANGE POUR LA CREATION DU PROJET DES LIGNES BHNS

Dans le cadre du projet BHNS, l'ensemble des concessionnaires de réseaux (Direction du cycle de l'eau, SFR, Covage, Enedis, SIEG...) a été rencontré pour convenir d'un protocole définissant le rôle de chaque partie dans la vérification de la compatibilité du projet avec le positionnement actuel des réseaux.

A la différence des autres concessionnaires et de manière exceptionnelle, le SMTC et Orange ont convenu que le recensement des réseaux existants et l'identification des conflits entre le projet et les réseaux existants d'Orange seront pris financièrement en charge par le SMTC-AC, indépendamment de toute considération de l'intérêt du domaine occupé.

Coût et modalités de financement
Cette prise en charge prendra la forme d'un remboursement, sur la base d'un mémoire de dépenses, des frais effectivement supportés par Orange au titre de ce recensement et de cette identification.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE09-DE

Le montant estimé de cette pré-étude réalisée par ORANGE, et ayant notamment permis de définir le périmètre décrit dans la convention, est de 8 500 €HT (huit mille cinq cents euros HT). Ce montant constitue un plafond maximal de remboursement par le SMTC-AC.

A titre indicatif, Orange estime le montant des études de dévoiement – enfouissement à 166.000 € HT (cent soixante-six mille euros HT).

La prise en charge financière des études est réalisée par la partie qui supporte le coût des travaux auxquels elles se rapportent, sauf en cas :

- d'abandon du Projet par le SMTC-AC
- de non commencement des travaux dans les quarante-huit mois suivant la signature du présent protocole, auxquels cas ces Etudes dites « sans suite » seront à la charge du SMTC-AC.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'autoriser le Président à signer le protocole relatif au dévoiement du réseau Orange pour la création du projet des lignes BHNS.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE10-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 10

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : ADHESION AU CRAIG (CENTRE REGIONAL AUVERGNE RHONE ALPES DE L'INFORMATION GEOGRAPHIQUE)

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le devis établi par le CRAIG pour un montant de 2500 €,

Considérant l'intérêt pour le SMTC, d'accéder à des données géographiques stabilisées (cadastre, réseaux, ortho-photo-plan, données foncières…),

Considérant que le SMTC ne dispose pas de logiciels permettant l'accès à ce type d'information,

Considérant que le CRAIG (Centre Régional Auvergne Rhône Alpes de l'information Géographique) est un centre de ressources reconnu dans le domaine de l'information géographique pour les acteurs publics régionaux.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE10-DE

A ce titre le CRAIG :

- en lien avec l'IGN, coordonne la **production, l'acquisition et la diffusion de données géographiques** de références, assure la fourniture de services pour tous les acteurs publics de la région permettant un accès facilité aux données ;

- apporte un appui permanent aux territoires en leur proposant un **accès privilégié aux données « socles »** (Fichiers fonciers, cadastre, orthophotoplans ...) un support technique, des sessions de formations et d'information ;

- lorsqu'il se voit attribuer le rôle d'autorité publique locale compétente par les exploitants de réseaux enterrés, assure pour ses partenaires **l'élaboration et le maintien d'un fond de plan très grande échelle** en conformité avec l'arrêté du 15 février 2012 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains ;

Pour ces raisons, l'adhésion du SMTC au CRAIG doit permettre :

- Un accès privilégié à une multitude de données géographiques
- Des fonds de plan adaptés et régulièrement actualisés
- Un service web de consultation des données cadastrales
- Un hébergement des données sécurisées
- Un support utilisateurs 5 jours sur 7
- Des formations d'initiation au SIG
- Un lieu d'échanges entre professionnels (Journées techniques, groupes de travail,...)

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'adhérer au CENTRE REGIONAL AUVERGNE RHONE ALPES DE L'INFORMATION GEOGRAPHIQUE ;**
- **d'autoriser le Président à signer tous les documents correspondants,**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE11-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 11

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : INSCRIPTION BUDGETAIRE DANS LE CADRE DE LA RENEGOCIATION D'IRA (INDEMNITES DE REMBOURSEMENT ANTICIPE) POUR 3 EMPRUNTS SFIL

Dans le contexte actuel favorable de taux d'intérêts historiquement bas, le SMTC souhaite lancer en 2022 une renégociation de trois emprunts contractés avec la SFIL de 2014 à 2017 (pour une durée de 20 ans).

Si cette négociation devait trouver une issue favorable, le SMTC devrait emprunter sur le marché bancaire une somme qui correspondrait :

- Au montant global de capital restant dû correspondant à ces 3 prêts, soit 29,3 M€
- Au cumul des montants des Indemnités de Remboursement Anticipé (IRA) de ces prêts dans la limite maximale de 3,5 M€.

Dans le cas où une issue favorable à cette négociation aurait lieu, il vous est demandé d'autoriser de mobiliser un prêt pour un montant de 32,8 M€ correspondant au remboursement du capital restant dû et au montant des IRA cumulées pour les 3 prêts concernés.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE11-DE

Un bilan précis de l'opération, détaillant les montants en capital (CRD et IRA) nouvellement contractés et les charges d'intérêt (anciennes et nouvelles) vous sera alors communiqué pour votre complète information.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'autoriser le Président à mobiliser un prêt pour un montant de 32,8 M€ correspondant au remboursement du capital restant dû et au montant des IRA cumulées pour les 3 prêts concernés.**

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 12

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : ADMISSIONS EN NON-VALEUR DE PRODUITS IRRECOUVRABLES

Le cadre juridique du recouvrement des produits locaux s'inscrit dans un partenariat étroit noué entre l'ordonnateur qui est seul compétent pour préparer les admissions en non valeur des créances irrécouvrables par l'assemblée délibérante et le comptable public qui est seul compétent pour demander l'admission en non valeur des créances dont il a constaté le caractère irrécouvrable.

Les créances irrécouvrables correspondent aux titres émis par une collectivité mais dont le recouvrement ne peut être mené à son terme par le comptable public en charge du recouvrement.

L'irrécouvrabilité des créances peut être soit temporaire dans le cas des créances admises en non valeur, soit définitive dans le cas de créances éteintes.

- L'irrécouvrabilité peut trouver son origine :
  - dans la situation du débiteur (insolvabilité, parti sans laisser d'adresse, décès, absence d'héritiers...),

- dans le refus de l'ordonnateur d'autoriser les poursuites (le défaut d'autorisation est assimilé à un refus),
- dans l'échec des tentatives de recouvrement.

➢ Les créances éteintes sont des créances qui restent valides juridiquement en la forme et au fond mais dont l'irrecouvrabilité résulte d'une décision juridique extérieure définitive qui s'impose à la collectivité créancière et qui s'oppose à toute action en recouvrement ou d'une décision de la commission de surendettement.

Les créances irrécouvrables sont retracées au sein des subdivisions du compte de charges de fonctionnement 654 « Créances irrécouvrables ». L'ordonnateur émet les mandats sur les subdivisions suivantes :

- 6541 « créances admises en non valeur »
- 6542 « créances éteintes »

Le comptable public a saisi le SMTC d'une demande d'admission en non-valeur des créances suivantes :

Compte	Exercices	Liste	Imputation	Nombre Pièces	Montant Liste	Motif de la présentation
6541	2019 à 2021	4808790112	7061	17	291.90 €	RAR inférieur au seuil de poursuite
6541	2013 à 2021	4962530112	7061	34	2 151.70 €	Poursuite sans effet
6541	2015	5036400312	778	1	1 410.30€	Poursuite sans effet
6541	2016 à 2021		7061	20		Poursuite sans effet

Ces créances seront imputées au compte 6541 pour un montant de 3 571.51 euros HT soit 3 853.90 euros TTC.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'admettre en non-valeur les créances pour un montant total de 3 853.90 euros.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le : 23 DEC. 2021
et de la publication le : 23 DEC 2021

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE13-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 13

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : PROVISION POUR CREANCES DOUTEUSES

L'instruction budgétaire et comptable M4 prévoit la constitution de provision pour créances douteuses, en vertu du principe comptable de prudence.

En effet, dès lors qu'il existe, pour une créance donnée, des indices de difficultés de recouvrement (compte tenu de la situation financière du débiteur) ou une contestation sérieuse de la créance, la créance doit être considérée comme douteuse. Il faut alors constater la provision car la valeur des titres de recettes pris en charge dans la comptabilité de la collectivité est supérieure à celle attendue. Il existe donc une charge latente si le risque se révèle, qui doit, selon le principe de prudence, être traitée par le mécanisme comptable de la provision.

La constitution de la provision correspond à 15% du montant des créances dites douteuses de plus de 2 ans d'ancienneté et les dossiers, même récents, de redressements et liquidations judiciaires.

Pour 2021, le montant des créances douteuses communiqué par le comptable s'élève à 23 000 €. La provision à constituer est égale à 15% de ce montant, soit 3 450 €.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE13-DE

Cette provision pourra faire l'objet d'une reprise pour dépréciation des actifs circulants :

- si la créance est éteinte ou admise en non-valeur
- si la provision est devenue sans objet : recouvrement partiel ou complet
- si le risque est moindre

Cette reprise devra également faire l'objet d'une délibération.

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'accepter la création d'une provision pour créances douteuses ;**
- **de fixer le montant de la provision à 3 450 € ;**
- **d'autoriser le Président à signer tous les documents correspondants.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 14

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : REVISION DU DOCUMENT UNIQUE D'EVALUATION DES RISQUES PROFESSIONNELS (DUERP) DIAGNOSTIC ET PLANS D'ACTIONS

Vu la Loi 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale, notamment son article 108-1 ;
Vu le code du travail, notamment les articles L 4121-3 et R 4.121-1 et suivants ;
Vu le décret 85-603 modifié du 10 juin 1985 relatif à l'hygiène et à la sécurité ainsi qu'à la médecine professionnelle et préventive dans la fonction publique territoriale ;
Considérant que l'Autorité Territoriale doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des agents;
Considérant que l'évaluation des risques professionnels et sa formalisation dans un Document Unique d'Évaluation des risques professionnels présentent un caractère obligatoire ;
Considérant que cette évaluation des risques doit être réalisée par unité de travail ;
Considérant que le plan d'actions retenu permettra d'améliorer la santé, la sécurité et les conditions de travail des agents de la collectivité;
Considérant l'avis favorable du CHSCT le 18 novembre 2021.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Le Président Rappelle :

Le Document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) est un bilan écrit des risques encourus par les agents sur leur lieu de travail y compris en ce qui concerne les risques psycho sociaux.
A partir du diagnostic réalisé, un plan d'actions est établi.
Le 17 décembre 2020, le conseiller hygiène et sécurité présentait aux membres du CHSCT la méthode d'évaluation des risques professionnels appliquée par le CDG63 depuis de nombreuses années. Le CHSCT a émis un avis favorable à l'unanimité des 2 collèges pour la révision du Document Unique du SMTC-AC datant de 2007, en suivant la méthode préconisée par le CDG63.
La collectivité est responsable de son DU et totalement autonome dans sa rédaction. Le DU doit être remis à jour annuellement, lors de chaque aménagement important ou lorsqu'une information complémentaire concernant l'évaluation d'un risque dans une unité est recueillie.
Pour construire ce document, la collectivité doit définir des unités de travail, c'est-à-dire « des ensembles cohérents d'activités réalisées par des services » selon 3 critères de risques : ceux du métier, ceux liés à l'environnement physique et ceux liés à l'organisation de la collectivité.
Un groupe de travail a été mis en place lors du CHSCT du 17 décembre 2020 pour redéfinir les unités de travail. Il était composé de représentants des agents du CHSCT, de la DRH par intérim et d'un des 2 assistants de prévention. Des réunions se sont déroulées les 28 janvier et 9 mars 2021. Sur proposition du groupe de travail, le CODIR a fixé à 9 le nombre d'unités de travail. Une unité de travail est « une situation de travail dans laquelle un ou des salariés, avec une ou des fonctions différentes est ou sont exposés à un même danger ».
Des binômes issus des groupes de travail ont rencontré 1 ou 2 agents par unité de travail soit 11 agents au total. Ces entretiens se sont déroulés de mars à mai 2021, à raison de 2 entretiens par unité de travail un sur le lieu de travail et un en salle de réunion. Dans certaines unités de travail (unités 4, 5 ; 7 et 9) ces 2 entretiens ont été menés, séparément, avec les 2 agents désignés pour représenter l'unité de travail
Les entretiens ont porté sur une liste prédéterminée de 24 risques. A l'issue des entretiens une cotation (0. 1 ; 4 ;7 ou 10) sur le risque a été effectué
RISQUE = GRAVITE POTENTIELLE (gravité x maîtrise) X EXPOSITION (durée x pourcentage de l'effectif soumis au risque) .
La limite de l'exercice consiste en la subjectivité de la cotation des agents interrogés sur chaque unité.
Le CODIR a demandé l'établissement d'un document d'aide à la priorisation des risques toutes unités confondues (annexe 1 du document).
Pour le SMTC-AC, les 4 premiers risques qui ressortent de l'évaluation sont le risque électrique, le risque incendie, la circulation piétonne avec la traversée entre Vega et l'Hermitage, les risques psychosociaux.
Les membres du CHSCT ont émis un avis favorable le 18 novembre 2021 sur le diagnostic et sur le plan d'actions.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **de valider le DUERP et le plan d'actions annexés à la présente délibération ;**
- **de s'engager à mettre en œuvre la plan d'actions issues de l'évaluation et à en assurer le suivi, ainsi qu'à procéder à une réévaluation régulière du document unique ;**
- **d'autoriser le Président à signer tous les documents correspondants**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Centre de Gestion
de la Fonction Publique
Territoriale du Puy-de-Dôme

SMTC

Syndicat mixte des transports en commun
de l'agglomération clermontoise

Document unique
Evaluation des risques professionnels
Décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

AVERTISSEMENT

- **Référentiel**

Articles L.4121-1 à L.4121-5 et R.4121-1 à R.4121-4 du Code du travail,
Article 108-1 de la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale,
Circulaire ministérielle n° RDFB1314079C de juin 2013

L'évaluation a priori des risques professionnels constitue un des principaux leviers de progrès de la démarche de prévention des risques professionnels au sein de la Fonction Publique Territoriale. Elle constitue un moyen essentiel de préserver la santé et la sécurité des agents par un diagnostic systématique et exhaustif des facteurs de risques auxquels ils peuvent être exposés dans l'exercice de leurs fonctions.

- L'apport des connaissances scientifiques et l'évolution des conditions de travail ont mis en évidence de nouveaux risques professionnels (amiante, risques à effets différés liés aux substances dangereuses, troubles-musculo-squelettiques, risques psychosociaux...), qui soulignent la nécessité de renforcer l'analyse préventive des risques.

- Dans cette perspective, en reposant sur une approche globale et pluridisciplinaire (c'est-à-dire à la fois technique, médicale et organisationnelle) la démarche d'évaluation doit permettre de comprendre et de traiter l'ensemble des risques professionnels.

- Introduite en droit français du travail en 1991, l'évaluation des risques a connu, avec la parution du décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001 portant création d'un document relatif à l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs, une nouvelle avancée. Ainsi, les acteurs de la prévention disposent désormais d'une base tangible pour la définition de stratégies d'action dans chaque collectivité.

- Le présent document vise à fournir à la collectivité des éléments de droit et de méthode utiles pour réaliser cette évaluation et en faciliter la compréhension par l'ensemble des acteurs. La méthode proposée par le Centre de gestion de la fonction publique du Puy de Dôme repose sur un instrument relativement exhaustif mais dont la mise en œuvre demeure néanmoins souple. Elle s'appuie sur les enseignements tirés des expériences dans la Fonction Publique Territoriale impulsées par le service Prévention, depuis 2003.

L'obligation de transcrire dans un document les résultats de l'évaluation des risques n'est pas qu'une obligation matérielle. Elle représente la première étape de la démarche générale de prévention qui **incombe à l'employeur**. Mais cette formalisation doit aussi contribuer au dialogue social au sein des collectivités, sur l'évaluation elle même, et au delà sur la conception et la réalisation des mesures de prévention qui devront, en tant que de besoin, faire suite à l'évaluation des risques.

Pour les mairies, la validation du document unique doit faire l'objet d'une **délibération** du conseil municipal car cette compétence ne peut être déléguée au maire par le conseil municipal (article L 2122-21 du code général des collectivités territoriales).
L'exécution de cette délibération peut se matérialiser par la signature du document unique par le maire.
Les textes ne prévoient pas, dans cette hypothèse, l'obligation de formaliser le document unique par la signature d'un arrêté.

Pour les EPCI, et en application de l'article L 5211-2 du code général des collectivités territoriales, cette procédure de validation est à mettre en œuvre par l'organe délibérant de l'établissement public qui peut déléguer au président une partie de ses attributions, à l'exception de celles limitativement énumérées à l'article L 5211-10 du CGCT.
Au regard de ces dispositions, le document unique peut être édicté **par arrêté du président de l'EPCI uniquement s'il a reçu délégation de l'organe délibérant**.

Le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail **(CHSCT) est consulté sur le document unique** dans le cadre des programmes et rapports annuels (articles 39, 49 et 50 du décret 85-603 modifié).

L'obligation de réalisation de l'évaluation des risques et la retranscription dans un document unique incombe à l'employeur

- **Important**

En application de l'article R 4121-4 du Code du travail, Le document unique d'évaluation des risques est tenu à la disposition notamment des agents, des membres du CHSCT, du médecin de prévention et des représentants du personnel. Un avis indiquant les modalités d'accès des travailleurs au document unique est affiché à une place convenable et accessible dans les lieux de travail. Pour les collectivités disposant d'un règlement intérieur, cet avis est affiché au même emplacement que celui réservé au règlement intérieur.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

SOMMAIRE

1. Présentation de la collectivité
2. Détail nominatif
2. Présentation de la methode
3. Evaluation par unité de travail
   - Evaluation unité de travail — Unité 1 Accueil
   - Evaluation unité de travail — Unité 2 Moyens Généraux
   - Evaluation unité de travail — Unité 3 Informatique
   - Evaluation unité de travail — Unité 4 Assistantes de direction et RH
   - Evaluation unité de travail — Unité 5 Encadrement hiérarchique
   - Evaluation unité de travail — Unité 6 Pilotage groupe de projet
   - Evaluation unité de travail — Unité 7 Intervention sur les chantiers
   - Evaluation unité de travail — Unité 8 Administratifs et terrain
   - Evaluation unité de travail — Unité 9 Administratifs
4. Grille d'évaluation
5. Proposition de Plan d'actions

Annexe 1 Grille d'écvaluation par hiérarchisation des risques

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

SMTC	Evaluation des risques professionnels Document unique Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise	
	1. PRESENTATION DE LA COLLECTIVITE	

2 RUE DE L'HERMITAGE 63000 CLERMONT-FERRAND

Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise

N° Tel : 04.73.44.68.68.
N° Fax : 04.73.44.68.99.
Courriel : administration@smtc-clermontferrand.com

Assistant de Prévention ou Conseiller en Prévention

Nom / Prénom	téléphone	Mail
Christine CONTAMINE	04.73.44.68.61	
Eric SINSARD	04.73.44.68.94	

GROUPE DE TRAVAIL

Autorité territoriale	Assistants de Prévention	Préventeurs Cdg 63	Membres du CHSCT
Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise	Eric SINSARD		Julie ALMEIDA Marguerite EYRAUD-BALLET François ROCHE

DESCRIPTION DE LA COLLECTIVITE

	TOTAL	68,00

Unité de travail	Nombre d'agents	EqTP	Date Evaluation
Unité 2 Moyens Généraux	6	6	
Unité 3 Informatique	3	3	
Unité 5 Encadrement hiérarchique	5	5	
Unité 6 Pilotage groupe de projet	11	11	
	11	11	
	11	11	

INDICATEUR DE LA COLLECTIVITE

Les indicateurs RPS

Taux d'absentéisme pour raisons de santé

Nombre moyen de jours d'absence pour raison de santé par agent = Nombre de jours d'arrêts pour maladie / Nombre total d'agents

Taux de rotation des agents :

Taux de rotation des agents = Somme du nombre d'arrivées et du nombre de départs d'agents au cours de l'année / Effectif moyen de l'année n

Taux de visite sur demande au médecin de prévention :

Le taux de visite sur demande au médecin de prévention correspond au nombre de demande de visite spontanée au médecin de prévention pour 100 agents.

Nombre d'actes de violence physique envers le personnel :

Il est comptabilisé le nombre d'actes de violence

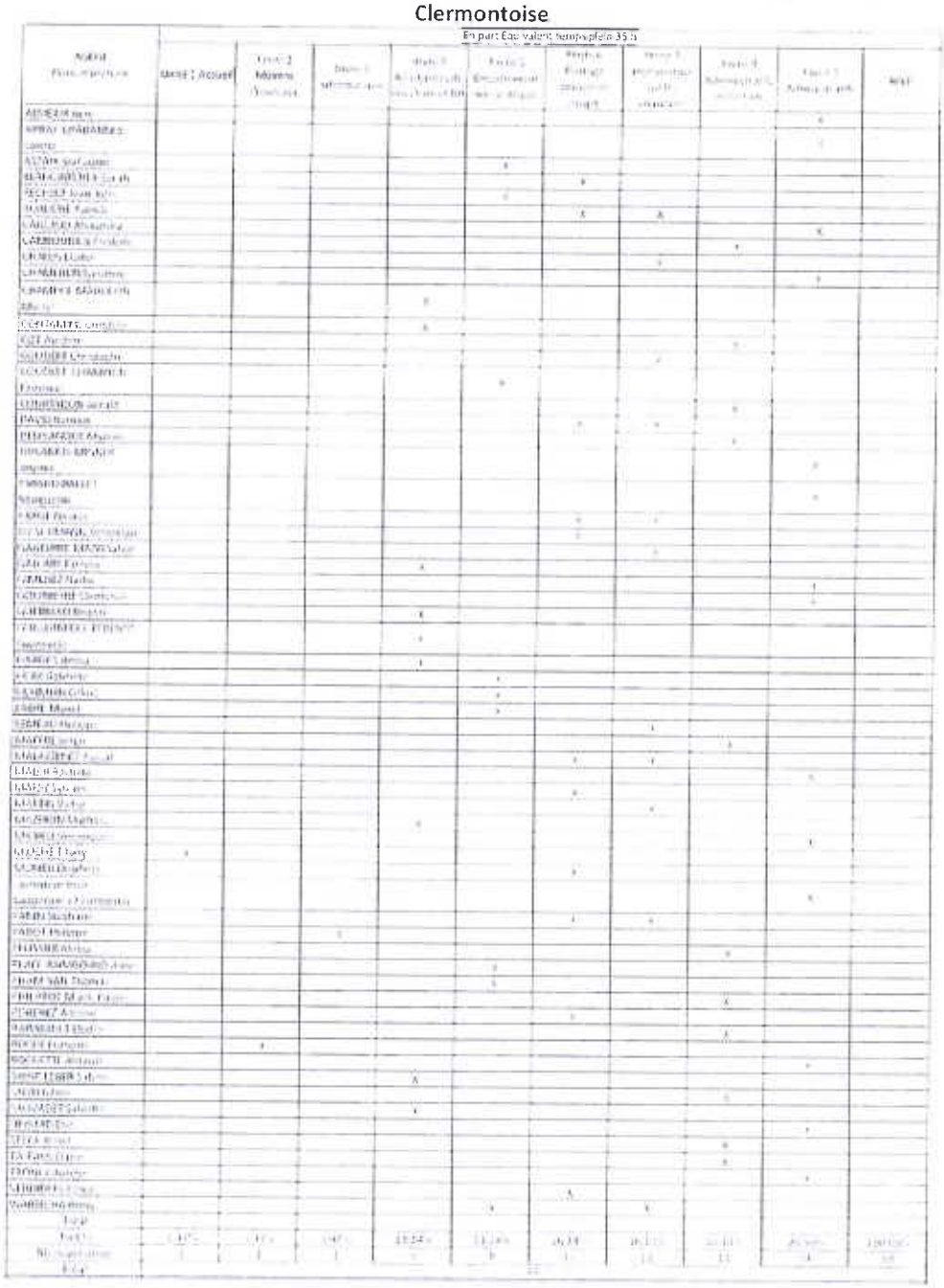
Physique envers le personnel, en distinguant et catégorisant ceux émanant du personnel avec ou sans arrêt de travail et ceux émanant des usagers avec ou sans arrêt de travail.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

SMTC

Détail des effectifs et affectation par Unité de Travail

Liste des agents du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise



Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

2. EVALUATION DES RISQUES PROFESSIONNELS : Méthodologie

Le service Prévention, dans le cadre de sa mission de conseil auprès des Collectivités ayant souhaité bénéficier de ses prestations, propose une démarche d'évaluation des risques professionnels.

Objectif :

Répondre aux obligations du Décret n°2001-1016 du 5 novembre 2001 : l'employeur doit retranscrire les résultats de l'évaluation des risques professionnels dans un document unique.

La mise en place de cette démarche d'évaluation des risques professionnels se déroule en 5 étapes :

2.1. Préparation :

Mise en place d'un groupe de travail afin de piloter la démarche d'évaluation des risques au sein de la collectivité. Il est composé de :

- Un conseiller en Prévention du Centre de Gestion,
- Un représentant de l'autorité territoriale,
- Le médecin de prévention,
- Les correspondants sécurité (responsable sécurité, Assistant de prévention),
- Les délégués du personnel, membres du CHSCT (le cas échéant),
- Un représentant d'une unité de travail.

Lors de cette préparation, les membres du groupe de travail réaliseront une première visite des locaux de travail avec rencontre des agents en situation afin d'appréhender les conditions réelles de travail.
Suite à cette visite, les Unités de travail seront définies.

Exemple :

Secteur	Service	Activités
Service technique	Espaces verts	Elagage

2.2. Identification et évaluation des risques :

L'identification et l'évaluation des risques se fait selon une liste des risques non exhaustive mais volontairement ouverte.

Liste des risques :

Aération et assainissement de l'air
Agressions
Amiante
Bruit
Chute de hauteur
Chute de plain-pied
Circulation piétonne
Effondrements et chute d'objets
Entreprises extérieures
Ergonomie
Incendie et explosion
Manutention manuelle
Manque d'hygiène
Rayonnement
Risque biologique
Risque électrique
Risque routier et conduite d'engin
Risque chimique
Risques liés à l'éclairage
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques
Risques liés aux machines et outils
Risques psychosociaux
Utilisation d'écran
Vibrations

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Lors de cette réunion (environ 1h par corps de métier) la liste des risques est passée en revue et une cotation de chaque exposition est déterminée selon la méthode basée sur la définition d'un risque.

RISQUE = GRAVITE POTENTIELLE x EXPOSITION

La **gravité potentielle** du risque se décline suivant deux critères :

- **La gravité du risque**
- **La maîtrise du risque**

L'**exposition du personnel** au danger se décline, également en deux critères :

- **La durée d'exposition**
- **Le pourcentage de l'effectif total soumis à ce risque**

Voici la déclinaison de ces quatre critères qui définissent le risque :

• **La gravité du risque**

- 0 = Nulle – Pas de lésions
- 1 = Lésions Mineures – Accident sans Arrêt
- 4 = Significatif – Accident sans séquelles avec Arrêt
- 7 = Critique – Accident de Service avec séquelles - Maladie professionnelle
- 10 = Mortel

• **Maîtrise du risque**

- 0 = Risque supprimé / Sécurité intrinsèque
- 1 = Très Bonne / Risque Isolé / Protections Collectives
- 4 = Bonne / Equipements Protection Individuelles
- 7 = Insuffisante / Risque signalé – Affichage
- 10 = Nul / Aucune maîtrise / Rien n'est fait

• **Durée d' exposition**

- 0 = Nulle – Non exposé
- 1 = Rare – Quelques heures par an
- 4 = Courte – Quelques heures par mois
- 7 = Fréquente – Quelques heures par semaine
- 10 = Très Importante – Quelques heures par jour

• **Effectif exposé**

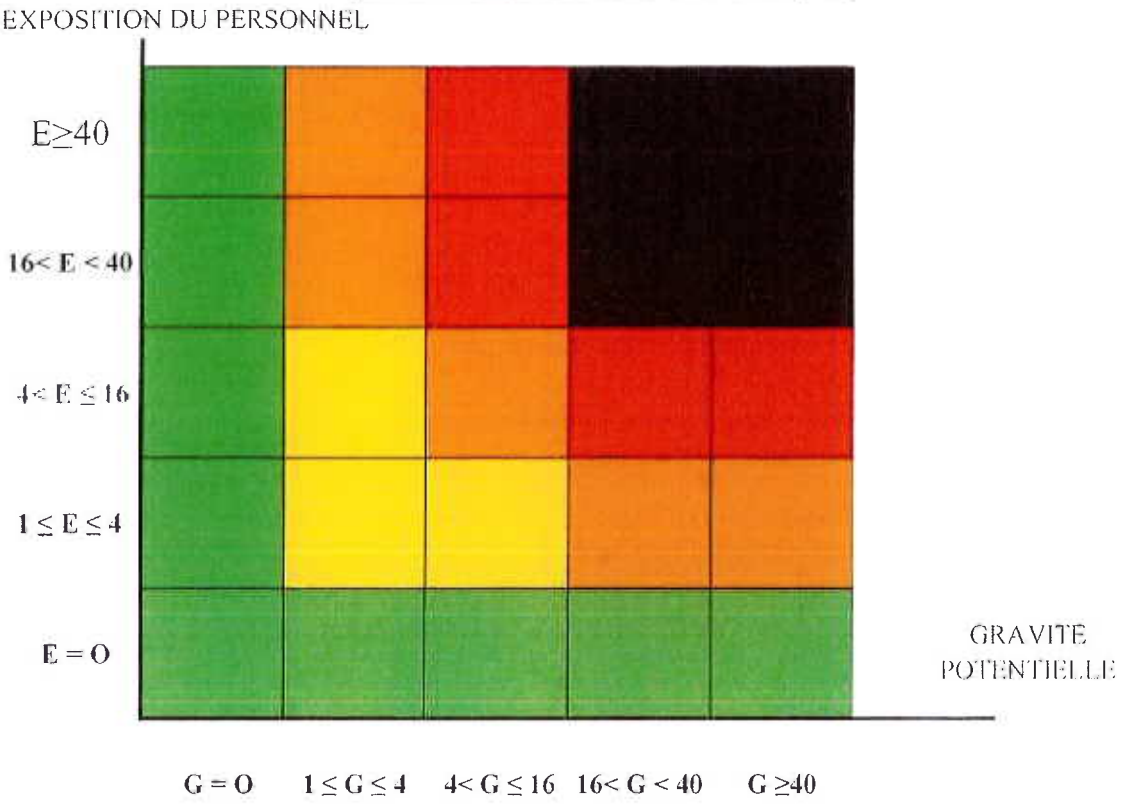
- 0 = Nul – 0% de l'effectif total
- 1 = Réduit – Entre 0 et 15%
- 4 = Significatif – Entre Supérieur à 15 % et égale à 45 %
- 7 = Important – Entre Supérieur à 45 % et égale à 75 %
- 10 = Très Important - > 75 %

Les notations sont attribuées par le groupe de travail participant à l'évaluation à partir des éléments fournies par la collectivité et ses agents, ainsi qu'à partir des éléments qui ont pu être montrés lors des visites de site.
Il appartient à l'autorité territoriale d'en vérifier l'exactitude et qui reste est propriétaire du présent document.
Le CDG 63 décline toute responsabilité quant à l'utilisation et l'interprétation de ces données basées sur des informations déclaratives qui n'engageraient que ceux les ayant fournies.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

L'ensemble des risques est hiérarchisé selon le principe suivant :

Matrice de hiérarchisation des risques



Priorité n°1

Priorité n°2

Priorité n°3

Priorité n°4

Priorité n°5

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

2.3. Retranscription de l'évaluation dans le document unique

Dans cette démarche, les étapes de rédaction sont prises en charge par le service prévention du Centre de Gestion qui formule des propositions qu'il appartient à l'autorité territoriale de valider.

Exemple de retranscription pour une unité de travail pour deux risques (chute de plain-pied, chute de hauteur) :

Date de rédaction :	**Effectif total:**
Date de mise à jour :	**Effectif concerné:**
Rédacteur :	**Effectif (pourcentage):** %
Participants :	

Unité de travail :

Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée d'exposition	Effectif	Note Totale
Chute de plain pied							
Chute de hauteur							

2.4. Rédaction du plan d'action

Un plan d'action est défini pour chacun des risques relevés en tenant compte :

- du degré d'urgence du problème à traiter, en fonction du niveau de risque (notation),
- des contraintes technico-économique liées aux solutions retenues (coût, délai de réalisation…).

2.5. Réévaluation

L'autorité territoriale est responsable de la mise à jour du document :

- Au moins une fois par an,
- Lors de toute décision d'aménagement important modifiant les conditions d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail,
- Lorsqu'une information supplémentaire concernant l'évaluation d'un risque dans une unité de travail est apportée.

A chaque réévaluation, il convient dans un premier temps de vérifier que le découpage en unité de travail est toujours cohérent (ajout ou suppression de compétences, de "métiers" etc…).
Ensuite, vérifier les données relatives à l'effectif en équivalent temps plein de chaque unité de travail.
Enfin, en fonction des évolutions (avancement du plan d'action) procéder à la mise à jour des notes pour les critères de gravité, maîtrise et durée d'exposition.
Procéder comme à l'évaluation d'origine en associant des agents (le ou les mêmes voir un nouveau) aux groupe de travail.
Chaque nouvelle évaluation donne lieu à un nouveau plan d'actions.

1. Accueil

Date de rédaction	sept.-07
Date de mise à jour :	sept.-21
Rédacteur :	Service RH
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**1,00**
Effectif (pourcentage):	**1,47**

Unité de travail : Unité 1 Accueil

Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Chute de plain pied	oui	A l'extérieur, pour aller récupérer le courrier, risque de chute sur les caillebotis glissants quand ils sont mouillés A l'intérieur, présence d'espace entre les lattes dans lesquelles les talons peuvent se coincer. Risque de chute dans les escaliers.	4	4	7	1	112
Chute de hauteur	oui	Utilisation d'escabeau ou de tabouret "pied d'éléphant" dans la réserve des fournitures.	4	4	1	1	16
Effondrement et chutes d'objets	oui	Dans la réserve, les choses les plus lourdes ne sont pas forcèment positionnées le plus en bas.	4	4	1	1	16
Manutention manuelle	oui	Utilisation d'un diable. Pas de formation "Gestes et postures"	4	4	4	1	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 1 Accueil						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Ergonomie	oui	Problème du casque avec lequel il n'est pas possible de transférer un appel.	1	7	10	1	70
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	Le poste d'accueil ne nécessite pas l'utilisation de véhicule de service	4	1	0	1	0
Circulation piétonne	oui	Le risque existe lorsque l'agent se rend du bâtiment "Hermitage" au bâtiment "Véga".	4	7	1	1	28
Risques liés aux machines et outils	oui		4	4	0	1	0
Bruit	oui	L'alarme se situe juste au-dessus du poste d'accueil. La double porte d'entrée protège du bruit extérieur uniquement. Mais ces 2 portes sont lourdes et très bruyantes.	4	4	10	1	160

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 1 Accueil						
Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	oui	Utilisation de produits naturels pour les toilettes notamment.	1	1	1	1	1
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	non						NC
Risque Electrique	oui	L'agent appuie sur le bouton "marche" du compteur électrique tous les matins et sur "arrêt" le soir. Pas d'habilitation électrique nécessaire.	7	1	10	1	70

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 1 Accueil						
Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Incendie - Explosion	oui	Le point de rassemblement ne figure pas sur les plans d'évacuation.	4	7	1	1	28
Risques liés à l'éclairage	oui	Ce poste de travail est toujours éclairé artificiellement. L'éclairage est au-dessus du poste de l'accueil.	1	4	10	1	40
Utilisation d'écran	oui		4	4	10	1	160
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Système réversible de chauffage et de climatisation au-dessus du poste d'accueil. Double porte pas isolée. Le local à fournitures placé derrière le poste d'acueil n'est pas isolé, ressenti de froid lorsqu'un agent entre dans ce local.	1	7	10	1	70
Risque biologique	oui	COVID 19 : un protocole a été mis en place dès le retour du 1er confinement : kit COVID donné à chaque agent, plan de circulation dans les bâtiments, jauges dans les salles, télétravail....	4	1	10	1	40

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 1 Accueil						
Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Manque d'hygiène	non						NC
Rayonnement	non						NC
Entreprises Extérieures	oui		0	1	7	1	0
Agressions	oui	L'agent n'a pas suivi la formation "Gestion des conflits"	4	4	4	1	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 1 Accueil						
Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maitrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ intensité du travail : RAS 2 / Emotionnel : RAS 3 / Autonomie : RAS 4 / Rapports sociaux : RAS 5 / Conflits de Valeur : NON 6 / Insécurité de la situation de travail : RAS La question du remplacement de l'agent d'accueil durant ses absences (congés, formation, maladie...) crée des tensions au sein de la structure.	4	1	4	1	16

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

2. Moyens Généraux

Date de rédaction :	sept.-07
Date de mise à jour	sept.-21
Rédacteur :	Service RH
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**1,00**
Effectif (pourcenta	**1,47**

Unité de travail : Unité 2 Moyens Généraux

Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Chute de plain pied	oui	Utilise le monte-charge. Utilise un diable. Dispose de chaussures antidérapantes. Problème du plancher du couloir du bas avec les trous des arbres	4	4	10	1	160
Chute de hauteur	oui	Utilise un escabeau et le tabouret "pied d'éléphant". Accède au toit (pas possible pour le reste du personnel). Dispose d'un baudrier et de sangles.	4	4	4	1	64
Effondrement et chutes d'objets	oui	Dispose de chaussures coquées.	4	4	1	1	16
Manutention manuelle	oui	Doit régulièrement changer la configuration des salles 1 et 2. Gère seul (ou fait appel à des collègues) pour la petite manutention. Pour les gros déménagements, fait appel à une entreprise extérieure	4	4	7	1	112
Ergonomie	oui	Bureau chargé.Les délibérations tardent à arriver pour la réforme du matériel.	4	7	1	1	28

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 2 Moyens Généraux						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	Se déplace régulièrement à bord d'un véhicule.	4	4	7	1	112
Circulation piétonne	oui	Se rend très régulièrement à T2C et au bâtiment Vega. Même risque que pour l'ensemble du personnel lors de la traversée de la rue.	4	7	7	1	196
Risques liés aux machines et outils	oui	Dispose d'une trousse à outils. Pas de matériel spécialisé	4	4	4	1	64
Bruit	oui	Pas significatif.	1	4	1	1	4
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	oui	Utilise du dégrippant et du produit pour déboucher les canalisations. Consulte les fiches de données de sécurité.	4	4	1	1	16
Amiante	oui	Le bâtiment date des années 1970 et a été réhabilité en 2000.	4	7	1	1	28
Aération et assainissement de l'air	non						NC
Risque Electrique	oui	L'agent détient l'habilitation électrique.	7	7	1	1	49

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 2 Moyens Généraux						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Incendie - Explosion	oui		4	7	1	1	28
Risques liés à l'éclairage	non						NC
Utilisation d'écran	oui		1	7	7	1	49
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	non						NC
Risque biologique	oui	Utilise un masque et porte des manches longues pour le travail sur les archives	4	4	4	1	64
Manque d'hygiène	oui	Dispose de vêtements de travail. Sanitaires et douche au SMTC.	1	4	1	1	4
Rayonnement	non						NC
Entreprises Extérieures	oui	En contact avec les entreprises extérieures qui interviennent au SMTC. Plan d'intervention à rédiger pour celles qui interviennent plus de 400 heures /an	1	7	4	1	28
Agressions	oui	Des agressions peuvent survenir de la part des usagers ou des collègues	4	4	1	1	16

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 2 Moyens Généraux						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ intensité du travail : sollicitations multiples - 2 / Emotionnel : non - 3 / Autonomie : oui - 4 / Rapports sociaux : bons - 5 / Conflits de Valeur : RAS - 6 / Insécurité de la situation de travail: non -	4	4	4	1	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

3. Informatique

Date de rédaction :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-07
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	68,00
Effectif concerné:	1,00
Effectif (pourcentage	1,47

Unité de travail :	Unité 3 Informatique						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui	Le plancher du rez-de-chaussée du bâtiment Hermitage est instable. Les caillebotis de l'extérieur se déforment.	4	4	7	1	112
Chute de hauteur	oui	Comme tous les autres agents	4	4	1	1	16
Effondrement et chutes d'objets	non						NC
Manutention manuelle	oui	Moins maintenant avec les écrans plats. Mais toujours pour changer les serveurs du local informatique	4	7	1	1	28
Ergonomie	oui	Manque de place pour se reculer	1	4	4	1	16
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	De temps en temps	4	1	4	1	16

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 3 Informatique					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Circulation piétonne	oui	Traversée dangereuse du bâtiment Hermitage à celui de Vega	4	7	7	1	196
Risques liés aux machines et outils	oui	Utilise une perceuse de temps en temps. Dispose d'EPI	4	4	1	1	16
Bruit	non						NC
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	oui	Manipule des batteries de téléphone	7	4	1	1	28
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	oui	Travaille fréquemment dans le local informatique climatisé toute l'année	4	4	4	1	64
Risque Electrique	oui	L'agent détient l'habilitation électrique.	4	1	1	1	4
Incendie - Explosion	oui	Les bâtiments sont équipés d'extincteurs	4	4	1	1	16

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 3 Informatique						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques liés à l'éclairage	oui	Il manque de la lumière naturelle	1	1	10	1	10
Utilisation d'écran	oui	Comme tous les autres agents	4	4	4	1	64
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Bâtiment mal isolé	4	7	7	1	196
Risque biologique	oui	Manipule le matériel informatique de tous les autres agents	4	1	7	1	28
Manque d'hygiène	non						NC
Rayonnement	oui		4	4	1	1	16
Entreprises Extérieures	oui	En contact avec certaines entreprises extérieures liées à l'informatique, à l'alarme	0	1	4	1	0
Agressions	oui	Ressent parfois de l'agression de certains collègues	4	1	1	1	4

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 3 Informatique					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ **intensité du travail** : de plus en plus de travail avec l'augmentation des effectifs - 2 / **Emotionnel** : problème des absences pendant les congés notamment pour les vacances à l'étranger où l'agent n'est pas joignable - 3 / **Autonomie** : mieux depuis l'arrivée de collègues qui sont en capacité de l'aider - **4 / Rapports sociaux** : RAS - **5 / Conflits de Valeur** : RAS - **6 / Insécurité de la situation de travail** : -	4	4	7	1	112

29/10/20

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

4. Assistantes de direction et RH

Date de rédaction :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-21
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**9,00**
Effectif (pourcentage	**13,24**

Unité de travail :	**Unité 4 Assistantes de direction et RH**						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui		1	1	4	1	4
Chute de hauteur	oui	Utilise un "pied d'éléphant" pour attrapper des dossiers	4	1	1	1	4
Effondrement et chutes d'objets	oui		4	1	1	1	4
Manutention manuelle	oui	Oui de certains dossiers	1	1	4	1	4
Ergonomie	oui	Dispose d'accoudoirs et d'un repose pied	1	1	7	1	7
Risque Routier - Conduite d'engins	oui		4	1	1	1	4

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 4 Assistantes de direction et RH						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Circulation piétonne	oui	Idem que pour les autres unités	4	4	1	1	16
Risques liés aux machines et outils	non						NC
Bruit	oui	Peu de bruit	4	4	7	1	112
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	non						NC
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	oui	RAS	1	1	7	1	7
Risque Electrique	oui		4	1	4	1	16
Incendie - Explosion	oui	N'a pas eu de formation pour l'utilisation des extincteurs	4	1	1	1	4

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 4 Assistantes de direction et RH						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques liés à l'éclairage	oui	Lumière artificielle toute la journée. Des armoires bouchent les fénêtres	1	4	7	1	28
Utilisation d'écran	oui	Beaucoup de temps passé à l'écran	1	1	7	1	7
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Chauffage et climatisation défectueux	1	1	7	1	7
Risque biologique	non						NC
Manque d'hygiène	oui	Odeurs des canalisations	1	1	4	1	4
Rayonnement	non						NC
Entreprises Extérieures	oui		1	1	1	1	1
Agressions	oui	Quelques tensions au service RH avec les agents.	4	4	4	1	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 4 Assistantes de direction et RH						
Liste des risques	Danger Applicable	Commentaires	Gravité	Maîtrise	Durée exposition	Effectif	Note Totale
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ intensité du travail : répartition des tâches inégale - 2 / Emotionnel : RAS - 3 / Autonomie : RAS - 4 / Rapports sociaux : trop de cloisonnement des services - 5 / Conflits de Valeur : RAS - 6 / Insécurité de la situation de travail : RAS -	4	4	7	1	112

29/10/20

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

5. Encadrement hiérarchique

Date de rédaction :	sept.-07
Date de mise à jour :	sept.-21
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	68,00
Effectif concerné:	9,00
Effectif (pourcentage	13,24

Unité de travail :	Unité 5 Encadrement hiérarchique						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui		4	4	4	1	64
Chute de hauteur	non						NC
Effondrement et chutes d'objets	non						NC
Manutention manuelle	oui		4	1	1	1	4
Ergonomie	oui		1	4	7	1	28

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 5 Encadrement hiérarchique						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	Déplacements seul sur une journée (dépassement des plage des 10 h) risque d'accident augmenté avec la fatigue	7	7	1	7	343
Circulation piétonne	oui	Traversée (Hermitage- Véga) dangereuse.	7	7	4	4	784
Risques liés aux machines et outils	non						NC
Bruit	oui	De l'extérieur	1	4	4	1	16
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	non						NC
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	non						NC
Risque Electrique	non						NC

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 5 Encadrement hiérarchique					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Incendie - Explosion	oui	Pas de 2nde issue de secours à Hermitage. Pas d'exercie régulier d'évacuation. Pas de procédure concernat les rôles de guide et serre-file	7	7	1	10	490
Risques liés à l'éclairage	non						NC
Utilisation d'écran	oui	Utilisation prolongée des écrans	1	1	10	10	100
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	bâtiment véga mal isolé	1	7	7	1	49
Risque biologique	oui	risque de pandémie pour tous les gents du SMTC	4	1	7	1	28
Manque d'hygiène	non						NC
Rayonnement	non						NC
Entreprises Extérieures	oui	Contact avec les prestataires, enjeux économiques forts, tension et pression possibles	1	4	4	4	64
Agressions	oui	Risque potentiel lié à l'encadrement ou aux contacts avec les entreprises extérieures, les usagers	4	4	1	7	112

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 5 Encadrement hiérarchique					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : **1/ intensité du travail :** -intensité de travail importante liée au management et au nombre de dossiers suivis **2 / Emotionnel :** - en lien avec le management et les enjeux relatifs au dossier **3 / Autonomie :** - **4 / Rapports sociaux :** - management plus complexe en phase COVID **5 / Conflits de Valeur :** - Nécessité de devoir porter des choix politiques **6 / Insécurité de la situation de travail:** -	4	4	1	10	160

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

6. Pilotage, groupe de projet

Date de rédaction :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-21
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**11,00**
Effectif (pourcenta	**16,18**

Unité de travail :	**Unité 6 Pilotage groupe de projet**					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui		4	1	4	4	64
Chute de hauteur	oui		4	4	4	4	256
Effondrement et chutes d'objets	oui		4	1	1	4	16
Manutention manuelle	non						NC
Ergonomie	oui		1	1	7	4	28

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 6 Pilotage groupe de projet					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui		4	1	4	4	64
Circulation piétonne	oui		4	7	4	4	448
Risques liés aux machines et outils	non						NC
Bruit	oui	Bruits venant de l'intérieur (cloisons entre les bureaux peu épaisses) et de l'extérieur	1	4	4	4	64
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	non						NC
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	non						NC

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 6 Pilotage groupe de projet						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Electrique	non						NC
Incendie - Explosion	oui	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs	4	4	1	4	64
Risques liés à l'éclairage	oui		1	4	4	4	64
Utilisation d'écran	oui		1	1	10	4	40
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui		1	4	4	4	64
Risque biologique	oui		4	1	4	4	64
Manque d'hygiène	non						NC
Rayonnement	non						NC

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 6 Pilotage groupe de projet						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Entreprises Extérieures	oui		1	1	10	4	40
Agressions	non						NC
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : **1/ intensité du travail :** forte mais le vit bien - **2 / Emotionnel** : peut être énervée - **3 / Autonomie** : autonome mais responsable présent - **4 / Rapports sociaux :** difficiles en raison des 3 sites. Plus de contacts avec l'extérieur qu'avec certains collègues - **5 / Conflits de Valeur** : Nécessité de porter une politique publique - **6 / Insécurité de la situation de travail :** liée au statut de contractuelle -	1	1	7	4	28

29/10/20

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

7. Intervention sur les chantiers

Date de rédaction :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-21
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**11,00**
Effectif (pourcentage	**16,18**

Unité de travail :	**Unité 7 Intervention sur les chantiers**					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui	Utilise beaucoup les escaliers. Essaie de ne pas courrir. Pas de rampe au bâtiment Véga. Risque possible dans les ateliers de T2C ou sur la voie du tram (rail). Les agents sont équipés de chaussures de sécurité.	4	4	4	4	256
Chute de hauteur	oui		4	1	1	4	16
Effondrement et chutes d'objets	oui	Sur les chantiers, le risque existe mais les agents sont équipés de casque.	7	4	4	4	448
Manutention manuelle	oui	Achemine quotiennement des parapheurs d'un site à l'autre	4	4	7	4	448
Ergonomie	oui	Craint les douleurs à la main. Bureau trop petit.	4	4	7	4	448

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 7 Intervention sur les chantiers					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	Pas d'airbag dans les petits véhicules du SMTC (Twingo), problème sur autoroute	7	4	10	4	1 120
Circulation piétonne	oui	Traversée (Hermitage-Véga) dangereuse.	7	7	7	4	1 372
Risques liés aux machines et outils	non						NC
Bruit	oui	Beaucoup de bruits dans les ateliers de T2C	4	4	7	4	448
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	non						NC
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	oui	L'atelier de T2C est un site industriel. Aux normes.	4	4	10	4	640

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 7 Intervention sur les chantiers						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Electrique	oui	L'installation électrique n'est pas aux normes au bâtiment Véga. Lorsqu'il pleut, il y a des flaques en bas de l'escalier près de l'armoire électrique	10	7	7	4	1 960
Incendie - Explosion	oui	Pas d'escaliers de secours au bâtiment Véga	10	7	7	4	1 960
Risques liés à l'éclairage	oui		1	4	7	4	112
Utilisation d'écran	oui		4	1	7	4	112
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Bâtiment Véga très mal isolé. Problème de l'entreprise qui gère la climatisation	4	7	7	4	784
Risque biologique	oui	Problème des agents récalcitrants aux consignes en général et le port du masque en particulier	4	4	7	4	448
Manque d'hygiène	oui		1	1	4	4	16
Rayonnement	non						NC

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :		Unité 7 Intervention sur les chantiers					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Entreprises Extérieures	oui	Existence d'un plan de prévention.	4	1	4	4	64
Agressions	oui	Dans certains quartiers et parfois chez l'exploitant T2C	4	4	4	4	256
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : **1/ intensité du travail** : importante - **2 / Emotionnel** : les budgets gérés sont importants - **3 / Autonomie :** RAS - **4 / Rapports sociaux :** RAS - **5 / Conflits de Valeur** : RAS - **6 / Insécurité de la situation de travail** : oui pour les contractuels et également pour les autres à chaque renouvellement du contrat de l'exploitant principal -	7	7	7	4	1 372

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

8. Administratif et terrain

Date de rédaction :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-21
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**11,00**
Effectif (pourcentage	**16,18**

Unité de travail :	**Unité 8 Administratifs et terrain**					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui		4	1	1	4	16
Chute de hauteur	non						NC
Effondrement et chutes d'objets	oui		4	1	1	4	16
Manutention manuelle	oui		1	1	4	4	16
Ergonomie	oui	Très bonne au bureau. Par contre, table et chaise classiques pour le télétravail. Et pas de double écran en télétravail.	4	7	7	4	784

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 8 Administratifs et terrain						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui		4	1	4	4	64
Circulation piétonne	oui		4	1	4	4	64
Risques liés aux machines et outils	non						NC
Bruit	oui	Bruits des ateliers de T2C. Fenêtres mal isolées.	1	7	4	4	112
Vibrations	non						NC
Risques chimiques	non						NC
Amiante	non						NC
Aération et assainissement de l'air	oui		4	1	7	4	112
Risque Electrique	non						NC

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 8 Administratifs et terrain						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Incendie - Explosion	oui	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs.	4	7	7	4	784
Risques liés à l'éclairage	oui	RAS	0	0	0	4	0
Utilisation d'écran	oui		1	1	10	4	40
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Fenêtres non-hermétiques	1	7	10	4	280
Risque biologique	oui	COVID	7	4	7	4	784
Manque d'hygiène	oui	Constat d'un manque de respect certaines fois pour les toilettes, la cuisine (vaisselle, éponges...)	1	4	4	4	64
Rayonnement	non						NC
Entreprises Extérieures	non						NC
Agressions	oui		1	4	4	4	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 8 Administratifs et terrain						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ intensité du travail : beaucoup de travail notamment lorsqu'il faut remplacer des collègues - 2 / Emotionnel : il y a de la pression, ce qui entraine des "craquages" - 3 / Autonomie : très bien - 4 / Rapports sociaux : problème des escaliers "ouverts" ce qui peut être génant selon la tenue vestimentaire - 5 / Conflits de Valeur : RAS - 6 / Insécurité de la situation de travail : grande insécurité lorsqu'on est contractuel.le -	4	7	10	4	1 120

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

9. Administratifs

Date de rédaction :	**septembre-07**
Date de mise à jour :	**septembre-21**
Rédacteur :	Eric SINSARD
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite EYRAUD-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : Muriel LABRE Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLER

Effectif total:	**68,00**
Effectif concerné:	**14,00**
Effectif (pourcentage	**20,59**

Unité de travail :	**Unité 9 Administratifs**					
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Chute de plain pied	oui		4	4	4	4	256
Chute de hauteur	oui		4	1	1	4	16
Effondrement et chutes d'objets	oui		4	1	1	4	16
Manutention manuelle	oui		4	1	1	4	16
Ergonomie	oui	En télétravail, le clavier de l'ordinateur portable n'est pas satisfaisant. Souris non ergonomique. Pas d'accoudoir au siège	4	4	10	4	640

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 9 Administratifs						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risque Routier - Conduite d'engins	oui	Idem autres unités de travail	4	1	1	4	16
Circulation piétonne	oui		10	7	4	4	1 120
Risques liés aux machines et outils	oui		4	1	4	4	64
Bruit	oui	Bruit venant du bureau d'à côté lorsqu'il y a des réunions en visio et que la porte du collègue reste ouverte. Bruit de l'extérieur quand la fenêtre est ouverte l'été	1	7	4	4	112
Vibrations	non					14	NC
Risques chimiques	non					14	NC
Amiante	non					14	NC
Aération et assainissement de l'air	oui	Certaines fenêtres ne s'ouvrent pas	1	4	10	4	160
Risque Electrique	non					14	NC
Incendie - Explosion	oui	Pas de formation pour le maniement des extincteurs	7	4	7	4	784
Risques liés à l'éclairage	oui	Lumières obstruées. Manque de luminosité naturelle du fait des stores qui ne s'ouvrent pas	4	1	10	4	160
Utilisation d'écran	oui		4	4	10	4	640
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	oui	Température trop élévée si la climatisation ne fonctionne pas	1	1	7	4	28
Risque biologique	oui	COVID	7	1	7	4	196
Manque d'hygiène	oui	Toilettes pas toujours très propres. Poussière due à la moquette	4	4	4	4	256
Rayonnement	non					14	NC
Entreprises Extérieures	oui		1	1	4	4	16
Agressions	oui		4	4	1	4	64

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Unité de travail :	Unité 9 Administratifs						
Liste des risques	**Danger Applicable**	**Commentaires**	**Gravité**	**Maîtrise**	**Durée exposition**	**Effectif**	**Note Totale**
Risques psychosociaux	oui	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : **1/ intensité du travail** : équilibrée - **2 / Emotionnel** : agacement parfois lié au sentiment de ne pas être entendu sur le contenu du travail, d'être isolé, de ne pas être soutenu.e pour faire avancer ce qui avait pourtant été affiché comme un besoin - **3 / Autonomie :** autonomie bien vécue mais attention à ne pas tomber dans l'indépendance (constat du passé) - **4 / Rapports sociaux :** l'épidémie entraîne moins de bruits de couloir mais il y a une perte du lien social nécessaire pour avancer ensemble. Il manque une ligne directrice sur le télétravail. - **5 / Conflits de Valeur : RAS** - **6 / Insécurité de la situation de travail :** il existe un delta entre ce qui est compris et la réalité. Compliqué de dépendre de 2 directions -	7	4	4	4	448

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

4. Grille d'évaluation

LISTE DES RISQUE	UNITES DE TRAVAIL	Unité 1 Accueil	Unité 2 Moyens Généraux	Unité 3 Informatique	Unité 4 Assistantes de direction et RH	Unité 5 Encadrement hiérarchique	Unité 6 Pilotage groupe de projet	Unité 7 Intervention sur les chantiers	Unité 8 Administratifs et terrain	9. Administratifs	Moyenne de la collectivité	Somme de la collectivité
	EFFECTIFS	1	1	1	9	9	11	11	11	14	7	68
	Chute de plain- pied	112	160	112	4	64	64	256	16	256	116	1 044
	Chute de hauteur	16	64	16	4	NC	256	16	NC	16	55	388
	Effondrements et chutes d'objets	16	16	NC	4	NC	16	448	16	16	76	532
	Manutention manuelle	64	112	28	4	4	NC	448	16	16	87	692
	Ergonomie	70	28	16	7	28	28	448	784	840	228	2 049
	Risques routiers-Conduite d'engins	0	112	16	4	343	64	1 120	64	16	193	1 739
	Circulation piétonne	28	196	196	16	784	448	1 372	64	1 120	469	4 224
	Risques liés aux machines et outils	0	64	16	NC	NC	NC	NC	NC	64	36	144
	Bruit	160	4	NC	112	16	64	448	112	112	129	1 028
	Vibrations	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	#DIV/0!	
	Risque chimique	1	16	28	NC	NC	NC	NC	NC	NC	15	45
	Amiante	NC	28	NC	NC	NC	NC	NC	NC	NC	28	28
	Aération et assainissement de l'air	NC	NC	64	7	NC	NC		112	160	197	983

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

S E V E N T U E L S												
	Risque électrique	70	49	4	16	NC	NC	1 960	NC	NC	420	2 099
	Incendie explosion	28	28	16	4	480	64	1 960	784	784	462	4 158
	Risques liés à l'éclairage	40	NC	10	28	NC	64	112	0	160	59	414
	Utilisation d'écran	160	49	64	7	100	40	112	40	640	135	1 212
	Risques liés aux ambiances climatiques thermiques	70	NC	196	7	49	64	784	280	28	185	1 478
	Risque biologique	40	64	28	NC	28	64	480	784	196	207	1 652
	Manque d'hygiène	NC	4	NC	4	NC	NC	16	64	256	69	344
	Rayonnement	NC	NC	16	NC	NC	NC	NC	NC	NC	16	16
	Entreprises extérieures	0	28	0	1	64	40	64	NC	16	27	213
	Agressions	64	16	4	64	112	NC	256	64	64	81	644
	Risques psychosociaux	16	64	112	112	160	28	1 372	1 120	448	381	3 432
	Nb total de RUT	*50*	*58*	*50*	*23*	*172*	*93*	*646*	*270*	0	151	1 362
	Somme de RUT	*843*	*942*	*830*	*401*	*2 178*	*1 240*	*12 024*	*4 304*	0	2 529	22 762

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

5.PROPOSITION DE PLAN D'ACTIONS

Date de création :	septembre-07
Date de mise à jour :	septembre-21
Participants :	Membres du CHSCT : Julie ALMEIDA, Marguerite [illegible]-BALLET, François ROCHE Autorité territoriale : COSIB Assistant de prévention : Eric SINSARD Centre de Gestion : Jean-Luc PERONNET et Anthony MARILLET

Plan d'actions SMTC issu de la priorisation des risques

Risque	Unité de travail			Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Porte de suivi	Etat d'avancement
Chute de plain-pied	[illegible]	[illegible]	[illegible]	112	A l'extérieur, pour aller récupérer le courrier, risque de chute sur les cailleboits glissants quand ils sont mouillés. A l'intérieur, présence d'espace entre les lattes dans lesquelles les talons peuvent se coincer de chute dans les escaliers	Etudier le remplacement des cailleboits intérieurs + mise en [illegible] les escaliers	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	16	Utilisation d'escabeau ou de tabouret "pied d'éléphant" dans la réserve des fournitures.	Pas de problème énoncé				
d'objets	Unité 1 Accueil			16	Dans la réserve, les choses les plus lourdes ne sont pas forcément positionnées le plus [illegible]	Revoir l'agencement de la réserve et l'aménagement des placards				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	64	[illegible]	[illegible]				
Ergonomie	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70	Problème du casque avec lequel il n'est pas possible de transférer un appel.	Acquisition d'un nouveau casque permettant le transfert d'appel	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
Risque routier [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	Le poste d'accueil ne nécessite pas l'utilisation de véhicule de service	Pas de problème énoncé		2022	[illegible]	
Circulation piétonne	[illegible]	[illegible]	[illegible]	28	Le risque existe lorsque l'agent se rend du bâtiment "Hermitage" au bâtiment "Véga".	Se rapprocher de Mc Donald,s et T2C et demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation des [illegible]		début 2022	DRH / / MOA	
Risques liés aux [illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	160	L'alarme se situe juste au-dessus du poste d'accueil. La double porte d'entrée [illegible] bruit extérieur uniquement. Mais ces 2 portes sont lourdes et très bruyantes.	Etudier une solution permettant d'améliorer l'isolation [illegible] également les nuisances sonores liées à son fonctionnement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	1	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Risques Thermiques	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Risque Electrique	Unité 1 Accueil			70	L'agent appuie sur le bouton "marche" du compteur électrique tous les matins et sur "arrêt" le soir. Pas d'habilitation électrique nécessaire.	Pas de risque identifié. S'assurer que l'agent réalise uniquement des tâches ne nécessitant pas d'habilitation électrique				
Incendie - explosion	Unité 1 Accueil			28	Le point de rassemblement ne figure pas sur les plans d'évacuation	[illegible] d'évacuation, [illegible] d'évacuation, formation manipulation d'extincteurs, .. + échelle pour circuit 2 à VEGA		2022	DRH + MOA	
Risques liés à l'[illegible]	Unité 1 Accueil			40	[illegible] du [illegible]	Conception du bâtiments. Pas d'action possible				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	160	[illegible]	[illegible]				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	[illegible]	[illegible]	[illegible]	70	[illegible]	[illegible]				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	40	[illegible]	[illegible]				
Manque d'hygiène	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	0	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Agressions	[illegible]	[illegible]	[illegible]	64	L'agent n'a pas suivi la formation "Gestion des conflits"	Prévoir une formation "Gestion des conflits" si nécessaire	[illegible]	[illegible]	[illegible]	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

				Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Poste de Travail	Etat d'avancement
				2 / Collectif : les risques psychosociaux sont présents, les principales [illegible] 3 / Emotionnel : RAS 4 / Autonomie : RAS 5 / Rapports sociaux : RAS 6 / Conflit de Valeur : NON 7 / [illegible] La question du remplacement de l'agent d'accueil durant ses absences (congés, formation, maladie...) crée des tensions au sein de la structure	Remplacement externe pendant les 3 semaines de congés [illegible]				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Action	Unité de travail	G	P	Note	Problème(s) identifié(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Priorité (action)	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 2 Moyens Généraux			192	Sols : Encombrés - Mal entretenus - Présence de câbles électriques apparents Problème : Risque de chute de plain pied dans les locaux archives					
Chute de hauteur	Unité 2 Moyens Généraux			64	Utilisation d'escabeau et échelle sans protection. Absence de garde corps provisoire pour travaux en hauteur. Risque de chute de hauteur de plain pied	Prévoir de mettre des cadres d'accès aux étagères				
d'objets	Unité 2 Moyens Généraux			16	Risque de chute d'objets	Pas de problème énoncé				
Manutention manuelle	Unité 2 Moyens Généraux			112	Déplacement chargé de sac, cartons de dossiers, ouverture sous les étagères pour les archives	Mettre à disposition de chariots pour déplacements				
Ergonomie	Unité 2 Moyens Généraux			28	Surcharge chargé. Les délibérations tardent à arriver pour la réforme du matériel.					
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux			112	Se déplace régulièrement à bord d'un véhicule.	Mettre en place une formation à la conduite en conditions difficiles pour les agents amenés à conduire régulièrement (sur route enneigée, verglacée, ...)	300	4H		
Circulation piétonne	Unité 2 Moyens Généraux			48	Se rend fré[illegible]	[illegible]	Début 2022	[illegible]		
Risques liés aux [illegible]	Unité 2 Moyens Généraux			64	[illegible]	[illegible]				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux	4		4	Pas concerné	[illegible]				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux	NC		0	[illegible]	[illegible]				
Risques chimiques	Unité 2 Moyens Généraux			16	[illegible]	[illegible]				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux	28		28	[illegible]	[illegible]				
Aération et assainissement de l'air	Unité 2 Moyens Généraux			[illegible]	[illegible]	[illegible]	2022	MOA		
Risque Electrique	Unité 2 Moyens Généraux	49		49	[illegible]	[illegible]				
Incendie - Explosion	Unité 2 Moyens Généraux	28		28	[illegible]	[illegible]	2021	MOA		
Risques liés à l'éclairage	Unité 2 Moyens Généraux	NC	NC	NC	[illegible]	[illegible]				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux			48	[illegible]	[illegible]				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux	NC	NC	NC	[illegible]	[illegible]				
Risque biologique	Unité 2 Moyens Généraux	16	4	64	Utilise un masque et porte des manches longues pour le travail sur les archives.	Pas de problème énoncé				
Manque d'hygiène	Unité 2 Moyens Généraux	4	1	4	Dispose de vêtements de travail, Sanitaires et douche au SMTC.	Pas de problème énoncé				
Rayonnement	Unité 2 Moyens Généraux	NC	NC	NC	0	Pas de problème énoncé				
Entreprises Extérieures	Unité 2 Moyens Généraux			28	[illegible]	plan de prévention à établir pour les entreprise extérieures qui interviennent plus de 400 heures par an				
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux			10	Des agressions peuvent survenir de la part des usagers ou des collègues	Prévoir une formation "Gestion des conflits" si nécessaire	2021	MOA		
[illegible]	Unité 2 Moyens Généraux			64	2 / Emotionnel : non 5 / Conflits de Valeur : RAS	Pas de problème énoncé				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G	P	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Priorité de l'action	Etat d'avancement
Chute de plain pied	[illegible]	[illegible]	[illegible]	112	Le plancher du rez-de-chaussée du bâtiment Hermitage est inégale. Les caillebotis de l'intérieur se déforment.	Etudier le remplacement des caillebotis intérieurs + mise en place de bandes antidérapantes à l'extérieur ou remplacement des caillebotis	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	16	Comme tous les autres agents	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	28	Moins maintenant avec les écrans plats. Mais toujours pour changer les serveurs du [illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Ergonomie	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	16	[illegible]	Un bâtiment modulaire a été mis en place, permettant de désencombrer le bureau	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risque routier - [illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	16	De temps en temps	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Circulation piétonne	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Se rapprocher de Mc Donald.s et T2C et demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation des agents aux risques	[illegible]	[illegible]	DRH / MOA	[illegible]
Risques liés aux [illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	16	Utilise une perceuse de temps en temps. Dispose d'EPI	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risques chimiques	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	28	Manipule des batteries de téléphone	Prévoir l'achat d'EPI si nécessaire (pas d'intervention sur l'intérieur des batteries normalement)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	64	[illegible]	Pas de problème énonce	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risque Electrique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	4	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	16	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Incendie	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	10	[illegible]	Pas de solution sur les bâtiments actuels	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Utilisation d'écran	[illegible]	[illegible]	[illegible]	64	[illegible]	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risques liés aux [illegible] climatiques	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Pas de solution sur les bâtiments actuels Le risque sera traité dans le cadre du déménagement	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risque biologique	Unité 3 Informatique	4	7	28	Manipule le matériel informatique de tous les autres agents	Désinfection avant et après intervention (protocole COVID)	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Manque d'hygiène	Unité 3 Informatique	NC	NC	NC	0	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	16	1	16	Donnes WIFI dans la salle 1	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	0	0	0	En contact avec certaines entreprises extérieures liées à l'informatique, à l'alarme...	Pas de problème énoncé	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
[illegible]	Unité 3 Informatique	4	1	4	Ressent parfois de l'agression de certains collègues	Prévoir une formation "Gestion des conflits" si nécessaire Signaler les agressions à la DRH et au médecin référent	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risques psychosociaux	Unité 3 Informatique	[illegible]	[illegible]	112	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à relever sont : 1 / Intensité du travail : de plus en plus de travail avec l'augmentation des effectifs [illegible] 3 / Autonomie : mieux depuis l'arrivée de collègues qui sont en capacité de l'aider 4 / Rapports sociaux : RAS 5 / Conflits de Valeur : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail	Mettre en place une organisation (avec prestataire) permettant d'assurer les tâches prioritaires et urgentes en l'absence du responsable informatique	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	Cotation	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Pilote de l'action	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	4	Utilise un "pied d'éléphant" pour attrapper des dossiers	Pas de problème énoncé				
d'objets	[illegible]	4		Pas de problème énoncé				
Manutention manuelle	Unité 4 Assistantes de [illegible]	4	Ont de certains dossiers	Pas de problème énoncé				
Ergonomie	Unité 4 Assistantes de direction et RH	7	Dispose d'accoudoirs et d'un repose pied	Pas de problème énoncé				
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 4 Assistantes de [illegible]	4		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	10	Idem que pour les autres unités	Se rapprocher de Mr Dimaio,s et TPC et demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation des agents aux risques				
Risques liés aux [illegible]	Unité 4 Assistantes de [illegible]	16	[illegible]	Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 4 Assistantes de direction et RH	112	Peu de bruit	Cloisonnement entre bureau DGS et assistantes		[illegible]		[illegible]
Risques chimiques	Unité 4 Assistantes de direction et RH	NC		Pas de problème énoncé		janv-60		
[illegible]	[illegible]	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	7	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Risque électrique	[illegible] direction et RH	16		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible] direction et RH	4	N'a pas eu de formation pour l'utilisation des extincteurs	Idem unité 1 : prévoir une formation incendie sur les [illegible]		2021	Dirn	
Risques liés à l'éclairage	[illegible]	28	Lumière artificielle toute la journée. Des armoires bouchent les fenêtres	Déplacements des armoires si possible				
Utilisation d'écran	Unité 4 Assistantes de direction et RH	7	Beaucoup de temps passé à l'écran	Risque faible. Prévoir des équipements de réduction de la lumière bleue pour personnels "à risques"				
Risques liés aux [illegible] et Fumeurs	[illegible]	7	Chauffage et climatisation défectueux	Le chauffage et la climatisation fonctionnent. Signaler tout dysfonctionnement aux moyens généraux pour intervention de [illegible]				
Risque biologique	[illegible] direction et RH	NC		Pas de problème énoncé				
Manque d'hygiène	[illegible]	4	Odeurs des canalisations	Pas de problème d'odeurs en permanence. A signaler aux moyens généraux en cas de problème d'odeur				
[illegible]	[illegible]	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	4		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]	64	Quelques tensions au service RH avec les agents	Mise en place d'une procédure avec validation préalable du supérieur hiérarchique (opportunité à la main du supérieur et pas des agents RH). Renvoyer vers l'IRP ou responsable hiérarchique et signaler tout problème				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	Date	N°	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Priorité de l'action	Etat d'avancement
Risques psychosociaux	[illegible]		112	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à 1/ Intensité du travail : répartition des tâches inégale 2/ Autonomie : RAS 4 / Rapports sociaux : trop de cloisonnement des services 6 / Insécurité de la situation de travail : RAS					

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

				Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Pilote de l'action	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 5 Encadrement hiérarchique		64	0	Pas de problème énoncé				
					Pas de problème énoncé				
					Pas de problème énoncé				
			14	0	Pas de problème énoncé				
Equipements			28		Pas de problème énoncé				
Risque Routier - Conduite d'engins			343	Déplacements seul sur une journée (dépassement des plage des 10 h) risque d'accident augmenté avec la fatigue	Privilégier les déplacements en transports en commun (train) ou à plusieurs. S'assurer avant chaque déplacement qu'il s'effectue dans de bonnes conditions de sécurité (amplitude , temps de conduite)--> procédure à mettre en place				
Circulation piétonne			588	Traversée [illegible]	Se rapprocher de Mc Donald,s et T2C et demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation des [illegible]		début	DRH / MOA	
Risques liés aux machines et outils			0	0	Pas de problème énoncé				
[illegible]			56	De l'entretien	Pas de solution sur les bâtiments en place. Le risque sera traité dans le cadre du déménagement				
[illegible]				0	Pas de problème énoncé				
Risques chimiques	Unité 5 Encadrement hiérarchique			0	Pas de problème énoncé				
[illegible]				0	Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 5 Encadrement			0	Pas de problème énoncé				
Risque Electrique				0	Pas de problème énoncé				
Incendie - Explosion			392	[illegible] procédure concernat les rôles de guide et serre-file	Remettre en place une démarche "incendie" : plans d'évacuation, formation manipulation d'extincteurs, + échelle pour circuit 2 à VEGA			DRH + MOA	
Risques liés à l'isolement	Unité 5 Encadrement hiérarchique			0	Pas de problème énoncé				
[illegible]			100	Utilisation prolongée des écrans	Risque faible, Prévoir des équipements de réduction de la lumière bleue pour personnels "à risques"				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques			49	[illegible] vingt minutes)	Pas de solution sur les bâtiments en place. Le risque sera traité dans le cadre du déménagement				
Risque biologique			28	risque de pandémie pour tous les gents du SMTC	Tenir à jour et mettre en application le protocole sanitaire du SMTC-AC en fonction des mesures gouvernementales			Effet	
Risque chimique				0	Nettoyage réalisé tous les jours (prestataire à sensibiliser) Nettoyage moquette prévu tous les ans				
[illegible]					Pas de problème énoncé				
Intervenants Extérieurs	Unité 5 Encadrement hiérarchique		84	Contact avec les prestataires, enjeux économiques forts, tension et pression possibles	Identifier les personnels concernés Etudier l'opportunité de mettre en place une sensibilisation et/ou une formation à la gestion des conflits				
Agressions			112	Risque potentiel lié à l'encadrement ou aux contacts avec les entreprises extérieures, les usagers	Identifier les personnels concernés Etudier l'opportunité de mettre en place une sensibilisation et/ou une formation à la gestion des conflits		[illegible]	Effet	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

[illegible]	Unité de travail	[illegible]	[illegible]	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Date de fin prévue	Etat d'avancement
Risques psychosociaux	Unité A Encadrement [illegible]	[illegible]	[illegible]	160	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ Intensité du travail : Intensité de travail importante liée au management et au nombre de dossiers suivis 2/ [illegible] : - en lien avec le management et les enjeux relatifs au dossier 3 / Autonomie : [illegible] 4 / Rapports sociaux : - management plus complexe en phase COVID 5 / [illegible] : - Nécessité de devoir porter des choix politiques 6 / Insécurité de la situation de travail :	Effectuer un suivi du plan de charge				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité	G	P	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Pour qui ?	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	16	16	256		Pas de problème énoncé				
Effondrement et chutes d'objets	Unité 6 Pilotage groupe de projet			16		Pas de problème énoncé				
Manutention manuelle	Unité 6 Pilotage groupe de projet	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
Ergonomie	Unité 6 Pilotage groupe de	1	28	28		Pas de problème énoncé				
Risque Routier - [illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64		Pas de problème énoncé				
Circulation piétonne	Unité 6 Pilotage groupe de	28	16	[illegible]		Pas de problème énoncé				
Risques liés aux [illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	4	16	64	Etats vétuste de l'intérieur (cloisons entre les bureaux peu épaisses et de l'extérieur	Conception du bâtiment. Pas d'action possible avant déménagement (qui intégrera cette problématique)		2022		
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	4	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
Risques chimiques	Unité 6 Pilotage groupe de projet	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
Risques Biologiques	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
Incendie - Explosion	Unité 6 Pilotage groupe de projet			64	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs.	Remettre en place une démarche "incendie" : plans d'évacuation, formation des guide / serre files, exercices d'évacuation, formation manipulation d'extincteurs.		2022	[illegible]	
Risques liés à [illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	4	16	64		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de			48		Pas de problème énoncé				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 6 Pilotage groupe de projet			64		Pas de problème énoncé				
Risque biologique	Unité 6 Pilotage groupe de	4	16	64		Pas de problème énoncé				
Manque d'hygiène	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de projet	1	[illegible]	48		Pas de problème énoncé				
Agressions	Unité 6 Pilotage groupe de	NC	NC	[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 6 Pilotage groupe de projet			28	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à [illegible] sont : 1/ Intensité du travail : forte mais le vit bien 2 / Emotionnel : aucune énonce 3 / Autonomie : autonomie mais responsable présent 4 / Rapports sociaux : difficiles en raison des 3 sites. Plus de contacts avec l'extérieur qu'avec certains collègues. 5 / Conflits de Valeur : Nécessité de porter une politique publique 6 / Insécurité de la situation de travail : lié au statut de contractuelle				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

		G	M	U	E	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Pilote	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 7 Intervention sur les					256						
	Unité 7 Intervention sur les	4				15		Pas de problème énoncé				
							Sur les chantiers, le risque existe mais les agents sont équipés de casque	Prévoir sensibilisation des personnels d'intervention aux risques chantier + fourniture d'EPI adaptés			DRH + MOA	
	Unité 7 Intervention sur les	16	28					Prévoir l'acquisition de tapis de souris avec du gel				
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 7 Intervention sur les	28	40			1 120		Attribuer un autre véhicule du parc pour l'actrunte				
Circulation piétonne	Unité 7 Intervention sur les					1 372	Traversée (Hermitage-Véga) dangereuse.	Se rapprocher de Mc Donald,s et T2C et demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation des agents aux risques			DRH / MOA	
	Unité 7 Intervention sur les	NC	NC	NC				Pas de problème énoncé				
	Unité 7 Intervention sur les	16	28				Déplacement de tous types sur les axes de T2C	Les bouchons d'oreille font partie des EPI prévus. A former à				
	Unité 7 Intervention sur les chantiers	NC	NC	NC		0		Pas de problème énoncé				
	Unité 7 Intervention sur les	NC	NC	NC				Pas de problème énoncé				
	Unité 7 Intervention sur les	NC	NC	NC				Pas de problème énoncé				
	Unité 7 Intervention sur les	16	40					Prévoir sensibilisation des personnels d'intervention aux risques chantier + fourniture d'EPI adaptés			DRH - MOA	
Risque Electrique	Unité 7 Intervention sur les					1 960	Prises hautes en bas de l'escalier près de l armoire électrique	armoire (à rappeler). Signaler au propriétaire cette problématique par courrier en insistant sur le risque incendie			MOA	
Incendie - Explosion	Unité 7 Intervention sur les					1 960	Pas d'extincteurs de secours au bâtiment Vega	Rappeler les consignes d'évacuation à VEGA : Circuit 1 : par l'escalier normal. Circuit 2 : en atteignant la terrasse de l'étage 1 --> acheter une échelle et former les équipiers d'intervention				
Risques liés à l'éclairage	Unité 7 Intervention sur les	4	28			112		Pas de problème énoncé				
Utilisation d'écran	Unité 7 Intervention sur les					112		Pas de problème énoncé				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 7 Intervention sur les chantiers					784	Bâtiment Véga très mal isolé. Problème de l'entreprise qui gère la climatisation	Remise en concurrence pour les contrats de maintenance. Suivi fin du titulaire pour garantir les délais d'intervention		Début 2022	Remy W	
Risque biologique	Unité 7 Intervention sur les	16	28			448		Tenir à jour et mettre en application le protocole sanitaire du SMTC-AC en fonction des mesures gouvernementales				
		1	16			16	Pénurie de papiers et torchons lavés pas suffisamment souvent	Sensibiliser prestataire en insérer dans le futur contrat des objectifs / pénalités				
								Pas de problème énoncé				
Entrep						64	Existence d'un plan de prévention					
						256	Dans certains quartiers et parcs chez l'exploitant T2C	Identifier les personnels concernés. Etudier l'opportunité de mettre en place une sensibilisation et/ou une formation à la gestion des conflits		2022		

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	G * C	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Pilote de l'action	Etat d'avancement
Risques psychosociaux	Unité 7 Intervention sur les chantiers	42	28		Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maîtriser sont : 1/ Intensité du travail : importance - 2 / Emotionnel : les budgets gérés sont importants - 3 / Autonomie : RAS - 4 / Rapports sociaux : RAS - 5 / Conflits de valeur : RAS - 6 / Insécurité de la situation de travail : oui pour les contractuels et également pour les autres à chaque renouvellement du contrat de l'exploitant principal					

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque		G * M	D * F	Niveau	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Priorité de traitement	Etat d'avancement
Chute de plain pied	Unité 8 Administratifs et	4	4	16	0	Pas de problème énoncé				
	Unité 8 Administratifs et	NC	NC			Pas de problème énoncé				
				16	0	Pas de problème énoncé				
Manutention manuelle				16		Pas de problème énoncé				
Agression	Unité 8 Administratifs et	28	28	784				2022	DRH + MOA	
Risque Routier				64	0	Pas de problème énoncé				
Circulation piétonne				64		Pas de problème énoncé				
						Pas de problème énoncé				
	Unité 8 Administratifs et	7	16	112	Bruits des ateliers de 12C, fenêtres mal isolées	Bouchons d'oreille fournis dans le pack EPI				
	Unité 8 Administratifs et	NC	NC			Pas de problème énoncé				
Risques chimiques	Unité 8 Administratifs et	NC	NC	NC	0	Pas de problème énoncé				
						Pas de problème énoncé				
				112		Pas de problème énoncé				
Risque Electrique	Unité 8 Administratifs et	NC	NC			Pas de problème énoncé				
Incendie - Explosion	Unité 8 Administratifs et		28	784	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs.	Remettre en place une démarche "incendie" : plans d'évacuation, formation des guido / serre files, exercices d'évacuation, formation manipulation d'extincteurs, ...		2022	DRH + MOA	
Risques liés à	Unité 8 Administratifs et	0	0	0	0	Pas de problème énoncé				
Utilisation d'écran	Unité 8 Administratifs et	1	40	40		Pas de problème énoncé				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 8 Administratifs et			350	Problème d'étanchéité	Intervention si réel problème d'étanchéité				
Risque biologique	Unité 8 Administratifs et	28	28	784	COVID	Tenir à jour et mettre en application le protocole sanitaire du SMTC-AC en fonction des mesures gouvernementales			DRH	
Violence externe	Unité 8 Administratifs et	4	16	64	Contact d'un maximum de respect contraires lors pour les habitués, le risque [illegible] Femmes ...)	Prévoir de rajouter un passage de [illegible]		2022	RH	
Psychosocial	Unité 8 Administratifs et	NC	NC			Pas de problème énoncé				
Entreprises Extérieures	Unité 8 Administratifs et	NC	NC			Pas de problème énoncé				
Agressions	Unité 8 Administratifs et terrain	4	16	64	0	Pas de problème énoncé				
Risques psychosociaux	Unité 8 Administratifs et terrain	28	40	1 120	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à intégrer sont : 1/ Intensité du travail : beaucoup de travail notamment lorsqu'il faut remplacer des collègues 2 / Emotionnel : il y a de la pression, ce qui entraine des "craquages" 4 / Rapports sociaux : problème des escaliers "ouverts" ce qui peut être gênant selon la tenue vestimentaire 6 / Insécurité de la situation de travail : grande insécurité lorsqu'on est contractuel le	Suivi à mettre en place par le responsable hiérarchique en cas d'arrêt de la victime Rappeler le dispositif d'accompagnement EIPAS; Etude de faisabilité d'installation de contremarches		2022 puis		

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Porteur de l'action	Etat d'avancement
Chute de plain pied	[illegible]		256		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]		16		Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 9 Administratifs		16		Pas de problème énoncé				
Manutention manuelle	Unité 9 Administratifs		16		Pas de problème énoncé				
Ergonomie	[illegible]		512	En télétravail, le clavier de l'ordinateur portable n'est pas nativement, séparé non ergonomique. Pas d'accessoire au bureau.	Indemnité de 50 euros mensuel. A étudier dans le cadre du nouveau protocole TT		début 2022	DRH + MOA	
Risque Routier [illegible]	[illegible]		16	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Circulation piétonne	Unité 9 Administratifs		1024	Traversée dangereuse du bâtiment Hermitage à cetui de Vega	traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus et un cheminement (notamment devant le drive). Sensibilisation ces		début 2022	DRH / MOA	
Risques liés aux machines tractés	[illegible]		64		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]		112	Bruit venant du bureau d'à côté lorsqu'il y a des réunions en visio et que la porte de collègue reste ouverte. Bruit de l'extérieur quand la fenêtre est ouverte l'été.	Possibilité de fermer les fenêtres et les portes				
[illegible]	Unité 9 Administratifs		[illegible]		Pas de problème énoncé				
Risques chimiques	[illegible]		[illegible]		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]		NC		Pas de problème énoncé				
[illegible]	[illegible]		160	Certaines fenêtres ne s'ouvrent pas	Conception du bâtiment. Pas d'action possible				
Risque Electrique	Unité 9 Administratifs		[illegible]		Pas de problème énoncé				
Incendie - Explosion	[illegible]		784	[illegible]	Remettre en place une démarche "incendie" : plans d'évacuation, formation des guide / serre files, exercices d'évacuation, formation manipulation d'extincteurs.			[illegible]	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	U * L	Note	Problème(s) énoncé(s)	Solution(s) proposée(s)	Coût (€)	Délais	Réalisé le (date)	Etat d'avancement
Chutes de plain-pied, glissades, trébuchements	[illegible]			160	Luminaires abimées. Manque de lumière naturelle du fait des stores qui ne remontent pas	Conception du bâtiment. Pas d'action possible. Réparer les [illegible]				
[illegible]	[illegible]			240		Pas de problème énoncé				
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 9 : Administratifs			28	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Risques biologiques	[illegible]			192	COVID	Tenir à jour et mettre en application le protocole sanitaire du [illegible]			[illegible]	
Manque d'hygiène	[illegible]			256	Toilettes pas toujours très propres. Poussière due à la moquette	Nettoyage réalisé tous les jours (prestataire à sensibiliser) Nettoyage moquette prévu tous les ans				
Ergonomie	Unité 9 : Administratifs			[illegible]	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Risques liés à l'électricité	Unité 9 : Administratifs			16	0	Pas de problème énoncé				
[illegible]	Unité 9 : Administratifs			54	[illegible]	Pas de problème énoncé				
Risques psychosociaux	Unité 9 : Administratifs			486	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à [illegible] sont : 1/ Intensité du travail : équilibrée 2 / Emotionnel : agacement parfois lié au sentiment de ne pas être entendu sur le contenu du travail, d'être isolé, de ne pas être soutenu e pour faire avancer ce qui avait pourtant été affiché comme un besoin 3 / Autonomie : autonomie bien vécue mais attention à ne pas tomber dans [illegible] 4 / Rapports sociaux : Relations entendu moins au fonds de couloir mais il y a une perte du lien social nécessaire pour travailler ensemble. Il manque une vision directrice sur le [illegible] 5 / Conflits de Valeurs : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail : il existe un délai entre ce qui est compris et la réalité. Compliqué de dépendre de 2 directions	Rappeler le dispositif d'accompagnement EIPAS Rappeler que les problématiques relatives au contenu du travail, [illegible] doivent être abordés avec le dispositif hiérarchique				

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Annexe 1 grille d'évaluation par hiérarchisation des risques

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Risque Electrique	Unité 7 Intervention sur les chantiers	70	28	1 960	L'installation électrique n'est pas aux normes au bâtiment Véga. Lorsqu'il pleut, il y a des flaques en bas de l'escalier près de l'armoire électrique.
Incendie - Explosion	Unité 7 Intervention sur les chantiers	70	28	1 960	Pas d'escaliers de secours au bâtiment Véga
Circulation piétonne	Unité 7 Intervention sur les chantiers	49	28	1 372	Traversée (Hermitage-Véga) dangereuse
Risques psychosociaux	Unité 7 Intervention sur les chantiers	49	28	1 372	Sur cette unité les risques psychosociaux sont présents les principales composantes à maîtriser sont 1/ intensité du travail : important 2 / Emotionnel : les budgets gérés sont importants 3 / Autonomie : RAS 4 / Rapports sociaux : RAS 5 / Conflits de Valeur : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail : oui pour les contractuels et également pour les autres à chaque renouvellement du contrat de l'exploitant principal
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 7 Intervention sur les chantiers	28	40	1 120	Pas d'airbag dans les petits véhicules du SMTC (Twingo), problème sur autoroute
Risques psychosociaux	Unité 8 Administratifs et terrain	28	40	1 120	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maîtriser sont : 1/ intensité du travail : beaucoup de travail notamment lorsqu'il faut remplacer des collègues 2 / Emotionnel : il y a de la pression, ce qui entraine des "craquages" 3 / Autonomie : très bien 4 / Rapports sociaux : problème des escaliers "ouverts" ce qui peut être gênant selon la tenue vestimentaire 5 / Conflits de Valeur : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail : grande insécurité lorsqu'on est contractuel
Circulation piétonne	Unité 9 Administratifs				Se rapprocher de Mc Donald's et de TJCet demander une traversée piétonne à proximité de l'arrêt de bus, sensibilisation des agents au risque
Circulation piétonne	Unité 5 Encadrement hiérarchique	49	16	784	Traversée (Hermitage-Véga) dangereuse
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 7 Intervention sur les chantiers	28	28	784	Bâtiment Véga très mal isolé. Problème de l'entreprise qui gère la climatisation
Ergonomie	Unité 8 Administratifs et terrain	28	28	784	Très bonne au bureau. Par contre, table et chaise classiques pour le télétravail. Et pas de double écran en télétravail

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Incendie - Explosion	Unité 8 Administratifs et terrain	28	28	784	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs
Risque biologique	Unité 8 Administratifs et terrain	28	28	784	COVID

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Incendie - Explosion	Unité 9 Administratifs			784	Pas de formation pour le maniement des extincteurs
Aération et assainissement de l'air	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	40	[illegible]	L'atelier de T2C est un site industriel. Aux normes
Ergonomie	Unité 9 Administratifs			640	En télétravail, le clavier de l'ordinateur portable n'est pas satisfaisant. Souris non ergonomique. Pas d'accoudoir au siège.
Utilisation d'écran	Unité 9 Administratifs			640	0
Incendie - Explosion	Unité 5 Encadrement hiérarchique	49	10	490	Pas de 2nde issue de secours à Hermitage. Pas d'exercice régulier d'évacuation. Pas de procédure concernant les rôles de guide et serre-file.
Circulation piétonne	Unité 6 Pilotage groupe de projet	28	16	448	0
Effondrement et chutes d'objets	Unité 7 Intervention sur les chantiers	28	16	448	Sur les chantiers, le risque existe mais les agents sont équipés de casque.
Manutention manuelle	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	28	448	Achemine quotiennement des parapheurs d'un site à l'autre
Ergonomie	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	28	448	Craint les douleurs à la main. Bureau trop petit
Bruit	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	28	448	Beaucoup de bruits dans les ateliers de T2C
Risque biologique	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	28	448	Problème des agents récalcitrants aux consignes en général et le port du masque en particulier
Risques psychosociaux	Unité 9 Administratifs			448	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maîtriser sont 1/ intensité du travail : équilibrée - 2 / Emotionnel : agacement parfois lié au sentiment de ne pas être entendu.e sur le contenu du travail, d'être isolé.e, de ne pas être soutenu.e pour faire avancer ce qui avait pourtant été affiché comme un besoin. - 3 / Autonomie : autonomie bien vécue mais attention à ne pas tomber dans l'indépendance (constat du passé) - 4 / Rapports sociaux : l'épidémie entraine moins de bruits de couloir mais il y a une perte du lien social nécessaire pour avancer ensemble. Il manque une ligne directrice sur le télétravail. - 5 / Conflits de Valeur : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail : il existe un delta entre ce qui est compris et la réalité. Compliqué de dépendre de 2 directions.
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 5 Encadrement hiérarchique	49	7	343	Déplacements seul sur une journée (dépassement plage des 10h) --> fatigue, risque accident de la route augmenté
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 8 Administratifs et terrain	[illegible]	40	[illegible]	Fenêtres non hermétiques
Chute de hauteur	Unité 6 Pilotage groupe de projet	16	16	256	0
Chute de plain pied	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	16	256	Utilise beaucoup les escaliers. Essaie de ne pas courir. Pas de rampe au bâtiment Véga. Risque possible dans les ateliers de T2C ou sur la voie du tram (rail). Les agents sont équipés de chaussures de sécurité
Agressions	Unité 7 Intervention sur les chantiers	16	16	256	Dans certains quartiers et parfois chez l'exploitant T2C
Chute de plain pied	Unité 9 Administratifs			256	0

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Manque d'hygiène	Unité 9 Administratifs			256	Toilettes pas toujours très propres. Poussière due à la moquette.
Circulation piétonne	Unité 2 Moyens Généraux	28	7	196	Se rend très régulièrement à T2C et au bâtiment Vega. Même risque que pour l'ensemble du personnel lors de la traversée de la rue
Circulation piétonne	Unité 3 Informatique	28	7	196	Traversée dangereuse du bâtiment Hermitage à celui de Vega
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 3 Informatique	28	7	196	Bâtiment mal isolé
Risque biologique	Unité 9 Administratifs			196	COVID
Bruit	Unité 1 Accueil	16	10	160	L'alarme se situe juste au-dessus du poste d'accueil. La double porte d'entrée protège du bruit extérieur uniquement. Mais ces 2 portes sont lourdes et très bruyantes.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Utilisation d'écran	Unité 1 Accueil	16	10	160	0
Chute de plain pied	Unité 2 Moyens Généraux	16	10	160	Utilise le monte-charge. Utilise un diable. Dispose de chaussures antidérapantes. Problème du plancher du couloir du bas avec les trous des arbres
Aération et assainissement de l'air	Unité 9 Administratifs			160	Certaines fenêtres ne s'ouvrent pas
Risques liés à l'éclairage	Unité 9 Administratifs			160	Lumières obstruées. Manque de luminosité naturelle du fait des stores qui ne s'ouvrent pas
Risques psychosociaux	Unité 5 Encadrement hiérarchique	16	10	160	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont 1/ intensité du travail : -intensité de travail importante liée au management et au nombre de dossiers suivis . 2 / Emotionnel : - en lien avec le management et les enjeux relatifs au dossier 3 / Autonomie - 4 / Rapports sociaux : Management plus complexe en phase COVID 5 / Conflits de Valeur : - Nécessité de devoir porter des choix politiques 6 / Insécurité de la situation de travail:
Chute de plain pied	Unité 1 Accueil	16	7	112	A l'extérieur, pour aller récupérer le courrier, risque de chute sur les caillebotis glissants quand ils sont mouillés. A l'intérieur, présence d'espace entre les lattes dans lesquelles les talons peuvent se coincer. Risque de chute dans les escaliers.
Manutention manuelle	Unité 2 Moyens Généraux	16	7	112	Doit régulièrement changer la configuration des salles 1 et 2. Gère seul (ou fait appel à des collègues) pour la petite manutention. Pour les gros déménagements, fait appel à une entreprise extérieure
Risque Routier - Conduite	Unité 2 Moyens Généraux	16	7	112	Se déplace régulièrement à bord d'un véhicule
Chute de plain pied	Unité 3 Informatique	16	7	112	Le plancher du rez-de-chaussée du bâtiment Hermitage est instable. Les caillebotis de l'extérieur se déforment
Risques psychosociaux	Unité 3 Informatique	16	7	112	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont 1/ intensité du travail : de plus en plus de travail avec l'augmentation des effectifs 2 / Emotionnel : problème des absences répétées notamment par les agents n'étant pas remplacés
Bruit	Unité 4 Assistantes de direction et RH	16	7	112	Peu de bruit
Risques psychosociaux	Unité 4 Assistantes de direction et RH	16	7	112	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont : 1/ Intensité du travail : répartition des tâches inégale - 2 / Emotionnel : RAS - 3 / Autonomie : RAS - 4 / Rapports sociaux : trop de cloisonnement des services - 5 / Conflits de Valeur : RAS - 6 / Insécurité de la situation de travail : RAS

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Agressions	Unité 5 Encadrement hiérarchique	16	7	112	Risque potentiel lié à l'encadrement ou aux contacts avec entreprises extérieures, usagers, ...
Risques liés à l'éclairage	Unité 7 Intervention sur les chantiers	4	28	112	C
Utilisation d'écran	Unité 7 Intervention sur les chantiers	4	28	112	C
Bruit	Unité 8 Administratifs et terrain	7	16	112	Bruits des ateliers de T2C. Fenêtres mal isolées.
Aération et assainissement de l'air	Unité 8 Administratifs et terrain	4	28	112	
Bruit	Unité 9 Administratifs			112	Bruit venant du bureau d'à côté lorsqu'il y a des réunions en visio et que la porte du collègue reste ouverte. Bruit de l'extérieur quand la fenêtre est ouverte l'été.
Utilisation d'écran	Unité 5 Encadrement hiérarchique	1	100	100	Utilisation prolongée des écrans
Ergonomie	Unité 1 Accueil	7	10	70	Problème du casque avec lequel il n'est pas possible de transférer un appel.
Risque Electrique	Unité 1 Accueil	7	10	70	L'agent appuie sur le bouton "marche" du compteur électrique tous les matins et sur "arrêt" le soir. Pas d'habilitation électrique nécessaire
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 1 Accueil	7	10	70	Système réversible de chauffage et de climatisation au-dessus du poste d'accueil. Double porte pas isolée. Le local a fournitures placé derrière le poste d'accueil n'est pas isolé. ressenti de froid lorsqu'un agent entre dans le local
Manutention manuelle	Unité 1 Accueil	16	4	64	Utilisation d'un diable. Pas de formation "Gestes et postures".
Agressions	Unité 1 Accueil	16	4	64	L'agent n'a pas suivi la formation "Gestion des conflits"

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Chute de hauteur	Unité 2 Moyens Généraux	4	4	64	Utilise un escabeau et le tabouret "pied d'éléphant". Accède au toit (pas possible pour le reste du personnel). Dispose d'un baudrier et de sangles.
Risques liés aux machines et outils	Unité 2 Moyens Généraux	16	4	64	Dispose d'une trousse à outils. Pas de matériel spécialisé
Risque biologique	Unité 2 Moyens Généraux	16	4	64	Utilise un masque et porte des manches longues pour le travail sur les archives
Risques psychosociaux	Unité 2 Moyens Généraux	16	4	64	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont 1/ intensité du travail : sollicitations multiples 2 / Emotionnel : non 3 / Autonomie : oui 4 / Rapports sociaux : bons 5 / Conflits de Valeur : RAS 6 / Insécurité de la situation de travail: non
Aération et assainissement de l'air	Unité 3 Informatique	16	4	64	Travaille fréquemment dans le local informatique climatisé toute l'année
Utilisation d'écran	Unité 3 Informatique	16	4	64	Comme tous les autres agents
Agressions	Unité 4 Assistantes de direction et RH	16	4	64	Quelques tensions au service RH avec les agents
Chute de plain pied	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	4	64	0
Entreprises Extérieures	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	16	64	Contact avec les prestataires, enjeux économiques forts, tension et pression possibles
Chute de plain pied	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	0
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	0
Bruit	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	Bruits venant de l'intérieur (cloisons entre les bureaux peu épaisses) et de l'extérieur
Incendie - Explosion	Unité 6 Pilotage groupe de projet	16	4	64	Pas d'exercice incendie depuis longtemps. Pas suivi de formation pour l'utilisation des extincteurs.
Risques liés à l'éclairage	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	0
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	0
Risque biologique	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	16	64	0
Entreprises Extérieures	Unité 7 Intervention sur les chantiers	4	16	64	Existence d'un plan de prévention
Risque Routier - Conduite	Unité 8 Administratifs et terrain	4	16	64	0
Circulation piétonne	Unité 8 Administratifs et terrain	4	16	64	0
Manque d'hygiène	Unité 8 Administratifs et terrain	4	16	64	Constat d'un manque de respect certaines fois pour les toilettes, la cuisine (vaisselle, éponges...)
Agressions	Unité 8 Administratifs et terrain	4	16	64	0
Risques liés aux machines et outils	Unité 9 Administratifs			64	0
Agressions	Unité 9 Administratifs			64	0

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
		49	1		
Risque Electrique	Unité 2 Moyens Généraux			49	L'agent détient l'habilitation électrique

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Utilisation d'écran	Unité 2 Moyens Généraux	7	7	49	0
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 5 Encadrement hiérarchique	7	7	49	Bâtiment VEGA mal isolé
Risques liés à l'éclairage	Unité 1 Accueil	4	10	40	Ce poste de travail est toujours éclairé artificiellement. L'éclairage est au-dessus du poste de l'accueil
Risque biologique	Unité 1 Accueil	4	10	40	COVID 19 : un protocole a été mis en place dès le retour du 1er confinement : kit COVID donné à chaque agent, plan de circulation dans les bâtiments, jauges dans les salles, télétravail...
Utilisation d'écran	Unité 6 Pilotage groupe de projet	1	40	40	0
Entreprises Extérieures	Unité 6 Pilotage groupe de projet	1	40	40	0
Utilisation d'écran	Unité 8 Administratifs et terrain	1	40	40	0
Circulation piétonne	Unité 1 Accueil	28	1	28	Le risque existe lorsque l'agent se rend du bâtiment "Hermitage" au bâtiment "Véga"
Incendie - Explosion	Unité 1 Accueil	28	1	28	Le point de rassemblement ne figure pas sur les plans d'évacuation.
Ergonomie	Unité 2 Moyens Généraux	28	1	28	Bureau chargé.Les délibérations tardent à arriver pour la réforme du matériel
Amiante	Unité 2 Moyens Généraux	28	1	28	Le bâtiment date des années 1970 et a été réhabilité en 2000
Incendie - Explosion	Unité 2 Moyens Généraux	28	1	28	0
Entreprises Extérieures	Unité 2 Moyens Généraux	7	4	28	En contact avec les entreprises extérieures qui interviennent au SMTC. En charge du plan de prévention pour celles qui interviennentt plus de 400 heures par an.
Manutention manuelle	Unité 3 Informatique	28	1	28	Moins maintenant avec les écrans plats. Mais toujours pour changer les serveurs du local informatique
Risques chimiques	Unité 3 Informatique	28	1	28	Manipule des batteries de téléphone
Risque biologique	Unité 3 Informatique	4	7	28	Manipule le matériel informatique de tous les autres agents
Risques liés à l'éclairage	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	7	28	Lumière artificielle toute la journée. Des armoires bouchent les fénêtres.
Ergonomie	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	7	28	Risque faible lié à une mauvaise posture assise prolongée
Risque biologique	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	7	28	Risque pandémie comme tous les agents SMTC
Ergonomie	Unité 6 Pilotage groupe de projet	1	28	28	0
Risques psychosociaux	Unité 6 Pilotage groupe de projet	1	28	28	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont 1/ intensité du travail : forte mais le vit bien - 2 / Emotionnel : peut être énervée - 3 / Autonomie autonome mais responsable présent - 4 / Rapports sociaux : difficiles en raison des 3 sites. Plus de contacts avec l'extérieur qu'avec certains collègues - 5 / Conflits de Valeur : Nécessité de porter une politique publique - 6 / Insécurité de la situation de travail : liée au statut de contractuelle -
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 9 Administratifs			28	Température trop élévée si la climatisation ne fonctionne pas
Chute de hauteur	Unité 1 Accueil	16	1	16	Utilisation d'escabeau ou de tabouret "pied d'éléphant" dans la réserve des fournitures.
Effondrement et chutes d'objets	Unité 1 Accueil	16	1	16	Dans la réserve, les choses les plus lourdes ne sont pas forcèment positionnées le plus en bas.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Risques psychosociaux	Unité 1 Accueil	4	4	16	Sur cette unité, les risques psychosociaux sont présents, les principales composantes à maitriser sont 1/ intensité du travail : RAS 2 / Emotionnel : RAS 3 / Autonomie : RAS 4 - Rapports sociaux : RAS 5 / Conflits de Valeur : NON 6 / Insécurité de la situation de travail : RAS La question du remplacement de l'agent d'accueil durant ses absences (congés, formation, maladie...) crée des tensions au sein de la structure.
Effondrement et chutes d'objets	Unité 2 Moyens Généraux	16	1	16	Dispose de chaussures coquées
Risques chimiques	Unité 2 Moyens Généraux	16	1	16	Utilise du dégrippant et du produit pour déboucher les canalisations. Consulte les fiches de données de sécurité.
Agressions	Unité 2 Moyens Généraux	16	1	16	Des agressions peuvent survenir de la part des usagers ou des collègues
Chute de hauteur	Unité 3 Informatique	4	1	16	Comme tous les autres agents
Ergonomie	Unité 3 Informatique	4	4	16	Manque de place pour se reculer
Risque Routier - Conduite	Unité 3 Informatique	4	4	16	De temps en temps
Risques liés aux machines et outils	Unité 3 Informatique	16	1	16	Utilise une perceuse de temps en temps. Dispose d'EPI
Incendie - Explosion	Unité 3 Informatique	16	1	16	Les bâtiments sont équipés d'extincteurs
Rayonnement	Unité 3 Informatique	16	1	16	Bornes WIFI dans la salle 1
Circulation piétonne	Unité 4 Assistantes de direction et RH	16	1	16	Idem que pour les autres unités
Risque Electrique	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	4	16	0
Bruit	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	4	16	De l'extérieur
Effondrement et chutes d'objets	Unité 6 Pilotage groupe de projet	4	4	16	0
Chute de hauteur	Unité 7 Intervention sur les chantiers	4	4	16	0
Manque d'hygiène	Unité 7 Intervention sur les chantiers	1	16	16	Pénurie de papiers et torchons lavés pas suffisament souvent
Chute de plain pied	Unité 8 Administratifs et terrain	4	4	16	0
Effondrement et chutes d'objets	Unité 8 Administratifs et terrain	4	4	16	0
Manutention manuelle	Unité 8 Administratifs et terrain	1	16	16	0
Chute de hauteur	Unité 9 Administratifs			16	0
Effondrement et chutes d'objets	Unité 9 Administratifs			16	0
Manutention manuelle	Unité 9 Administratifs			16	0
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 9 Administratifs			16	Idem autres unités de travail

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Entreprises Extérieures	Unité 9 Administratifs			15	
Risques liés à l'éclairage	Unité 3 Informatique	1	10	10	Il manque de la lumière naturelle
Ergonomie	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	7	7	Dispose d'accoudoirs et d'un repose pied
Aération et assainissement de l'air	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	7	7	RAS
Utilisation d'écran	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	7	7	Beaucoup de temps passé à l'écran
Risques liés aux ambiances climatiques et thermiques	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	7	7	Chauffage et climatisation défectueux
Bruit	Unité 2 Moyens Généraux	4	1	4	Pas significatif.
Manque d'hygiène	Unité 2 Moyens Généraux	4	1	4	Dispose de vêtements de travail. Sanitaires et douche au SMTC
Risque Electrique	Unité 3 Informatique	4	1	4	L'agent détient l'habilitation électrique.
Agressions	Unité 3 Informatique	4	1	4	Ressent parfois de l'agression de certains collègues

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Chute de plain pied	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	4	4	0
Chute de hauteur	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	1	4	Utilise un "pied d'éléphant" pour attrapper des dossiers
Effondrement et chutes d'objets	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	1	4	0
Manutention manuelle	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	4	4	Oui de certains dossiers
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	1	4	0
Incendie - Explosion	Unité 4 Assistantes de direction et RH	4	1	4	N'a pas eu de formation pour l'utilisation des extincteurs
Manque d'hygiène	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	4	4	Odeurs des canalisations
Manutention manuelle	Unité 5 Encadrement hiérarchique	4	1	4	0
Risques chimiques	Unité 1 Accueil	1	1	1	Utilisation de produits naturels pour les toilettes notamment
Entreprises Extérieures	Unité 4 Assistantes de direction et RH	1	1	1	0
Risque Routier - Conduite d'engins	Unité 1 Accueil	4	0	0	Le poste d'accueil ne nécessite pas l'utilisation de véhicule de service.
Risques liés aux machines et outils	Unité 1 Accueil	16	0	0	0
Entreprises Extérieures	Unité 1 Accueil	0	-	0	0

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Risque	Unité de travail	G * M	D * E	Note	Problème(s) énoncé(s)
Entreprises Extérieures	Unité 3 Informatique	2	4	0	En contact avec certaines entreprises extérieures liées à l'informatique, à l'alarme..
Risques liés à l'éclairage	Unite 8 Administratifs et terrain	2	2	0	RAS

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE14-DE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 15

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : GESTION DES EFFECTIFS – MISE A JOUR DU TABLEAU DES EMPLOIS

En fonction des mouvements du personnel et des recrutements effectués, il est nécessaire de procéder à une modification du tableau des emplois.

Emploi	Grade de l'agent occupant le poste précédemment	Grade de recrutement
Chargé des relations usagers	Technicien principal 2ème classe	Rédacteur principal 1ère classe
Chargé de la stratégie tarifair	Ingénieur	Attaché
Assistant de pilotage des con	rédacteur principal 2ème classe	Rédacteur
Contrôleur de gestion	Attaché principal	Attaché

Le tableau des emplois avec les mises à jour au 1er janvier 2022 est joint en annexe.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **de mettre à jour le tableau des emplois joint en annexe avec les modifications détaillées dans le tableau ci-dessus.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

Tableau des effectifs au 01 /12/2021

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L. 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Emplois fonctionnels		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Catégorie A		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeurs généraux des services des communes de + 2 000 hab. (et adjoints)		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur général des services des communes de 150 à 400.000 hab.		1	0	1	0	0	1	1	0	1
DGS	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Filière administrative		46	0	46	4	1	42	31,2	10	41,2
Catégorie A		23	0	23	4	1	19	11	8	19
Cadre d'emploi des Attachés territoriaux		23	0	23	4	1	19	11	8	19
Directeur Territorial		0	0	0	0	1	0	0	0	0
Hors organigramme		0	0	0	0	1	0	0	0	0
Attaché principal		8	0	8	1	0	7	5	2	7
Chargée de mission RH / Chargée du pilotage des contrats	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directrice de la communication externe et des relations institutionnelles	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Cheffe de projet mise en place nouveaux services	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directrice des ressources humaines	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur du pilotage de la performance et de la qualité des processus	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée du pilotage du contrat de service public de T2C	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Contrôleur de gestion stratégique	Tit	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargée d'opération aménagements urbains	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Attaché		15	0	15	3	0	12	6	6	12
Chargée d'opérations procédures générales	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du suivi des partenaires	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé materiel roulant guidé, tramway et dossier STRMTG	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de l'audit et de la qualité organisationnelle	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Responsable du Pôle Achats-Ressources administratives et juridiques	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée d'études, Connaissance du territoire	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de la stratégie digitale	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé de mission RH	Tit	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Cheffe de projet Billettique	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de communication	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Cheffe de projet communication InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de l'accompagnement et du développement des partenariats - et de l' expérimenattion gratuité	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chef de projets et d'études structurants		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chef de projets développement		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargée des Achats InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

Tableau des effectifs au 01 /12/2021

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Catégorie B		9	0	9	0	0	9	6,7	2	8,7
Rédacteurs territoriaux		9	0	9	0	0	9	6,7	2	8,7
Rédacteur principal de 1ere classe		1	0	1	0	0	1	0,80	0	0,8
Chargé de l'instruction et du suivi des dossiers de subvention	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Rédacteur principal de 2ème classe		2	0	2	0	0	2	2	0	2
Assistante de direction OMT / DG	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistants pilotage des contrats	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Rédacteur		6	0	6	0	0	6	3,9	2	5,9
Coordinatrice budgétaire et comptable	Tit	1	0	1	0	0	1	0.90	0	0.90
Chargée administrative des assemblées	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du pilotage budgétaire	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de l'administration GED et appui cellule patrimoine	CDI	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé du suivi de l'offre TC	CDD art 3-2							0	1	1
Opératrice budgétaire et comptable	Tit							1	0	1
Catégorie C		14	0	14	0	0	14	13,5	0	13,5
Adjoints administratifs territoriaux		14	0	14	0	0	14	13,5	0	13,5
Adjoint administratif territorial principal de 1ère classe		8	0	8	0	0	8	7,7	0	7,7
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Assistante de gestion RH -Paie	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de gestion financière	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction	Tit	1	0	1	0	0	1	0.90	0	0.90
Assistante de direction (projet InspiRe)	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de la logistique dministrative et technique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction COM	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction DG	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Adjoint administratif territorial principal de 2ème classe		2	0	2	0	0	2	2	0	2
Assistante / Chargée du développement des outils numériques	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Adjoint administratif territorial		4	0	4	0	0	4	3,8	0	3,8
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Assistante de direction PPQP	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistant de gestion RH - Carrière	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de l'accueil et de la gestion administrative commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

Tableau des effectifs au 01 /12/2021

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Filière technique		18	0	18	2	0	16	12	3	15
Catégorie A		12	0	12	1	0	11	7	3	10
Cadre d'emploi des Ingénieurs en chef territoriaux		1	0	1	0	0	1	0	0	0
Ingénieur en chef hors classe		1	0	1		0	1			
Directeur du projet InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Cadre d'emploi des Ingénieurs territoriaux		11	0	11	1	0	10	7	3	10
Ingénieur principal		6	0	6	0	0	6	5	1	6
Directeur MOAGP	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chef de projet systèmes, dépôt et matériel roulant	CDI	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Directrice OMT	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du lien mobilité durable et urbanisme	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chef d eprojet adjoint en charge des infra structure VRD	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur adjoint au directeur de projet InspiRe	Tit	1		1	0	0	1	1	0	1
Ingénieur		5	0	5	1	0	4	2	2	4
Responsable du Pôle patrimoine et installations fixes	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de la stratégie tarifaire et de l'offre		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargé d'opération nouveau dépôt et ouvrages d'art	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé d'opérations VRD	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée du matériel roulant non guidé (bus, PL, VL, vélos)	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Catégorie B		6	0	6	1	0	5	5	0	5
cadre d'emploi desTechniciens territoriaux		6	0	6	1	0	5	5	0	5
Technicien principal de 1ère classe		4	0	4	0	0	4	4	0	4
Chargé du patrimoine viaire	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé automate interface homme machine et courants faibles	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de l'informatique et des télécoms	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé des relations employeurs	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Technicien principal de 2ème classe		2	0	2	1	0	1	1	0	1
Chargée d'études nouvelles offres de mobilité	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé des relations usagers	Tit	1	0	1	1	0	0	0	0	0
SOUS TOTAL POSTES PERMANENTS		65	0	65	6	1	59	44,2	13	57

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

Tableau des effectifs au 01 /12/2021

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
POSTES NON PERMANENTS										
Attaché		2	0	2	0	0	2	0	2	2
Chargé du pilotage du contrat exploitation vélo	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Doctorant	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Ingénieur		1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé opérations aménagements urbains	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Collaborateur de cabinet		1	0	1	1	0	0	0	0	0
SOUS TOTAL POSTES NON PERMANENTS		4	0	4	1	0	3	0	3	3
TOTAL GENERAL		**69**	**0**	**69**	**7**	**1**	**62**	**44,2**	**16**	**60**

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

SMTC-AC
Tableau des effectifs au 01 01 2022

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Emplois fonctionnels		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Catégorie A		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeurs généraux des services des communes de + 2 000 hab. (et adjoints)		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur général des services des communes de 150 à 400.000 hab.		1	0	1	0	0	1	1	0	1
DGS	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Filière administrative		49	0	49	7	1	42	31,2	11	41,2
Catégorie A		26	0	26	7	1	19	11	8	19
Cadre d'emploi des Attachés territoriaux		26	0	26	7	1	19	11	8	19
Directeur Territorial		0	0	0	0	1	0	0	0	0
Hors organigramme		0	0	0	0	1	0	0	0	0
Attaché principal		7	0	7	0	0	7	5	2	7
Chargée de mission RH / Chargée du pilotage des contrats	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directrice de la communication externe et des relations institutionnelles	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Cheffe de projet mise en place nouveaux services	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directrice des ressources humaines	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur du pilotage de la performance et de la qualité des processus	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée du pilotage du contrat de service public de T2C	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée d'opération aménagements urbains	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Attaché		19	0	19	7	0	12	6	6	12
Chargée d'opérations procédures générales	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du suivi des partenaires	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé materiel roulant guidé, tramway et dossier STRMTG	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de l'audit et de la qualité organisationnelle	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Responsable du Pôle Achats-Ressources administratives et juridiques	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée d'études, Connaissance du territoire	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de la stratégie digitale	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé de mission RH	Tit	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Cheffe de projet Billettique	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée de communication	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Cheffe de projet communication InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de l'accompagnement et du développement des partenariats - et de l' expérimenattion gratuité	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chef de projets et d'études structurants		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chef de projets développement		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Respnsable budgétaire et administratif Direction MOAGP		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Contrôleur de gestion stratégique		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Responsable budgétaire et administratif MOAGP		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargé de la stratégie tarifaire et de l'offre		1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargée des Achats InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

SMTC-AC
Tableau des effectifs au 01 01 2022

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Catégorie B		9	0	9	0	0	9	6,7	3	8,7
Rédacteurs territoriaux		9	0	9	0	0	9	6,7	3	6,7
Rédacteur principal de 1ere classe		1	0	1	0	0	1	0,80	0	0,8
Chargé des relations usagers	Tit	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Chargé de l'instruction et du suivi des dossiers de subvention	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Rédacteur principal de 2ème classe		1	0	1	0	0	1	2	0	1
Assistante de direction OMT / DG	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Rédacteur		7	0	7	0	0	7	3,9	3	6,9
Coordinatrice budgétaire et comptable	Tit	1	0	1	0	0	1	0.90	0	0.90
Chargée administrative des assemblées	CDD art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé du pilotage budgétaire	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de l'administration GED et appui cellule patrimoine	CDI	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Assistant pilotage des contrats	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du suivi de l'offre TC	CDD art 3-2	-	-	-	-	-	-	0	1	1
Opératrice budgétaire et comptable	Tit	-	-	-	-	-	-	1	0	1
Catégorie C		14	0	14	0	0	14	13,5	0	13,5
Adjoints administratifs territoriaux		14	0	14	0	0	14	13,5	0	13,5
Adjoint administratif territorial principal de 1ère classe		8	0	8	0	0	8	7,7	0	7,7
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Assistante de gestion RH -Paie	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de gestion financière	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction	Tit	1	0	1	0	0	1	0.90	0	0.90
Assistante de direction (projet InspiRe)	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de la logistique dministrative et technique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction COM	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistante de direction DG	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Adjoint administratif territorial principal de 2ème classe		2	0	2	0	0	2	2	0	2
Assistante / Chargée du développement des outils numériques	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Adjoint administratif territorial		4	0	4	0	0	4	3,8	0	3,8
Chargée de la commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	0.80	0	0.80
Assistante de direction PPQP	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Assistant de gestion RH - Carrière	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée de l'accueil et de la gestion administrative commande publique	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE15-DE

SMTC-AC
Tableau des effectifs au 01 01 2022

Filières / Grades / Intitulés fiches de poste	Postes permanents pourvus par titulaire ou contractuel . Ref Art L 84-53	Emplois budgétaires			Emplois vacants	Hors plafond Emplois vacants	Effectifs pourvus	Effectifs pourvus en ETP		
		TC	TNC	Total				Pourvu ETP Tit	Pourvus ETP Ctr	Total ETP
Filière technique		16	0	16	0	0	16	12	3	15
Catégorie A		11	0	11	0	0	11	7	3	10
Cadre d'emploi des Ingénieurs en chef territoriaux		1	0	1	0	0	1	0	0	0
Ingénieur en chef hors classe		1	0	1		0	1			
Directeur du projet InspiRe	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Cadre d'emploi des Ingénieurs territoriaux		10	0	10	0	0	10	7	3	10
Ingénieur principal		6	0	6	0	0	6	5	1	6
Directeur MOAGP	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chef de projet systèmes, dépôt et matériel roulant	CDI	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Directrice OMT	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé du lien mobilité durable et urbanisme	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chef d eprojet adjoint en charge des infra structure VRD	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Directeur adjoint au directeur de projet InspiRe	Tit	1		1	0	0	1	1	0	1
Ingénieur		4	0	4	0	0	4	2	2	4
Responsable du Pôle patrimoine et installations fixes	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé d'opération nouveau dépôt et ouvrages d'art	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé d'opérations VRD	CDD- art 3-3 2°	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargée du matériel roulant non guidé (bus, PL, VL, vélos)	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Catégorie B		5	0	5	0	0	5	5	0	5
cadre d'emploi desTechniciens territoriaux		5	0	5	0	0	5	5	0	5
Technicien principal de 1ère classe		4	0	4	0	0	4	4	0	4
Chargé du patrimoine viaire	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé automate interface homme machine et courants faibles	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé de l'informatique et des télécoms	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargé des relations employeurs	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
Technicien principal de 2ème classe		1	0	1	0	0	1	1	0	1
Chargée d'études nouvelles offres de mobilité	Tit	1	0	1	0	0	1	1	0	1
SOUS TOTAL POSTES PERMANENTS		66	0	66	7	1	59	44,2	14	57
POSTES NON PERMANENTS										
Attaché		2	0	2	0	0	2	0	2	2
Chargé du pilotage du contrat exploitation vélo	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Doctorant	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Ingénieur		1	0	1	0	0	1	0	1	1
Chargé opérations aménagements urbains	CDD art 3 II	1	0	1	0	0	1	0	1	1
Collaborateur de cabinet		1	0	1	1	0	0	0	0	0
SOUS TOTAL POSTES NON PERMANENTS		4	0	4	1	0	3	0	3	3
TOTAL GENERAL		70	0	70	8	1	62	44,2	17	60

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE16-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 16

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : GESTION DES EMPLOIS – CREATION D'EMPLOI

ART	POSTE BUDGETAIRE	POSTE FONCTIONNEL ASSOCIE
1	**Attaché**	**Responsable budgétaire et administratif direction MOAGP – (groupe de fonction A4 du RIFSEEP)**
	Il s'avère nécessaire de créer un poste de responsable budgétaire et administratif à la direction maîtrise d'ouvrage et Grands projets pour venir en appui au directeur sur l'activité budgétaire, financière et administrative de la direction MOAGP. Le responsable budgétaire et administratif aura pour mission d'assurer l'articulation de la gestion budgétaire et financière entre les différents pôles de la Direction MOAGP avec la Direction du SMTC en charge des finances. Ses missions porteront particulièrement sur le Plan Pluri annuel d'Investissement (PPI), la préparation et le suivi budgétaire, l'inventaire du patrimoine. Il pilotera également la production des documents administratifs et soutiendra le directeur dans le pilotage des activités relatives aux moyens généraux. Le recrutement est prévu prioritairement par voie statutaire (ou à défaut contractuelle) dans le cadre d'emploi des attachés. Le tableau des emplois sera mis à jour en fonction du recrutement, lors du prochain comité syndical. Date d'effet souhaitée : 1er janvier 2022	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE16-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **de créer un poste de responsable budgétaire et administratif à la direction Maîtrise d'Ouvrage et Grands Projets pour venir en appui au directeur sur l'activité budgétaire, financière et administrative de la direction MOAGP, comme détaillé dans le tableau ci-dessus.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE17-DE

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 17

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : RENOUVELLEMENT DE LA CONVENTION AVEC L'EIPAS

Depuis 2018 le SMTC-AC conventionne annuellement avec l'EIPAS afin de permettre aux agents qui le souhaitent, de bénéficier de consultations psychologiques individuelles motivées par des situations de souffrance au travail.
Chaque année une dizaine de consultations sont réalisées.

Il vous est proposé de renouveler cette convention pour l'année 2022, particulièrement nécessaire en ces temps de pandémie.

Les conditions principales de fonctionnement n'ont pas été modifiées (3 consultations maximum par agent dans la limite de 30 consultations sur la période) et les tarifs sont restés identiques à ceux de 2021 (60 € la consultation).

L'EIPAS travaillant en lien étroit avec la médecine de prévention, l'identité des agents concernés est communiquée uniquement au médecin de prévention, ce qui permet à chaque agent de consulter en toute confidentialité.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE17-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'autoriser le Président à signer la convention avec l'EIPAS ci-jointe.**

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE17-DE

C 2137

Contrat d'accompagnement psychologique individuel au centre EIPAS

Ce contrat d'accompagnement psychologique est conclu entre :

D'une part,
Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTC), dont le siège est 2 bis Rue de l'Hermitage, 63000 Clermont-Ferrand, représenté par Monsieur François Rage, en qualité de Président,

Et d'autre part,
L'association EIPAS dont le siège social est à 63830 Durtol, 14 rue Jacques Brel
N° SIRET : 504 225 335 00018
Représentée par Denise LANOIR en qualité de présidente.

Article 1 : Objet du contrat
L'objectif de cette action est d'accompagner les salariés, qui en font la demande, au moyen de consultations psychologiques individuelles au centre EIPAS, 16E rue Gaultier de Biauzat à Clermont-Ferrand. La durée moyenne d'une consultation est de 50 minutes à une heure. Les consultations psychologiques ne sont motivées que par des situations de souffrance au travail. Chaque salarié peut bénéficier de 3 consultations maximum par agent dans la limite de 30 consultations sur la période. L'identité des salariés bénéficiant des consultations ne sera pas communiquée à l'entreprise. Le nombre de salariés ayant consulté sera communiqué à l'employeur. L'identité des salariés ayant consulté ainsi que les dates des consultations seront transmis au médecin du travail avant chaque facturation à l'entreprise.

Article 1 : Période
Cet accord concerne la période du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022.

Article 2 : Conditions financières
Le prix net de TVA de la prestation est de 60€ par consultation que l'entreprise s'engage à verser à l'association EIPAS, à réception des factures trimestrielles.

Article 3 : Conditions de règlement :
Le règlement des prestations sera effectué à réception des factures trimestrielles indiquant le nombre des consultations.

Article 4 : Engagement de l'association EIPAS
Pour le suivi d'un salarié toutes les consultations sont assurées par le même psychologue dans la mesure du possible. Le contenu des entretiens est confidentiel et le psychologue est tenu au secret professionnel conformément au code de déontologie de la profession.

Article 5 : Différends éventuels
Si une contestation ou un différend n'a pu être réglé à l'amiable, le tribunal de Clermont-Fd sera compétent pour régler le litige.

Fait en 2 exemplaires,

Monsieur François RAGE

Docteur Denise LANOIR

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

DÉLIBÉRATION N° 18

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

OBJET : RECTIFICATION ERREUR MATERIELLE DSC N°19 DU 21 OCTOBRE 2021

Une erreur matérielle s'est glissée dans la délibération N°19 du 21 octobre 2021.
En effet page 8 il était indiqué que les fonctionnaires titulaires et stagiaires étaient bénéficiaires du complément indemnitaire annuel (CIA) au prorata de leur temps de travail, alors que ce n'est pas ce qui a été validé par le comité technique et qu'il est par ailleurs indiqué l'inverse, dans les critères et modalités de versement « Le CIA n'est pas proratisé en fonction du temps de travail ».
Pour plus de lisibilité, la délibération ci-dessous est reprise dans son intégralité, à l'identique, avec les pièces jointes mais en supprimant la mention erronée.

MISE EN ŒUVRE DU REGIME INDEMNITAIRE TENANT COMPTE DES FONCTIONS, DES SUJETIONS, DE L'EXPERTISE ET DE L'ENGAGEMENT PROFESSIONNEL (RIFSEEP)

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires et notamment son article 20 ;
Vu la loi n° 84-53 du 26 janvier 1984 portant dispositions statutaires relatives à la fonction publique territoriale et notamment son article 88 ;
Vu le décret n° 91-875 du 6 septembre 1991 pris pour l'application du 1er alinéa de l'article 88 de la loi du 26 janvier 1984 précitée ;

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Vu le décret n° 2010-997 du 26 août 2010 relatif au régime de maintien des primes et indemnités des agents publics de l'Etat et des magistrats de l'ordre judiciaire dans certaines situations de congés.
Vu le décret n° 2014-1526 du 16 décembre 2014 relatif à l'appréciation de la valeur professionnelle des fonctionnaires territoriaux ;
Vu le décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création d'un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel ;
Vu l'arrêté du 27 décembre 2016 pris en l'application de l'article 7 du décret n° 2014-513 du 20 mai 2014 portant création du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel dans la fonction publique d'Etat ;
Vu la Circulaire NOR : RDFF1427139C du 5 décembre 2014 du Ministère de la décentralisation et de la fonction publique et du Secrétaire d'Etat chargé du Budget relative à la mise en œuvre du régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel ;
Vu les délibérations antérieures instaurant un régime indemnitaire au SMTC ;
Vu le tableau des effectifs du SMTC-AC ;
Vu la concertation avec les organisations syndicales ;
Vu l'avis du comité technique en date du 16 septembre 2021 ;
Considérant qu'il convient d'instaurer au sein du SMTC, conformément au principe de parité avec la Fonction publique d'Etat tel que prévu par l'article 88 de la loi n°84-53, un régime indemnitaire tenant compte des fonctions, des sujétions, de l'expertise et de l'engagement professionnel (RIFSEEP) en lieu et place du régime indemnitaire en place pour les agents du SMTC,
Considérant que ce régime indemnitaire se compose obligatoirement de deux indemnités distinctes :

1. Une indemnité de fonctions, de sujétions et d'expertise (IFSE) tenant compte du niveau d'expertise et de responsabilité du poste occupé, mais également de l'expérience professionnelle
2. Un complément indemnitaire annuel (CIA) tenant compte de la valeur professionnelle et de la manière de servir

Considérant que les plafonds maximaux de ces indemnités sont ceux prévus pour les corps de référence de l'Etat et peuvent être définis librement par chaque collectivité sans toutefois dépasser, en vertu du principe de parité, le montant du plafond plus élevé et qu'il peut être défini à titre facultatif des montants minimums ;
Considérant qu'il en va de même du nombre de groupes de fonctions qui peut être défini librement sans être inférieur à un par cadre d'emplois.

Propose au comité syndical les dispositions suivantes :

La mise en œuvre du nouveau régime indemnitaire défini ci-après sera effective au **1er janvier 2022**

La mise en place de ce régime indemnitaire a pour finalité de répondre aux objectifs suivants :

- Donner un cadre au versement d'un régime indemnitaire suite aux évolutions réglementaires
- Tenir compte de la spécificité des postes et des fonctions
- Favoriser les mobilités et garantir l'attractivité du SMTC-AC
- Faire converger les filières administratives et techniques en matière indemnitaire,
- Reconnaître les parcours professionnels et les acquis de l'expérience
- Reconnaître l'engagement professionnel et la manière de servir

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Ce nouveau régime indemnitaire se substitue aux régimes institués antérieurement.
Cependant, le SMTC-AC décide d'instaurer une clause de sauvegarde.

Ainsi, chaque agent qui bénéficie avant l'entrée en vigueur du RIFSEEP, d'un régime indemnitaire plus favorable que celui prévu par le RIFSEEP le conservera à titre individuel et dérogatoire et ce, même si ce montant venait à dépasser les plafonds annuels fixés pour le groupe de fonction de l'agent au titre de l'IFSE.
Ce maintien du régime indemnitaire individuel perdurera jusqu'à ce que l'agent puisse bénéficier le cas échéant, dans le respect des montants plafonds fixés dans la présente délibération d'une revalorisation à l'occasion notamment d'un changement de fonction pour un groupe supérieur ou en cas de réexamen en fonction de l'expérience acquise.
La clause de sauvegarde ne s'appliquera pas en cas de mobilité choisie.

L'INDEMNITE DE FONCTIONS, DE SUJETIONS ET D'EXPERTISE (IFSE)

L'IFSE est instituée selon les modalités ci-après et dans la limite des textes applicables à la Fonction Publique d'Etat.
L'IFSE est un outil indemnitaire qui a pour finalité de valoriser l'exercice des fonctions.
Ce principe de reconnaissance indemnitaire est axé sur l'appartenance à un groupe de fonctions. Il revient ainsi à l'autorité territoriale de définir les bénéficiaires et de répartir les postes au sein de groupes de fonctions.

Les bénéficiaires de l'IFSE :

Nature de l'emploi	Référence cause du recrutement / qualité de l'agent	Eligibilité au RIFSEEP
Emplois permanents	Fonctionnaires titulaires et stagiaires (Temps complet, temps non complet, temps partiel)	Dès la prise de fonction *
	Art 3-3 2° de la loi 84-53 et CDI Agents contractuels de droit public à temps complet, non complet, et à temps partiel sur un emploi permanent	Dès la prise de fonction *
	Art 3-1 de la loi 84-53 Agent contractuel de droit public recrutés pour assurer le remplacement d'un agent indisponible	Dès la prise de fonction (au montant de l'IFSE plancher si la durée du contrat est inférieure à un mois)*
	Art 3-2 de la loi 84-53 Vacance temporaire dans l'attente du recrutement d'un fonctionnaire	Dès la prise de fonction (au montant de l'IFSE plancher si la durée du contrat est inférieure à un mois) *

**versement au prorata de la quotité de temps de travail*

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Nature de l'emploi	Référence cause du recrutement / qualité de l'agent	Eligibilité au RIFSEEP
Emplois non permanent	*Art 3-1 1° de la loi 84-53* Agents contractuels pour accroissement temporaire d'activité	Dès la prise de fonction (au montant de l'IFSE plancher si la durée du contrat est inférieure à un mois)*
	Art 3-1 de la loi 84-53 Agents contractuels recrutés pour accroissement saisonnier d'activité	Dès la prise de fonction (au montant de l'IFSE plancher si la durée du contrat est inférieure à un mois)*
	Art 3 II Agents contractuels recrutés sur contrats de projets	Dès la prise de fonction*
	Art 110 Collaborateur de cabinet	Non éligible
	Agents recrutés sur des contrats de droit privé (apprentis, contrats aidés…)	Non éligible

**versement au prorata de la quotité de temps de travail*

Détermination des groupes de fonctions :

L'architecture du RIFSEEP repose sur les métiers et leur classement au sein de groupes de fonctions. Pour chaque poste, il convient de définir son rattachement à un groupe de fonctions auquel correspond un montant indemnitaire maximum annuel. Les groupes de fonctions sont hiérarchisés.

La répartition des postes au sein des groupes est réalisée au regard de 3 critères fonctionnels tels que définis par le décret 2014-513 du 20 mai 2014. Ils permettent de cibler les niveaux de responsabilité. Pour chacun de ces 3 critères fonctionnels, des sous-critères ont été déterminés pour le SMTC-AC afin de permettre la répartition et classement de tous les postes au sein des différents groupes de fonction :

1. Encadrement, coordination, pilotage, conception. Ce critère fait référence à des responsabilités plus ou moins lourdes en matière d'encadrement, de coordination d'une équipe, d'élaboration et de suivi de dossiers stratégiques ou de conduite de projet.

   Sous–critères pris en compte au SMTC-AC :

   - Encadrement
   - Coordination
   - Conduite de projets
   - Conception

2. Technicités, expertise, expérience ou qualifications nécessaires à l'exercice des fonctions. Il s'agit de valoriser les postes nécessitant l'acquisition et la mobilisation de compétences plus ou moins complexes ou spécifiques dans le domaine de référence du poste (maitrise de compétences rares).

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Sous–critères pris en compte au SMTC-AC :

- Niveau d'expertise
- Degré de rareté de l'expertise ou de l'expérience dans le poste
- Autonomie, initiative requise sur le poste
- Technicité du poste

3. Sujétions particulières et degré d'exposition de certains postes au regard de son environnement extérieur

Sous–critères pris en compte au SMTC-AC:

- Contraintes d'horaires de planning
- Intensité des déplacements
- Tension mentale

La grille des critères, sous critères et des indicateurs est jointe en annexe (PJ : Annexe 1)

Tous les agents sont concernés, quel que soit leur cadre d'emploi

Au regard de ces critères et sous-critères, les emplois du SMTC-AC sont classés au sein de 10 groupes de fonctions répartis comme suit :

- 2 groupes pour la catégorie C
- 3 groupes pour la catégorie B
- 5 groupes pour la catégorie A

Cat	Groupes de fonction	Intitulé des groupes de Fonctions
C	C2	Agents en charge des missions d'exécution du service et de mise en œuvre du service public nécessitant un degré d'expertise
	C1	Agents en charge des missions d'exécution du service, nécessitant un fort degré d'autonomie ou d'expertise
B	B3	Agents en charge de missions d'application et de suivi de dossiers
	B2	Agents en charge de missions de mise en œuvre, de suivi et de gestion de dossiers /projets spécifiques
	B1	Agents en charge de missions de mise en œuvre, de suivi et de gestion de dossiers à enjeux forts et/ou nécessitant une expertise
A	A5	Agents en charge de la gestion et du suivi de dossiers / projets techniques et ou administratifs
	A4	Agents en charge du pilotage, de la gestion et du suivi de dossiers / projets techniques et ou administratifs à enjeux spécifiques
	A3	Agents assurant un encadrement hiérarchique intermédiaire ou le pilotage de projets à forts enjeux
	A2	Directeurs
	A1	DGS

Le tableau portant classement des emplois du SMTC dans les différents groupes de fonction, tel que mis à jour à la date de la délibération portant instauration du RIFSEEP est joint en annexe (PJ Annexe n°2).

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Pour toute création de nouveaux emplois qui interviendra après la date de la présente délibération, le groupe de fonction auquel est rattaché le nouveau poste devra être mentionné sur la délibération créant le poste.
Le tableau joint en annexe 2 sera tenu à jour.

La part fixe de l'IFSE est liée au classement dans un groupe de fonction.

La part variable de l'IFSE prend en compte l'expérience acquise et mobilisée par l'agent.
3 critères ont été retenus pour cette évaluation :

1. Construction des compétences au travers du parcours professionnel et de l'approfondissement des savoirs
2. Pratique effective de l'environnement professionnel - Mobilisation des compétences pour un travail collaboratif et collectif
3. Capacité à exploiter les acquis de l'expérience

(Détail des critères et des indicateurs : Annexe PJ n° 3)

Montants d'IFSE

Les montants d'IFSE mensuelle attribués pour chaque groupe de fonctions sont définis ci-après dans le respect des plafonds maximaux autorisés pour les corps de référence de l'Etat.
L'IFSE est versée, au prorata du temps de travail.

De manière générale, le versement des primes est lié au versement du traitement indiciaire et toute absence pour service non fait entraîne une réduction de l'IFSE dans les mêmes proportions que le traitement indiciaire.

Groupes de fonction	Plancher IFSE brut / mois en €	Plafond IFSE brut / mois en €
C2	320	520
C1	437	760
B3	437	760
B2	471	820
B1	517	900
A5	471	820
A4	575	1 000
A3	885	1 540
A2	1 230	2 140
A1	1 955	3 400

Périodicité du versement de l'IFSE

L'IFSE sera versée mensuellement.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Conséquences sur l'IFSE en cas d'absence pour raison de santé

Les modalités de maintien du régime indemnitaire durant certaines situations de congés ne peuvent être plus favorables que celles applicables dans la fonction publique d'Etat.

L'IFSE est versée dans les conditions suivantes :

En intégralité pendant les congés de maternité, paternité, d'accueil de l'enfant, d'adoption ainsi qu'en cas d'exercice des fonctions à temps partiel thérapeutique, de congé d'invalidité temporaire imputable au service.

Elle est maintenue dans les mêmes proportions que le traitement indiciaire en cas de maladie ordinaire.

Elle est suspendue, lorsque l'agent est placé en congé de longue maladie, de longue durée ou de grave maladie. Cependant, lorsque l'agent est placé en congé de longue maladie, de longue durée ou de grave maladie à la suite d'une demande présentée en cours de congés de maladie ordinaire, les indemnités qui lui ont été versées durant son congé de maladie ordinaire lui demeurent acquises.

Examen de l'IFSE en cas de mobilité

Mobilité interne :

- En cas de mobilité choisie, l'agent perçoit l'IFSE correspondant au nouveau poste occupé.
- En cas de mobilité choisie, la clause de sauvegarde ne s'applique pas.
- En cas de mobilité subie (reclassement pour inaptitude, réorganisation des services à l'initiative de l'autorité territoriale), l'agent conserve l'IFSE du poste occupé précédemment.

Arrivée dans le poste (mobilité externe) :

- Le montant de l'IFSE est déterminé en fonction du classement de l'emploi du nouvel agent dans les groupes de fonction et de l'expérience acquise préalablement (voir critères Annexe 1).

Réexamen de l'IFSE

Le montant de l'IFSE sera réexaminé :

- En cas de changement de fonctions ou en cas de changement de grade à la suite d'une promotion ou réussite concours
- En l'absence de changement de fonctions, au vu de l'expérience professionnelle acquise par l'agent (approfondissement des compétences techniques, de diversification des connaissances, acquisition de compétences permettant d'atteindre les objectifs).
- Au minimum tous les 4 ans

Le réexamen du montant de l'IFSE n'implique pas pour autant une revalorisation automatique.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

LE COMPLEMENT INDEMNITAIRE ANNUEL (CIA)

Le CIA est un élément de rémunération variable et personnel, modulé en fonction de la manière de servir et de l'engagement professionnel de l'agent. L'appréciation de ces éléments sera effectuée dans le cadre de l'entretien professionnel annuel, en prenant notamment en compte l'atteinte des objectifs ou leur report pour des raisons extérieures.

Les bénéficiaires du CIA :

- Les fonctionnaires titulaires et stagiaires
- Les agents contractuels de droit public (CDD et CDI) occupant un emploi permanent et dont le contrat de travail prévisionnel est supérieur à un an
- Les contractuels (CDD) relevant de l'article 3 II « contrats de projets » emploi non permanents, dont le contrat prévisionnel est supérieur à un an.

Les critères et modalités de versement :

Les Directeurs émettent des propositions d'attribution du CIA sur la base des entretiens professionnels de l'année n-1.
Le CODIR statue collégialement sur ces propositions et élaborent une proposition commune que le DGS transmet au Président pour décision.

Pour l'attribution du montant individuel du CIA, les propositions sont effectuées en fonction des 2 critères suivants, mentionnés de manière littérale dans l'entretien professionnel :

1. Valeur ajoutée notable dans le collectif de travail
2. Initiative, valeur ajoutée par l'agent par rapport aux objectifs assignés, prise en compte d'un investissement notable ou exceptionnel, adaptabilité sur une commande exceptionnelle

Les 2 critères sont pris en compte à part égale.

Ils s'appliquent à toutes les catégories et groupes de fonctions en s'adaptant à la réalité des métiers. Par conséquent chaque agent peut prétendre au CIA, mais le CIA n'a pas vocation à être attribué à chacun des agents ni à être reconduit automatiquement.

L'enveloppe attribuée à la part CIA est votée annuellement en fonction du bilan des activités du SMTC-AC .

Le montant maximum du CIA est fixé à 1 200 € brut, toute catégorie et groupe de fonctions confondus.

L'attribution individuelle du CIA peut varier entre 0 et 100% du montant maximum.
Le CIA n'est pas proratisé en fonction du temps de travail.

Le CIA sera versé, en une part, à compter de 2022, au mois de juin.

Seuls les agents ayant bénéficié d'un entretien professionnel pourront percevoir le CIA.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

DISPOSITIONS COMMUNES

L'IFSE et le CIA sont exclusifs de tout autre régime indemnitaire de même nature.

Ainsi le RIFSEEP n'est **pas cumulable** avec :
- la prime de fonction et de résultats (PFR)
- l'indemnité forfaitaire pour travaux supplémentaires (IFTS)
- l'indemnité d'administration et de technicité (IAT)
- l'indemnité d'exercice de missions des préfectures (IEMP)
- la prime de service et de rendement (PSR)
- l'indemnité spécifique de service (ISS)

Le RIFSEEP est **cumulable** avec :

- l'indemnisation des dépenses engagées au titre des fonctions exercées (exemple : frais de déplacement, frais de mission...)
- La participation abonnement en transports public domicile/travail
- le forfait mobilité durable
- le dispositif compensant les pertes de pouvoir d'achat (GIPA),
- les sujétions ponctuelles directement liées à la durée du travail (heures supplémentaires, astreintes, travail du dimanche ou des jours fériés ...),
- la rémunération des agents publics participants à titre accessoire à des activités de recrutement (jury de concours)
- La prime de responsabilité versée au DGS
- la NBI
- l'indemnité d'astreinte, de permanence, d'intervention
- la prime spéciale d'installation
- l'indemnité de changement de résidence
- l'indemnité de départ volontaire
- l'indemnité de rupture conventionnelle
- l'indemnité de télétravail

Attributions individuelles :

L'attribution individuelle de l'IFSE, et du CIA, font chacune l'objet d'un arrêté individuel du président du SMTC-AC.

Les crédits correspondants sont prévus et inscrits au budget primitif 2022.

Abrogation des délibérations antérieures :

Toutes dispositions antérieures portant sur des primes et indemnités liées aux fonctions et à la manière de servir sont abrogées.

Recours
Le Président informe que la délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif dans un délai de 2 mois à compter de la présente publication.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Le Comité Syndical,

Après en avoir délibéré,

Décide à l'unanimité :
Pour : 22
Contre : 0
Abstention : 0

- **d'approuver et d'adopter les dispositions définies ci-dessus pour la mise en œuvre, effective au 1er janvier 2022, du nouveau Régime Indemnitaire tenant compte des Fonctions, des Sujétions, de l'Expertise et de l'Engagement Professionnel,**
- **d'autoriser le Président à signer tous actes nécessaires à la mise en œuvre du dispositif,**
- **d'inscrire les crédits nécessaires au budget annuel.**

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

ANNEXE 1 – CRITERES IFSE FIXE (1/3)

1- Encadrement, coordination, pilotage, conception		
Sous - critères	**Définition du sous- critère**	**Indicateurs (s)**
Encadrement	prise en compte des responsabilités hiérarchiques	nombre de collaborateurs directement sous sa responsabilité
Coordination	prise en compte des responsabilités plus ou moins lourdes en matière de coordination	enjeux des missions de coordination / niveau et nombre de partenaires internes et ou externes
Conduite de projet	prise en compte des responsabilités plus ou moins lourdes en matière de conduite de projet	complexité / nombre de projets simultanés/ enjeux (financier, politique, technique , humains)/ animation et préparation de réunions
Conception	prise en compte des responsabilités plus ou moins lourdes en matière de conception	Niveau d'enjeu de déploiement de l'expertise. Capacité à utiliser son expertise pour concevoir des outils et solutions adaptés au métier. Conseils techniques / apport d'une expertise dans la rédaction et la mise en œuvre d'un projet avec évocation des risques techniques et/ou juridiques

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

ANNEXE 1 – CRITERES IFSE FIXE (2/3)

2- Technicités, expertise, expérience ou qualifications nécessaires à l'exercice des fonctions		
Sous - critères	**Définition du sous- critère**	**Indicateurs (s)**
Niveau d'expertise	évaluation du niveau de connaissances requises pour le poste	*tâches en majorité simples et définies avec des solutions qui découlent de connaissances ou de procédures simples mais supposant un degré de réflexion - *activités variées supposant une analyse et une réflexion afin de sélectionner une procédure ou d'en créer une nouvelle *activités très complexes et/ou variées
Degré de rareté de l'expertise et ou de l'expérience sur le poste	Valorisation des métiers pour lesquels peu de candidats existent sur le marché de l'emploi	Difficulté de recrutement d'un candidat sur un emploi statutaire avec l'expertise et/ou l'expérience requise pour le poste
Autonomie/ initiative requise par le poste	capacités à exercer ses activités sans constante supervision, s'organiser en prenant des initiatives dans un cadre de responsabilité défini	Degré d'autonomie par rapport aux compétences métiers - Compétences peu ou pas partagées au sein de la direction -
Technicité du poste	identifier le niveau de technicité attendu sur le poste	Degré de maîtrise et difficulté de la compétence métier requis- utilisation d'un logiciel métier- nécessité d'actualisation des connaissances- diversité des tâches - formation spécifique- degré d'exercice (arbitrage, décison, conseil, interprétation)

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

ANNEXE 1 – CRITERES IFSE FIXE (3/3)

3- Sujétions particulières		
Sous - critères	**Définition du sous- critère**	**Indicateurs (s)**
Contraintes d'horaires, de planning,	identifier les contraintes de toutes natures, liées au poste, ayant une incidence objective sur les conditions de travail	Horaires fixes ou atypiques - dates contraintes pour le dépôt des congés et RTT , impératifs liés à la charge de travail et/ou aux missions, présence imposée aux réunions hors plages horaires, travail "posté" (imposant une présence physique sur le poste de travail sans pouvoir vaquer librement), itinérance (déplacement d'un lieu à un autre pour exercer ses fonctions)
Intensité des déplacements	identifier la fréquence des déplacements "atypiques" sur une année	Fréquence sur une année des déplacements (obligation de partir tôt le matin ou rentrer tard le soir obligation de découcher)
Tension mentale	identifier les sources potentielles de charges mentales liées spécifiquement au poste	Forte polyvalence/degrè d'autonomie ou des responsabilité/multiplicité des interlocuteurs/charge de travail/contraintes de délais/gestion de conflits/confidentialité /nécessité de suivi continu et de réactivité immédiate face aux évènements/actions à réaliser tributaires d'autres partenaires sur lesquels l'agent n'a pas de lien fonctionnel

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Annexe n° 2 - LISTE DE COTATION DES EMPLOIS DU SMTC-AC PAR GROUPE DE FONCTION (1/2)

Liste des emplois par groupe de fonction		Intitulé des groupes de fonctions
C2		
	Chargé de la commande publique Assistant /chargé développement outils numériques Assistant gestion financière Assistant de direction MOAGP Assistant de gestion RH - *carrière formation* Chargé de l'accueil et gestion administrative de la commande publique Chargé de la logistique administrative et technique Assistant de direction PPQP Assistant direction COM	*Agents en charge des missions d'exécution du service et de mise en œuvre du service public nécessitant un degré d'expertise*
C1		
	Assistant de direction DG Assistant de gestion RH – paie	*Agents en charge des missions d'exécution du service nécessitant un fort degré d'autonomie ou d'expertise*
B3		
	Assistant de direction OMT/DG Chargé administration GED et appui cellule patrimoine Assistant pilotage contrats Chargé automate interface homme machine	*Agents en charge de missions d'application et suivi de dossiers*
B2		
	Chargé relations employeurs Chargé relations usagers Chargé d'études nouvelles offres de mobilité Chargé du suivi de l'offre transport en commun Opérateur budgétaire et comptable Chargé de l'administration des assemblées Chargé de l'instruction et du suivi des dossiers de subvention	*Agents en charge de missions de mise en œuvre, de suivi et de gestion de dossiers / projets spécifiques*
B1		
	Chargé de l'informatique et des télécoms Coordinateur budgétaire et comptable Chargé du pilotage budgétaire Chargé du patrimoine viaire	*Agents en charge de missions de gestion, de mise en œuvre, de suivi de dossiers/projets à enjeux forts et ou nécessitant une expertise*

Annexe n° 2 - LISTE DE COTATION DES EMPLOIS DU SMTC-AC PAR GROUPE DE FONCTION

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

Liste des emplois par groupe de fonction		Intitulé des groupes de fonctions
A5		
	Chargé du pilotage du contrat exploitation vélo Chargé de stratégie digitale Chargé communication Chargé du suivi des partenaires Chargé de missions RH	*Agents en charge de la gestion et du suivi de dossiers / projets techniques et / ou administratifs*
A4		
	Chargé du pilotage des contrats de SP de T2C Chargé du matériel roulant guidé, tram et STRMTG Chef projet mise en place nouveaux services Chargé du matériel roulant non guidé Chargé de l'audit et de la qualité organisationnelle Chargé études Connaissance du territoire Contrôleur de gestion stratégique Chargé opérations procédures générales InspiRe Chargé opération aménagement urbain Chargé de la stratégie tarifaire et de l'offre Chargé des Achats InspiRe Chargé de l'accompagnement et du développement partenariats- Chef de projet Expérimentation gratuité	*Agents en charge du pilotage, de la gestion et du suivi de dossiers / projets techniques et/ou administratifs à enjeux spécifiques*
A3		
	Chef de projet Gd projet système, dépôt et matériel roulant Chef projet adjoint chargé infrastructures et VRD InspiRe Chargé opérations nouveau dépôt et ouvrages d'arts Chef de projet communication InspiRe Responsable Pôle achats -Ressources admin et juridiques Chef projet Billettique Chargé du lien mobilité durable et urbanisme Responsable patrimoine bâti et IF Chargé d'opérations VRD	*Agents assurant un encadrement hiérarchique intermédiaire ou le pilotage de projets à forts enjeux*
A2		
	Directeur MOAGP Directeur OMT Directeur Projet InspiRe Directeur PPQP Directeur projet adjoint InspiRe DRH Directeur Communication externe et relation institutionnelle	*Directeurs*
A1		
	DGS	*Direction générale des services*

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_DE18-DE

ANNEXE N°3 – CRITERES PART VARIABLE IFSE (1/1)

Expérience acquise et mobilisée par l'agent

Critères	indicateurs
1 - Construction des compétences au travers du parcours professionnel et de l'approfondissement des savoirs	- Compétences acquises - Diversité des expériences réussies - Consolidation de l'expérience sur un même type de poste
2 - Pratique effective de l'environnement professionnel - Mobilisation des compétences pour un travail collaboratif et collectif	- Adaptabilité - Pro-activité - Acquisition et mobilisation des compétences pour un travail collaboratif et collectif
3 - Capacité à exploiter les acquis de l'expérience	- Transmission des savoirs et traçabilité des pratiques d'exercice du poste ou réversibilité - Capacité à mener à bien plusieurs dossiers - Capacité à respecter les échéances avec un rendu de qualité

Pour la détermination de la part variable de l'IFSE, les critères 1 et 2 comptent pour 25 % chacun et le critère 3 pour 50 %

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

COMPTE-RENDU DES ATTRIBUTIONS EXERCEES PAR DELEGATION EN MATIERE DE CONVENTIONS

En application de l'article L 5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et de la délibération n°5 du Comité syndical du 30 juillet 2020, le président rend compte des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant.
Vous trouverez donc ci-dessous, un tableau de synthèse des conventions conclus depuis le précédent comité syndical.

N°	Cosignataires	Objet
	PREFECTURE DU PDD/SMTC/T2C/MINISTERE DE LA JUSTICE	Convention fixant les modalités de coordination de la sécurité dans les transports publics
C21_10	GRDF	Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet Inspire
C21_13	SFR	Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet Inspire
		Réalisation d'une étude d'opportunité pour la mise

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

21RAD0145	ADEME	en œuvre d'un service d'autopartage et de ses possibles déclinaisons opérationnelles sur le ressort territorial du SMTC-AC – Montant de l'aide 22 785 € (70% de l'étude)
C21_17	VILLE DE CLERMONT-FD	Mise à disposition du tramway pour une campagne de vitrophanie
C21_20	DEPARTEMENT DU PDD	Participation financière pour le renfort d'offre de la navette du PDD 2 navettes pour faciliter l'accès du public à la station du panoramique des dômes en TC le 25.09.2021
C21_22	COMPLETEL	Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet Inspire
C21_23	SFR FIBRE SAS	Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet Inspire
C21_29	UNIVERSITE CLERMONT AUVERGNE (UCA)	Autorisation d'occupation temporaire du domaine public - Implantation d'une station VLS
C13_12	VILLE DE CHAMALIERES	Avenant 3 à la convention d'occupation temporaire du domaine public – implantation d'une station VLS

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président ~~du~~ SMTC-AC

François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :
La présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

PRÉFET
DU PUY-DE-DÔME
Liberté
Égalité
Fraternité

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

T2C

MINISTÈRE
DE LA JUSTICE
Liberté
Égalité
Fraternité

CONVENTION

Fixant les modalités de coordination de la sécurité dans les transports publics entre la police nationale, la gendarmerie nationale, le Procureur de la République, l'autorité organisatrice de la mobilité, et l'exploitant principal du réseau de transport en commun

ENTRE les forces de sécurité intérieure, représentées par :

le Préfet du Puy de Dôme, Monsieur Philippe CHOPIN

ET le Procureur de la République, Monsieur Eric MAILLAUD.

ET les organisateurs de transports publics, représentés par :

- Monsieur François RAGE, Président du SMTC-AC
- Madame Blandine GALLIOT, Présidente de T2C

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Préambule

T2C et les entreprises de transport affrétées, assurent chaque jour 140 000 déplacements. Pour le SMTC-AC, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), pour la Métropole et pour l'État, garantir la sûreté de ces transports de masse est un enjeu de sécurité publique.

Les transports publics sont aussi un des leviers principaux de réussite de la transition écologique et énergétique. Or, le sentiment d'insécurité est un frein reconnu à leur usage. Favoriser la tranquillité dans les transports et augmenter la confiance des citoyens sur le maintien de l'état de droit dans cet espace public, en tous lieux et à toute heure, est une des clefs du report de l'automobile individuelle, lieu clos privé, vers les transports en commun, espaces publics confinés.

L'action commune et concertée des forces de sécurité, nationales et municipales et des contrôleurs et médiateurs ; l'implication de l'ensemble de la chaîne exécutive, judiciaire et administrative, depuis la surveillance jusqu'à l'exécution effective des peines et sanctions pour les contrevenants ; le suivi partagé de la programmation de l'action et de la qualité de la chaîne d'exécution constitue les fondements de la présente convention.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 1 : Objet de la Convention

La présente convention formalise l'organisation des partenariats entre les services territoriaux de sécurité publique, l'opérateur de transport public de voyageurs et les services du Procureur de la République.

Les buts poursuivis sont :

- la réduction de la délinquance, de la fraude et des incivilités dans les transports publics ;
- l'augmentation du sentiment de sécurité des usagers et des salariés ;
- l'amélioration de la coordination opérationnelle des pratiques, des postures et des méthodes pour une meilleure performance de la chaîne publique de prévention et de traitement de la sécurité dans les transports publics

Article 2 : Échanges d'informations

2.1 – Modalités d'échanges au plan local

Deux fois par an, une réunion réunissant : la Préfecture, la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale, le Procureur de la République, T2C, SMTC est organisée par la Préfecture du Puy-de-Dôme afin de :

- Favoriser la remontée de l'information et vérifier la qualité des échanges d'information opérationnelle entre les services ;

- Procéder à l'analyse croisée des tendances et des faits constatés et moduler le nombre d'interventions conjointes en fonction de ces tendances ;

- Revoir les modalités de coordination sur la base du retour d'expériences ; demander le cas échéant l'évaluation de points spécifiques ;

- Faire un point de suivi des plaintes, y compris leurs suites judiciaires : délai de traitement, taux de classement sans suite, type de réponse pénale, gestion de la récidive

Les échanges opérationnels sont prévus sur une base hebdomadaire, avec un temps plus formel chaque mois (cf. 2.2). Ces échanges peuvent conduire à adapter le rythme de réunion pour garantir la pleine réactivité de l'ensemble de la chaîne exécutive.

2.2 – Documents échangés

Les documents échangés, sur une base mensuelle, à l'appui de la coordination opérationnelle contiennent des éléments quantitatifs et qualitatifs permettant d'appréhender le niveau de sécurité des personnes et des biens sur les réseaux à l'échelle des quartiers traversés.

Ils sont notamment constitués de données statistiques sur les faits recensés (infra-pénal et pénal) et d'appréciations qualitatives générales sur les incidents relevés dans le mois et ou sur la période concernée, d'analyses tendancielles et de tableaux d'activité des différents services impliqués.

Un bilan sur la période (synthèse des documents mensuels) est produit pour la réunion décrite au 2.1

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 3 : Actions de formation

3.1 – Dispositifs de découvertes, d'accueil et de sensibilisation

Les services territoriaux de la sécurité publique et l'opérateur de transport organisent des rencontres de découverte réciproque de leur structure en respectant les principes suivants :

3.1.1 – Les agents d'intervention, les agents du contrôle, les vérificateurs de titres de transport, les conducteurs et les agents de médiation et de prévention peuvent être sensibilisés par les services de la sécurité publique sur les thèmes suivants :

- La gestion des conflits ;
- La présentation du cadre légal des recueils, relevés, contrôles et vérification d'identité ;
- Le flagrant délit ;
- Les attributions, compétences et moyens d'actions des policiers nationaux et municipaux et des gendarmes sur les réseaux de transport ;
- La qualité des informations transmises aux services enquêteurs pour mieux exploiter les plaintes déposées par les salariés des transporteurs ;
- La sensibilisation sur la préservation des traces et des indices ;
- L'amélioration de la qualité de la verbalisation des contrevenants par le transporteur.

3.1.2 – Les salariés, les cadres et les agents de maîtrise du transporteur (notamment les agents de régulation), peuvent découvrir l'organisation et le fonctionnement de la police et de la gendarmerie lors d'une demi-journée et visiter le CIC police ou le centre opérationnel de la gendarmerie (COG) pour améliorer la connaissance des fonctionnements respectifs et contribuer à une sécurité partagée.

3.1.3 – Les policiers et les gendarmes nouvellement affectés peuvent être accueillis par le transporteur pour une présentation des problématiques de sécurité sur les réseaux, de leur poste de commandement et de leurs installations, pour le même objectif.

3.2 – Actions conjointes de prévention

L'accord de branche du 17 avril 2007 relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain prévoit que l'entreprise et des salariés volontaires spécialement formés peuvent engager des actions, validées par l'entreprise, notamment de participation civique (partenariat avec les associations de quartiers, actions informatives et éducatives en direction des établissements scolaires, actions ciblées vers les quartiers défavorisés...).

Dans ce cadre, des actions de prévention peuvent être définies et menées conjointement avec la police nationale ou la gendarmerie nationale.

3.3 – Mise à disposition de moyens à titre pédagogique

T2C permet l'intervention de ses salariés dans les structures de formation de la police ou de la gendarmerie. T2C favorise la mise à disposition des installations, rames de tramways, bus, auprès des forces de l'ordre afin de faciliter le perfectionnement des techniques d'intervention en milieu confiné.

Des conventions spécifiques de mise à disposition d'infrastructures et de moyens précisent les modalités de ces interventions.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 4 : Coordination opérationnelle

4.1 – Actions conjointes

La présence de policiers ou de gendarmes lors d'opérations de contrôle de titres de transport conforte l'action des vérificateurs du réseau, rassure la clientèle et optimise la lutte contre la fraude, les incivilités et la délinquance.

Un planning prévisionnel de ces opérations est arrêté conjointement par les services de police ou de gendarmerie et T2C en identifiant les lignes, jours et horaires prioritaires pour ces contrôles.
Concernant les services de Police, une fréquence de 2 opérations par semaine en journée et une fois par quinzaine de soirée est le rythme de routine, qui peut être renforcé lorsque le niveau d'incivilités ou d'insécurité augmente.

De même, la présence visible de policiers ou gendarmes aux abords du réseau participe à la sécurisation des personnes (clientèle, salariés, riverains) et des biens (véhicules, abris, poteaux d'arrêts, installations).

Le CISPD participe à rendre compte des partenariats effectifs lors de sa commission transport et permet d'améliorer la programmation de ces actions.

4.2 – Actions spécifiques

4.2.1 - Difficultés ponctuelles

T2C peut être amenée à demander un soutien de la police nationale ou de la Gendarmerie nationale :

- Lorsque ses salariés rencontrent des difficultés à exercer leurs missions en raison de contextes dégradés ;
- En cas de refus d'un contrevenant de décliner son identité à un salarié assermenté et agréé ;
- Durant les créneaux les plus sensibles en termes de délinquance :
    - l'après-midi, la nuit, en fin de semaine ou à la veille des vacances scolaires,
    - les matins en tout début de journée, les vendredis, samedis et dimanches pour les sorties des lieux de vie nocturne (particulièrement le secteur 1ermai – gaillard)

  Ces créneaux peuvent être modifiés selon l'évolution du réseau et présentés lors de la rencontre en préfecture.

En cas d'urgence, les forces de sécurité portent assistance rapidement aux salariés du transporteur.
Une sollicitation de la police ou de la gendarmerie dans une situation d'urgence se fait toujours par contact avec les centres opérationnels (CIC-PN ou COG-GN) via le numéro d'appel 17.

Des opérations de prévention et de dissuasion peuvent être programmées par les forces de l'ordre, en fonction des faits et des tendances observées sur le réseau, en liaison étroite avec T2C.

Envoyé en préfecture le 29/11/2021
Reçu en préfecture le 29/11/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211125-C2021_36-CC
Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

4.2.2 Les évènements particuliers

Les évènements particuliers (fête de la musique, matchs, concerts, etc.) sont pris en compte et font l'objet de plans particuliers de prévention et de sécurisation afin de définir le rôle, les attentes et les actions de chacun sur le terrain.

Lors de ces évènements, il sera possible de mettre à disposition dans la salle de commandement de T2C un référent afin de faciliter la communication et la coordination entre les partenaires.

4.2.3 L'accès des policiers et gendarmes au réseau de transport

Le SMTC autorise les policiers et gendarmes en position de service en uniforme à accéder gratuitement au réseau de transport.

Article 5 : Sécurisation des espaces « transport »

L'équipement des véhicules en matériel de sûreté (vidéo protection, alarmes...) contribue à une meilleure sécurisation des espaces transport.

5.1 – Les moyens de vidéo protection et la prévention technique contre la malveillance et les incivilités

La vidéo protection permet aux services de l'État d'identifier les auteurs d'actes d'incivilité ou d'agression. Elle dissuade certaines personnes de passer à l'acte et participe à la sécurisation du réseau.

T2C met à disposition, dans le cadre d'enquêtes judiciaires, les photographies ou les images enregistrées dans son réseau (tramways et bus) dans le respect des dispositions législatives et réglementaires.

Les services de police et de gendarmerie informent T2C des faits d'insécurité les concernant, issus de la vidéo protection à proximité du réseau bus et tramway.

En l'absence de déport des images de T2C vers la CIC et le COG, T2C facilite, en cas de besoin ou d'évènements particuliers, l'accès des policiers et des gendarmes au PCC afin de visionner les images dans le respect des dispositions législatives et réglementaires.

T2C désigne aux services de police et de gendarmerie un référent en charge de l'extraction des données de vidéo protection.

Le référent sûreté de la police nationale ou de la gendarmerie se tient à la disposition de T2C pour toute expertise ou conseil relatif à la vidéo protection, à l'aménagement et à la sécurisation des espaces, à l'organisation de campagnes de communication concernant la lutte contre les incivilités.

5.2 – Plan Vigipirate

Les référents sûreté de la police ou de la gendarmerie peuvent être sollicités pour aider à la formalisation des consignes en vigueur chez T2C dans le cadre du plan gouvernemental Vigipirate.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 6 : Traitement et suivi des affaires judiciaires

6.1 – Dépôts de plainte

Il est rappelé que l'accord de branche du 17 avril 2007 « relatif à la sécurité des personnes et des biens dans les entreprises de transport public urbain » incite les salariés victimes d'agression à déposer plainte. Dans ce cadre, un membre du personnel de l'entreprise peut accompagner le salarié agressé, s'il le souhaite, dans les démarches de dépôt de plainte et d'accomplissement des démarches qui y sont liées.

Ce même accord incite les transporteurs à se porter partie civile à la suite d'agressions contre les salariés, lorsque ces derniers ou leurs ayants droit ont eux-mêmes déposé plainte.

T2C met à disposition de ses salariés un accompagnement spécifique via son responsable sécurité réseau qui recense et collecte les éléments à porter à la connaissance des services enquêteurs lors des dépôts de plainte : les faits, les modes opératoires utilisés (nombre d'auteurs, signalements, etc.), les préjudices et conséquences dommageables ainsi que les mesures prises par l'opérateur. Ces éléments n'ont pas vocation à se substituer aux plaintes des victimes mais peuvent y être annexés.

Les services de police nationale ou de gendarmerie facilitent l'accueil des personnels de transport, notamment par la prise de rendez-vous pour les dépôts de plainte des salariés agressés afin de ne pas pénaliser l'exploitation du réseau.

6.2 – Gestion des suites d'infractions dans les transports

Des échanges réguliers ont lieu entre T2C et les services de l'officier du ministère public (OMP) afin d'assurer le suivi des dossiers transmis sur les infractions constatées dans la réglementation de la police des transports.
S'agissant des suites données aux procédures relatives à des faits de nature délictuelle, une demande d'information peut être adressée au procureur de la République à l'adresse sec.pr.tj-clermont-ferrand@justice.fr

Article 7 : Évaluation du dispositif

7.1 – Bilan semestriel

Un bilan semestriel est inscrit à l'ordre du jour de la réunion prévue au 2.1. Des demandes d'évaluation spécifiques, portant sur une partie du plan d'actions peuvent être demandées en complément.

7.2 – Suivi des conventions

La présente convention peut être modifiée par voie d'avenant.

7.3 – Validité de la convention

La présente convention, conclue pour une durée déterminée d'un an, est reconduite annuellement par tacite reconduction sauf dénonciation par l'une des parties par lettre recommandée avec accusé de réception sous réserve du respect d'un préavis d'un mois. Elle peut être dénoncée à tout moment par l'une des parties par lettre recommandée avec accusé de réception sous réserve du respect d'un préavis de deux mois.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 8 : Expérimentation

Des expérimentations de matériel pourront être autorisées par arrêté préfectoral, suite aux évolutions technologiques, dans le respect de la réglementation et sur accord de l'ensemble des signataires de cette convention.

La présente convention comporte 7 pages.

Fait en 6 exemplaires à Clermont-Ferrand le 25 novembre 2021

Le Préfet du Puy-de-Dôme
Philippe CHOPIN

Le Procureur de la République
Eric MAILLAUD

Le Directeur Départemental de la Sécurité Publique
Arnaud BAVOIS

Le Commandant du groupement de Gendarmerie
Eric MARCHAL P.O Cdt PASCOUX

La Présidente de T2C
Blandine GALLIOT

Le Président du SMTC
François RAGE

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités

GRDF

clermont auvergne métropole

un nouveau souffle pour nos mobilités

CONVENTION N° C21-10

Phase EPR

Réseaux concessionnaires

Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet des lignes de BHNS du réseau de transport en commun de la métropole clermontoise

GRDF

Émetteur : setec organisation

Setec Organisation
Immeuble le Crystallin – CS20087
191/193 cours Lafayette
69 458 LYON Cedex 06

Tél : 04.27.85.49.20

BC.	ITZ.	EPR.	REN	500	X	AMOS	007.	E.
Type								

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Révision de ce document

Indice	Date	Pages	Objet de la révision
A	01/12/20	Toutes	Edition du document
B	07/01/21	Toutes	Prise en compte remarques CAM
C	12/01/21	Toutes	Mise à jour suite à réunion de travail du 12 janvier
D	08/02/21	Toutes	Relecture du cabinet Cabanes-Neveu
E	16/04/21		Intégration des remarques de GRDF
F			
G			

Validation du document

Émetteur : setec organisation

Rédaction	Vérification	Validation
Nom	Nom	Nom
J. GRISARD	P. BEDEK	P. BEDEK
Date	Date	Date
12/12/2020	13/12/2020	13/12/2020
Visa	Visa	Visa

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le présent protocole est établi :

ENTRE

- **LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE,** dont le siège est 2 bis, rue de l'Hermitage, 63000 CLERMONT-FERRAND, représenté par Monsieur François RAGE agissant en sa qualité de président.

Ci-après dénommé « **le SMTC-AC** »

d'une part

ET

- **GRDF**, société anonyme au capital de 1 800 745 000 euros, dont le siège social est situé 6, rue Condorcet - 75009 Paris, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 444 786 511, représentée par M. Laurent PELLENQ, dûment habilité à cet effet.

Ci-après, dénommée « **GDRF** ».

d'autre part,

Ensemble, **les Parties**.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SOMMAIRE

EXPOSE PREALABLE 7

ARTICLE 1 DEFINITIONS 8

ARTICLE 2 OBJET 8

ARTICLE 3 CHAMP D'APPLICATION 8
3.1. Le Projet 8
3.2. Portée du protocole 9

ARTICLE 4 ROLES ET RESPONSABILITES RESPEC-TIVES 10
4.1. Intervenants 10
4.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du Projet 10
4.3. GRDF 10
4.4. Participation de GRDF à l'organisation mise en place 11
4.4.1 Echanges entre GRDF et le SMTC-AC 11
4.4.2 Echanges entre GRDF et l'AMOT ou le MOEG 11

ARTICLE 5 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR) 12
5.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet. 12
5.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût 12
5.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole 13
5.4. Modifications de programme en cours d'étude 13

ARTICLE 6 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE 13
6.1. Planning général de réalisation du Projet 13
6.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de GRDF 13

ARTICLE 7 MODALITES DE FINANCEMENT DES ETUDES 14

ARTICLE 8 ABANDON OU BOULEVERSEMENT DU PROJET 14

ARTICLE 9 FORCE MAJEURE 14

ARTICLE 10 CONFIDENTIALITE 15

ARTICLE 11 DUREE DU PROTOCOLE 15

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 12 REGLEMENT DES DIFFERENDS 15

ARTICLE 13 ANNEXES 15

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

EXPOSE PREALABLE

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) a adopté un plan de développement pour la période 2016-2032 dont l'objectif premier est de faire évoluer significativement les pratiques de mobilité au sein de son ressort territorial.

La première étape de ce plan consiste à traiter les lignes B et C, 2ème et 3ème lignes du réseau avec en cumulé, 25 000 voyageurs par jour, et à définir leurs modalités d'exploitation et le choix du ou des modes, la priorité étant donnée à l'électromobilité, pour une mise en œuvre en janvier 2026.

Le projet d'aménagement des lignes B&C – ci-après dénommé « le Projet », « le BHNS » ou encore « InspiRe » - comprend la réalisation d'un site réservé sur la majorité du linéaire des deux lignes avec ses stations et les équipements nécessaires au fonctionnement des lignes ainsi que le réaménagement des espaces « de façade à façade » des rues empruntées et de plusieurs « lieux d'intensité » qui feront l'objet d'un traitement architectural spécifique
A noter que le Projet comprend également la création d'un site de maintenance et de remisage du matériel roulant qui accueillera les bus des lignes B&C, mais également celui de l'ensemble des lignes aujourd'hui remisé sur le site de la Pardieu. Cette partie du Projet n'est pas incluse dans les études objet de la présente convention.

Le Projet a été initié par les élus de Clermont Auvergne Métropole (CAuM) d'une part et ceux du SMTC-AC d'autre part.

Par convention signée le 14 décembre 2018, Clermont Auvergne Métropole a confié au SMTC-AC la maitrise d'ouvrage unique du projet. A noter que Clermont Auvergne Métropole est très étroitement associée au pilotage du projet. Ainsi, une équipe de maitrise d'ouvrage « InspiRe » a été créée et rassemble des agents du SMTC-AC et des agents de la métropole avec lesquels GRDF sera amené à travailler.

Au moment de la rédaction du présent protocole, les études préliminaires du Projet sont en cours d'achèvement, et la consultation pour la désignation des maitres d'œuvre est en cours.

La réalisation du Projet rend nécessaire la vérification de la compatibilité du Projet avec le positionnement actuel des réseaux, puis si une incompatibilité est détectée, des adaptations de type approfondissement, dévoiement ou mise en protection de réseaux situés dans l'emprise de son tracé, et notamment les réseaux de distribution publique de gaz exploités par GRDF.

Dans ce contexte, les parties se sont rapprochées afin de convenir des conditions et modalités de réalisation des études préalables à la vérification de compatibilité et, le cas échéant, des adaptations des réseaux que GRDF exploite qui seraient rendues nécessaires par la réalisation du Projet.

Il est précisé que le présent protocole ne modifie en rien les droits et obligations du concessionnaire pour l'occupation de la voirie métropolitaine. Ainsi tous les droits et les obligations de GRDF restent applicables dans le cadre du projet d'aménagement des lignes B&C.

CECI EXPOSE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 1 DEFINITIONS

Projet : projet relatif à la création d'une infrastructure de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Le nom retenu pour communiquer autour du projet est « InspiRe ».

Calendrier général de référence : document reprenant les périodes et les dates d'intervention de chacun des Intervenants dans le périmètre du Projet.

Synthèse des réseaux : Mise en compatibilité de l'ensemble des études réalisées par les différents concessionnaires pour le projet InspiRe afin d'arrêter le programme et les emprises de chacun. Cette synthèse est réalisée par le MOEG sur la base d'études de niveau AVP menées par l'ensemble des concessionnaires de réseaux, et comporte des itérations afin de rendre compatible l'ensemble des projets d'adaptation des réseaux.

Maître d'œuvre : personne, morale ou physique, publique ou privée, chargée d'apporter une réponse architecturale, technique et économique, aux besoins du maître d'ouvrage et de faire réaliser les travaux correspondants (conception des cahiers des charges, passation des marchés et rédaction des contrats, surveillance des travaux et des prestations, réception des ouvrages etc.). Pour l'opération objet du présent protocole, il convient de noter que plusieurs maîtres d'œuvre seront amenés à travailler, chacun sur un périmètre qui lui est propre. Ainsi, on définit en particulier :

- Le Maître d'Œuvre Général ou MOE-G : en charge de l'aménagement de voirie du projet InspiRe, qu'il relève de l'aménagement du système de transport ou des aménagements urbains associés, à l'exception du lieu de projet Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix,
- Le Maître d'Œuvre Lieu de Projet ou MOE-LdP : en charge de l'aménagement de l'espace Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix.
- Le Maître d'Œuvre du Centre de Maintenance et de Remisage ou MOE-CMR : en charge de l'aménagement du futur centre de maintenance et de remisage du projet InspiRe situé à la pointe de Cournon d'Auvergne.

ARTICLE 2 OBJET

Le présent protocole a pour objet de définir les principes, les modalités et les conditions de réalisation des études préalables tendant à la vérification de la compatibilité du Projet avec les réseaux exploités par GRDF et, le cas échéant, aux adaptations (modification, protection, déplacement, développement) de ces réseaux de distribution de gaz qui seraient rendus nécessaires par la réalisation du Projet, tel que mentionné et présenté dans l'article 2.1 et dans l'annexe 1 (planches graphiques) du présent protocole. La finalité de cette étape d'étude est l'aboutissement de la synthèse des réseaux telle que définie à l'ARTICLE 1 à l'échéance de février 2022 comme indiqué à l'article 5.2.

ARTICLE 3 CHAMP D'APPLICATION

3.1. Le Projet

La création d'une infrastructure de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) implique des déplacements de réseaux des occupants du domaine public routier.

Par infrastructure « BHNS », il faut entendre :

- Le site propre du BHNS, c'est-à-dire la bande roulante spécifique qui sera réservée aux circulations des bus :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
Envoyé en préfecture le 03/12/2021
Reçu en préfecture le 03/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

- Les équipements strictement nécessaires au fonctionnement du BHNS, et notamment :
  - Les stations et terminus de la lignes ;
  - Tous les équipements nécessaires à la recharge des véhicules électriques ;
  - Les locaux réservés aux conducteurs ;
  - Les réseaux spécifiques au BHNS et nécessaire à son bon fonctionnement.
- L'ensemble des aménagements urbains réalisés dans le cadre du Projet soit l'aménagement de « façade à façade »[1] des rues empruntées ainsi que les différents lieux d'intensité dont le périmètre est précisé en annexe 1. Ces lieux d'intensité sont les suivants :
  - La place Renoux, l'avenue Ballainvilliers et la rue Vercingétorix à Clermont-Ferrand ;
  - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;
  - Le boulevard Schuman à Clermont-Ferrand ;
  - La façade de l'aéroport à Aulnat.

A noter que l'aménagement de la place Gardet qui est également un lieu d'intensité, est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la ville de Cournon d'Auvergne, c'est pourquoi il n'est pas reporté dans la liste ci-dessus.

A noter que les aménagements urbains incluent notamment :

Les espaces publics affectés à la circulation de l'ensemble des usagers de la route :
- Piétons
- Cycles
- Engins de déplacement individuel motorisés
- VL, PL, TC
- Autres engins motorisés (livraison, chantier, sécurité civile…)

La plantation d'arbres et la création d'espaces verts ;
L'implantation du mobilier urbain (bancs, éclairage, etc.)
D'autres éléments divers : containers enterrés pour les ordures ménagères, etc.

A noter qu'au cours des études préliminaires, des grands principes pour le dévoiement des réseaux ont été définis, afin de rationaliser les besoins en dévoiements pour garantir la réalisation puis l'exploitation optimale du BHNS sur le long terme sans pour autant dévoyer l'ensemble des réseaux de manière systématique. Ces grands principes figurent en annexe 2 du présent protocole (en particulier à l'article 3.4).

3.2. Portée du protocole

Le présent protocole porte sur les études relatives aux ouvrages de GRDF rendues nécessaires pour la réalisation du Projet. La phase des travaux de modification des réseaux qui sera réalisée dans un second temps fera l'objet d'un protocole distinct, établi sur la base notamment des études réalisées dans le cadre du présent protocole.

[1] Il est précisé que l'aménagement précis des lieux d'intensité du projet n'est pas arrêté au moment de la signature de la présente convention – ces aménagements sont attendus pour la fin de l'année 2021. Aussi, pour ces lieux particuliers, indiqués par des espaces hachurés sur les plans figurant à l'annexe 1, il est demandé aux concessionnaires de considérer les impacts de la bande de roulement et des stations seulement. Pour le reste des aménagements linéaires, il est bien demandé de considérer les impacts du projet pour toute la largeur des rues empruntées.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

ARTICLE 4 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES

4.1. Intervenants

Les divers intervenants concernés par le Projet sont, d'une part :

- Le SMTC-AC : maître d'ouvrage unique du Projet ;
- La CAM : étroitement associé au pilotage du Projet.

Et d'autre part :

- GRDF, maître d'ouvrage, maître d'œuvre et exploitant des réseaux de distribution de gaz.

4.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du Projet

Pour l'intérêt du Projet, GRDF s'engage à coopérer de bonne foi avec les prestataires techniques suivants travaillant avec le SMTC-AC :

- Setec organisation : AMO-Stratégie ou AMOS, assistant du maître d'ouvrage pour le management du Projet et en particulier pour la maîtrise des délais ;
- Egis ville et transport : AMO-Technique ou AMOT, assistant du maître d'ouvrage en charge des études préliminaires, et de la cohérence et la qualité technique globale du Projet ;
- Le maître d'œuvre Général ou MOEG, qui aura dans ses missions la synthèse des études de modification des réseaux de l'ensemble du linéaire réaménagé. La consultation pour la désignation de ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole ;
- Le maître d'œuvre de l'aménagement du secteur Renoux-Ballainvilliers-Vercingétorix. La consultation pour la désignation de ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole.

Dans le cadre du Projet, la gestion technique et opérationnelle de l'interface avec les concessionnaires « réseaux » est confiée à l'AMOT jusqu'à la désignation du maître d'œuvre général (MOEG), qui sera alors en pleine responsabilité de la gestion de cette interface, au travers des deux missions suivantes :

- Mission de coordination des études et travaux de déviation de réseaux.
- Mission de direction de la cellule de synthèse.

C'est notamment dans ce cadre, que l'AMOT puis le MOEG accompagnent les concessionnaires dans la définition des éléments de leurs programmes d'études.

Le SMTC-AC reste l'unique responsable vis-à-vis des concessionnaires « réseaux » en ce qui concerne en particulier, la validation de la synthèse des adaptations des réseaux, du « Projet technique de référence » ou PTR (Cf article 5), du « calendrier général de référence » (Cf article 5) mais également en ce qui concerne tous les aspects contractuels ou financiers attachés au présent protocole.

4.3. GRDF

En sa qualité de concessionnaire pour la distribution publique de gaz naturel sur le territoire de Clermont Auvergne Métropole, GRDF est maître d'ouvrage des travaux de dévoiement de ses réseaux de distribution de gaz et de leurs accessoires.

Elle dispose d'un savoir-faire et de la connaissance exclusive de ses installations et réseaux.

Elle exercera donc la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre des travaux sur ses installations et réseaux liés au Projet conformément à la réglementation en vigueur.

Notamment, GRDF se charge d'étudier :

- La modification des réseaux de distribution de gaz, en tenant compte notamment :
  De leur nature :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

De leur position par rapport à l'implantation des différents éléments du Projet (Cf article 2) ;
- Des principes définis à l'annexe 2 du présent protocole, en particulier dans sa partie 3.4 et permettant de définir les principaux cas dans lesquels les réseaux peuvent être conservés en place où ceux dans lesquels il est nécessaire de les adapter ;
- Des dispositions du code de l'environnement et de l'arrêté du 15 février 2012 relatif à l'exécution de travaux à proximité de certains ouvrages souterrains, aériens ou subaquatiques de transport ou de distribution ;
- Des dispositions du code de l'énergie, du code de la voirie routière et, le cas échéant, du règlement de voirie ;
- De la synthèse des réseaux qui sera effectuée par le maître d'œuvre général du Projet.

- Les conditions de maintien en place des réseaux souterrains ou aériens et notamment pour les réseaux souterrains, le renforcement éventuel de la protection mécanique des parties situées sous la plate-forme du BHNS ou croisant celle-ci.

En particulier, GRDF s'assure que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service.

4.4. Participation de GRDF à l'organisation mise en place

GRDF participe à l'organisation mise en place par le SMTC-AC dans le cadre du Projet et notamment en ce qui concerne :

- La synthèse des réseaux et l'identification des conflits, préalablement à l'établissement du Projet Technique de Référence PTR (défini à l'ARTICLE 4) ;
- La participation à la mission de coordination du MOEG ;
- La participation à la mission de la cellule de synthèse du MOEG ;
- Le respect de la charte graphique pour toute la production de documents graphiques ;
- La communication externe sur le Projet, GRDF et le SMTC-AC devant s'informer préalablement de toute communication externe sur le Projet de BHNS.

De manière générale, chaque Partie s'engage à répondre aux sollicitations de l'autre Partie dans les meilleurs délais. De la même manière, les Parties s'engagent à s'informer mutuellement de tout évènement ou élément impactant l'autre Partie.

4.4.1 Echanges entre GRDF et le SMTC-AC

GRDF s'engage à associer le SMTC-AC, dès le démarrage de ses études, afin que ce dernier puisse prendre en compte ses contraintes le plus en amont possible au regard du Projet de BHNS et inversement.

Les échanges entre GRDF et le SMTC-AC seront formalisés par des comptes-rendus.

4.4.2 Echanges entre GRDF et l'AMOT ou le MOEG

Au cours de la réalisation des études de modification des réseaux impactés par le Projet de BHNS, GRDF rencontrera régulièrement l'AMOT ou le MOEG et a minima mensuellement afin de présenter l'avancement de ses études et notamment en ce qui concerne la transmission des éléments nécessaires à l'élaboration des plans de synthèse des réseaux.

Ces réunions de travail feront l'objet de comptes-rendus rédigés par l'AMOT ou le MOE.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 5 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR)

5.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet.

Il est fixé le mode de fonctionnement suivant :

- L'AMOT donne les exigences précises à respecter par GRDF dans le cadre de ses études (principes définis à l'annexe 2) en tenant compte des contraintes techniques de ce dernier : difficultés majeures de réaliser des ouvrages provisoires, nécessité de maintenir en exploitation des ouvrages existants tant que les nouveaux ouvrages ne sont pas réalisés, délais d'obtention des autorisations administratives, nécessité de se coordonner avec les travaux liés aux autres réseaux.
- GRDF définit son Programme des études de dévoiement (article 5.3).
- GRDF produit son projet de dévoiement ou renforcement ou éventuellement justifie de la non-nécessité de dévoyer. Son projet s'assure que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Ce projet est également appelé « Projet Technique de Référence » ou PTR décrit ci-après.
- Le MOEG, responsable de la Synthèse réseaux, analyse les études de chaque concessionnaire et lui indique les éventuelles reprises nécessaires afin d'aboutir à un projet global de modifications des réseaux cohérent.
- Le gestionnaire de voirie (Métropole) et le SMTC-AC vérifient la conformité du projet de GRDF vis-à-vis de leurs exigences dans leurs domaines de compétence respectifs.
- Le SMTC-AC valide in fine les études.

Projet Technique de Référence :

Pour le Projet de BHNS Clermontois, le « Projet Technique de Référence » ou PTR correspond aux études que doit mener GRDF en collaboration avec le SMTC-AC, dans le cadre du présent protocole. Le PTR se présente sous la forme de notes et de planches de synthèse produites par GRDF et est réalisé sur la base de la synthèse des réseaux et de l'identification des conflits fournies réalisés par le MOEG.

Le PTR apporte notamment les informations suivantes :

- Les caractéristiques et le positionnement des réseaux à l'état initial avant démarrage du Projet :
- Les plans précis des ouvrages de GRDF à modifier pour la bonne réalisation du Projet,

Les études de dévoiement de l'ensemble des concessionnaires seront menées en parallèle des études AVP du MOEG. Le MOEG établira la synthèse des réseaux, et identifiera ainsi les éventuels conflits des projets de modifications de réseaux présentées par GRDF. Le MOEG sera force de proposition afin que les concessionnaires modifient éventuellement leur projet afin d'aboutir au projet final, qui permettra une compatibilité de l'ensemble des réseaux impactés avec le projet.

5.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût

Le SMTC-AC et GRDF s'engagent à limiter au strict nécessaire le coût des études et des futurs travaux de modification des réseaux tout en respectant les grands principes présentés à l'annexe 2 du présent document et le régime des autorisations de voirie qui leur ont été délivrées.

Ils s'engagent à adopter les solutions techniques les plus appropriées, en particulier celles évitant le déplacement des ouvrages de GRDF, ou en limitant le coût des déplacements ou protections quand ils

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
Envoyé en préfecture le 03/12/2021
Reçu en préfecture le 03/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

ne peuvent être évités, pour autant toutefois que ces solutions techniques n'impactent ni les coûts, ni les délais de réalisation du Projet, ni ses performances finales en termes de fiabilité, maintenance, disponibilité ou sécurité, ni sa qualité urbaine et architecturale.

5.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole

Les études préalables menées par l'AMOT et les principes arrêtés à l'annexe 2 du présent protocole ont permis de définir le programme des études de dévoiement présenté en annexe 3.

5.4. Modifications de programme en cours d'étude

Le programme des études de dévoiement pourra être modifié au cours des études objet du présent protocole en fonction des évolutions des études techniques du Projet de BHNS, sous réserve que ces évolutions correspondent à une gestion normale du Projet. Un avenant au présent protocole sera alors signé en respectant les étapes et délais maximaux suivants :

- Le SMTC-AC ou son représentant, ou le cas échéant GRDF informe l'autre Partie des évolutions du Projet susceptibles d'impacter le programme des études de dévoiement, dès leur survenance ;
- GRDF précise les incidences sur ses études, justifie le cas échéant la nécessité d'un avenant et propose une rédaction pour ce dernier dans un délai de 30 jours ;
- Le SMTC-AC valide ou propose une version amendée de cet avenant dans un délai de 15 jours ;
- Dès accord des deux parties, l'avenant est signé dans un délai de 15 jours.

Si la modification du projet initial caractérise une exécution anormale de l'opération, exception faite du cas où cette modification est à l'initiative de GRDF, les coûts d'études supplémentaires, objectivement raisonnables seront pris en charge intégralement par le SMTC-AC.

ARTICLE 6 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE

6.1. Planning général de réalisation du Projet

Pour information, le planning de l'opération InspiRe prévoit :

- L'achèvement de l'ensemble des travaux de modification des réseaux concessionnaires à la fin novembre 2024 ;
- Une mise en service du BHNS en janvier 2026.

6.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de GRDF

Le calendrier des études concernant les dévoiements des réseaux de GRDF comporte les phases clé suivantes :

- Les études de modifications des ouvrages doivent être réalisées, terminées et validées définitivement (y compris synthèse) à la fin février 2022 ;

Les parties affineront, en concertation et dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent protocole, le calendrier et les modalités d'exécution des études concernant les réseaux de GRDF, dans le respect de la date de démarrage des travaux du Projet. Ces modalités seront également affinées en articulation avec les autres réseaux afférents, dans un souci de coordination des travaux.

Les périodes d'intervention seront soumises à la condition de l'obtention des éventuelles autorisations administratives préliminaires et si nécessaires, des autorisations de passage sur les terrains privés, dont sera informé préalablement le SMTC-AC dans des délais raisonnables. Le calendrier de référence devra donc inclure les contraintes et délais associés à l'obtention de ces différentes autorisations.

Sous réserve de l'ARTICLE 9, les Parties sont responsables du non-respect de leurs engagements.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
Envoyé en préfecture le 03/12/2021
Reçu en préfecture le 03/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

ARTICLE 7 MODALITES DE FINANCEMENT DES ETUDES

GRDF prend à sa charge tout ou partie des coûts des études relatives à ses ouvrages situés en domaine public, et nécessitées par le Projet, à la condition que ce Projet constitue en tout ou partie une opération d'aménagement réalisée dans l'intérêt du domaine public occupé, conformément à sa destination, et dans des conditions normales.

Le protocole relatif aux travaux précisera, sur la base des études menées dans le cadre du présent protocole, les éléments ainsi financés par GRDF selon la définition ci-dessus.

Si GRDF devait être indemnisé de coûts d'études parce qu'il serait acquis que tout ou partie de l'opération d'aménagement n'est pas réalisée dans l'intérêt du domaine public occupé ou est réalisée dans des conditions anormales, cette indemnisation serait alors réalisée sur la base d'un mémoire justificatif détaillé des dépenses effectivement et raisonnablement engagées pour les besoins du Projet.

ARTICLE 8 ABANDON OU BOULEVERSEMENT DU PROJET

Dans l'hypothèse où SMTC-AC déciderait pour quelque raison que ce soit de ne pas poursuivre totalement ou partiellement son Projet, les frais engagés par GRDF comprenant notamment les frais d'études de modification des ouvrages objets du protocole lui seraient intégralement remboursés, sur la base d'un mémoire justificatif détaillé des dépenses raisonnables effectivement engagées pour les besoins du Projet.

En cas de bouleversement de l'étendue et de la nature du Projet, les Parties se rencontreront pour apprécier les conséquences de ce bouleversement. Notamment le coût des études et travaux réalisés en vain par le Distributeur lui sera indemnisé.

ARTICLE 9 FORCE MAJEURE

Relève de la force majeure un évènement répondant à la définition prévue par l'article 1218 du Code civil et rendant impossible l'exécution totale ou partielle du protocole, malgré tous les efforts raisonnablement possibles.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du Protocole dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte directement d'un évènement présentant toutes les caractéristiques de la force majeure.

En cas de survenance d'un événement de force majeure, les Parties ont l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de leurs propres obligations.

La Partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un évènement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si une partie invoque la survenance d'un cas de Force majeure, elle le notifie à l'autre partie dans un délai de 30 jours à partir de sa prise de connaissance, par écrit, en précisant la nature de l'événement, les justifications amenant à se prévaloir de la force majeure, la ou les perturbations en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures mises en œuvre ou envisagées pour en atténuer les effets.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

ARTICLE 10 CONFIDENTIALITE

Chaque partie s'engage à considérer comme confidentiels toutes les informations, documents et données, quel qu'en soit le support, qu'elles s'échangent à l'occasion de l'exécution du présent protocole. En conséquence, elles s'interdisent de les communiquer ou de les divulguer à des tiers, sans l'accord préalable écrit de la Partie concernée.

ARTICLE 11 DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole prend effet à compter de la date de notification à GRDF par le SMTC-AC ou son représentant du protocole signé par l'ensemble des Parties et prend fin à l'extinction complète des obligations nées du présent protocole et au plus tard le 31 décembre 2025.

Sa durée pourra être prolongée d'un commun accord entre les Parties par voie d'avenant.

ARTICLE 12 REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de désaccord quant à l'interprétation et/ou l'exécution du présent protocole, les Parties recherchent une solution amiable, préalablement à toute action contentieuse devant le Tribunal compétent.

Dans tous les cas et nonobstant l'existence de ce différend, les Parties doivent exécuter de bonne foi le protocole.

La tentative de conciliation ou de médiation devra être engagée à l'initiative de la partie la plus diligente dans le mois qui suit la connaissance de l'objet du litige ou du différend confirmé par lettre recommandée avec accusé réception de l'autre partie. A l'issue du délai de trois mois à compter de la mise en œuvre d'une conciliation ou d'une médiation et constatant son échec, chacune des parties pourra saisir le tribunal compétent pour la voie contentieuse.

Les honoraires et autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation ou de médiation sont partagés à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 13 ANNEXES

Sont annexés au présent protocole, les documents suivants :

- Annexe 1 : Caractéristiques des ouvrages du Projet de BHNS
- Annexe 2 : Note d'analyse des enjeux réseaux
- Annexe 3 : Périmètre des études objet du présent protocole

LP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
Envoyé en préfecture le 03/12/2021
Reçu en préfecture le 03/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211109-C21_10-CC

Fait à Clermont-Ferrand

En deux exemplaires originaux

Le 09/11/2021

Pour le SMTC-AC

M. François RAGE

SMTC-AC

Le Président

Pour GRDF

M. Laurent PELLENQ

GRDF SUD-EST

Délégué Patrimoine Industriel

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
ID : 063-256300120-20211012-C13_12-CC

Ville de Chamalières

COPIE

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

AVENANT 3
C13-12
CONVENTION D'AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC

Implantation de stations de vélos en libre service par le SMTC-AC sur le domaine public de la commune de Chamalières

ENTRE

La Commune de Chamalières représentée par son Maire,

ci-après désignée « la Commune »,

ET

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise représenté par son Président,

ci-après désigné « le SMTC-AC ».

Vu la convention C13-12 portant autorisation d'occupation temporaire du domaine public,

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
ID : 063-256300120-20211012-C13_12-CC

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Le SMTC-AC a sollicité la Commune pour installer des stations vélo en libre service sur le domaine public, afin de proposer un nouveau mode de déplacement au sein de la Ville de Chamalières.

La Commune souhaite apporter son soutien à cette initiative, qui s'intègre dans une logique de développement durable, en acceptant l'implantation des stations vélo dans les conditions exposées dans la convention C13-12.

Article 1 : OBJET DE L'AVENANT

Modification du système d'exploitation des stations C.vélo impliquant un changement de matériel (vélos, diapasons, totem). L'exploitant du service C.vélo assure l'ensemble des matériels installés sur le domaine public dont il sera propriétaire.

Article 2 : CONSEQUENCES FINANCIERES DE L'AVENANT

Les travaux de modification seront pris en charge par l'exploitant du service C.vélo.

Article 3 : DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INITIALE

Les dispositions et objectifs de la convention initiale restent inchangés.

Fait en 2 exemplaires à Clermont Ferrand, le 12 OCT. 2021

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise	La Commune de Chamalières
Le PRESIDENT	Le MAIRE
	Pour le Maire et par délégation L'Adjoint en charge des travaux, de la propreté et des espaces verts
François RAGE	**Jacques AUBRY** Louis GISCARD D'ESTAING

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Convention DIC 2021-25

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

CONVENTION D'AUTORISATION D'OCCUPATION TEMPORAIRE DU DOMAINE PUBLIC

Implantation d'une station de vélos en libre service par le SMTC sur le domaine public de l'UCA

ENTRE

L'Université Clermont Auvergne (UCA), Etablissement Public Expérimental (EPE), inscrit sous le numéro Siret 130 028 061 00013, code APE 8542Z, dont le siège est situé 49 boulevard François-Mitterrand – CS 60032 - 63001 CLERMONT-FERRAND Cedex 1, représentée par son Président, Monsieur Mathias BERNARD

ci-après désigné « l'UCA »,

ET

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) représenté par son Président,

ci-après désigné « le SMTC-AC ».

PREAMBULE :

Afin d'inciter et de développer la pratique du vélo sur le territoire, le SMTC-AC propose un service de location de vélos en libre service (VLS).
Dans le cadre du déploiement de ce dispositif, le SMTC-AC a sollicité l'UCA pour installer des stations de vélos en libre service sur son domaine public.

L'UCA souhaite apporter son soutien à cette initiative, qui s'intègre dans une logique de développement durable, en acceptant l'implantation de 2 stations dans les conditions ci-après exposées.

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ID : 063-256300120-20211025-C21_29-CC

Article 1 : OBJET

La présente convention a pour objet de fixer les conditions d'implantation des stations VLS sur le domaine public de l'UCA, établissement public administratif.
Cette autorisation est consentie en application des articles L.2122-1 à L.2122-3 du Code général de la propriété des personnes publiques.
Elle ne relève pas de la législation applicable aux baux commerciaux. Elle est accordée personnellement et ne peut être cédée ou transmise à un tiers sous quelque forme que ce soit.

Article 2 : DESIGNATION DE LA STATION

Une station vélo est composée :

- d'un kiosk (totem), permettant de localiser et d'informer les utilisateurs du service,
- de points d'attache destinés à garer les vélos affectés au service. Les points d'attache peuvent être implantés sur plusieurs emplacements pour une même station.

Le SMTC-AC est autorisé à implanter des stations VLS sur les sites suivants :

- Station C.vélo « Cézeaux Pellez », 2 avenue Blaise Pascal 63170 Aubière, à proximité de la station de tramway « Cézeaux Pellez » ;
- Station C.vélo « Campus », 26 avenue Blaise Pascal 63170 Aubière, à proximité de la station de tramway « Campus ».

Cette implantation est définie en annexe par une fiche de présentation. D'autres implantations pourront être envisagées par avenant (cf. article 4).
Chaque station vaut ouvrage durable sur le domaine public.

Article 3 : CONDITIONS DE L'OCCUPATION

La mise en place des stations vélos est à la charge exclusive du SMTC-AC via son exploitant qui en est propriétaire.
Les travaux de voirie et de réseaux nécessaires seront réalisés par le SMTC-AC via son exploitant, après concertation et accord de l'UCA.
Le SMTC-AC via son exploitant assure l'ensemble des matériels installés sur le domaine public : kiosks, points d'attache, alimentation des stations.
En aucun cas ces matériels ne peuvent faire l'objet d'un affichage publicitaire.
Le SMTC-AC via son exploitant ne peut afficher sur ces matériels que des éléments en lien avec le service auxquels ils sont dédiés. Ainsi, les kiosks, points d'attache et vélos sont identifiés selon la charte graphique définie par le SMTC-AC.
Le SMTC-AC via son exploitant s'engage à entretenir les stations vélo de manière à ce qu'elles ne soient jamais dangereuses pour les utilisateurs et qu'elles présentent un aspect propre et entretenu.
L'UCA ne pourra en aucun cas être tenu pour responsable des dégradations des stations vélos disposées sur son domaine public.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 4 : REVISION DE LA CONVENTION

La présente convention peut être révisée régulièrement, afin de modifier, d'ajouter ou d'enlever des stations vélos.
Pour chaque nouvel emplacement ou nouvelle station, un plan d'implantation proposé par le SMTC-AC sera validé par l'UCA.
Les coûts de déplacement ou d'enlèvement d'une station, ainsi que les coûts afférents de remise en état du domaine public, seront à la charge du demandeur.

Article 5 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de signature. Celle-ci, ainsi que les avenants éventuels, prendront fin le 31 décembre 2023.
A son terme, elle ne pourra être renouvelée à la demande du SMTC-AC qu'avec l'accord express de l'UCA.
L'expiration de la convention n'ouvre droit à aucune indemnité au bénéfice du SMTC-AC et pourrait impliquer l'enlèvement des stations vélos implantées sur le domaine public.
A la fin de la convention, la remise en état du domaine public sera réalisée à la charge du SMTC-AC via son exploitant.

Article 6 : RESILIATION DE LA CONVENTION

Le SMTC-AC peut résilier à tout moment la convention et s'engage dans ce cas à libérer le domaine public mis à sa disposition.
En cas de mauvais entretien d'une station vélo ou d'encombrement répété autour de cette dernière, l'UCA se réserve le droit de résilier la convention par lettre recommandée avec accusé de réception.
L'UCA peut également résilier la convention à tout moment pour motif d'intérêt général.

Article 7 : REGLEMENT DES LITIGES

La présente convention est soumise à la législation française.

Pour tout différend susceptible de survenir entre les Parties, relatif à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention, les Parties s'efforceront, préalablement à toute action contentieuse, de rechercher une solution amiable.

À défaut de règlement amiable, le litige sera porté devant la juridiction administrative française compétente.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU
ID : 063-256300120-20211025-C21_29-CC

Fait en 2 exemplaires à Clermont Ferrand, le 25 OCT. 2021

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise

Le Président,

François RAGE

L'Université Clermont Auvergne

Le Président,

Mathias BERNARD

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SMTC Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

inspiRe un nouveau souffle pour nos mobilités

SFR FIBRE

clermont métropole

inspiRe

un nouveau souffle pour nos mobilités

CONVENTION N° C21-23

Phase EPR

Réseaux concessionnaires

Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet des lignes de BHNS du réseau de transport en commun de la métropole clermontoise

SFR Fibre SAS

Émetteur : setec organisation

Setec Organisation
Immeuble le Crystallin – CS20087
191-193 cours Lafayette
69 458 LYON Cedex 06

Tél : 04.27.85.49.20

setec organisation

N° d'identification

BC.	TTZ.	EPR.	REN	500	N	AMOS	012.	E.
Ligne								

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Révision de ce document

Indice	Date	Pages	Objet de la révision
A	01/12/20	Toutes	Edition du document
B	07/01/21	Toutes	Prise en compte remarques CAM
C	12/01/21	Toutes	Mise à jour suite à réunion de travail du 12 janvier
D	08/02/21	Toutes	Relecture du cabinet Cabanes/Neveu
E	10/09/21	Toutes	Corrections suite à réunion du 10 09 avec SFR
F			
G			

Validation du document

Émetteur : setec organisation

Rédaction	Vérification	Validation
Nom	Nom	Nom
J. GRISARD	P. BEDEK	P. BEDEK
Date	Date	Date
12/12/2020	13/12/2020	13/12/2020
Visa	Visa	Visa

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le présent protocole est établi :

ENTRE

- **LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE**, dont le siège est 2 bis, rue de l'Hermitage, 63000 CLERMONT-FERRAND, représenté par Monsieur François RAGE agissant en sa qualité de président.

- Ci-après dénommé « le SMTC-AC » ou « le maître d'ouvrage »

d'une part

ET

- La société **SFR Fibre SAS**, société par action simplifiée au capital de 79.919.817,50 euros, ayant son siège social sis 10 rue Albert Einstein – 77420 Champs-sur-Marne, immatriculée au Registre du Commerce des Sociétés de Meaux sous le numéro 400 461 950, représentée par son directeur exécutif opérateurs, Monsieur Eric PRADEAU, dûment habilité aux fins des présentes, Agissant tant en son nom et pour son compte qu'au nom et pour le compte de ses Sociétés Affiliées, par décision du 05/12/2018,

- Ci-après, dénommé « SFR Fibre SAS » ou « le Concessionnaire ».

d'autre part,

- Ensemble, les Parties.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SOMMAIRE

EXPOSE PREALABLE 6

ARTICLE 1 OBJET 7

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION 7
2.1. Le projet 7
2.2. Portée du protocole 8

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES 8
3.1. Intervenants 8
3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet 8
3.3. SFR Fibre SAS 9
3.4. Participation de SFR Fibre SAS à l'organisation mise en place 9

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR) 9
4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet. 9
4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût 10
4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole 10
4.4. Modifications de programme en cours d'étude 11
4.5. Définition du « Projet Technique de Référence » 11

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE 11
5.1. Planning général de réalisation du projet 11
5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de SFR Fibre SAS 11
5.3. Force majeure 12

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET 12

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL 12
7.1. Echanges entre SFR Fibre SAS et le SMTC-AC 12
7.2. Echanges entre SFR Fibre SAS et l'AMOT ou le MOE 13

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE 13

EI

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE 13

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS 13

ARTICLE 11 ANNEXES 14

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

EXPOSE PREALABLE

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) a adopté un projet de développement pour la période 2016-2032 dont l'objectif premier est de faire évoluer significativement les pratiques de mobilité au sein de son ressort territorial.

La première étape de ce projet consiste à traiter les lignes B et C, 2ème et 3ème lignes du réseau avec en cumulé, 25 000 voyageurs par jour, et à définir leurs modalités d'exploitation et le choix du ou des modes, la priorité étant données à l'électromobilité, pour une mise en œuvre en janvier 2026.

Le projet d'aménagement des lignes B&C – ci-après dénommé « le projet » ou « le BHNS » - comprend la réalisation d'un site réservé sur la majorité du linéaire des deux lignes avec ses stations et les équipements nécessaires au fonctionnement des lignes ainsi que le réaménagement des espaces « de façade à façade » des rues empruntées et de plusieurs « lieux d'intensité » qui feront l'objet d'un traitement architectural spécifique. Le projet comprend également la création d'un site de maintenance et de remisage du matériel roulant qui accueillera les bus des lignes B&C, mais également celui de l'ensemble des lignes aujourd'hui remisé sur le site de la Pardieu.

Le projet a été initié par les élus de Clermont-Auvergne Métropole d'une part et ceux du SMTC-AC d'autre part.

Par convention signée le 14 décembre 2018, Clermont Auvergne Métropole a confié au SMTC AC la mission de guider la maitrise d'ouvrage. A noter que le projet est sous maîtrise d'ouvrage unique du SMTC-AC, à la suite du transfert de maîtrise d'ouvrage de la part de Clermont Auvergne Métropole, co-maître d'ouvrage du projet, pour ce qui concerne le périmètre d'aménagement hors éléments du système de transport, par convention signée le 14 décembre 2018. A noter que l'équipe de maîtrise d'ouvrage du projet comprend des agents du SMTC-AC et de la Métropole. Ainsi SFR Fibre SAS sera amené à travailler avec des membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage du SMTC-AC ou de la Métropole de manière tout à fait équivalente.

La réalisation du projet rend nécessaire la vérification de la compatibilité du projet avec le positionnement actuel des réseaux, puis si une incompatibilité est détectée, des adaptations de type approfondissement, dévoiement ou mise en protection de réseaux situés dans l'emprise de son tracé, et notamment les réseaux gérés par « SFR Fibre SAS ». Il est par ailleurs souhaité que les réseaux aériens existants et parallèles aux tracés des deux lignes puissent être enfouis dans le cadre de l'opération. Ainsi, des études d'enfouissement de ces réseaux doivent également être menées.

Les obligations mises à la charge de chacune des parties le sont dans l'intérêt du domaine public concerné.

Il est précisé que le présent protocole ne modifie en rien les droits et obligations du concessionnaire pour l'occupation de la voirie métropolitain. Ainsi tous les droits et les obligations de SFR Fibre SAS restent applicables dans le cadre du projet d'aménagement des lignes B&C.

CECI EXPOSE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 1 OBJET

Le présent protocole a pour objet de définir les principes, les modalités et les conditions de réalisation des études préalables de la vérification de la compatibilité du projet avec les réseaux, puis le cas échéant du déplacement, de la modification, de l'adaptation, de la protection, de développement et d'enfouissement des réseaux de SFR Fibre SAS, rendus nécessaires par la réalisation du projet, tel que mentionné et présenté dans l'annexe 1 du présent protocole.

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION

2.1. Le projet

La création d'une infrastructure de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) implique des déplacements de réseaux des occupants du domaine public routier.

Par infrastructure « BHNS », il faut entendre :

- Le site propre du BHNS, c'est-à-dire la bande roulante spécifique qui sera réservée aux circulations des bus ;
- Les équipements strictement nécessaires au fonctionnement du BHNS, et notamment :
  - Les stations et terminus de la ligne ;
  - Tous les équipements nécessaires à la recharge des véhicules électriques ;
  - Les locaux réservés aux conducteurs ;
  - Les réseaux spécifiques au BHNS et nécessaires à son bon fonctionnement.
- L'ensemble des aménagements urbains réalisés dans le cadre du projet soit l'aménagement de « façade à façade » des rues empruntées ainsi que les différents lieux d'intensité dont le périmètre est précisé en annexe 1. Ces lieux d'intensité sont les suivants :
  - La place Renoux, l'avenue Ballainvilliers et la rue Vercingétorix à Clermont-Ferrand ;
  - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;
  - Le boulevard Schuman à Clermont-Ferrand ;
  - La façade de l'aéroport à Aulnat.

A noter que les aménagements urbains incluent notamment :

- Les espaces publics affectés à la circulation de l'ensemble des usagers de la route :
  - Piétons
  - Cycles
  - Engins de déplacement individuel motorisés
  - VL, PL, TC
  - Autres engins motorisés (livraison, chantier, sécurité civile…)
- La plantation d'arbres et la création d'espaces verts ;
- L'implantation du mobilier urbain (bancs, éclairage, etc.)
- D'autres éléments divers : containers enterrés pour les ordures ménagères, etc.

A noter qu'au cours des études préliminaires, des grands principes pour le dévoiement des réseaux ont été définis, afin de rationaliser les besoins en dévoiements pour garantir la réalisation puis l'exploitation optimale du BHNS sur le long terme sans pour autant dévoyer l'ensemble des réseaux de manière systématique. Ces grands principes figurent en annexe 2 du présent protocole.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

2.2. Portée du protocole

Le présent protocole a pour objet de régler les conditions de modification de l'autorisation du Concessionnaire, modification caractérisée par la nécessité pour le Concessionnaire de réaliser des études du fait des modifications de réseaux à réaliser pour la mise en œuvre du le projet.

La phase des travaux de modification des réseaux sera régie par un protocole distinct, établi sur la base notamment des études réalisées. C'est notamment ce protocole travaux qui permettra de définir, en se basant sur l'état du droit et de la jurisprudence en vigueur, le portage des coûts liés aux travaux d'adaptation des réseaux de SFR Fibre SAS. A ce titre, est notamment rappelée la règle générale issue de la jurisprudence en la matière : les travaux de modification de réseau rendus nécessaires pour réaliser des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé **constituant une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine** sont à la charge des concessionnaires occupants.

Par ailleurs, il est précisé que les études et travaux d'enfouissements des réseaux seront à la charge de l'aménageur.

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES

3.1. Intervenants

Les divers intervenants concernés par le projet sont, d'une part :

- Le SMTC-AC : maître d'ouvrage unique du projet ;
- La CAM : Co-maître d'ouvrage du projet.

Nota : dans le cas particulier de la construction du nouveau site de maintenance et de remisage des bus, des protocoles spécifiques seront établis afin d'encadrer les éventuelles modifications de réseaux associées. Elles ne sont pas traitées dans le cadre du présent protocole.

Et d'autre part :

SFR Fibre SAS, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, propriétaire et exploitant des infrastructures des réseaux de télécommunication de SFR Fibre SAS.

3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet

Pour l'intérêt du projet, SFR Fibre SAS s'engage à coopérer de bonne foi avec les prestataires techniques suivants travaillant avec le SMTC-AC:

- Setec organisation : AMO-Stratégie ou AMOS, assistant du maître d'ouvrage pour le management du projet et en particulier pour la maîtrise des délais ;
- Egis ville et transport : AMO-Technique ou AMOT, assistant du maître d'ouvrage en charge des études préliminaire, et de la cohérence et la qualité technique globale du projet ;
- Le maître d'œuvre Général ou MOEG, qui aura dans ses missions la synthèse des études de modification des réseaux de l'ensemble du linéaire réaménagé. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole ;
- Le maître d'œuvre de l'aménagement du secteur Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole :

Dans le cadre du projet, la gestion technique et opérationnelle de l'interface avec les concessionnaires « réseaux » est confiée à l'AMOT jusqu'à la désignation du maître d'œuvre général (MOEG), qui sera alors en pleine responsabilité de la gestion de cette interface, au travers des deux missions suivantes :

- Mission de coordination des études et travaux de déviation de réseaux,
- Mission de direction de la cellule de synthèse.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

C'est notamment dans ce cadre, que l'AMOT puis le MOEG accompagnent les concessionnaires dans la définition des éléments de leurs programmes d'études.

Le SMTC-AC reste l'unique responsable vis-à-vis des concessionnaires « réseaux » en ce qui concerne en particulier, la validation du « projet technique de référence » ou PTR (Cf. article 4.5), du « calendrier général de référence » (Cf. ARTICLE 5) mais également en ce qui concerne tous les aspects contractuels ou financiers attachés au présent protocole.

3.3. SFR Fibre SAS

En tant que concessionnaire du réseau SFR Fibre SAS, ce dernier exerce l'intégralité des missions de maîtrise d'ouvrage pour les modifications des réseaux dont il assure la garde et la gestion.

Notamment, dans le respect des textes et des règles de l'art, SFR Fibre SAS se charge d'étudier :

- La modification des réseaux lui appartenant, en tenant compte notamment :
  - De leur nature,
  - De leur position par rapport à l'implantation des différents éléments du projet (Cf. article 2),
  - Des principes définis à l'annexe 2 du présent protocole,
  - De la politique du gestionnaire de voirie de voir procéder à l'enfouissement des réseaux aériens
  - De la synthèse des réseaux qui sera effectuée par le maître d'œuvre ligne du projet.
- Les conditions de maintien en place des réseaux souterrains ou aériens et notamment pour les réseaux souterrains, le renforcement éventuel de la protection mécanique des parties situées sous la plate-forme du BHNS ou croisant celle-ci.
- Le déplacement des ouvrages accessoires aux réseaux dans le cadre des opérations rendues nécessaires par l'aménagement des voiries.

En particulier, le concessionnaire devra démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le cas échéant, le concessionnaire proposera des adaptations de ses méthodes d'exploitation maintenance permettant d'éviter les impacts sur l'exploitation du BHNS.

3.4. Participation de SFR Fibre SAS à l'organisation mise en place

SFR Fibre SAS participe à l'organisation mise en place par le SMTC-AC dans le cadre du projet et notamment en ce qui concerne :

- La synthèse des réseaux et l'identification des conflits, préalablement à l'établissement du PTR (Cf article 4.5) ;
- La participation à la mission de coordination du MOEG ;
- La participation à la mission de la cellule de synthèse du MOEG ;
- Le respect de la charte graphique pour toute la production de documents graphiques ;
- La communication externe sur le projet, SFR Fibre SAS et le SMTC-AC devant s'informer préalablement de toute communication externe sur le projet de BHNS.

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR)

4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet.

Il est fixé le mode de fonctionnement suivant :

FP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

- L'AMOT donne les exigences précises à respecter par le concessionnaire dans le cadre de ses études (principes définis à l'annexe 2).
- Le concessionnaire définit son programme d'étude (article 4.3).
- Le concessionnaire produit son projet d'enfouissement, de dévoiement ou renforcement ou éventuellement justifie de la non-nécessité de dévoyer. Son projet doit démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le MOE, responsable de la synthèse réseaux, analyse les études de chaque concessionnaire et lui indique les éventuelles reprises nécessaires afin d'aboutir à un projet global de modifications des réseaux cohérent.
- Le gestionnaire de voirie (Métropole) et le MOA vérifient la conformité du projet du concessionnaire vis-à-vis de leurs exigences dans leurs domaines de compétence respectifs.
- Le MOA valide in fine les études.

4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût

Le SMTC-AC et SFR Fibre SAS s'engagent à limiter au strict nécessaire le coût des études et des futurs travaux de modification des réseaux tout en respectant les grands principes présentés à l'annexe 2 du présent document et le régime de l'occupation des voiries qui leur ont été délivrées.

Ils s'engagent à adopter les solutions techniques les plus appropriées, en particulier celles évitant le déplacement des ouvrages de SFR Fibre SAS, ou en limitant le coût des déplacements ou protections quand ils ne peuvent être évités, pour autant toutefois que ces solutions techniques n'impactent ni les coûts, ni les délais de réalisation du projet, ni ses performances finales en termes de fiabilité, maintenance, disponibilité ou sécurité, ni sa qualité urbaine et architecturale.

4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole

Les études préalables menées par l'AMOT et les principes arrêtés à l'annexe 2 du présent protocole ont permis de définir le programme des études de dévoiement ci-dessous :

Nom planche étude	N° Planche	Impact sur Réseau SFR Fibre SAS / Numéricable
M_C_S10_EPR_AMU_254_X_AMOT_010_B_Cournon_Centre.pdf	1001 à 1013	Réseau non présent sur Cournon
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_019_B_Cournon_Grande_Halle_Variante.pdf	906 à 914	Réseau non présent sur Cournon
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_009_B_Cournon_Grande_Halle.pdf	901 à 911	Réseau non présent sur Cournon
M_C_S08_EPR_AMU_254_X_AMOT_008_B_Ernest_Cristal.pdf	801 à 805	Réseau non présent sur Cournon
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou_Lidl.pdf		Réseau en grande partie en aérien voir détail des planches ci-dessous
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou.pdf	707	Réseau en souterrain au niveau de la Fontaine du bac, remontée aérienne au niveau du 252
	706	réseau aérien
	705	réseau aérien avec passage sous le Bingen en souterrain
	704	Passage sous le Bingen en souterrain puis alternatif mixte
	703	Réseau mixte avec présence de tronçon en souterrain mais essentiellement Aérien
	702	Réseau mixte avec présence de tronçon en souterrain mais essentiellement Aérien
	701	réseau en souterrain
M_C_S06_EPR_AMU_254_X_AMOT_006_B_Ouest_Durtol.pdf	606	réseau en souterrain
	605	réseau en souterrain
	604	réseau en souterrain
	603	Numéricable en Aérien au dessus de Rossignol
	602	Numéricable mixte en Aérien et souterrain
	601	Numéricable mixte en Aérien et souterrain
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_015_B_Est_Aulnat_Variante.pdf	509 à 510	pas de réseau Numéricable sur Aulnat
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_005_B_Est_Aulnat.pdf	501 à 508	pas de réseau Numéricable sur Aulnat
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_014_B_Br_zet_Variante.pdf	414 à 417	pas de réseau Numéricable sur ZI Brézet
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_004_B_Br_zet.pdf	401 à 413	pas de réseau Numéricable sur ZI Brézet
M_B_S03_EPR_AMU_254_X_AMOT_003_B_Gare.pdf	301	réseau en souterrain
	302	réseau en souterrain
	303	réseau en souterrain jusqu'en face de l'entrée du 92ième RI puis aérien
	304	réseau mixte Aérien / souterrain jusqu'à la rue d'Estaing
	305	pas de réseau sur Lucie Aubrac
	306	pas de réseau sur Lucie Aubrac / réseau en aérien sur rue des Chandiots
	307	Pas de réseau sur Bd St Jean
	308	Pas de réseau sur Bd St Jean
M_B_S01_EPR_AMU_257_X_AMOT_001_B_Royat_Chamalières.pdf	101 à 105	réseau en souterrain
M_BC_S02_EPR_AMU_257_X_AMOT_002_B_Secteur_Central.pdf	201 à 205	réseau en souterrain

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

4.4. Modifications de programme en cours d'étude

Le programme pourra être modifié au cours de la phase AVP en fonction des évolutions des études techniques du projet de BHNS. Un avenant au présent protocole sera alors signé afin de prendre en compte les évolutions de ce programme.

Les étapes de passation d'un avenant devront respecter les étapes et délais maximaux suivants :

- Le maitre d'ouvrage ou son représentant, ou le cas échéant le concessionnaire informe dès la survenance de la modification de programme ;
- Le concessionnaire précise les incidences sur ses études, la nécessité d'un avenant et propose une rédaction pour ce dernier dans un délai de 15 jours ;
- Le maître d'ouvrage valide ou propose une version amendée de cet avenant dans un délai de 15 jours ;
- Dès accord des deux parties, l'avenant est signé dans un délai de 15 jours.

En cas de modification du projet initial formulé par le SMTC-AC et d'avenant au protocole, les coûts « d'études » supplémentaires seront pris en charge intégralement par le SMTC-AC. Il en sera ainsi s'il est demandé à SFR Fibre SAS d'étudier des variantes au projet de référence.

4.5. Définition du « Projet Technique de Référence »

Pour le projet de BHNS Clermontois, le « Projet Technique de Référence » ou PTR correspond aux études que doit mener SFR Fibre SAS en collaboration avec le SMTC-AC, dans le cadre du présent protocole. Le PTR se présente sous la forme de notes et de planches de synthèse produites par SFR Fibre SAS et est réalisé sur la base de la synthèse des réseaux et de l'identification des conflits fournies réalisés par le MOE.

Le PTR apporte notamment les informations suivantes :

- Les caractéristiques et le positionnement des réseaux à l'état initial avant démarrage du projet ;
- Les plans précis des ouvrages de SFR Fibre SAS à modifier pour la bonne réalisation du projet.

Les études de dévoiement et d'enfouissement de l'ensemble des réseaux concessionnaires seront menées en parallèle des études AVP du MOEG. Le MOEG établira la synthèse des réseaux, et identifiera ainsi les éventuels conflits des projets de modifications de réseaux présentées par SFR Fibre SAS . Le MOEG sera force de proposition afin que les concessionnaires modifient éventuellement leur projet afin d'aboutir au projet final, qui permettra une compatibilité de l'ensemble des réseaux impactés avec le projet.

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE

5.1. Planning général de réalisation du projet

Il prévoit :

- Les travaux de modification des réseaux concessionnaires sont prévus à partir de 2023 avec un achèvement de l'ensemble des travaux à la fin novembre 2024 ;
- Une mise en service complète du BHNS en 2026.

5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de SFR Fibre SAS

Le calendrier des études et des travaux concernant les dévoiements des réseaux de SFR Fibre SAS comporte les phases clé suivantes :

- Les études de modifications des ouvrages doivent être réalisées, terminées et validées définitivement (y compris synthèse) à la fin mars 2022 ;

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Les parties affineront, en concertation et dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent protocole, le calendrier et les modalités d'exécution des études concernant les réseaux de SFR Fibre SAS, dans le respect de la date de démarrage des travaux du projet.

Les parties amorceront également en phase d'études, les réflexions sur l'organisation, le phasage et le calendrier des travaux. Ces modalités seront également affinées en articulation avec les autres réseaux afférents, dans un souci de coordination des travaux. Les périodes d'intervention seront soumises à la condition de l'obtention des éventuelles autorisations administratives préliminaires et si nécessaires, des autorisations de passage sur les terrains privés, dont sera informé préalablement le SMTC-AC dans des délais raisonnables. Le calendrier de référence devra donc inclure les contraintes et délais associés à l'obtention de ces différentes autorisations.

Sous réserve de l'article 5.3, le Concessionnaire est responsable du non-respect de ses engagements.

5.3. Force majeure

Relève de la force majeure un évènement répondant à la définition prévue par l'article 1218 du Code civil et rendant impossible l'exécution totale ou partielle du protocole, malgré tous les efforts raisonnablement possibles.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du Protocole dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte directement d'un évènement présentant toutes les caractéristiques de la force majeure.

En cas de survenance d'un événement de force majeure ou d'une Cause exonératoire au sens du présent Article, les Parties ont l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de leurs propres obligations.

La Partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si une partie invoque la survenance d'un cas de Force majeure, elle le notifie à l'autre partie dans un délai de 30 jours à partir de sa prise de connaissance, par écrit, en précisant la nature de l'événement, les justifications amenant à se prévaloir de la force majeure, la ou les perturbations en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures mises en œuvre ou envisagées pour en atténuer les effets.

Chaque partie supporte pour ce qui la concerne les incidences d'un cas de force majeure. Ainsi, le SMTC-AC ne supportera pas les incidences financières ou des pertes pour le concessionnaire de cet évènement ne relevant pas de sa responsabilité.

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET

Dans l'hypothèse où le SMTC-AC déciderait pour quelle que raison que ce soit de ne pas poursuivre son Projet, les frais engagés par le concessionnaire comprenant notamment les frais d'études et de modification des ouvrages objets du présent protocole lui seraient intégralement remboursés, sur la base de justificatifs complets à fournir par le concessionnaire.

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL

7.1. Echanges entre SFR Fibre SAS et le SMTC-AC

SFR Fibre SAS s'engage à associer le SMTC-AC, dès le démarrage de ses études, afin que ce dernier puisse prendre en compte les contraintes de SFR Fibre SAS le plus en amont possible au regard du

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

projet de BHNS et inversement. Un interlocuteur privilégié de SFR Fibre SAS pour le projet est désigné, et sera destinataire de l'ensemble des documents et des échanges liés au projet,

Les parties s'engagent mutuellement à conserver une réactivité opérationnelle suffisante pour assurer le bon déroulé des études et la tenue des objectifs de planning définis à l'Etablissement du calendrier de réalisation de référence ARTICLE 5.

Les échanges entre SFR Fibre SAS et le SMTC-AC seront formalisés par des comptes rendus.

7.2. Echanges entre SFR Fibre SAS et l'AMOT ou le MOE

Au cours de la réalisation des études de modification des réseaux impactés par le projet de BHNS, SFR Fibre SAS rencontrera régulièrement l'AMOT ou le MOE et a minima mensuellement afin de présenter l'avancement de ses études et notamment en ce qui concerne la transmission des éléments nécessaires à l'élaboration des plans de synthèse des réseaux.

Ces réunions de travail feront l'objet de comptes rendus rédigés par l'AMOT ou le MOE.

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE

Chaque partie s'engage à considérer comme confidentiels toutes les informations, documents et données, quel qu'en soit le support, qu'elles s'échangent à l'occasion de l'exécution du présent protocole. En conséquence, elles s'interdisent de les communiquer ou de les divulguer à des tiers, sans l'accord préalable écrit de la Partie concernée.

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE

Le protocole prend effet à compter de la date de notification par le SMTC-AC ou son représentant du protocole signé par l'ensemble des parties et prend fin à l'extinction complète des obligations nées du présent protocole ou au moment de la signature du protocole régissant la phase des travaux et au plus tard le 31 décembre 2025.

Sa durée pourra être prolongée d'un commun accord entre les parties.

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de désaccord quant à l'interprétation et/ou l'exécution du présent contrat, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable, préalablement à toute action contentieuse devant le Tribunal compétent.

Dans tous les cas et nonobstant l'existence de ce différend, les Parties doivent exécuter de bonne foi le Contrat.

En cas de litige relatif à l'application ou à l'interprétation des stipulations du Contrat, les Parties peuvent convenir de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de règlement amiable selon les modalités suivantes sans que celle-ci présente un caractère obligatoire.

La Partie désirant recourir à une procédure de conciliation ou de médiation adresse sa demande à l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception, en exposant succinctement l'objet de sa demande et mentionnant son désir de concilier.

Faute de réponse ou en cas de réponse négative de l'autre Partie sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, dans un délai d'un (1) mois au plus tard à compter de la réception de la demande, la demande de conciliation ou de médiation est considérée comme rejetée.

En cas d'accord sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, les Parties désignent conjointement un conciliateur ou médiateur unique (éventuellement assisté d'un ou plusieurs

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

sapiteurs). Les parties disposent de quinze (15) jours pour désigner un conciliateur ou médiateur à compter de la naissance de l'accord sur le recours à la conciliation ou de la médiation. A défaut d'accord sur le conciliateur ou le médiateur dans le délai imparti, la partie la plus diligence peut saisir le tribunal compétent pour faire désigner le conciliateur ou le médiateur.

Les honoraires et autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation ou de médiation sont partagés à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 11 ANNEXES

Sont annexés au présent protocole, les documents suivants :

- Annexe 1 : Caractéristiques des ouvrages du projet de BHNS
- Annexe 2 : Note d'analyse des enjeux réseaux

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Fait à Clermont-Ferrand

En deux exemplaires originaux

Le 25 NOV. 2021

Pour le SMTC-AC

Pour SFR Fibre SAS

24/11/2021

SFR FIBRE
10, rue Albert Einstein - CS 50507 CHAMPS-SUR-MARNE
77447 MARNE-LA-VALLEE CEDEX 02
SAS au capital de 78 919 817,50 Euros
RCS Meaux 400 461 950 - FR 25 400 461 950

M. François RAGE

SMTC-AC

Le Président

M. Eric PRADEAU

SFR Fibre SAS

Directeur Exécutif Opérateurs

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités

completel

+ clermont auvergne métropole

inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités

CONVENTION N° C21-22

Phase EPR

Réseaux concessionnaires

Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet des lignes de BHNS du réseau de transport en commun de la métropole clermontoise

COMPLETEL

Émetteur : setec organisation

Setec Organisation
Immeuble le Crystallin – CS20087
191 193 cours Lafayette
69 458 LYON Cedex 06

Tél : 04.27.85.49.20

setec

N° d'identification

BC	TTZ.	EPR.	REN	500	X	AMOS	011.	

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Révision de ce document

Indice	Date	Pages	Objet de la révision
A	01/12/20	Toutes	Édition du document
B	07/01/21	Toutes	Prise en compte remarques CAM
C	12/01/21	Toutes	Mise à jour suite à réunion de travail du 12 janvier
D	08/02/21	Toutes	Relecture du cabinet Cabanes/Neveu
E	10/09/21	Toutes	Corrections suite à réunion du 10/09 avec SFR
F			
G			

Validation du document

Émetteur : setec organisation

Rédaction	Vérification	Validation
Nom	Nom	Nom
J. GRISARD	P. BEDEK	P. BEDEK
Date	Date	Date
12/12/2020	13/12/2020	13/12/2020
Visa	Visa	Visa

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le présent protocole est établi :

ENTRE

- **LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE,** dont le siège est 2 bis, rue de l'Hermitage, 63000 CLERMONT-FERRAND, représenté par Monsieur François RAGE agissant en sa qualité de président.

- Ci-après dénommé « le SMTC-AC » ou « le maître d'ouvrage »

d'une part

ET

- La société COMPLETEL, société par action simplifiée, au capital social de 146 648 525,88 euros, dont le siège social est sis 16 rue du général Alain de Boissieu 75015 Paris, inscrite au RCS de Paris sous le numéro 418 299 699,
Représentée par son Directeur Exécutif, Division Opérateurs, Monsieur Eric PRADEAU, dument habilité aux fins des présentes,

- Ci-après, dénommé « COMPLETEL » ou « le Concessionnaire »,

d'autre part,

- Ensemble, les Parties.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SOMMAIRE

EXPOSE PREALABLE 6

ARTICLE 1 OBJET 7

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION 7
2.1. Le projet 7
2.2. Portée du protocole 8

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPEC-TIVES 8
3.1. Intervenants 8
3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet 8
3.3. COMPLETEL 9
3.4. Participation de COMPLETEL à l'organisation mise en place 9

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR) 9
4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet. 9
4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût 10
4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole 10
4.4. Modifications de programme en cours d'étude 11
4.5. Définition du « Projet Technique de Référence » 11

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE 11
5.1. Planning général de réalisation du projet 11
5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de COMPLETEL 11
5.3. Force majeure 12

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET 12

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL 13
7.1. Echanges entre COMPLETEL et le SMTC-AC 13
7.2. Echanges entre COMPLETEL et l'AMOT ou le MOE 13

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE 13

CP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE 13

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS 13

ARTICLE 11 ANNEXES 14

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

EXPOSE PREALABLE

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) a adopté un projet de développement pour la période 2016-2032 dont l'objectif premier est de faire évoluer significativement les pratiques de mobilité au sein de son ressort territorial.

La première étape de ce projet consiste à traiter les lignes B et C, 2ème et 3ème lignes du réseau avec en cumulé, 25 000 voyageurs par jour, et à définir leurs modalités d'exploitation et le choix du ou des modes, la priorité étant données à l'électromobilité, pour une mise en œuvre en janvier 2026.

Le projet d'aménagement des lignes B&C – ci-après dénommé « le projet » ou « le BHNS » - comprend la réalisation d'un site réservé sur la majorité du linéaire des deux lignes avec ses stations et les équipements nécessaires au fonctionnement des lignes ainsi que le réaménagement des espaces « de façade à façade » des rues empruntées et de plusieurs « lieux d'intensité » qui feront l'objet d'un traitement architectural spécifique. Le projet comprend également la création d'un site de maintenance et de remisage du matériel roulant qui accueillera les bus des lignes B&C, mais également celui de l'ensemble des lignes aujourd'hui remisé sur le site de la Pardieu.

Le projet a été initié par les élus de Clermont-Auvergne Métropole d'une part et ceux du SMTC-AC d'autre part.

Par convention signée le 14 décembre 2018, Clermont Auvergne Métropole a confié au SMTC AC la mission de guider la maitrise d'ouvrage. A noter que le projet est sous maîtrise d'ouvrage unique du SMTC-AC, à la suite du transfert de maîtrise d'ouvrage de la part de Clermont Auvergne Métropole, co-maître d'ouvrage du projet, pour ce qui concerne le périmètre d'aménagement hors éléments du système de transport, par convention signée le 14 décembre 2018. A noter que l'équipe de maîtrise d'ouvrage du projet comprend des agents du SMTC-AC et de la Métropole. Ainsi COMPLETEL sera amené à travailler avec des membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage du SMTC-AC ou de la Métropole de manière tout à fait équivalente.

La réalisation du projet rend nécessaire la vérification de la compatibilité du projet avec le positionnement actuel des réseaux, puis si une incompatibilité est détectée, des adaptations de type approfondissement, dévoiement ou mise en protection de réseaux situés dans l'emprise de son tracé, et notamment les réseaux gérés par « COMPLETEL ». Il est par ailleurs souhaité que les réseaux aériens existants et parallèles aux tracés des deux lignes puissent être enfouis dans le cadre de l'opération. Ainsi, des études d'enfouissement de ces réseaux doivent également être menées.

Les obligations mises à la charge de chacune des parties le sont dans l'intérêt du domaine public concerné.

Il est précisé que le présent protocole ne modifie en rien les droits et obligations du concessionnaire pour l'occupation de la voirie métropolitain. Ainsi tous les droits et les obligations de COMPLETEL restent applicables dans le cadre du projet d'aménagement des lignes B&C.

CECI EXPOSE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 1 OBJET

Le présent protocole a pour objet de définir les principes, les modalités et les conditions de réalisation des études préalables de la vérification de la compatibilité du projet avec les réseaux, puis le cas échéant du déplacement, de la modification, de l'adaptation, de la protection, de développement et d'enfouissement des réseaux de COMPLETEL, rendus nécessaires par la réalisation du projet, tel que mentionné et présenté dans l'annexe 1 du présent protocole.

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION

2.1. Le projet

La création d'une infrastructure de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) implique des déplacements de réseaux des occupants du domaine public routier.

Par infrastructure « BHNS », il faut entendre :

- Le site propre du BHNS, c'est-à-dire la bande roulante spécifique qui sera réservée aux circulations des bus ;
- Les équipements strictement nécessaires au fonctionnement du BHNS, et notamment :
  - Les stations et terminus de la ligne ;
  - Tous les équipements nécessaires à la recharge des véhicules électriques ;
  - Les locaux réservés aux conducteurs ;
  - Les réseaux spécifiques au BHNS et nécessaires à son bon fonctionnement.
- L'ensemble des aménagements urbains réalisés dans le cadre du projet soit l'aménagement de « façade à façade » des rues empruntées ainsi que les différents lieux d'intensité dont le périmètre est précisé en annexe 1. Ces lieux d'intensité sont les suivants :
  - La place Renoux, l'avenue Ballainvilliers et la rue Vercingétorix à Clermont-Ferrand ;
  - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;
  - Le boulevard Schuman à Clermont-Ferrand ;
  - La façade de l'aéroport à Aulnat.

  A noter que les aménagements urbains incluent notamment :

  - Les espaces publics affectés à la circulation de l'ensemble des usagers de la route :
    - Piétons
    - Cycles
    - Engins de déplacement individuel motorisés
    - VL, PL, TC
    - Autres engins motorisés (livraison, chantier, sécurité civile…)
  - La plantation d'arbres et la création d'espaces verts ;
  - L'implantation du mobilier urbain (bancs, éclairage, etc.)
  - D'autres éléments divers : containers enterrés pour les ordures ménagères, etc.

A noter qu'au cours des études préliminaires, des grands principes pour le dévoiement des réseaux ont été définis, afin de rationaliser les besoins en dévoiements pour garantir la réalisation puis l'exploitation optimale du BHNS sur le long terme sans pour autant dévoyer l'ensemble des réseaux de manière systématique. Ces grands principes figurent en annexe 2 du présent protocole.

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

2.2. Portée du protocole

Le présent protocole a pour objet de régler les conditions de modification de l'autorisation du Concessionnaire, modification caractérisée par la nécessité pour le Concessionnaire de réaliser des études du fait des modifications de réseaux à réaliser pour la mise en œuvre du le projet.

La phase des travaux de modification des réseaux sera régie par un protocole distinct, établi sur la base notamment des études réalisées. C'est notamment ce protocole travaux qui permettra de définir, en se basant sur l'état du droit et de la jurisprudence en vigueur, le portage des coûts liés aux travaux d'adaptation des réseaux de COMPLETEL. A ce titre, est notamment rappelée la règle générale issue de la jurisprudence en la matière : les travaux de modification de réseau rendus nécessaires pour réaliser des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé **constituant une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine** sont à la charge des concessionnaires occupants.

Par ailleurs, il est précisé que les études et travaux d'enfouissements des réseaux seront à la charge de l'aménageur.

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES

3.1. Intervenants

Les divers intervenants concernés par le projet sont, d'une part :

- Le SMTC-AC : maître d'ouvrage unique du projet ;
- La CAM : Co-maître d'ouvrage du projet.

Nota : dans le cas particulier de la construction du nouveau site de maintenance et de remisage des bus, des protocoles spécifiques seront établis afin d'encadrer les éventuelles modifications de réseaux associées. Elles ne sont pas traitées dans le cadre du présent protocole.

Et d'autre part :

COMPLETEL, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, propriétaire et exploitant des infrastructures des réseaux de télécommunication de COMPLETEL.

3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet

Pour l'intérêt du projet, COMPLETEL s'engage à coopérer de bonne foi avec les prestataires techniques suivants travaillant avec le SMTC-AC:

- Setec organisation : AMO-Stratégie ou AMOS, assistant du maître d'ouvrage pour le management du projet et en particulier pour la maîtrise des délais ;
- Egis ville et transport : AMO-Technique ou AMOT, assistant du maître d'ouvrage en charge des études préliminaire, et de la cohérence et la qualité technique globale du projet ;
- Le maître d'œuvre Général ou MOEG, qui aura dans ses missions la synthèse des études de modification des réseaux de l'ensemble du linéaire réaménagé. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole ;
- Le maître d'œuvre de l'aménagement du secteur Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole :

Dans le cadre du projet, la gestion technique et opérationnelle de l'interface avec les concessionnaires « réseaux » est confiée à l'AMOT jusqu'à la désignation du maître d'œuvre général (MOEG), qui sera alors en pleine responsabilité de la gestion de cette interface, au travers des deux missions suivantes :

- Mission de coordination des études et travaux de déviation de réseaux.
- Mission de direction de la cellule de synthèse.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

C'est notamment dans ce cadre, que l'AMOT puis le MOEG accompagnent les concessionnaires dans la définition des éléments de leurs programmes d'études.

Le SMTC-AC reste l'unique responsable vis-à-vis des concessionnaires « réseaux » en ce qui concerne en particulier, la validation du « projet technique de référence » ou PTR (Cf. article 4.5), du « calendrier général de référence » (Cf. ARTICLE 5) mais également en ce qui concerne tous les aspects contractuels ou financiers attachés au présent protocole.

3.3. COMPLETEL

En tant que concessionnaire du réseau COMPLETE, ce dernier exerce l'intégralité des missions de maîtrise d'ouvrage pour les modifications des réseaux dont il assure la garde et la gestion.

Notamment, dans le respect des textes et des règles de l'art, COMPLETEL se charge d'étudier :

- La modification des réseaux lui appartenant, en tenant compte notamment :
  - De leur nature.
  - De leur position par rapport à l'implantation des différents éléments du projet (Cf. article 2).
  - Des principes définis à l'annexe 2 du présent protocole.
  - De la politique du gestionnaire de voirie de voir procéder à l'enfouissement des réseaux aériens
  - De la synthèse des réseaux qui sera effectuée par le maître d'œuvre ligne du projet.
- Les conditions de maintien en place des réseaux souterrains ou aériens et notamment pour les réseaux souterrains, le renforcement éventuel de la protection mécanique des parties situées sous la plate-forme du BHNS ou croisant celle-ci.
- Le déplacement des ouvrages accessoires aux réseaux dans le cadre des opérations rendues nécessaires par l'aménagement des voiries.

En particulier, le concessionnaire devra démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le cas échéant, le concessionnaire proposera des adaptations de ses méthodes d'exploitation maintenance permettant d'éviter les impacts sur l'exploitation du BHNS.

3.4. Participation de COMPLETEL à l'organisation mise en place

COMPLETEL participe à l'organisation mise en place par le SMTC-AC dans le cadre du projet et notamment en ce qui concerne :

- La synthèse des réseaux et l'identification des conflits, préalablement à l'établissement du PTR (Cf article 4.5) ;
- La participation à la mission de coordination du MOEG :
- La participation à la mission de la cellule de synthèse du MOEG ;
- Le respect de la charte graphique pour toute la production de documents graphiques ;
- La communication externe sur le projet. COMPLETEL et le SMTC-AC devant s'informer préalablement de toute communication externe sur le projet de BHNS.

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR)

4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet.

Il est fixé le mode de fonctionnement suivant :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

- L'AMOT donne les exigences précises à respecter par le concessionnaire dans le cadre de ses études (principes définis à l'annexe 2).
- Le concessionnaire définit son programme d'étude (article 4.3).
- Le concessionnaire produit son projet d'enfouissement, de dévoiement ou renforcement ou éventuellement justifie de la non-nécessité de dévoyer. Son projet doit démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le MOE, responsable de la synthèse réseaux, analyse les études de chaque concessionnaire et lui indique les éventuelles reprises nécessaires afin d'aboutir à un projet global de modifications des réseaux cohérent.
- Le gestionnaire de voirie (Métropole) et le MOA vérifient la conformité du projet du concessionnaire vis-à-vis de leurs exigences dans leurs domaines de compétence respectifs.
- Le MOA valide in fine les études.

4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût

Le SMTC-AC et COMPLETEL s'engagent à limiter au strict nécessaire le coût des études et des futurs travaux de modification des réseaux tout en respectant les grands principes présentés à l'annexe 2 du présent document et le régime de l'occupation des voiries qui leur ont été délivrées.

Ils s'engagent à adopter les solutions techniques les plus appropriées, en particulier celles évitant le déplacement des ouvrages de COMPLETEL ou en limitant le coût des déplacements ou protections quand ils ne peuvent être évités, pour autant toutefois que ces solutions techniques n'impactent ni les coûts, ni les délais de réalisation du projet, ni ses performances finales en termes de fiabilité, maintenance, disponibilité ou sécurité, ni sa qualité urbaine et architecturale.

4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole

Les études préalables menées par l'AMOT et les principes arrêtés à l'annexe 2 du présent protocole ont

Nom planche étude	N° Planche	Impact sur Réseau COMPLETEL
M_C_S10_EPR_AMU_254_X_AMOT_010_B_Cournon_Centre.pdf	1001 à 1013	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_019_B_Cournon_Grande_Halle_Variante.pdf	906 à 914	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_009_B_Cournon_Grande_Halle.pdf	901 à 911	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_C_S08_EPR_AMU_254_X_AMOT_008_B_Ernest_Cristal.pdf	801 à 805	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou_Lidl.pdf		Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou.pdf	707	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	706	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	705	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	704	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	703	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	702	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	701	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
M_C_S06_EPR_AMU_254_X_AMOT_006_B_Ouest_Durtol.pdf	606	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	605	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	604	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	603	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	602	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	601	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_015_B_Est_Aulnat_Variante.pdf	509 à 510	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_005_B_Est_Aulnat.pdf	501 à 508	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_014_B_Br_zet_Variante.pdf	414 à 417	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_004_B_Br_zet.pdf	401 à 413	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_B_S03_EPR_AMU_254_X_AMOT_003_B_Gare.pdf	301	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	302	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	303	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	304	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
	305	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
	306	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
	307	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
	308	Impact potentiel sur fibres Complétel dans réseau Orange
M_B_S01_EPR_AMU_257_X_AMOT_001_B_Royat_Chamali_res.pdf	101 à 105	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange
M_BC_S02_EPR_AMU_257_X_AMOT_002_B_Secteur_Central.pdf	201 à 205	Complétel dans infra Numéricable ponctuellement infra Orange

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

permis de définir le programme des études de dévoiement ci-dessous :

4.4. Modifications de programme en cours d'étude

Le programme pourra être modifié au cours de la phase AVP en fonction des évolutions des études techniques du projet de BHNS. Un avenant au présent protocole sera alors signé afin de prendre en compte les évolutions de ce programme.

Les étapes de passation d'un avenant devront respecter les étapes et délais maximaux suivants :

- Le maître d'ouvrage ou son représentant, ou le cas échéant le concessionnaire informe dès la survenance de la modification de programme ;
- Le concessionnaire précise les incidences sur ses études, la nécessité d'un avenant et propose une rédaction pour ce dernier dans un délai de 15 jours ;
- Le maître d'ouvrage valide ou propose une version amendée de cet avenant dans un délai de 15 jours ;
- Dès accord des deux parties, l'avenant est signé dans un délai de 15 jours.

En cas de modification du projet initial formulé par le SMTC-AC et d'avenant au protocole, les coûts « d'études » supplémentaires seront pris en charge intégralement par le SMTC-AC. Il en sera ainsi s'il est demandé à COMPLETEL d'étudier des variantes au projet de référence.

4.5. Définition du « Projet Technique de Référence »

Pour le projet de BHNS Clermontois, le « Projet Technique de Référence » ou PTR correspond aux études que doit mener COMPLETEL en collaboration avec le SMTC-AC, dans le cadre du présent protocole. Le PTR se présente sous la forme de notes et de planches de synthèse produites par COMPLETEL et est réalisé sur la base de la synthèse des réseaux et de l'identification des conflits fournies réalisés par le MOE.

Le PTR apporte notamment les informations suivantes :

- Les caractéristiques et le positionnement des réseaux à l'état initial avant démarrage du projet ;
- Les plans précis des ouvrages de COMPLETEL à modifier pour la bonne réalisation du projet.

Les études de dévoiement et d'enfouissement de l'ensemble des réseaux concessionnaires seront menées en parallèle des études AVP du MOEG. Le MOEG établira la synthèse des réseaux, et identifiera ainsi les éventuels conflits des projets de modifications de réseaux présentées par COMPLETEL. Le MOEG sera force de proposition afin que les concessionnaires modifient éventuellement leur projet afin d'aboutir au projet final, qui permettra une compatibilité de l'ensemble des réseaux impactés avec le projet.

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE

5.1. Planning général de réalisation du projet

Il prévoit :

- Les travaux de modification des réseaux concessionnaires sont prévus à partir de 2023 avec un achèvement de l'ensemble des travaux à la fin novembre 2024 ;
- Une mise en service complète du BHNS en 2026.

5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de COMPLETEL

Le calendrier des études et des travaux concernant les dévoiements des réseaux de COMPLETEL comporte les phases clé suivantes :

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

- Les études de modifications des ouvrages doivent être réalisées, terminées et validées définitivement (y compris synthèse) à la fin mars 2022 :

Les parties affineront, en concertation et dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent protocole, le calendrier et les modalités d'exécution des études concernant les réseaux de COMPLETEL, dans le respect de la date de démarrage des travaux du projet.

Les parties amorceront également en phase d'études, les réflexions sur l'organisation, le phasage et le calendrier des travaux. Ces modalités seront également affinées en articulation avec les autres réseaux afférents, dans un souci de coordination des travaux. Les périodes d'intervention seront soumises à la condition de l'obtention des éventuelles autorisations administratives préliminaires et si nécessaires, des autorisations de passage sur les terrains privés, dont sera informé préalablement le SMTC-AC dans des délais raisonnables. Le calendrier de référence devra donc inclure les contraintes et délais associés à l'obtention de ces différentes autorisations.

Sous réserve de l'article 5.3, le Concessionnaire est responsable du non-respect de ses engagements.

5.3. Force majeure

Relève de la force majeure un évènement répondant à la définition prévue par l'article 1218 du Code civil et rendant impossible l'exécution totale ou partielle du protocole, malgré tous les efforts raisonnablement possibles.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du Protocole dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte directement d'un évènement présentant toutes les caractéristiques de la force majeure.

En cas de survenance d'un événement de force majeure ou d'une Cause exonératoire au sens du présent Article, les Parties ont l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de leurs propres obligations.

La Partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si une partie invoque la survenance d'un cas de Force majeure, elle le notifie à l'autre partie dans un délai de 30 jours à partir de sa prise de connaissance, par écrit, en précisant la nature de l'événement, les justifications amenant à se prévaloir de la force majeure, la ou les perturbations en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures mises en œuvre ou envisagées pour en atténuer les effets.

Chaque partie supporte pour ce qui la concerne les incidences d'un cas de force majeure. Ainsi, le SMTC-AC ne supportera pas les incidences financières ou des pertes pour le concessionnaire de cet évènement ne relevant pas de sa responsabilité.

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET

Dans l'hypothèse où le SMTC-AC déciderait pour quelle que raison que ce soit de ne pas poursuivre son Projet, les frais engagés par le concessionnaire comprenant notamment les frais d'études et de modification des ouvrages objets du présent protocole lui seraient intégralement remboursés, sur la base de justificatifs complets à fournir par le concessionnaire.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL

7.1. Echanges entre COMPLETEL et le SMTC-AC

COMPLETEL s'engage à associer le SMTC-AC, dès le démarrage de ses études, afin que ce dernier puisse prendre en compte les contraintes de COMPLETEL le plus en amont possible au regard du projet de BHNS et inversement. Un interlocuteur privilégié de COMPLETEL pour le projet est désigné, et sera destinataire de l'ensemble des documents et des échanges liés au projet.

Les parties s'engagent mutuellement à conserver une réactivité opérationnelle suffisante pour assurer le bon déroulé des études et la tenue des objectifs de planning définis à l'Etablissement du calendrier de réalisation de référenceARTICLE 5.

Les échanges entre COMPLETEL et le SMTC-AC seront formalisés par des comptes rendus.

7.2. Echanges entre COMPLETEL et l'AMOT ou le MOE

Au cours de la réalisation des études de modification des réseaux impactés par le projet de BHNS, COMPLETEL rencontrera régulièrement l'AMOT ou le MOE et a minima mensuellement afin de présenter l'avancement de ses études et notamment en ce qui concerne la transmission des éléments nécessaires à l'élaboration des plans de synthèse des réseaux.

Ces réunions de travail feront l'objet de comptes rendus rédigés par l'AMOT ou le MOE.

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE

Chaque partie s'engage à considérer comme confidentiels toutes les informations, documents et données, quel qu'en soit le support, qu'elles s'échangent à l'occasion de l'exécution du présent protocole. En conséquence, elles s'interdisent de les communiquer ou de les divulguer à des tiers, sans l'accord préalable écrit de la Partie concernée.

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE

Le protocole prend effet à compter de la date de notification par le SMTC-AC ou son représentant du protocole signé par l'ensemble des parties et prend fin à l'extinction complète des obligations nées du présent protocole ou au moment de la signature du protocole régissant la phase des travaux et au plus tard le 31 décembre 2025.

Sa durée pourra être prolongée d'un commun accord entre les parties.

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de désaccord quant à l'interprétation et/ou l'exécution du présent contrat, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable, préalablement à toute action contentieuse devant le Tribunal compétent.

Dans tous les cas et nonobstant l'existence de ce différend, les Parties doivent exécuter de bonne foi le Contrat.

En cas de litige relatif à l'application ou à l'interprétation des stipulations du Contrat, les Parties peuvent convenir de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de règlement amiable selon les modalités suivantes sans que celle-ci présente un caractère obligatoire.

La Partie désirant recourir à une procédure de conciliation ou de médiation adresse sa demande à l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception, en exposant succinctement l'objet de sa demande et mentionnant son désir de concilier.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Faute de réponse ou en cas de réponse négative de l'autre Partie sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, dans un délai d'un (1) mois au plus tard à compter de la réception de la demande, la demande de conciliation ou de médiation est considérée comme rejetée.

En cas d'accord sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, les Parties désignent conjointement un conciliateur ou médiateur unique (éventuellement assisté d'un ou plusieurs sapiteurs). Les parties disposent de quinze (15) jours pour désigner un conciliateur ou médiateur à compter de la naissance de l'accord sur le recours à la conciliation ou de la médiation. A défaut d'accord sur le conciliateur ou le médiateur dans le délai imparti, la partie la plus diligence peut saisir le tribunal compétent pour faire désigner le conciliateur ou le médiateur.

Les honoraires et autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation ou de médiation sont partagés à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 11 ANNEXES

Sont annexés au présent protocole, les documents suivants :

- Annexe 1 : Caractéristiques des ouvrages du projet de BHNS
- Annexe 2 : Note d'analyse des enjeux réseaux

CP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Fait à Clermont-Ferrand

En deux exemplaires originaux

Le 25 NOV. 2021

Pour le SMTC-AC

M. François RAGE

SMTC-AC

Le Président

Pour COMPLETEL

M. Eric PRADEAU le 24/11/2021

COMPLETEL

Directeur Exécutif, Division opérateur

COMPLETEL
16 rue du Général Alain de Boissieu
75015 PARIS
Tél. : 01 87 26 00 00
RCS Paris 418 299 669

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

PUY DE DÔME
LE DÉPARTEMENT

CONVENTION N° C21-20

Entre les soussignés :

LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE
2bis rue de l'Hermitage, 63063 CLERMONT-FERRAND CEDEX 1, ci-après dénommé « **SMTC-AC** »,
représenté par son Président, Monsieur François RAGE,
habilité à l'effet de la présente par délibération du 6 juillet 2017 « Charte partenariale et délégation d'attributions »

d'une part,

Et

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL
24 rue Saint-Esprit, 63000 CLERMONT-FERRAND
représenté par son Président, Monsieur Lionel CHAUVIN

d'autre part

* * * * * * * * * *

Il est convenu ce qui suit.

■ Préambule

Le Conseil Départemental du Puy de Dôme organise, le 25 septembre 2021, de 18h à 20h, le concert des « Négresses vertes » au Puy de Dôme.

Ce partenariat a pour but de faciliter l'accès du public à la station du panoramique des dômes en transport en commun (renfort de la navette Puy de Dôme).

■ Article 1 : RENFORT D'OFFRE NAVETTE PUY DE DÔME

Le Conseil Départemental a besoin d'un renfort d'offre de la navette Puy de Dôme pour organiser le transport du public (aller et retour), avec un départ à 17h15 de la place du 1er mai et un retour vers 20h15 à cette même place.

■ Article 2 : ENGAGEMENT FINANCIER

Le renfort d'offre pour la soirée est estimé à 114 €HT / unité supplémentaire.

Le Conseil Départemental s'engage à régler pour moitié (50 %) les frais engagés par le SMTC-AC pour le renfort des 2 navettes.

Le remboursement de ces frais se fera au réel : le SMTC-AC fera parvenir un titre de recette, présentant exactement le montant des sommes qu'il a engagées.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le remboursement de ces frais devra se faire dès lors que le SMTC-AC les a engagés, même si le concert est annulé.

Un titre de recette sera adressé au Conseil Départemental.

■ Article 3 : CONTREPARTIES ACCORDEES PAR LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

En contrepartie, le Conseil Département s'engage à communiquer sur son partenariat avec le SMTC-AC et à inciter le grand public, via les réseaux sociaux, à emprunter les navettes.

■ Article 4 : LITIGES

Toute contestation relative à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention se règlera à l'amiable.

Le SMTC-AC et le Conseil Départemental renoncent à tout recours contre l'autre.

Toutefois, à la demande de l'une des parties, la modification ou la résiliation de la présente convention peut être soulevée.

■ Article 5 - DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les parties, et ce tant que l'objet de la présente convention est applicable.

Fait en deux exemplaires à Clermont-Ferrand, le 23/09/2021.

SMTC-AC

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président
François RAGE

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

Le Président
Lionel CHAUVIN

Acquitté en préfecture
Le 12 OCT. 2021

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

CONVENTION N° C-21-17

MISE A DISPOSITION DU TRAMWAY POUR UNE CAMPAGNE DE VITROPHANIE

Entre les soussignés :
Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC),
sis 2bis rue de l'Hermitage, 63063 à CLERMONT-FERRAND CEDEX 1,
ci-après dénommé « **SMTC-AC** »,
représenté par son Président, Monsieur François RAGE, d'une part,

Et
La ville de Clermont-Ferrand
sis 10 Rue Philippe Marcombes, 63000 Clermont-Ferrand
représentée par M. Olivier Bianchi
d'autre part.

* * * * *

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

La ville de Clermont-Ferrand a sollicité le SMTC aux fins de demander son accord pour mener une campagne de communication dans le cadre des « biennales de l'architecture » qui prendrait support sur deux rames du tramway, en vitrophanie.
Par suite, le SMTC accepte de mettre à disposition de la ville de Clermont -Ferrand à titre gracieux, 2 rames de tramway pour les besoins de sa campagne de communication en vitrophanie.

A titre d'information, le coût de la mise à disposition est évaluée à 1000 € / semaine / rame.

Article 1 : Engagement du SMTC

Le SMTC s'engage à ce que la campagne de communication puisse prendre support sur deux rames du tramway. Et ce pour toute la durée de la campagne, d'une durée de 3 semaines maximum.

Le SMTC réalise, par l'intermédiaire de ses prestataires, l'impression, la pose et la dépose des adhésifs de vitrophanie sur les rames de tramway mises à disposition de la ville de Clermont-Ferrand.

Article 2 : Engagements financier

La ville de Clermont-Ferrand s'engage à régler les frais engagés par le SMTC pour l'impression, pose et dépose des adhésifs, dans la limite de 5000€ TTC.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le remboursement de ces frais se fera au réel : le SMTC fera parvenir un titre de recette, présentant exactement le montant des sommes qu'il a engagées.
Le remboursement de ces frais devra se faire dès lors que le SMTC les a engagés, même si la campagne est annulée (voir article 9 sur les conditions d'annulation).
Un titre de recette sera adressé à la ville de Clermont-Ferrand.

Article 3 : Rétroplanning

Un rétro planning de travail a été convenu entre les services opérationnels pour la mise en œuvre de cette campagne.
Le rétro planning prend cette forme :

- Dépose lundi 8 novembre
- Pose lundi 18 et mardi 19 octobre
- Départ à l'impression des fichiers : 20 septembre
- Envoi des fichiers pour validation au SMTC et allers retours de correction : 13 septembre

Les parties s'engagent à respecter les délais qui auront été convenus et validés entre eux sous peine de voir la campagne annulée.

Article 4 : Création des fichiers

Des fichiers gabarits et des consignes pour la création du visuel seront fournis à la ville de Clermont-Ferrand par le SMTC.

La ville de Clermont-Ferrand s'engage à respecter les délais du rétro planning et à fournir les visuels selon les préconisations envoyées par le SMTC et son prestataire d'impression, sous peine de voir la campagne annulée (voir article 9).

Article 5 : Validation des fichiers

Le SMTC valide le visuel et vérifie que les impératifs techniques ont été respectés. Dans ce cadre, sous l'autorité du SMTC, le prestataire d'impression peut demander à la ville de Clermont-Ferrand des modifications sur son fichier.

Le Président du SMTC valide le visuel de la campagne et peut demander des modifications.
Si aucun accord n'est trouvé entre les 2 parties, la campagne pourra être annulée (voir article 9).

Article 6 : Litiges

Avant tout contentieux, les Parties s'engagent à trouver une solution amiable à tout différend pouvant survenir de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention.

Toutefois, à défaut d'accord amiable, tout litige auquel pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention est du ressort du tribunal administratif de Clermont-Ferrand.

Article 7 : Durée de la convention

La présente convention entre en vigueur dès sa signature par les parties, jusqu'à la date de dépose des adhésifs.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Article 8 : Modification

A la demande de l'une des parties, les stipulations de la présente convention peuvent être modifiées. La modification fera l'objet d'un avenant.

Article 9 : Annulation de la campagne de communication

En cas d'annulation de la campagne par la ville de Clermont-Ferrand, si le SMTC a déjà engagé des frais, la ville de Clermont-Ferrand en sera redevable, dans la limite de 5000€ HT.

Cette condition est aussi valable en cas de force majeure (annulation de la campagne à cause de la situation sanitaire par exemple).

Le SMTC se réserve le droit d'annuler la campagne pour :

- Non-respect des délais de création des visuels
- Non-respect des consignes techniques données pour la création du visuel
- Pas d'accord trouvé lors de la validation du visuel

A ce stade, les fichiers n'ayant pas encore été imprimés, il n'y aura pas d'incidence financière.

Article 10 : Résiliation de la convention

En cas de non-respect par l'une des Parties de l'une de ses obligations résultant de la présente convention, celle-ci pourra être résiliée de plein droit par l'autre Partie, sans préjudice de tous autres droits qu'elle pourrait faire valoir, à l'expiration d'un délai de préavis de 15 jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure de se conformer aux obligations contractuelles et restée infructueuse.

Toutefois, avant d'enclencher les conditions de résiliation, les parties s'engagent à trouver une solution amiable.

Fait en 2 exemplaires à Clermont-Ferrand, le 14 septembre 2021

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président,
François RAGE

La ville de Clermont Ferrand

Pour le Maire,
La Huitième Adjointe,

I. LAVEST
Politique Culturelle

Le Maire,
Olivier Bianchi

Acquitté en Préfecture le

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

AGENCE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Numéro : 21RAD0781

Intitulé du projet : Accompagnement à la définition d'une offre globale de covoiturage

Montant aide maximum : 26 320,00 euros

Décision de financement

Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

Entre :

L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, régi par les articles L131-3 à L131-7 et R131-1 à R131-26 du code de l'environnement

ayant son siège social : **20, avenue du Grésillé - BP 90406 - 49004 ANGERS CEDEX 01**

inscrite au registre du commerce **d'Angers** sous le n° **385 290 309**

représentée par **Monsieur Arnaud LEROY**

agissant en qualité de **Président Directeur Général**

désignée ci-après par **"l'ADEME"**

d'une part,

Et

SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE, Syndicat mixte fermé

LA PARDIEU

2 RUE DE L HERMITAGE

63000 CLERMONT-FERRAND

N° SIRET : 25630012000035

Représentant : François RAGE

agissant en qualité de Président

ci-après désigné(e) par **« le Bénéficiaire »**

d'autre part,

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Vu les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME adoptées par son Conseil d'administration par délibération n°14-3-7 du 23/10/2014 modifiée (ci-après « les Règles générales ») et disponibles sur le site internet de l'ADEME à l'adresse suivante www.ademe.fr,

Vu la demande d'aide présentée par le Bénéficiaire en date du 15/06/2021,

Vu la délibération du Conseil d'administration de l'ADEME n°14-3-4 du 23 octobre 2014 modifiée relative au système d'aides à la réalisation,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - OBJET

La présente Décision de financement a pour objet de définir les caractéristiques de l'opération envisagée et de fixer le montant, ainsi que les conditions d'attribution et d'utilisation de l'aide financière accordée au Bénéficiaire par l'ADEME.

ARTICLE 2 – DEFINITION DE L'OPERATION

L'opération envisagée est la suivante : Accompagnement à la définition d'une offre globale de covoiturage

2.1 Description

Le SMTC a retenu un prestataire qui l'accompagne en vue de la définition d'une offre de covoiturage attractive visant à développer sa pratique en tant qu'alternative crédible à l'autosolisme pour les trajets « du quotidien ». En effet, la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en 2019 a notamment pour ambition le développement du covoiturage en rationalisant l'utilisation de la voiture grâce à une augmentation du taux d'occupation des véhicules, le covoiturage agit en effet sur l'efficacité du système de transports et limite les impacts du trafic routier sur l'usure des infrastructures et les émissions de gaz à effet de serre.

La politique développée par le SMTC-AC va dans le sens de ces ambitions nationales. Ainsi le PDU de l'agglomération clermontoise se donne comme objectif la réduction de la part modale de la voiture. Par ailleurs, le SMTC-AC est engagé depuis plusieurs années dans le soutien aux dispositifs visant au développement de l'usage de modes alternatifs à la voiture individuelle, parmi lesquels le covoiturage.

Le SMTC-AC lance une démarche de réflexion dont la finalité est de définir une offre globale de services de covoiturage attractive pour les trajets « du quotidien » des habitants de son ressort territorial. La démarche de réflexion est organisée en 3 phases : faire un état des lieux du covoiturage et de son potentiel (évaluer l'importance et les pratiques du covoiturage sur le territoire), élaborer une stratégie pour le covoiturage, (institutionnaliser le covoiturage en tant que solution à part entière du système de mobilité), définir et mettre en production l'offre globale de services de covoiturage (déclinaison opérationnelle).

2.2 Contexte

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Clermont-Ferrand fait l'objet d'une feuille de route depuis avril 2018 pour compléter et renforcer les actions existantes. Une enveloppe financière de 15 M€ de l'Etat a été attribuée aux territoires d'Auvergne-Rhône-Alpes en 2019 pour la période 2019-2022. Ces fonds sont gérés par l'ADEME et viennent en complément des actions habituelles de l'ADEME.

Clermont Auvergne Métropole est concerné pour non-respect des seuils de concentration dans l'air uniquement pour les NOx et bénéficient d'une enveloppe de 2 M€.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

L'ADEME inscrit donc sa contribution au PPA de Clermont via les feuilles de route [illegible]. Feuille de route visant à diminuer les émissions de NOx proposées par les acteurs du territoire, en priorité sur le sujet de la mobilité. Le Syndicat Mixte des Transports en Communs de la métropole Clermontoise est prioritairement concerné.

2.3 Objectifs et résultats attendus

Le co-voiturage est une solution pour améliorer l'efficacité de la mobilité individuelle. L'objectif est de réduire l'autosolisme, et donc le nombre de voiture en circulation. L'étude a pour objectif de faire un état des lieux sur les différentes actions de co-voiturage, d'élaborer une offre globale et de la décliner opérationnellement. Le suivi de la mise en place de cette offre et l'objectif de trajets co-voiturés seront les indicateurs de résultats de cette opération.

ARTICLE 3 – DUREE CONTRACTUELLE DE L'OPERATION

La durée contractuelle de l'opération ainsi envisagée sera de 14 mois à compter de la date de notification de la présente Décision de financement.

Conformément à l'article 2-1-2-2 des Règles générales, afin de permettre à l'ADEME de suivre le déroulement de l'opération envisagée, le Bénéficiaire devra remettre à l'ADEME les documents indiqués ci-après.

Un Rapport final à remettre 45 jour(s) avant la fin de la durée contractuelle (de l'opération) contenant :
L'état des lieux du co-voiturage, la stratégie et la définition de l'offre retenue.

ARTICLE 4 – COUT TOTAL ET DEPENSES ELIGIBLES

Le coût total prévisionnel de l'opération est de 37 600,00 euros dont la répartition par poste de dépenses figure ci-après. Il est, le cas échéant, détaillé en annexe.

Pour l'accompagnement de projet :

Détails des coûts exprimés en HTR **(Hors taxes récupérables auprès du Trésor public)**	**Coût total de l'opération**	**Dépenses éligibles à justifier**
Autres dépenses de fonctionnement	37 600,00 €	37 600,00 €
TOTAL	37 600,00 €	37 600,00 €

Seules les dépenses réalisées entre la date de demande d'aide (15/06/2021) et la date de fin de l'opération sont éligibles à l'exception des dépenses liées à l'établissement du certificat de contrôle conformément à l'article 11-1 des Règles générales.

Les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME précisent les modifications possibles de la répartition prévisionnelle des dépenses éligibles entre les postes de dépenses.

ARTICLE 5 – NATURE ET MONTANT DE L'AIDE ATTRIBUEE

La subvention attribuée d'un montant maximum de 26 320,00 euros est calculée comme indiqué ci-après.

Pour l'accompagnement de projet

Une aide prévisionnelle déterminée par application d'un taux d'aide de 70 % sur les dépenses éligibles à justifier, soit 26 320,00 euros.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Au regard des informations portées à la connaissance de l'ADEME par le(s) Bénéficiaire(s) à la date de notification, le cumul des aides publiques autorisé par la réglementation applicable (nationale ou communautaire) est respecté. Les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME rappellent les obligations d'information de l'ADEME en cas d'obtention de nouveaux financements.

L'aide ainsi accordée n'entre pas dans le champ d'application de la TVA du fait de l'absence de bénéfice direct.

ARTICLE 6 – CONDITIONS ET MODALITES DE VERSEMENT

Le montant fixé à l'article 5 ci-dessus sera versé au Bénéficiaire par l'ADEME selon les modalités ci-dessous.

N°	Echéance	% du montant de l'aide	Montant maximum du versement	Justificatif(s) à fournir
1	solde	100 %	26 320,00 €	- un état récapitulatif global des dépenses éligibles à justifier, certifié sincère par le représentant légal du Bénéficiaire - un relevé d'identité bancaire à jour au nom du Bénéficiaire - un certificat de contrôle établi et signé par un comptable public, un commissaire aux comptes ou un expert-comptable indépendant ou à défaut de certificat de contrôle, les copies des factures d'un montant supérieur ou égal à 500€ TTC ou toute autre pièce de valeur probante permettant de justifier les dépenses réalisées pour l'opération - le rapport final mentionné à l'article 3

L'aide totale sera réajustée si le montant des dépenses éligibles réelles est inférieur au montant des dépenses éligibles prévisionnelles à justifier.

Cet ajustement se fera en appliquant aux dépenses éligibles réelles et justifiées, le(s) taux d'aide indiqué(s) à l'article 5.

Les versements seront effectués conformément aux conditions prévues à l'article 12-2 des Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME.

ARTICLE 7 – CONDITIONS DE VERSEMENT

Le versement sera effectué sur le compte bancaire ouvert au nom du Bénéficiaire.

ARTICLE 8 – REGLES GENERALES D'ATTRIBUTION DES AIDES DE L'ADEME

Les Règles générales, visées ci-dessus, s'appliquent à la présente Décision de financement. Le Bénéficiaire est réputé en avoir pris connaissance et y avoir adhéré.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 9 – PUBLICATION DES DONNÉES ESSENTIELLES

L'ADEME est tenue d'une obligation de publier les données considérées comme essentielles dans le cadre de la présente Décision de financement et conformément à l'arrêté du 17 novembre 2017 relatif aux conditions de mise à disposition des données essentielles des conventions de subvention.

ARTICLE 10 – ENGAGEMENTS DU BÉNÉFICIAIRE

Le Bénéficiaire s'engage à garantir l'ADEME dans la réutilisation des documents et toute autre information et supports soumis aux droits d'auteur, qu'il a fait son affaire personnelle auprès du ou des auteurs titulaires des droits de propriété intellectuelle et/ou des droits à l'image sur leur propre création, des autorisations de réutilisation requises.

Conformément à l'article 2 des Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME, le Bénéficiaire s'engage à associer l'ADEME lors de la mise au point d'actions de communication et d'information du public (inauguration de l'installation, ...) et à mentionner dans tous les supports de communication l'ADEME comme partenaire en apposant sur chaque support de communication produit le logo de l'ADEME ou la mention : opération réalisée avec le soutien financier de l'ADEME. Il fournira à l'ADEME les versions finalisées des supports avant leur réalisation, afin d'obtenir l'accord de l'ADEME au préalable.

Pour les investissements, le Bénéficiaire s'engage à poser un panneau sur le site de réalisation de l'opération, portant le logo de l'ADEME et mentionnant son soutien financier.

ARTICLE 11 – PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces constitutives de la Décision de financement sont les suivantes :

- les Règles générales d'attribution des aides de l'ADEME susvisées
- la présente Décision de financement

A Angers,

Pour " l'ADEME "

Signé électroniquement par : Agnès DUVAL
Date de signature : 01/10/2021
Qualité : DRD Auvergne-Rhône-Alpes - DR Auvergne Rhône-Alpes

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SMTC
Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise

inspiRe
un nouveau souffle pour nos mobilités

SFR

clermont auvergne métropole

un nouveau souffle pour nos mobilités

CONVENTION N° C21-13

Phase EPR

Réseaux concessionnaires

Protocole relatif aux études préalables à la déviation des réseaux rendus nécessaires pour la création du projet des lignes de BHNS du réseau de transport en commun de la métropole clermontoise

SFR

Émetteur : setec organisation

Setec Organisation
Immeuble le Crystallin – CS20087
191/193 cours Lafayette
69 458 LYON Cedex 06

Tél : 04.27.85.49.20

N° d'identification

BC.	TTZ.	EPR.	REN	500	X	AMOS	008.	E.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Révision de ce document

Indice	Date	Pages	Objet de la révision
A	01/12/20	Toutes	Édition du document
B	07/01/21	Toutes	Prise en compte remarques CAM
C	12/01/21	Toutes	Mise à jour suite à réunion de travail du 12 janvier
D	08/02/21	Toutes	Relecture du cabinet Cabanes/Neveu
E	10/09/21	Toutes	Corrections suite à réunion du 10/09 avec SFR
F			
G			

Validation du document

Émetteur : setec organisation

Rédaction	Vérification	Validation
Nom	Nom	Nom
J. GRISARD	P. BEDEK	P. BEDEK
Date	Date	Date
12/12/2020	13/12/2020	13/12/2020
Visa	Visa	Visa

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Le présent protocole est établi :

ENTRE

- **LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE,** dont le siège est 2 bis, rue de l'Hermitage, 63000 CLERMONT-FERRAND, représenté par Monsieur François RAGE agissant en sa qualité de président.

- Ci-après dénommé « le SMTC-AC » ou « le maître d'ouvrage »

d'une part

ET

- **La Société Française du Radiotéléphone.** Société Anonyme, au capital de 3 423 265 598,40 €, dont le siège social est situé 16 rue du Général Alain de Boissieu à Paris (75015), enregistrée au Registre du commerce et des sociétés de PARIS, immatriculée au répertoire SIREN sous le n° 343 059 564. Représentée par Monsieur Eric PRADEAU, agissant aux présentes en qualité de Directeur exécutif, Division Opérateurs, dûment habilitée aux fins de signature des présentes,

- Ci-après, dénommé « SFR » ou « le Concessionnaire ».

d'autre part,

- Ensemble, les Parties.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

SOMMAIRE

EXPOSE PREALABLE 6

ARTICLE 1 OBJET 7

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION 7
2.1. Le projet 7
2.2. Portée du protocole 8

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES 8
3.1. Intervenants 8
3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet 8
3.3. SFR 9
3.4. Participation de SFR à l'organisation mise en place 9

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR) 9
4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet. 9
4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût 10
4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole 10
4.4. Modifications de programme en cours d'étude 11
4.5. Définition du « Projet Technique de Référence » 11

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE 11
5.1. Planning général de réalisation du projet 11
5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de SFR 11
5.3. Force majeure 12

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET 12

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL 13
7.1. Echanges entre SFR et le SMTC-AC 13
7.2. Echanges entre SFR et l'AMOT ou le MOE 13

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE 13

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE 13

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS 13

ARTICLE 11 ANNEXES 14

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

EXPOSE PREALABLE

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) a adopté un projet de développement pour la période 2016-2032 dont l'objectif premier est de faire évoluer significativement les pratiques de mobilité au sein de son ressort territorial.

La première étape de ce projet consiste à traiter les lignes B et C, 2ème et 3ème lignes du réseau avec en cumulé, 25 000 voyageurs par jour, et à définir leurs modalités d'exploitation et le choix du ou des modes, la priorité étant données à l'électromobilité, pour une mise en œuvre en janvier 2026.

Le projet d'aménagement des lignes B&C – ci-après dénommé « le projet » ou « le BHNS » - comprend la réalisation d'un site réservé sur la majorité du linéaire des deux lignes avec ses stations et les équipements nécessaires au fonctionnement des lignes ainsi que le réaménagement des espaces « de façade à façade » des rues empruntées et de plusieurs « lieux d'intensité » qui feront l'objet d'un traitement architectural spécifique. Le projet comprend également la création d'un site de maintenance et de remisage du matériel roulant qui accueillera les bus des lignes B&C, mais également celui de l'ensemble des lignes aujourd'hui remisé sur le site de la Pardieu.

Le projet a été initié par les élus de Clermont-Auvergne Métropole d'une part et ceux du SMTC-AC d'autre part.

Par convention signée le 14 décembre 2018, Clermont Auvergne Métropole a confié au SMTC AC la mission de guider la maitrise d'ouvrage. A noter que le projet est sous maîtrise d'ouvrage unique du SMTC-AC, à la suite du transfert de maîtrise d'ouvrage de la part de Clermont Auvergne Métropole, co-maître d'ouvrage du projet, pour ce qui concerne le périmètre d'aménagement hors éléments du système de transport, par convention signée le 14 décembre 2018. A noter que l'équipe de maîtrise d'ouvrage du projet comprend des agents du SMTC-AC et de la Métropole. Ainsi SFR sera amené à travailler avec des membres de l'équipe de maîtrise d'ouvrage du SMTC-AC ou de la Métropole de manière tout à fait équivalente.

La réalisation du projet rend nécessaire la vérification de la compatibilité du projet avec le positionnement actuel des réseaux, puis si une incompatibilité est détectée, des adaptations de type approfondissement, dévoiement ou mise en protection de réseaux situés dans l'emprise de son tracé, et notamment les réseaux gérés par « SFR ». Il est par ailleurs souhaité que les réseaux aériens existants et parallèles aux tracés des deux lignes puissent être enfouis dans le cadre de l'opération. Ainsi, des études d'enfouissement de ces réseaux doivent également être menées.

Les obligations mises à la charge de chacune des parties le sont dans l'intérêt du domaine public concerné.

Il est précisé que le présent protocole ne modifie en rien les droits et obligations du concessionnaire pour l'occupation de la voirie métropolitain. Ainsi tous les droits et les obligations de SFR restent applicables dans le cadre du projet d'aménagement des lignes B&C.

CECI EXPOSE, IL A ETE ARRETE ET CONVENU CE QUI SUIT.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 1 OBJET

Le présent protocole a pour objet de définir les principes, les modalités et les conditions de réalisation des études préalables de la vérification de la compatibilité du projet avec les réseaux, puis le cas échéant du déplacement, de la modification, de l'adaptation, de la protection, de développement et d'enfouissement des réseaux de SFR, rendus nécessaires par la réalisation du projet, tel que mentionné et présenté dans l'annexe 1 du présent protocole.

ARTICLE 2 CHAMP D'APPLICATION

2.1. Le projet

La création d'une infrastructure de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) implique des déplacements de réseaux des occupants du domaine public routier.

Par infrastructure « BHNS », il faut entendre :

- Le site propre du BHNS, c'est-à-dire la bande roulante spécifique qui sera réservée aux circulations des bus ;
- Les équipements strictement nécessaires au fonctionnement du BHNS, et notamment :
  - Les stations et terminus de la lignes ;
  - Tous les équipements nécessaires à la recharge des véhicules électriques ;
  - Les locaux réservés aux conducteurs ;
  - Les réseaux spécifiques au BHNS et nécessaires à son bon fonctionnement.
- L'ensemble des aménagements urbains réalisés dans le cadre du projet soit l'aménagement de « façade à façade » des rues empruntées ainsi que les différents lieux d'intensité dont le périmètre est précisé en annexe 1. Ces lieux d'intensité sont les suivants :
  - La place Renoux, l'avenue Ballainvilliers et la rue Vercingétorix à Clermont-Ferrand ;
  - Le square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;
  - Le boulevard Schuman à Clermont-Ferrand ;
  - La façade de l'aéroport à Aulnat.

A noter que les aménagements urbains incluent notamment :

- Les espaces publics affectés à la circulation de l'ensemble des usagers de la route :
  - Piétons
  - Cycles
  - Engins de déplacement individuel motorisés
  - VL, PL, TC
  - Autres engins motorisés (livraison, chantier, sécurité civile…)
- La plantation d'arbres et la création d'espaces verts ;
- L'implantation du mobilier urbain (bancs, éclairage, etc.)
- D'autres éléments divers : containers enterrés pour les ordures ménagères, etc.

A noter qu'au cours des études préliminaires, des grands principes pour le dévoiement des réseaux ont été définis, afin de rationaliser les besoins en dévoiements pour garantir la réalisation puis l'exploitation optimale du BHNS sur le long terme sans pour autant dévoyer l'ensemble des réseaux de manière systématique. Ces grands principes figurent en annexe 2 du présent protocole.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

2.2. Portée du protocole

Le présent protocole a pour objet de régler les conditions de modification de l'autorisation du Concessionnaire, modification caractérisée par la nécessité pour le Concessionnaire de réaliser des études du fait des modifications de réseaux à réaliser pour la mise en œuvre du le projet.

La phase des travaux de modification des réseaux sera régie par un protocole distinct, établi sur la base notamment des études réalisées. C'est notamment ce protocole travaux qui permettra de définir, en se basant sur l'état du droit et de la jurisprudence en vigueur, le portage des coûts liés aux travaux d'adaptation des réseaux de SFR. A ce titre, est notamment rappelée la règle générale issue de la jurisprudence en la matière : les travaux de modification de réseau rendus nécessaires pour réaliser des travaux entrepris dans l'intérêt du domaine public occupé **constituant une opération d'aménagement conforme à la destination de ce domaine** sont à la charge des concessionnaires occupants.

Par ailleurs, il est précisé que les études et travaux d'enfouissements des réseaux seront à la charge de l'aménageur.

ARTICLE 3 ROLES ET RESPONSABILITES RESPECTIVES

3.1. Intervenants

Les divers intervenants concernés par le projet sont, d'une part :

- Le SMTC-AC : maître d'ouvrage unique du projet ;
- La CAM : Co-maître d'ouvrage du projet.

Nota : dans le cas particulier de la construction du nouveau site de maintenance et de remisage des bus, des protocoles spécifiques seront établis afin d'encadrer les éventuelles modifications de réseaux associées. Elles ne sont pas traitées dans le cadre du présent protocole.

Et d'autre part :

SFR, maître d'ouvrage, maître d'œuvre, propriétaire et exploitant des infrastructures des réseaux de télécommunication de SFR.

3.2. Maîtrise d'ouvrage et maîtrises d'œuvre du projet

Pour l'intérêt du projet, SFR s'engage à coopérer de bonne foi avec les prestataires techniques suivants travaillant avec le SMTC-AC:

- Setec organisation : AMO-Stratégie ou AMOS, assistant du maître d'ouvrage pour le management du projet et en particulier pour la maîtrise des délais ;
- Egis ville et transport : AMO-Technique ou AMOT, assistant du maître d'ouvrage en charge des études préliminaire, et de la cohérence et la qualité technique globale du projet ;
- Le maître d'œuvre Général ou MOEG, qui aura dans ses missions la synthèse des études de modification des réseaux de l'ensemble du linéaire réaménagé. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole ;
- Le maître d'œuvre de l'aménagement du secteur Renoux-Ballainvilliers-Joffre-Vercingétorix. La consultation pour ce maître d'œuvre est en cours au moment de la rédaction du présent protocole :

Dans le cadre du projet, la gestion technique et opérationnelle de l'interface avec les concessionnaires « réseaux » est confiée à l'AMOT jusqu'à la désignation du maître d'œuvre général (MOEG), qui sera alors en pleine responsabilité de la gestion de cette interface, au travers des deux missions suivantes :

- Mission de coordination des études et travaux de déviation de réseaux,
- Mission de direction de la cellule de synthèse.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

C'est notamment dans ce cadre, que l'AMOT puis le MOEG accompagnent les concessionnaires dans la définition des éléments de leurs programmes d'études.

Le SMTC-AC reste l'unique responsable vis-à-vis des concessionnaires « réseaux » en ce qui concerne en particulier, la validation du « projet technique de référence » ou PTR (Cf article 4.5), du « calendrier général de référence » (Cf ARTICLE 5) mais également en ce qui concerne tous les aspects contractuels ou financiers attachés au présent protocole.

3.3. SFR

En tant que concessionnaire du réseau SFR, ce dernier exerce l'intégralité des missions de maîtrise d'ouvrage pour les modifications des réseaux dont il assure la garde et la gestion

Notamment, dans le respect des textes et des règles de l'art, SFR se charge d'étudier :

- La modification des réseaux lui appartenant, en tenant compte notamment :
  - De leur nature,
  - De leur position par rapport à l'implantation des différents éléments du projet (Cf article 2),
  - Des principes définis à l'annexe 2 du présent protocole.
  - De la politique du gestionnaire de voirie de voir procéder à l'enfouissement des réseaux aériens
  - De la synthèse des réseaux qui sera effectuée par le maître d'œuvre ligne du projet,
- Les conditions de maintien en place des réseaux souterrains ou aériens et notamment pour les réseaux souterrains, le renforcement éventuel de la protection mécanique des parties situées sous la plate-forme du BHNS ou croisant celle-ci.
- Le déplacement des ouvrages accessoires aux réseaux dans le cadre des opérations rendues nécessaires par l'aménagement des voiries.

En particulier, le concessionnaire devra démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le cas échéant, le concessionnaire proposera des adaptations de ses méthodes d'exploitation maintenance permettant d'éviter les impacts sur l'exploitation du BHNS.

3.4. Participation de SFR à l'organisation mise en place

SFR participe à l'organisation mise en place par le SMTC-AC dans le cadre du projet et notamment en ce qui concerne :

- La synthèse des réseaux et l'identification des conflits, préalablement à l'établissement du PTR (Cf article 4.5) ;
- La participation à la mission de coordination du MOEG :
- La participation à la mission de la cellule de synthèse du MOEG :
- Le respect de la charte graphique pour toute la production de documents graphiques :
- La communication externe sur le projet, SFR et le SMTC-AC devant s'informer préalablement de toute communication externe sur le projet de BHNS.

ARTICLE 4 CONTENU DES ETUDES - PROJET TECHNIQUE DE REFERENCE (PTR)

4.1. Méthodologie de réalisation des études de modification des réseaux pour garantir l'intégrité du domaine public et sa valorisation par la réalisation du Projet.

Il est fixé le mode de fonctionnement suivant :

EP

- L'AMOT donne les exigences précises à respecter par le concessionnaire dans le cadre de ses études (principes définis à l'annexe 2).
- Le concessionnaire définit son programme d'étude (article 4.3).
- Le concessionnaire produit son projet d'enfouissement, de dévoiement ou renforcement ou éventuellement justifie de la non-nécessité de dévoyer. Son projet doit démontrer que les conditions d'intervention ultérieures sur les réseaux conservés sous la plate-forme du BHNS ne portent pas atteinte au bon fonctionnement du BHNS ou à l'intégrité de ses infrastructures après mise en service. Le MOE, responsable de la synthèse réseaux, analyse les études de chaque concessionnaire et lui indique les éventuelles reprises nécessaires afin d'aboutir à un projet global de modifications des réseaux cohérent.
- Le gestionnaire de voirie (Métropole) et le MOA vérifient la conformité du projet du concessionnaire vis-à-vis de leurs exigences dans leurs domaines de compétence respectifs.
- Le MOA valide in fine les études.

4.2. Principe de recherche des solutions techniques les plus appropriées au meilleur coût

Le SMTC-AC et SFR s'engagent à limiter au strict nécessaire le coût des études et des futurs travaux de modification des réseaux tout en respectant les grands principes présentés à l'annexe 2 du présent document et le régime de l'occupation des voiries qui leur ont été délivrées.

Ils s'engagent à adopter les solutions techniques les plus appropriées, en particulier celles évitant le déplacement des ouvrages de SFR, ou en limitant le coût des déplacements ou protections quand ils ne peuvent être évités, pour autant toutefois que ces solutions techniques n'impactent ni les coûts, ni les délais de réalisation du projet, ni ses performances finales en termes de fiabilité, maintenance, disponibilité ou sécurité, ni sa qualité urbaine et architecturale.

4.3. Programme des études de dévoiement objet du présent protocole

Les études préalables menées par l'AMOT et les principes arrêtés à l'annexe 2 du présent protocole ont

Nom planche étude	N° Planche	Impact sur Réseau SFR SA
M_C_S10_EPR_AMU_254_X_AMOT_010_B_Cournon_Centre.pdf	1001 à 1013	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_019_B_Cournon_Grande_Halle_Variante.pdf	906 à 914	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S09_EPR_AMU_254_X_AMOT_009_B_Cournon_Grande_Halle.pdf	901 à 911	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S08_EPR_AMU_254_X_AMOT_008_B_Ernest_Cristal.pdf	801 à 805	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou_Lidl.pdf		Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S07_EPR_AMU_254_X_AMOT_007_B_Oradou.pdf	707	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	706	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	705	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	704	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	703	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	702	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	701	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_C_S06_EPR_AMU_254_X_AMOT_006_B_Oradou_Carrefour.pdf	606	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	605	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	604	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	603	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	602	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	601	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_015_B_Est_Aulnat_Variante.pdf	509 à 510	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_B_S05_EPR_AMU_254_X_AMOT_005_B_Est_Aulnat.pdf	501 à 508	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_014_B_Br_zet_Variante.pdf	414 à 417	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	416 & 417	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
M_B_S04_EPR_AMU_254_X_AMOT_004_B_Br_zet.pdf	401 à 413	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange Planche 401 réseau Propre Ex Kaptech
	401	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex Kaptech
	406 407	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	411 à 413	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
M_B_S03_EPR_AMU_254_X_AMOT_003_B_Gare.pdf	301	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	302	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	303	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
	304	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	305	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	306	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	307	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	308	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
M_B_S01_EPR_AMU_257_X_AMOT_001_B_Royat_Chamalières.pdf	101 à 105	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange
	101 & 102	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange & réseau Propre Ex 9C
M_BC_S02_EPR_AMU_257_X_AMOT_002_B_Secteur_Central.pdf	201 a 205	Impact potentiel sur fibres SFR dans réseau Orange 202 infra Covage

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

permis de définir le programme des études de dévoiement ci-dessous :

4.4. Modifications de programme en cours d'étude

Le programme pourra être modifié au cours de la phase AVP en fonction des évolutions des études techniques du projet de BHNS. Un avenant au présent protocole sera alors signé afin de prendre en compte les évolutions de ce programme

Les étapes de passation d'un avenant devront respecter les étapes et délais maximaux suivants :

- Le maître d'ouvrage ou son représentant, ou le cas échéant le concessionnaire informe dès la survenance de la modification de programme ;
- Le concessionnaire précise les incidences sur ses études, la nécessité d'un avenant et propose une rédaction pour ce dernier dans un délai de 15 jours ;
- Le maître d'ouvrage valide ou propose une version amendée de cet avenant dans un délai de 15 jours ;
- Dès accord des deux parties, l'avenant est signé dans un délai de 15 jours.

En cas de modification du projet initial formulé par le SMTC-AC et d'avenant au protocole, les coûts « d'études » supplémentaires seront pris en charge intégralement par le SMTC-AC. Il en sera ainsi s'il est demandé à SFR d'étudier des variantes au projet de référence.

4.5. Définition du « Projet Technique de Référence »

Pour le projet de BHNS Clermontois, le « Projet Technique de Référence » ou PTR correspond aux études que doit mener SFR en collaboration avec le SMTC-AC, dans le cadre du présent protocole. Le PTR se présente sous la forme de notes et de planches de synthèse produites par SFR et est réalisé sur la base de la synthèse des réseaux et de l'identification des conflits fournies réalisés par le MOE.

Le PTR apporte notamment les informations suivantes :

- Les caractéristiques et le positionnement des réseaux à l'état initial avant démarrage du projet ;
- Les plans précis des ouvrages de SFR à modifier pour la bonne réalisation du projet.

Les études de dévoiement et d'enfouissement de l'ensemble des réseaux concessionnaires seront menées en parallèle des études AVP du MOEG. Le MOEG établira la synthèse des réseaux, et identifiera ainsi les éventuels conflits des projets de modifications de réseaux présentées par SFR. Le MOEG sera force de proposition afin que les concessionnaires modifient éventuellement leur projet afin d'aboutir au projet final, qui permettra une compatibilité de l'ensemble des réseaux impactés avec le projet.

ARTICLE 5 ETABLISSEMENT DU CALENDRIER DE REALISATION DE REFERENCE

5.1. Planning général de réalisation du projet

Il prévoit :

- Les travaux de modification des réseaux concessionnaires sont prévus à partir de 2023 avec un achèvement de l'ensemble des travaux à la fin novembre 2024 ;
- Une mise en service complète du BHNS en 2026.

5.2. Calendrier de dévoiement des réseaux de SFR

Le calendrier des études et des travaux concernant les dévoiements des réseaux de SFR comporte les phases clé suivantes :

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

- Les études de modifications des ouvrages doivent être réalisées, terminées et validées définitivement (y compris synthèse) à la fin mars 2022 ;

Les parties affineront, en concertation et dans un délai d'un mois à compter de la signature du présent protocole, le calendrier et les modalités d'exécution des études concernant les réseaux de SFR, dans le respect de la date de démarrage des travaux du projet.

Les parties amorceront également en phase d'études, les réflexions sur l'organisation, le phasage et le calendrier des travaux. Ces modalités seront également affinées en articulation avec les autres réseaux afférents, dans un souci de coordination des travaux. Les périodes d'intervention seront soumises à la condition de l'obtention des éventuelles autorisations administratives préliminaires et si nécessaires, des autorisations de passage sur les terrains privés, dont sera informé préalablement le SMTC-AC dans des délais raisonnables. Le calendrier de référence devra donc inclure les contraintes et délais associés à l'obtention de ces différentes autorisations.

Sous réserve de l'article 5.3, le Concessionnaire est responsable du non-respect de ses engagements.

5.3. Force majeure

Relève de la force majeure un évènement répondant à la définition prévue par l'article 1218 du Code civil et rendant impossible l'exécution totale ou partielle du protocole, malgré tous les efforts raisonnablement possibles.

Aucune Partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard une obligation au titre du Protocole dès lors qu'un tel manquement ou retard résulte directement d'un évènement présentant toutes les caractéristiques de la force majeure.

En cas de survenance d'un événement de force majeure ou d'une Cause exonératoire au sens du présent Article, les Parties ont l'obligation de prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de leurs propres obligations.

La Partie qui, par action ou par omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

Si une partie invoque la survenance d'un cas de Force majeure, elle le notifie à l'autre partie dans un délai de 30 jours à partir de sa prise de connaissance, par écrit, en précisant la nature de l'événement, les justifications amenant à se prévaloir de la force majeure, la ou les perturbations en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures mises en œuvre ou envisagées pour en atténuer les effets.

Chaque partie supporte pour ce qui la concerne les incidences d'un cas de force majeure. Ainsi, le SMTC-AC ne supportera pas les incidences financières ou des pertes pour le concessionnaire de cet évènement ne relevant pas de sa responsabilité.

ARTICLE 6 ABANDON DU PROJET

Dans l'hypothèse où le SMTC-AC déciderait pour quelle que raison que ce soit de ne pas poursuivre son Projet, les frais engagés par le concessionnaire comprenant notamment les frais d'études et de modification des ouvrages objets du présent protocole lui seraient intégralement remboursés, sur la base de justificatifs complets à fournir par le concessionnaire.

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

ARTICLE 7 ECHANGES ET REUNIONS DE TRAVAIL

7.1. Echanges entre SFR et le SMTC-AC

SFR s'engage à associer le SMTC-AC, dès le démarrage de ses études, afin que ce dernier puisse prendre en compte les contraintes de SFR le plus en amont possible au regard du projet de BHNS et inversement. Un interlocuteur privilégié de SFR pour le projet est désigné, et sera destinataire de l'ensemble des documents et des échanges liés au projet.

Les parties s'engagent mutuellement à conserver une réactivité opérationnelle suffisante pour assurer le bon déroulé des études et la tenue des objectifs de planning définis à l'Etablissement du calendrier de réalisation de référenceARTICLE 5

Les échanges entre SFR et le SMTC-AC seront formalisés par des comptes-rendus.

7.2. Echanges entre SFR et l'AMOT ou le MOE

Au cours de la réalisation des études de modification des réseaux impactés par le projet de BHNS, SFR rencontrera régulièrement l'AMOT ou le MOE et a minima mensuellement afin de présenter l'avancement de ses études et notamment en ce qui concerne la transmission des éléments nécessaires à l'élaboration des plans de synthèse des réseaux.

Ces réunions de travail feront l'objet de comptes-rendus rédigés par l'AMOT ou le MOE.

ARTICLE 8 CONFIDENTIALITE

Chaque partie s'engage à considérer comme confidentiels toutes les informations, documents et données, quel qu'en soit le support, qu'elles s'échangent à l'occasion de l'exécution du présent protocole. En conséquence, elles s'interdisent de les communiquer ou de les divulguer à des tiers, sans l'accord préalable écrit de la Partie concernée.

ARTICLE 9 DUREE DU PROTOCOLE

Le protocole prend effet à compter de la date de notification par le SMTC-AC ou son représentant du protocole signé par l'ensemble des parties et prend fin à l'extinction complète des obligations nées du présent protocole ou au moment de la signature du protocole régissant la phase des travaux et au plus tard le 31 décembre 2025.

Sa durée pourra être prolongée d'un commun accord entre les parties.

ARTICLE 10 REGLEMENT DES DIFFERENDS

En cas de désaccord quant à l'interprétation et/ou l'exécution du présent contrat, les Parties s'engagent à rechercher une solution amiable, préalablement à toute action contentieuse devant le Tribunal compétent.

Dans tous les cas et nonobstant l'existence de ce différend, les Parties doivent exécuter de bonne foi le Contrat.

En cas de litige relatif à l'application ou à l'interprétation des stipulations du Contrat, les Parties peuvent convenir de se soumettre, préalablement à toute action contentieuse, à une procédure de règlement amiable selon les modalités suivantes sans que celle-ci présente un caractère obligatoire.

La Partie désirant recourir à une procédure de conciliation ou de médiation adresse sa demande à l'autre Partie par lettre recommandée avec avis de réception, en exposant succinctement l'objet de sa demande et mentionnant son désir de concilier.

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Faute de réponse ou en cas de réponse négative de l'autre Partie sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, dans un délai d'un (1) mois au plus tard à compter de la réception de la demande, la demande de conciliation ou de médiation est considérée comme rejetée.

En cas d'accord sur le principe du recours à la procédure de conciliation ou de médiation, les Parties désignent conjointement un conciliateur ou médiateur unique (éventuellement assisté d'un ou plusieurs sapiteurs). Les parties disposent de quinze (15) jours pour désigner un conciliateur ou médiateur à compter de la naissance de l'accord sur le recours à la conciliation ou de la médiation. A défaut d'accord sur le conciliateur ou le médiateur dans le délai imparti, la partie la plus diligence peut saisir le tribunal compétent pour faire désigner le conciliateur ou le médiateur

Les honoraires et autres frais liés à la mise en œuvre de la procédure de conciliation ou de médiation sont partagés à parts égales entre les Parties.

ARTICLE 11 ANNEXES

Sont annexés au présent protocole, les documents suivants :

- Annexe 1 : Caractéristiques des ouvrages du projet de BHNS
- Annexe 2 : Note d'analyse des enjeux réseaux

EP

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Fait à Clermont-Ferrand

En deux exemplaires originaux

Le 25 NOV. 2021

Pour le SMTC-AC

M. François RAGE

SMTC-AC

Le Président

Pour SFR

M. Eric PRADEAU

SFR

Le 24/11/2021

Directeur Exécutif, Division Opérateurs

SFR
SA au capital de 3 423 265 598,40 Euros
RCS Paris 343 059 564
Siège social : 16, rue du Général Alain de Boissieu - 75015 Paris
Siège administratif :
6, rue du Général Alain de Boissieu - CS 68217
75741 PARIS CEDEX 15
Tél. : 01 87 26 00 30

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRCO-AU

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRDE-AU

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance 17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance 5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021
COMPTE-RENDU - DECISION DU PRESIDENT

OBJET : CONTRAT DE PRET POUR LE FINANCEMENT D'INVESTISSEMENTS

Vu l'article L 5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT),

Vu la délibération n°5 du Comité syndical du 30 juillet 2020, portant délégation d'attribution de l'organe délibérant au Président,

Considérant l'impact de la crise sanitaire Covid-19 sur les finances du SMTC-AC,

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRDE-AU

Le Président a signé un contrat de prêt avec le Crédit Agricole dont les principales caractéristiques sont les suivantes :

Contrat : Ligne de Trésorerie
Organisme bancaire : Crédit Agricole
Montant : 5 000 000 €
Durée : 12 mois
Taux d'intérêt : Euribor 3 mois
Périodicité des intérêts : trimestrielle
Commission de non-utilisation : néant
Commission d'engagement : 2 500 € soit 5% du montant de la ligne

SMTC
SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

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

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

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRMP-AU

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

L'an deux mille vingt et un, le 20 décembre à 17h30, le Comité Syndical du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise s'est réuni en session plénière, salle de conférences au siège social, 2 bis rue de l'Hermitage à Clermont Ferrand, sous la présidence du Président du SMTC-AC.

Nombre de membres en exercice :	31 titulaires et 31 suppléants
Nombre de membres présents :	18 en début de séance
	17 en fin de séance
Nombre de procurations :	4 en début de séance
	5 en fin de séance
Date de la convocation :	13 décembre 2021
Secrétaire de séance :	Marion BARRAUD

Présents à l'ouverture de séance :
Jérôme AUSLENDER ; Marion BARRAUD ; Christophe BERTUCAT ; Nicolas BONNET ; Cyril CINEUX ; Christiane DEMOUSTIER ; Alain DOCHEZ ; Sébastien DONADIEU ; Sondès EL HAFIDHI ; Blandine GALLIOT ; Henri GISSELBRECHT ; Jacinthe GUILLOT ; Patrick NEHEMIE ; Flavien NEUVY ; Jean-Paul PRESLE ; François RAGE ; Stanislas RENIE ; Thierry VATIN.
Arrivée en cours de séance : Gilles VESCOVI (à 17h50 vote à partir de la délibération n°2).

Départs en cours de séance :
Henri GISSELBRECHT (à 19h après le vote de la délibération n°5) ; Blandine GALLIOT (à partir de 19h25 après le vote des délibérations - pouvoir à François RAGE).

Représentés par leur suppléant :
Marcel ALEDO par Alain DOCHEZ ; Jean DELAUGERRE par Jacinthe GUILLOT ; Thomas WEIBEL par Marion BARRAUD.

Procurations à l'ouverture de séance :
Claude AUBERT à Flavien NEUVY ; Eric EGLI à Flavien NEUVY ; Annie LEVET à Patrick NEHEMIE ; Christophe VIAL à François RAGE.

Délégués titulaires excusés :
Dominique BALICHARD ; Richard BERT ; Fanny BLANC ; Marie DAVID ; Laurent GANET ; Aurélio MACIAN ; Jean-Marc MORVAN (a visionné la séance à distance) ; Serge PICHOT.

REUNION DU COMITE SYNDICAL DU 20 DECEMBRE 2021

COMPTE-RENDU DES ATTRIBUTIONS EXERCEES PAR DELEGATION EN MATIERE DE MARCHES PUBLICS

En application de l'article L 5211-10 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) et de la délibération n°5 du Comité syndical du 30 juillet 2020, le président rend compte des attributions exercées par délégation de l'organe délibérant.

Ci-joint, un tableau de synthèse des marchés publics et avenants complété depuis le précédent comité syndical.

SMTC SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMERATION CLERMONTOISE

Le Président du SMTC-AC

François RAGE

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

Certifié exécutoire par le Président du SMTC, compte tenu
de la réception en Préfecture le :
et de la publication le :
La présente décision peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication et de sa réception par le représentant de l'Etat

TABLEAU DES ATTRIBUTIONS – MARCHES PUBLICS

N°	Mode de passation	Objet du marché	Montant en € HT	Entreprise attributaire	Date de la CAO	Date de notification
M21-30	Procédure avec négociation Art. L. 2124-3, R. 2124-4 et R. 2161-21 à R. 2161-23 du CCP	Maitrise d'œuvre générale d'infrastructures et d'insertion urbaine des lignes B et C de BHNS dans le cadre du projet InspiRe sur le territoire de la Métropole clermontoise	9 231 300,00 €	INGEROP CONSEIL ET INGENIERIE Agence de Clermont-Ferrand ZI de Ladoux 11 rue verte - BP 30200 63118 CEBAZAT	-	21/10/2021
M21-36	MAPA Art. L. 2123-1 et R. 2123-1 1° du CCP	Réalisation d'une étude pour la réalisation d'une gamme tarifaire innovante et adaptée pour les transports en commun de l'agglomération clermontoise	79 828,00 €	2B2P CONSEIL 12 Bis Rue Delmas 34000 MONTPELLIER	-	14/10/2021
M21-40	MAPA Art .L. 2123-1 et R. 2123-1 1° du CCP	Rénovation des installations de sécurité et de sureté des dépôts du SMTC-AC et de la ligne tramway A	610 889,00 €	ENTREPRISE ELECTRIQUE 18 Rue de la Gantière 63000 CLERMONT-FERRAND	-	25/10/2021
M21-42	Concours	Marché public de maitrise d'œuvre pour la réalisation d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance bus	4 575 070,08 €	OTEIS Agence de Clermont-Ferrand Centre d'affaires du Zénith Arche B 63800 COURNON D'AUVERGNE	Jury 16/09/2021	09/11/2021

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRMP-AU

2 bis rue de l'Hermitage - 63063 Clermont-Ferrand cedex 1
Tél. : 04 73 44 68 68 • Fax : 04 73 44 68 99
Tramway, bus lignes C, 22 et 23 : arrêt Lycée Lafayette

administration@smtc-clermontferrand.com
www.smtc-clermont-agglo.fr

TABLEAU DES ATTRIBUTIONS – MARCHES SUBSEQUENTS

N°	Mode de passation	Objet du marché	Montant en € HT	Entreprise attributaire	Date de notification
S21-33	MS à AC 21-12	Impression dossier presse C vélo	199,00 €	PRINT CONSEIL 28 avenue Jean Moulin 63540 ROMAGNAT	10/09/2021
S21-34	MS à AC 21-12	Impression d'un flyers BEN, bus de nuit	228,00 €	Imprimerie DECOMBAT 25, Rue Georges Charpak Zone des Montels BP 49 63118 CEBAZAT	27/09/2021
S21-35	MS à AC 21-12	Impression Affiches BEN Bus de nuit	72,60 €	SAS ADDIGRAPHIC 31 rue de la Vallée Maillard 41000 BLOIS	29/09/2021
S21-37	MS à AC 21-12	Impression carte de visites SMTC	60,00 €	Imprimerie DECOMBAT 25, Rue Georges Charpak Zone des Montels - BP 49 63118 CEBAZAT	11/10/2021
S21-38	MS à AC 21-12	Impression sticker QR Code billettique recto	538,00 €	PRINT CONSEIL 28 avenue Jean Moulin 63540 ROMAGNAT	25/10/2021
S21-39	MS à AC 21-12	Impression sticker QR Code billettique recto/verso	827,00 €	SAS ADDIGRAPHIC 31 rue de la Vallée Maillard 41000 BLOIS	25/10/2021
S21-41	MS à AC 21-12	Impression Flyer C.Vélo VAE	160,40 €	SAS ADDIGRAPHIC 31 rue de la Vallée Maillard 41000 BLOIS	03/11/2021

2 bis rue de l'Hermitage - 63063 Clermont-Ferrand cedex 1
Tél. : 04 73 44 68 68 • Fax : 04 73 44 68 99
Tramway, bus lignes C, 22 et 23 : arrêt Lycée Lafayette

administration@smtc-clermontferrand.com
www.smtc-clermont-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRMP-AU

TABLEAU DES AVENANTS

N°	Type de Marché	Marché initial			Avenants			Date CAO	Date notification
		Objet du marché	Montant en € HT	Titulaire	N°	Objet	Montant en € HT		
M18-63	MAPA Art.27 Décret 2016-360	Assistance à maitrise d'ouvrage pour l'appui au déploiement du nouveau système billettique des transports publics de l'agglomération clermontoise	maxi 300 000 € sur 3 ans	MT3 Parc d'Activités Kennedy 33700 MÉRIGNAC	2	*Prolongation du contrat jusqu'au 07/12/2023 et augmentation du montant maxi sur le fondement de l'article 139-2°*	75 000 €	-	20/10/2021
M19-21	Procédure Négociée avec mise en concurrence préalable Art.26-2° et 74 - Décret n°2016-360 du 25 mars 2016.	AMO technique du projet des lignes B et C du réseau de transports en commun de l'agglomération clermontoise	AC sans montant minimum ni maximum	EGIS VILLES ET TRANSPORTS Rue Louis Blériot CS 50402 63000 CLERMONT FERRAND	3	*Article 139-2 décret 2016-360 du 25 mars 2016*	Sans incidence financière	-	12/10/2021
M19-32	MAPA Art. L. 2123-1 et R. 2123-1 1° du CCP. AC à BC	Travaux de voierie liés aux infrastructures du réseau des TC dur le ressort territorial du SMTC-AC	Mini 500 000 € Maxi 3 000 000 000 €	COLAS RAA 7 Avenue de l'Europe 63370 LEMPDES	2	*Prestations nouvelles*	Sans incidence financière	-	30/07/2021

2 bis rue de l'Hermitage - 63063 Clermont-Ferrand cedex 1
Tél. : 04 73 44 68 68 • Fax : 04 73 44 68 99
Tramway, bus lignes C, 22 et 23 : arrêt Lycée Lafayette

administration@smtc-clermontferrand.com
www.smtc-clermont-agglo.fr

Envoyé en préfecture le 23/12/2021
Reçu en préfecture le 23/12/2021
Affiché le
ID : 063-256300120-20211220-20211220_CRMP-AU