DEPARTEMENT DE L'OISE

COMMUNE DE CLERMONT

SOUS-PREFECTURE
11 FEV. 2014
6, rue Georges Fleury
60607 CLERMONT CEDEX

ENQUETE PUBLIQUE :
DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

CONCERNANT LE
PROJET D'AMENAGEMENT
DE LA ZAC « du PARC DES MARETTES»
par la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO)
Sur la commune de CLERMONT

ENQUÊTE PUBLIQUE

Du lundi 9 décembre 2013 au jeudi 16 janvier 2014

RAPPORT N°2/3
DU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

SOMMAIRE

I OBJET DE L'ENQUÊTE page 3

II DEMARCHES ADMINISTRATIVES page 3

III DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE page 4
- III 1 Réalisation du dossier d'enquête publique
- III 2 Documents mis à la disposition du public

IV PREPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE page 5

V DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE page 5

VI CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE page 6

VII PRESENTATION DU PROJET page 7

VIII AVIS DES COLLECTIVITES OU ORGANISMES ASSOCIEES page 8

IX EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC page 13
- IX 1 Communication des observations au Maître d'ouvrage
- IX 2 Analyse détaillée des observations du public

X CLOTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE page 29

XI APPRECIATION DU PROJET DE LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE page 29
- XI 1 Evaluation de l'Utilité Publique
- XI 2 Analyse du projet

XII ANALYSE ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR page 36
- XII 1 sur le dossier d'enquête publique
- XII 2 sur l'étude d'impact
- XII 3 Sur l'avis des collectivités ou organismes associés
- XII 4 Sur les observations du public

XIII SYNTHESE DES ANALYSES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR page 42

XIV AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR page 44
- XII1 Objet de l'enquête
- XII 2 avis et conclusions du commissaire enquêteur

Philippe LEGLEYE
Commissaire Enquêteur
A rédigé le rapport ci-après :

NOTA : L'ensemble des informations générales concernant cette enquête publique figurent dans le rapport n° 1 regroupant les deux enquêtes publiques « DUP, PARCELLAIRES». Dans ce document ne figurent que les informations spécifiques à l'enquête publique sur la DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, ainsi que les conclusions motivées du commissaire enquêteur.

I OBJET DE L'ENQUETE

Les enquêtes publiques ayant pour objet :

- La procédure de déclaration d'utilité publique en vue de l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires à l'aménagement de la ZAC du « Parc des Marettes » par la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) sur la commune de Clermont.

II DEMARCHES ADMINISTRATIVES

VOIR RAPPORT N° 1

III DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE

III 1 Réalisation du dossier d'enquête publique

Le dossier d'enquête publique a été réalisé par le bureau d'étude d'urbanisme **KVDS** assisté par le cabinet **HEXA ingénierie,** sous couvert de la Société d'aménagement de l'Oise (SAO) agissant en qualité de Maître d'ouvrage et de la Mairie de Clermont

CONTENU DES DOSSIERS :

I DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

- 0 ACTES ADMINISTRATIFS
- 1 NOTICE EXPLICATIVE
- 2 PLAN DE SITUATION
- 3 PERIMETRE DE DUP
- 4 PLANS GENERAUX DES TRAVAUX
- 5 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS
- 6 ESTIMATION SOMMAIRE DES DEPENSES A REALISER
- 7-1 ETUDE D'IMPACT
- 7-2 AVIS DE l'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE
- 8 MENTION DES TEXTES QUI REGISSET L'ENQUETE PUBLIQUE
- 9 BILAN DE LA CONCERTATION PUBLIQUE
- 10 AVIS OBLIGATOIRE EMIS SUR LE PROJET
- 11 MENTION DES AUTRES AUTORISATIONS NECESSAIRES POUR REALISER LE PROJET

II COMPLEMENTS AU DOSSIER DE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

- LETTRE DU SOUS PREFET DE CLERMONT DETE DU 30 JUILLET 2013

- COMPTE RENDU DE LA REUNION DU 12 JUILLET 2013 EN SOUS-PREFECTURE DE CLERMONT
- NOUVEAU PLAN MASSE
- NOUVEAU BILAN DE SURFACE
- VERIFICATION DE LA COMPATIBILITE DU NOUVEAU PROJET AVEC LE POS

Il n'est bien entendu pas de la responsabilité du commissaire enquêteur de se prononcer sur la légalité de l'environnement administratif. Cela est et reste du ressort du Tribunal Administratif compétent. Il n'est pas du ressort du commissaire enquêteur de dire le droit, mais simplement il peut dire s'il lui semble que la procédure décrite ci-dessus est légale et s'il lui semble qu'elle a été respectée dans la conduite de ces enquêtes.

IV PREPARATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

VOIR RAPPORT N°1

V DEROULEMENT DE L'ENQUÊTE

VOIR RAPPORT N°1

VI CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE

L'Article 545 du Code civil prévoit que « nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique et moyennant une juste et préalable indemnité »

Article L11-1 du code de l'expropriation.

L'expropriation d'immeubles, en tout ou partie, ou de droits réels immobiliers, ne peut être prononcée qu'autant qu'elle aura été précédée d'une déclaration d'utilité publique intervenue à la suite d'une enquête et qu'il aura été procédé contradictoirement à la détermination des parcelles à exproprier, ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et des autres intéressés.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est menée par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête dont les modalités de désignation et les pouvoirs sont définis par les dispositions du chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête doit rendre ses conclusions six mois maximum après l'ouverture de l'enquête publique.

Article L11-1-1 du code de l'expropriation.

Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages constitue une des opérations mentionnées à l'article L. 123-1 du code de l'environnement et que sa réalisation rend nécessaire l'expropriation d'immeubles ou de droits réels immobiliers, la déclaration de projet prévue à l'article L. 126-1 du code de l'environnement intervient, au vu des résultats de l'enquête prévue à l'article L. 11-1 du présent code, selon les modalités et dans les conditions suivantes :

1. Si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics, l'autorité compétente de l'Etat demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, l'autorité de l'Etat compétente décide de la déclaration d'utilité publique.

Lorsque l'opération est déclarée d'utilité publique, la légalité de la déclaration de projet mentionnée à l'alinéa précédent ne peut être contestée que par voie d'exception à l'occasion d'un recours dirigé contre la déclaration d'utilité publique. Les vices qui affecteraient la légalité externe de cette déclaration sont sans incidence sur la légalité de la déclaration d'utilité publique.

2. Si l'expropriation est poursuivie au profit de l'Etat ou de l'un de ses établissements publics, la déclaration d'utilité publique tient lieu de déclaration de projet.

Motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération.

Article L11-1-2 du code de l'expropriation.

La décision de refus de déclarer l'utilité publique d'un projet ou d'une opération doit être motivée et comporter l'énoncé des considérations de droit et de fait la justifiant.

Elle doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Ce délai est majoré de six mois lorsque la déclaration d'utilité publique ne peut être prononcée que par décret en Conseil d'Etat.

NOTA : Deux enquêtes publiques seront nécessaires pour répondre aux textes réglementaires.

1ère La Déclaration d'utilité publique » des nouvelles acquisitions et aménagements annexes

2ème l'enquête parcellaire

VII PRESENTATION DU PROJET

VOIR RAPPORT N° 1

VIII AVIS DES COLLECTIVITES OU ORGANISMES ASSOCIES

Par lettre du 22 novembre 2012, (voir annexe n° 13) Monsieur le Préfet de l'Oise, a consulté les collectivités ou organismes associés, aux fins d'examen conjoint du projet de mise en compatibilité du POS de Clermont.

Les dates et lieu de la réunion vous seront indiqués ultérieurement.

Dans la perspective de cette rencontre, je vous serais obligé de me faire connaître votre avis sur ce projet avant le 07 janvier 2013

Liste des services consultés :

- Monsieur le Président du conseil Général
- Monsieur le Président du conseil Régional.
- Monsieur le Président de la Communauté de communes du Clermontois
- Monsieur le Maire de Clermont
- Madame le Directeur régional des affaires culturelles de Picardie.
- Monsieur le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Picardie
- Monsieur le chef de service départemental de l'architecture et du patrimoine UT DRAC.
- Monsieur le Président de la chambre de métiers et de l'artisanat de l'Oise
- Monsieur le Président de la chambre de commerce et d'industrie de l'Oise
- Monsieur le Président de la chambre d'agriculture de l'Oise.
- Monsieur le Directeur Départemental des territoires
- Monsieur le Directeur général de l'agence régionale de santé de Picardie
- Monsieur le responsable de GRT Gaz Région Val de seine.
- Monsieur le Directeur du réseau de transport d'électricité.

Avis résumés des services consultés (pour plus amples informations se reporter aux annexes) :

Directeur régional des affaires culturelles de Picardie (annexe n°14)

Par lettre du 29 novembre 2012 :

Les travaux, constructions ou aménagements cités en objet (Aménagement de lé ZAC des Marettes à Clermont) ne sont pas susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique.

En conséquence, ce dossier ne fera pas l'objet de prescriptions de mesures de détection, de conservation ou de sauvegarde par l'étude scientifique

GRT Gaz Région Val de seine (annexe n° 15)

Par lettre du 6 décembre 2012 :

Nous vous signalons que nous exploitons dans l'aire d'étude de votre projet, une canalisation de transport de gaz naturel haute pression de diamètre 100mm, ainsi qu'un poste de détente

Votre projet se trouvant à plus de 50 mètres de nos installations et ouvrages, nous vous informons que nous n'avons pas d'objection à formuler quant à la réalisation de ce projet

Nous vous serions reconnaissant d'informer les différents intervenants des obligations faites par la réglementation du Guichet unique à toute personne physique ou morale (maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises,y compris les entreprises sous traitantes chargées de l'exécution des travaux)

L'agence régionale de santé de Picardie (annexe n°15)

Par lettre du 11 décembre 2012 :

Avis favorable à la réalisation du projet

Chambre d'agriculture de l'Oise. (annexe n°16)

Par lettre du 28 décembre 2012 :

Ce projet ne soulève aucune remarque de la Chambre d'agriculture

Direction Départemental des territoires (annexe n°17)

Par lettre du 9 janvier 2013.

En conclusion, sur le dossier d'aménagement de la ZAC des Marettes, la DDT émet un **Avis favorable sous réserves** de la prise en compte du projet dans le PLU en cours d'élaboration, des risques naturels, des périmètres de protection historique et du stationne ment vélo. De plus, les besoins de stationnements pourront être réévalués en lien avec l'attractivité de la gare SNCF et son rôle dans la desserte du territoire

Service départemental de l'architecture et du patrimoine UT DRAC.(annexe n° 18)

Par lettre du 9 janvier 2013

Etude d'impact :

Contrairement à ce qui est indiqué en page 113 de l'étude d'impact, la zone est comprise pour partie dans le périmètre de protection des Monuments Historiques

Volume des constructions :

Le projet propose la construction en limite d'îlot de deux grands corps de bâtiments d'une hauteur plus importante (R+3+combles) que le front bâti situé en vis-à-vis de cet impact essentiellement paysager.

La hauteur du parking en silo est trop importante

De manière générale, la hauteur des bâtiments devra être réduite à R+2+comble, afin de ne pas créer de barrière visuelle en premier plan du remarquable site paysager de la ville haute

Lien avec les espaces existants :

Il serait opportun d'organiser une transition volumétrique du bâti, en terme de hauteur et de forme urbaine sur ce secteur de la ZAC.

Mise en compatibilité du POS

Article UB10 : le relèvement de la cote maximale des constructions, actuellement fixée à 75,80mètres NGF pour la porter à 78,70mètres, fait l'objet d'un avis défavorable du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine.

En conclusion, en l'absence de prise en compte du Patrimoine monumental historique et paysager de Clermont, vis-à-vis des impacts prévisibles crées par le quartier envisagé, le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de l'Oise émet un avis défavorable sur le dossier dans son état

La réduction de la hauteur maximale des immeubles à R+2+combles, et le maintien d'un niveau NGF maximal à la cote NGF 75.80mètres, tel que dans le POS actuel, permettrait de lever cet avis défavorable, l'impact urbain et paysager du bâti envisagé devenant ainsi compatible avec la préservation du caractère et de l'échelle des lieux et de l'étagement urbain progressif depuis le pied de la butte jusqu'à la ville haute et son donjon.

Direction Départementale des Territoires (annexe n° 19)
Service de l'eau de l'environnement et de la forêt

Par lettre du 8 mars 2013 :

(Est joint à la lettre précitée le « récépissé de dépôt de dossier de déclaration concernant la réalisation de la zone d'aménagement concertée du parc des Marettes »

Votre dossier est complet et régulier et que je ne compte pas faire opposition à votre déclaration. Dés lors, vous pouvez commencer votre opération à réception du présent courrier et du récépissé ci-joint.

En date du vendredi 12 juillet 2013 une réunion (compte rendu voir annexe 4) a eu lieu en Sous Préfecture de Clermont concernant le projet ZAC du Parc des Marettes à Clermont

Cette réunion été présidée par Monsieur Patrick COUSINARD Sous Préfet de Clermont

Les Présents à cette réunion :

Monsieur Patrick COUSINARD	Sous préfet de Clermont
Madame Fernanda VAN DE KERCKHOVE	Sous-préfecture de Clermont
Madame Mélanie GODBILLE	Préfecture DRCL chef de service
Madame MEKHALFIA	Préfecture DRCL
Madame Laurence PRADOUX	STAP ABF
Monsieur Jean Lucien GUENOUN	STAP ABF
Monsieur Lionel FRAILLON	DDT Directeur adjoint
Madame Marie BANATRE	DDT
Monsieur Dominique DE PAOLI	DDT
Monsieur Lionel OLLIVIER	Maire de Clermont
Monsieur Emmanuel BELLANGER	Mairie de Clermont
Madame Anne PORQUEZ	Mairie de Clermont
Monsieur Jean Louis VANDEBURIE	Société d'Aménagement de l'Oise Directeur

Ordre du jour :

- Avis défavorable de la STAP
- Procédures engagées par la commune, relatives à la déclaration d'utilité Publique (DUP) et la révision du Plan d'Occupation du Sol (POS)

Avis défavorable de la STAP :

Le projet de la ZAC du Parc des Marettes a reçu un avis favorable des services de l'Etat sauf celui de la STAP qui souhaite que le projet soit modifié sur plusieurs points :

- Augmentation de la placette
- Réduction de la hauteur maximale des immeubles à R+2+combles au lieu de R+3+combles

Monsieur Jean Luis VANDEBURIE Directeur de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) présente un nouveau projet prenant en compte les observations de la STAP, dont le plan est annexé au présent relevé de conclusion

Monsieur Jean Lucien GUENOUN prend acte des propositions du nouveau projet. **Ce projet recueille son avis favorable**

Deux procédures sont engagées par la commune

- Une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) sur le secteur de la gare pour expropriation, déposée en sous préfecture le 11 octobre 2013
- La révision du Plan d'Occupation des Sols prescrite le 2 décembre 2009

L'objectif est de trouver la procédure la moins coûteuse et la moins chronophage

Après plusieurs propositions émises par les participants

Il a été convenu que la DRCL, en collaboration avec la DDT, reprendra contact avec la commune de Clermont afin de lui indiquer une procédure juridiquement possible

Par lettre du 30 juillet 2013 (voir annexe n° 3) adressée aux participants de la réunion du 12 juillet 2013 Monsieur Patrick COUSINARD Sous Préfet de Clermont écrit :

« Afin de compléter la réunion de travail du 12 juillet 2013, je vous informe que le projet, présenté en réunion le 12 juillet dernier et validé par le service territorial de l'architecture et du Patrimoine, semble compatible avec le POS de la commune de Clermont

En conséquence, la procédure de mise en compatibilité du POS avec le projet n'est plus nécessaire.

Afin de pouvoir confirmer cela et de mettre en œuvre la suite de la procédure de DUP le dossier doit être complété, par la production d'un document annexe sans modifier le dossier DUP déposé, qui figurera tel que au dossier d'enquête publique, par le maître d'ouvrage en transmettant les pièces relatives à :

- La production du nouveau plan global des travaux avec l'allongement du lot 3 en contrepartie de la diminution de la hauteur, à la demande de la STAP
- La hauteur retenue pour ce lot
- La justification de l'abandon de la procédure de mise en compatibilité du POS au regard notamment :
- Des dispositions de l'article L123-1-12 du code de l'urbanisme qui permet, au moment du de pot du permis de construire, de justifier de l'utilisation de places de stationnement dans »l'environnement immédiat » du projet, comme le permettra la réalisation du parking en silode 35 places limitrophe du projet à défaut de les réaliser sur le terrain d'assiette (244 places pour les 200 logements 24 places pour les commerces et 14 places pour les bureaux (page 141 de l'étude d'impact)
- De la prise en compte de la demande de l'ABF pour le lot 3

IX EXAMEN DES OBSERVATIONS DU PUBLIC

IX 1 Communication des observations à la mairie de Clermont et à la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO)

Conformément aux termes de la réunion du 14 novembre 2013, le commissaire enquêteur a transmis l'ensemble des observations, figurant sur le registre d'enquête publique, à la mairie de Clermont et à la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO)

La Mairie de Clermont a photocopié la totalité des observations figurant sur le registre d'enquête publique

Les représentants de la, mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) ont remis par courrier électronique au commissaire enquêteur un mémoire détaillé exposant les commentaires et avis techniques de la mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) sur les observations figurant dans le registre d'enquête publique

Réactions de la mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) sur les diverses observations formulées.

Dans ce mémoire, les rédacteurs du mémoire en réponse, ont pris le soin de répondre à chacune des remarques déposées, soit en apportant une réponse globale lorsque la question posée présentait un intérêt général, soit de manière plus détaillée, lorsque la question posée était par trop précise ou personnelle.

Avis du commissaire enquêteur sur les réactions de la mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO)

Le commissaire enquêteur tient à faire observer le soin pris par les représentants de la mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) pour répondre à chacune des observations afin de justifier les prises de position et les choix opérés par la mairie de Clermont et de la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO)

IX 2 Analyse détaillée des observations du public

OBSERVATIONS DU PUBLIC

DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
REGISTRE N°1 DUP

Observation n°1
Madame Monique PRETOT
Le 8 janvier 2014

Résidant à Clermont depuis prés de 39 ans, j'ai pris connaissance du projet. Ne suis pas directement concernée, mais j'apprécie cependant les aménagements envisagés, en particulier le parking silo

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Pas de commentaire

Observation n°2
Epoux Céline et Doineau SEBASTIEN
Le 10 janvier 2014

Suite au projet d'aménagement de la ZAC du parc des Marettes, nous avons une requête concernant le parking silo de 350 places à destination des usagers de la gare et du nouveau quartier.

Etant propriétaire du bien 26 C (fond de cour) rue Henri Barbusse, nous sommes directement impactés par ce parking.

Lors de l'achat de notre maison en 2007, le projet initial présenté en mairie ne prévoyait aucunement un parking sur plusieurs niveaux, mais une école.

Donc, nous souhaitons vivement que ce point soit réétudié pour les raisons suivantes (il a déjà été discuté lors de la réunion de concertation en 2013 dans apporter de réponses à ce jour.

1) **Qualité de vie :** D'après votre argumentaire, l'entrée de ville sera mise en valeur par ces nouvelles résidences, mais nous ne voyons pas ou est l'esthétique, dans un parking de 6 niveaux vue des 2 entrées de ville (côté gare et côté pont).

Vous avez travaillé sur l'implantation et la hauteur des résidences pour minimiser les impacts visuels (pignon n'ouvrant pas de vue sur l'Ouest et hauteur

ramenée en R+2+Cà proximité des parcelles mitoyennes. Mais aucunement concernant le parking.

Nous avons un bâtiment de 15 m de haut le long de notre propriété n'assurant plus l'intimité de notre jardin, avec plus de vue dégagée, une diminution de l'ensoleillement et donc une perte de qualité de vie et il en sera de même pour les futurs propriétaires du lot n° 6.

2) **Sécurité :** Dans la liste des contraintes, la sécurité du parking n'est pas mentionnée. Or il nous parait important de prévoir des mesures (barrières, badges, gardien.etc) pour limiter l'accès du parking aux résidents et aux usagers de la gare, afin de préserver la tranquillité du quartier. En effet a proximité d'une gare, ce type de bâtiment peut devenir un lieu de trafic illicite

3) **Trafic routier :** Actuellement le trafic routier dans le quartier de la gare est saturé aux heures de pointes, avec les nouveaux résidents et les nouveaux usagers de la gare le trafic va exploser. Or un un projet de l'autre côté de la voie ferrée avec un système de passerelle est proposé dans le PLU. Il éviterait ainsi, aux usagers de la gare extérieurs à Clermont d'entrer dans la ville et contribuerait donc à fluidifier le trafic. De plus un réseau de transport urbain sur l'agglomération de Clermont est prévu avec des horaires calés sur ceux des trains, afin d'éviter aux usagers de la gare d'utiliser leur véhicule. Par conséquent, un parking destiné uniquement à l'usage des nouvelles constructions serait suffisant.

4) **Mur anti Bruit :** Le parking ferait également office de barrière anti bruit entre les constructions et les voies ferrées. Or les va et vient de véhicules à toutes heures du jour et de la nuit n'est il pas plus bruyant que des trains que des trains qui passent ponctuellement et à des horaires précis et donc, n'est il pas au contraire un désagrément supplémentaire.

Notre idéal serait que le choix se porte sur le parking silo de 90 places à destination des usagers du nouveau quartier

Si ce choix est refusé, nous souhaiterions que le parking soit aligné à celui du lot n°6 et que sa hauteur soit limitée à R+2+C du lot n°6 afin de respecter l'impact visuel à proximité de notre parcelle (voir schéma n°1)

Dans tous les cas, un aménagement de type bardage bois par exemple autour de la partie du parking visible de notre parcelle et du lot n°6 est indispensable pour d'une part préserver l'intimité de notre jardin et celle des appartements du lot n°6 et d'autre part pour conserver un visuel agréable.

Le point indiscutable est la sécurisation de l'accès au parking afin d'éviter des trafics en tout genre, risquant de dégrader la qualité de vie dans le quartier de la gare

NOTA les croquis sont à voir dans le registre d'enquête publique

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Point 1 : qualité de vie :

- Le parking est situé au nord est des parcelles des riverains. Il n'y aura pas de masque solaire sur les parcelles situées à l'ouest de l'ouvrage

- La hauteur du parking est conforme aux règles du POS et aux futures règles du PLU. De plus, contrairement à un immeuble résidentiel qui pourrait avoir des fenêtres orientées vers les jardins, il sera possible de limiter les vues directes, voire de les interdire
- L'aspect du parking sera traité avec qualité : une attention particulière sera donnée dans le programme du concours d'architecte (possibilité de bardage bois comme suggéré par le riverain, végétalisation éventuelle des façades...). Le dernier niveau pourra être aérien en vue de baisser de 2 m la hauteur totale du bâtiment. De plus, il est prévu la plantation d'un rideau d'arbres entre les fonds de parcelles de la rue Barbusse et le parking à étages permettant de créer un filtre visuel
- Une concertation avec les riverains sera organisée le moment venu

Point 2 : sécurité :

- Le souci de sécurité affiché par cette question est aussi celui de la collectivité qui souhaite, à travers la création de ce parking, réaliser un investissement pérenne et donc limiter les risques de dégradations. Les dispositions de sécurité qui seront mises en place (contrôle d'accès, surveillance, présence humaine...) seront définies dans le cahier des charges de la procédure de Délégation de Service Public (DSP) qui sera lancée et qui s'imposeront au futur exploitant

Point 3 : trafic routier :

- Une étude de circulation et de stationnement a été faite à l'échelle du quartier par le Pays du Clermontois. Une des vocations du parking à étages est d'absorber la demande actuelle en stationnement sur le quartier, de résorber le stationnement illicite sur trottoirs et de répondre aux besoins du nouveau quartier (stationnement résidentiel et visiteurs). Son dimensionnement n'a pas pour objectif de répondre à un accroissement prévisible de la fréquentation de la gare d'ici 20 ans. En revanche, le projet de parking au nord des voies ferrées, inscrit dans le PADD du PLU en cours d'approbation, anticipe cet accroissement en besoin de stationnement pour la gare. La passerelle qui devrait être aménagée dès 2015 par le Conseil Régional prévoit dans sa structure la possibilité d'extension pour traverser les dernières voies au nord, reliant ainsi le futur parking aux quais
- Le ratio de places de stationnement lié à la création des logements est de 1,2 place/logement (1place/logement pour les logements sociaux). Ces ratios sont volontairement bas par rapport au reste de la ville (2 places par logement) car l'étude de trafic a démontré qu'une possibilité de mutualisation des places de stationnement était envisageable du fait de la complémentarité des usages (stationnement de jour pour les usagers gare et de nuit pour les habitants, entre autres). Cela anticipe également la desserte du territoire par les transports en commun
- Le dimensionnement du parking à étages résulte des difficultés techniques d'aménager en sous-sol les places de stationnement résidentiel pour les lots 4 à 6 du fait de la proximité de la nappe phréatique

Point 4 : ambiance sonore :

- Une étude acoustique a été réalisée en 2006. L'ambiance sonore du quartier est assez élevée le long de voie de circulation (avenue des Déportés et voie ferrée entre 60 et 70 dB de jour). Le cœur du quartier présente des mesures inférieures à 60 dB de jour. Il faut dans ce cadre souligner que la création du parking à étages permettra de réduire, voire de supprimer le stationnement sauvage illégal le long des voies qui est source de nuisances phoniques pour les riverains. Les bruits de claquement de portes et autres, seront, de plus, confinés à l'intérieur du futur bâtiment de stationnement. Enfin, son usage étant dédié pour une grande partie aux utilisateurs des trains, les nuisances qu'il pourrait générer se limiteront pour une large part aux plages horaires d'arrivée et de départ des trains

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Qualité de vie

La réalisation de ce parking silo ne peut pas être remise en cause compte tenu du nombre de stationnement nécessaire aux habitants de la ZAC des Marettes ainsi qu'aux usagers de la SNCF

La masse du parking silo (hauteur et longueur) inquiète à juste titre les riverains se situant à l'Ouest du projet de la « ZAC du parc des marettes »

J'ai bien noté que la conception de cet ouvrage est en conformité avec les règles du POS et du futur PLU et qu'il ne provoque pas de masque solaire.

Il me parait toutefois difficile, d'ignorer l'impact visuel fort que ce parking va provoquer auprès des riverains

J'observe par ailleurs que cet effet de masse du parking, n'avait pas échappé à l'Architecte des Bâtiments de France dans sa lettre du 9 janvier 2013 (voir annexe 18) lorsqu'il note au paragraphe « Volume des constructions » le texte suivant : « La hauteur du parking en silo est trop importante »

Afin de répondre au souhait exprimé par les époux Céline et Doineau SEBASTIEN, ainsi que par l'Architecte des bâtiments de France, j'ai bien noté la proposition du maître d'ouvrage de rendre le dernier niveau du parking en aérien.

Je crains que cette disposition soit insuffisante et suggère d'étudier la variante suivante :

La nappe phréatique empêchant la création d'un deuxième niveau de parking sous les bâtiments logements ou sous le parking silo, ce qui aurait permis de supprimer un, voir deux étages au parking silo, je propose de supprimer le niveau 6 sur la moitié Ouest du parking et rajouter un demi niveau aérien sur le 6ème étage côté Est du parking, de telle sorte que le parking aurait 5 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Ouest et 7 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Est

Cette formule aurait pour avantage de diminuer sensiblement l'impact visuel des riverains côté Ouest et permettrait également de moduler la façade en évitant l'effet de masse

Sécurité :

Les dispositions envisagées par le maître d'ouvrage dans le domaine de la sécurité me paraissent être en conformité avec les règles qui régissent ce type d'ouvrage.

Trafic routier

***Le stationnement** : Il faut distinguer le stationnement des résidents de la ZAC du parc des marettes et ceux des usagers de la SNCF.*

Le nombre de place de stationnement au sein de la ZAC des marettes, y compris parking silo, doit être suffisant pour satisfaire les besoins des habitants de la ZAC des marettes

En aucun cas les usagers de la SNCF ne pourront utilisés les aires de stationnement du parc des marettes.

Les places de stationnement dans le parking silo devront être parfaitement délimitées entre les habitants de la ZAC du parc des Marettes et les usagers de la SNCF

L'étude de circulation et stationnement réalisé par le Pays du Clermontois n'étant pas jointe au dossier d'enquête publique, il est difficile de se faire une opinion sur les conclusions de cette étude.

Ambiance sonore

Il est incontestable que le parking silo servira de mur anti bruit entre la voie SNCF et la ZAC du parc des marettes.

Les commentaires et avis du maître d'ouvrage sont de nature à apaiser les inquiétudes du public.

Observation n°3
Monsieur José DOS SANTOS
Le 14 janvier 2014

PARKING SILO :

Site couvert, ouvert à tous, qui peut très vite devenir un lieu de rencontre et de délinquance (lieu de rencontre de jeunes, trafic, de drogue, etc...) également risque de dégradation vol de véhicules. Cela peut engendrer une insécurité sur tout le quartier.

Proposition : gardiennage, contrôle des accès, vidéosurveillance.

CIRCULATION :

Dans cette nouvelle version du projet, la « desserte interne »n'aboutit plus avenue des Déportés, mais arrive rue Henri Barbusse

Risque :

Tout le trafic de la ZAC va arriver rue Henri Barbusse , puis rue Louise Michel (qui est très étroite).

Aux heures d'arrivée des trains, les voitures , sortant des parkings peuvent utiliser la « desserte interne » afin d'éviter les bouchons généré par le Stop de la rue des Déportés et arriver rue Henri Barbusse/rue Louise Michel

Beaucoup d'enfants (souvent des groupes) passent à pieds par la rue Louise Michel pour se rendre de la gare aux Collège Fernel et Lycée Cassini, ce qui est dangereux, car les trottoirs étant étroits, ils se partagent la rue avec les voitures.

Propositions :

Installer une barrière pour permettre l'accès à la « desserte interne » (entre les lots 5 et le parking silo) qu'aux habitants de la ZAC (ce qui en plus empêchera les stationnements sauvages dans la ZAC.

Mettre la rue Louise Michel en sens unique

Matérialiser les emplacements de stationnement sur le sol, rue Louise michel afin de les limiter et dégager les trottoirs.

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Parking à étages :

Le souci de sécurité affiché par cette question est aussi celui de la collectivité qui souhaite, à travers la création de ce parking, réaliser un investissement pérenne et donc limiter les risques de dégradations. Les dispositions de sécurité qui seront mises en place (contrôle d'accès, surveillance, présence humaine...) seront définies dans le cahier des charges de la procédure de Délégation de Service Public (DSP) qui sera lancée et qui s'imposeront au futur exploitant.

Circulation :

Conscient du risque évoqué par M. Dos Santos, la rue L. Michel sera mise en sens unique sur son tronçon reliant la rue H. Barbusse à la rue de Saint Just en accompagnement de la création du giratoire sur cette intersection. Elle sera en sens entrant sur le nouveau giratoire.

La voie de desserte interne est prévue en zone de vitesse réduite (zone 30 maximum voire moins), en sens unique avec des places de stationnement délimitées sur chaussée. A l'intersection avec la sortie du parc, un plateau surélevé sera réalisé pour obliger les conducteurs à respecter la limitation de vitesse. En revanche, il n'est pas possible d'envisager une restriction d'accès à cette voie car elle est de nature publique et servira aux usagers des commerces et activités qui prendront place en RDC des lots 3 et 5 (livraisons, stationnement temporaire).

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Parking silo

Les dispositions de sécurité préconisées par le maitre d'ouvrage me semblent être de nature à apaiser les inquiétudes de Monsieur DOS SANTOS dans ce domaine

Circulation

Les propositions de monsieur DOS SANTOS sont globalement reprises par le maître d'ouvrage

Je suis assez favorable à la limitation d'accès de la ZAC des marettes uniquement aux habitants de ladite ZAC pour des raisons de sécurité et de risques de stationnements sauvages.

Le code d'accès à l'ouverture de la barrière fermant la ZAC du parc des Marettes, peut être fourni par les commerçants aux livreurs.

Observation n°4
MADAME Lynda VAISSE
Le 15 janvier 2014

Parking Silo :

Je viens vous faire part de mon mécontentement concernant le parking de plusieurs étages prévu dans l'aménagement de la ZAC des Marettes.

Je suis totalement opposé à ce parking qui ne peut engendrer que des nuisances, notamment :

La sécurité des jeunes : la rue Louise Michel est chaque jour emprunté par des jeunes allant au Lycée Le fait d'accroitre la capacité du parking, d'augmenter le flux de voiture risque de nuire à la sécurité des jeunes

Circulation/Bouchon : Alors qu'aux heures de pointes, il devient difficile de circuler aux abords de la gare, qu'en sera-t-il si l'on augmente la capacité d'accueil des voitures

La ville ne met elle pas en place un système de bus, privilégiant les transports en commun, plutôt que le tout individuel.

Notre commune n'est pas là pour pallier aux problèmes de parking à Creil et Saint Just en Chaussée Beaucoup des résidents de ces deux communes viennent jusqu'à Clermont pour utiliser le parking de la gare gratuit.

INSECURITE :

Nous savons tous que ce type de parking entraine de l'insécurité, délinquance, drogue, viol.

Par ailleurs, à titre personnel lorsque j'ai acheté ma maison en 2008, le projet prévoyait un parc/jardin avec une école et quelques immeubles sociaux

Demain, si ce projet de parking se réalisait, mon jardin situé face à ce parking, enlèverait de l'ensoleillement à mon jardin. La vue dégagée n'existerait plus

Je ne remets pas en cause l'intégralité du projet, mais seulement le parking à étages

Un parking sans étage pourrait être envisagé

Une réunion avec les habitants du quartier est elle prévue ?

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

La sécurité des jeunes :

La rue L. Michel sera mise en sens unique sur son tronçon reliant la rue H. Barbusse à la rue de Saint Just en accompagnement de la création du giratoire sur cette intersection. Elle sera en sens entrant sur le nouveau giratoire avec possibilité de mettre en œuvre une zone de vitesse réduite.

De plus, sur le tronçon reliant actuellement la rue H. Barbusse à l'avenue des Déportés, la rue sera transformée en voie piétonne et un parc sera créé. Un accès voitures sera maintenu sur la partie basse uniquement pour les riverains.

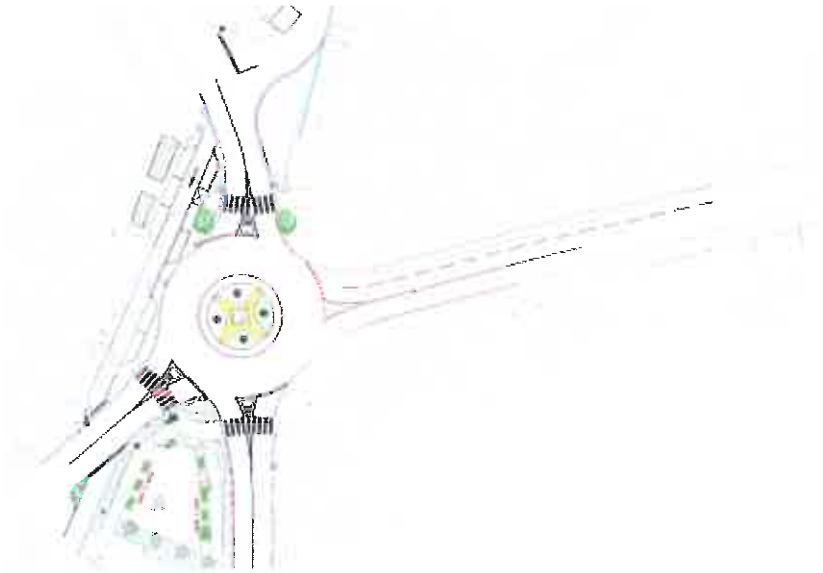
Circulation/Bouchon :

Le projet n'augmente pas la capacité d'accueil du quartier à destination des usagers de la gare. Il permet de mieux organiser le stationnement en réduisant les possibilités de stationnement illicite.

Par ailleurs, ce projet constitue l'occasion de réfléchir les règles de stationnement qui seront actualisées autour de la gare, sur les voies publiques (zone bleue, stationnement payant pour les non résidents...). Cela supposera une réflexion et une concertation avec les habitants notamment. Cela permettrait de mieux encadrer le stationnement automobile sur la voie publique.

De plus, la mise en place d'un système de transports en commun va participer à l'amélioration de la circulation, mais ce système ne peut être la seule solution proposée sur le quartier.

Enfin, afin de réduire les remontées de file aux hyper pointes avenue des Déportés, il sera possible d'aménager, comme l'a proposé l'étude de circulation sur le quartier de la gare, une deuxième voie à l'entrée du giratoire Camille Sellier sur l'avenue des Déportés.



INSECURITE :

Le souci de sécurité affiché par cette question est aussi celui de la collectivité qui souhaite, à travers la création de ce parking, réaliser un investissement pérenne et donc limiter les risques de dégradations. Les dispositions de sécurité qui seront mises en place (contrôle d'accès, surveillance, présence humaine...) seront définies dans le cahier des charges de la procédure de Délégation de Service Public (DSP) qui sera lancée et qui s'imposeront au futur exploitant.

Le parking est situé au nord est des parcelles des riverains. Il n'y aura pas de masque solaire sur les parcelles situées à l'ouest de l'ouvrage.

La hauteur du parking est conforme aux règles du POS et aux futures règles du PLU. De plus, contrairement à un immeuble résidentiel qui pourrait avoir des fenêtres orientées vers les jardins, il sera possible de limiter les vues directes, voire de les interdire.

L'aspect du parking sera traité avec qualité : une attention particulière sera donnée dans le programme du concours d'architecte (possibilité de bardage bois comme suggéré par le riverain, végétalisation éventuelle des façades...). Le dernier niveau pourra être aérien en vue de baisser de 2 m la hauteur totale du bâtiment. De plus, il est prévu la plantation d'un rideau d'arbres entre les fonds de parcelles de la rue Barbusse et le parking à étages permettant de créer un filtre visuel. Une concertation avec les riverains sera organisée le moment venu.

La nature et le dimensionnement du parking à étages résulte pour partie, des difficultés techniques d'aménager en sous-sol les places de stationnement résidentiel pour les lots 4 à 6, du fait de la proximité de la nappe phréatique. Le site d'accueil du parking ne permet pas d'envisager la construction en sous-sol des places de stationnement du fait également de la proximité de la nappe phréatique

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Parking silo

Reprendre commentaire sur observations 3 et 4

La sécurité des jeunes

Les commentaires et avis du maître d'ouvrage sont de nature à apaiser les inquiétudes de Madame Lynda VAISSE

Circulation et bouchon

Je note qu'en dehors d'un certain nombre de disposition proposée par le maître d'ouvrage , il est prévu une « réflexion et concertation » avec les habitants concernant le stationnement autour de la gare. Cette disposition ne peut que donner satisfaction aux habitants.

Insécurité

Reprendre mes commentaires et avis sur les observations 2 et 3

Observation n°5
Monsieur Philippe GUERIN
Le 16 janvier 2014

Parking silo

Hauteur env. 14 m et env. 100m de long

A l'origine du premier projet, un parc automobile pour les usagers SNCF devait être installé de l'autre coté des voies ferrées pour compenser la suppression des emplacements pris par le projet. Pourquoi dans le dernier projet celui-ci ne tient pas compte de cela ?

Proximité du parc silo , trop prés des habitations de la rue henri Barbusse

La hauteur de ce projet , va nuire à l'environnement de terrain donnant sur le parc SNCF.

Clôtures végétales :

Mon terrain est clôturé par des barrières « SNCF » vont-elles être supprimées et si oui, comment est prévu le remplacement ?

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Parking à étages :

Une étude de circulation et de stationnement a été faite à l'échelle du quartier par le Pays du Clermontois. Une des vocations du parking à étages est d'absorber la demande actuelle en stationnement sur le quartier, de résorber le stationnement illicite sur les trottoirs et de répondre aux besoins du nouveau quartier (stationnement résidentiel et visiteurs). Son dimensionnement n'a pas pour objectif de répondre à un accroissement prévisible de la fréquentation de la gare d'ici 20 ans. En revanche, le projet de parking au nord des voies ferrées, inscrit dans le PADD du PLU en cours d'approbation, anticipe cet accroissement en besoin de stationnement pour la gare. La passerelle qui devrait être aménagée dès 2015 par le Conseil Régional prévoit dans sa structure la possibilité d'extension pour traverser les dernières voies au nord, reliant ainsi le futur parking aux quais.

La hauteur du parking est conforme aux règles du POS et aux futures règles du PLU. De plus, contrairement à un immeuble résidentiel qui pourrait avoir des fenêtres orientées vers les jardins, il sera possible de limiter les vues directes, voire de les interdire.

L'aspect du parking sera traité avec qualité : une attention particulière sera donnée dans le programme du concours d'architecte (possibilité de bardage bois comme suggéré par le riverain, végétalisation éventuelle des façades...). Le dernier niveau pourra être aérien en vue de baisser de 2 m la hauteur totale du bâtiment. De plus, il est prévu la plantation d'un rideau d'arbres entre les fonds de parcelles de la rue Barbusse et le parking à étages permettant de créer un filtre visuel.

Clôtures végétales :

Le fond de parcelle de la propriété situé au 32 rue H. Barbusse n'est pas concerné par les aménagements de la ZAC

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Parking à étages

Le projet de parking au Nord des voies ferrées est en dehors des limites de la ZAC des Marettes et ne rentre donc pas dans le cadre de la présente enquête publique

Reprendre mes commentaires et avis sur les observations 2 et 3 en ce qui concerne le parking silo prévu au projet

Je note que le maître d'ouvrage envisage de traité avec qualité l'aspect du parking et notamment : « une attention particulière sera donnée dans le programme du concours d'architecte (possibilité de bardage bois comme suggéré par le riverain, végétalisation éventuelle des façades...). Le dernier niveau pourra être aérien en vue de baisser de 2 m la hauteur totale du bâtiment. De plus, il est prévu la plantation d'un rideau d'arbres entre les fonds de parcelles de la rue Barbusse et le parking à étages permettant de créer un filtre visuel »

.

Observation n°6
Monsieur José DARBAS
Le 16 janvier 2014

Que devient le « RU » de la rue ?
Sera-t-il végétalistes (se qui me semble une hérésie)
Sera-t-il couvert ou tubé
Pour une part le « RU » n'est pas concerné par le projet, mais pourquoi ne pas profiter des travaux pour résoudre ce problème (odeurs entre autres) et toujours interdit à la circulation

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Le « RU » n'est pas modifié par le projet d'aménagement du domaine public.

Pour la partie en domaine privé, les études seront poursuivies avec l'acquéreur de la future parcelle traversée par la canalisation souterraine pour définir la meilleure solution permettant de garantir l'écoulement des eaux pluviales et de ne pas pénaliser le projet résidentiel.

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Pas de commentaire à rajouter a ceux exprimés par le maître d'Ouvrage

Observation n°7
Monsieur ROHART
Le 16 janvier 2014

1) Je m'interroge sur le devenir du « collecteur principale qui passe à l'arrière de ma propriété (ce qui se trouve au niveau du LOT6) va til être fermé ou laissé « à ciel ouvert » ce qui générai une certaine sécurité évitant l'accès à ma propriété, par sa profondeur et son muret.

Donc vous comprendrez que je souhaite garder cette sécurité en l'état ou par mur

2) Concernant l'arrière de ma propriété qui est en contact avec le lot 4 (ancienne cellule fond plat et silo) que va t il en être du mur. S'il est détruit. J'ai des animaux et ne souhaite aucunement souffrir d'une perte de cette clôture (illisible) et pendant la durée des travaux.
3) De plus dans le premier projet l'on nous a fait une « promesse de principe » sur le fait de pouvoir ouvrir un accès voiture .Serait il possible d'avoir une ouverture , ce qui, permettrait d'accéder à ma propriété en voiture et me permettre la livraison de fuel et de bois que je ne peux faire aujourd'hui par l'accès silo et GAMM Vert qui ont une porte qui donne dans mon jardin

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Point 1:

Le « RU » n'est pas modifié par le projet d'aménagement du domaine public.

Pour la partie en domaine privé, les études seront poursuivies avec l'acquéreur de la future parcelle traversée par la canalisation souterraine pour définir la meilleure solution permettant de garantir l'écoulement des eaux pluviales et de ne pas pénaliser le projet résidentiel.

Point 2 :

Si le mur appartient à l'UCAC, il sera détruit. S'il appartient à Monsieur ou s'il est mitoyen il sera maintenu. Un bornage contradictoire sera réalisé préalablement aux travaux afin de déterminer la propriété de chacun. S'il est détruit, une clôture sera

mise en phase chantier. Ensuite l'acquéreur du lot 4 réalisera une clôture définitive et des plantations afin de réduire les vis-à-vis.

Point 3 :

Une ouverture sur le domaine public n'est pas envisageable avec le plan masse actuel du projet (mitoyenneté avec le lot 4 privé).

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

*Le « **RU** »ne rentre pas dans le cadre de la présente enquête publique Néanmoins il me semble qu'il serait souhaitable de le canaliser afin d'éviter des nuisances olfactives*

Le mur en fond de propriété ainsi que l'accès voiture, ne sont pas concernés par la présente enquête publique. Je note toutefois que le maître d'ouvrage apporte des solutions satisfaisantes pour monsieur Rohart

OBSERVATIONS DU PUBLIC
LETTRE DUP

Lettre n° 1

Monsieur Sébastien CARPENTIER
Mademoiselle Delphine CARPENTIER
Le 10 janvier 2014

Habitants du quartier et plus précisément de l'impasse Henri Barbusse, nous vous faisons part par la présente de nos doléances concernant le projet de requalification de quartier de la gare ZAC des Marettes

Ces revendications portent principalement sur le projet de construction d'un parking silo

En effet, il existe déjà un parking, utilisé par les usagers de la SNCF qui en grande majorité, arrivent des communes extérieures

Pourquoi devrions nous approuver le fait que la commune décide de faire construire un tel parking pour des usagers qui n'habitent pas notre commune, avec l'argent des contribuables Clermontois.

Ce parking silo sera une pollution et une nuisance visuelle pour nos voisins du côté pair de l'impasse, qui pour certains vont se voir imposer et devront subir ce parking derrière leur maison. Nuisance pour tous les habitants du quartier. Il a été prouvé que le parking silo amène de la délinquance qui est déjà constatée la nuit sur le parking actuel et qui va s'aggraver et s'amplifier si ce parking silo est crée…

Pourquoi ne pas créer tout simplement, comme il était question au début de ce projet, un parking de l'autre coté des voies de chemin de fer avec une passerelle pour accéder à la gare, ce qui permettrait de désengorger les rues et avenue à proximité de

la gare. De plus un accès par une rue existe déjà de ce côté il suffit simplement de faire un parking sur le terrain.

Ce projet de parking silo est une aberration et nous ne l'approuvons pas du tout. Il va polluer, nuire, aggraver le trafic et les embouteillages, il ne permettra pas désengorger l'avenue des Déportés, le soir, lorsque les usagers quitterons la gare en voiture.

Ce que nous approuvons c'est ce projet à son début, qui prévoyait un par cet une école sur cet emplacement et un parking de l'autre côté des voies de chemin de fer.

Les habitants du quartier n'ont pas été suffisamment informés du remaniement de ce projet et de ces changements néfastes.

Il est regrettable de constater que de telles décisions et projet sont établis sans en demander l'avis au préalable aux habitants du quartier.

Nous avons accédé à la propriété dans ce quartier pour y être au calme, nous ne voulons pas de ce parking silo et de tous les inconvénients qui en découleront.

De plus, nous subissons de gros problèmes dans notre impasse relatifs à l'évacuation des eaux de pluie, lorsqu'il y a de fortes précipitations. La rue se trouve alors inondée et certaines habitations en subissent les conséquences.

Le réseau de tout à l'égout est saturé à l'heure actuelle lorsqu'il y a de fortes précipitations..

Que va-t-il se passer lorsqu'il va y avoir tous ces logements et ce parking... Des eaux usées qui vont saturer encore plus un réseau qui va subir une aggravation des inondations, l'eau qui va s'infiltrer et abimer les habitations.

Nous attendons et demandons et demandons que toutes ces remarques soient prises en compte, pour le bien être des habitants de ce quartier.

COMMENTAIRES ET AVIS DU MAITRE D'OUVRAGE

Parking à étages :

Le parking à étages sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté de Commune du Clermontois. Le coût ne sera pas porté uniquement par les habitants de Clermont.

Le développement durable implique de favoriser l'usage du transport ferroviaire. Pour accéder à la gare, les usagers peuvent utiliser plusieurs moyens de locomotion (marche, vélo, bus, voitures). Tous ces usages sont pris en compte dans le projet. Le parking à étages est une alternative.
La nature et le dimensionnement du parking à étages résulte, pour partie, des difficultés techniques d'aménager en sous-sol les places de stationnement résidentiel pour les lots 4 à 6 du fait de la proximité de la nappe phréatique. Le site d'accueil du parking ne permet pas d'envisager la construction en sous-sol des places de stationnement du fait également de la proximité de la nappe phréatique.

Projet initial :

Le groupe scolaire n'est plus nécessaire pour 2 raisons :

- le programme de la ZAC a été réduit, ce qui a entraîné une diminution des besoins de nouvelles classes

- le foncier de l'école de la gare a été agrandi par l'achat d'une parcelle voisine pour permettre une extension éventuelle de l'école. Cette solution a été retenue car elle est plus économique que la construction d'un nouveau groupe scolaire, ceci dans un souci de la maîtrise de la dépense publique

Information du public :

Une concertation a eu lieu sur ce projet comme prévu dans les procédures de ZAC. Les modalités étaient les suivantes :

- parution de l'avis officiel dans un journal local
- affichage de la délibération en mairie
- parution d'articles dans les publications communales et sur le site Internet de la ville
- organisation d'une réunion publique qui a eu lieu le jeudi 19 avril 2012
- organisation d'une exposition publique qui a été tenue en mairie de Clermont du 23 avril au 15 juin 2012
- ouverture d'un registre d'observations mis à disposition en mairie durant toute l'exposition publique

Le registre n'a pas fait l'objet d'observations.

Un bilan de cette concertation a été réalisé et approuvé par le Conseil Municipal le 03/10/2012.

Réseaux :

Le régime hydraulique actuel ne sera pas perturbé. En effet, les eaux de ruissellement des futures surfaces imperméabilisées seront gérées par un tamponnement qui se situera sous la nouvelle voie. Le rejet des eaux ainsi collectées se fera à débit limité dans la canalisation existante qui traverse le futur parking à étages : il n'y aura donc pas d'infiltration.

Pour ce qui est du réseau eaux usées, les effluents issus des nouvelles constructions seront recueillis dans un nouveau réseau créé à cet effet. Ce réseau sera raccordé le plus en aval pour ne pas perturber le régime actuel.

Par ailleurs, la Communauté de Communes du Clermontois a intégré dans la conception du projet de giratoire du carrefour rue de Saint Just/ rue Henri Breuil/rue Louise Michel des bassins de stockage des eaux pluviales,afin de temporiser leur arrivée au niveau de la rue Barbusse. Ce dispositif doit prévenir les risques d'inondation de la rue Henri Barbusse

COMMENTAIRES ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Parking silo

En complément des commentaires du maître d'ouvrage, ci-dessous mes propres commentaires qui s'apparent à l'observation n°2

La réalisation de ce parking silo ne peut pas être remise en cause compte tenu du nombre de stationnement nécessaire aux habitants de la ZAC des Marettes ainsi qu'aux usagers de la SNCF

La masse du parking silo (hauteur et longueur) inquiète à juste titre les riverains se situant à l'Ouest du projet de la « ZAC du parc des marettes »

J'ai bien noté que la conception de cet ouvrage est en conformité avec les règles du POS et du futur PLU et qu'il ne provoque pas de masque solaire.

Il me parait toutefois difficile, d'ignorer l'impact visuel fort que ce parking va provoquer auprès des riverains

J'observe par ailleurs que cet effet de masse du parking, n'avait pas échappé à l'Architecte des Bâtiments de France dans sa lettre du 9 janvier 2013 (voir annexe 18) lorsqu'il note au paragraphe « Volume des constructions » le texte suivant : « La hauteur du parking en silo est trop importante »

Afin de répondre au souhait exprimé par Monsieur Sébastien CARPENTIER et Mademoiselle Delphine CARPENTIER, ainsi que par l'Architecte des bâtiments de France, j'ai bien noté la proposition du maître d'ouvrage de rendre le dernier niveau du parking en aérien.

Je crains que cette disposition soit insuffisante et suggère d'étudier la variante suivante :

La nappe phréatique empêchant la création d'un deuxième niveau de parking sous les bâtiments logements ou sous le parking silo, ce qui aurait permis de supprimer un, voir deux étages au parking silo, je propose de supprimer le niveau 6 sur la moitié Ouest du parking et rajouter un demi niveau aérien sur le 6ème étage côté Est du parking, de telle sorte que le parking aurait 5 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Ouest et 7 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Est

Cette formule aurait pour avantage de diminuer sensiblement l'impact visuel des riverains côté Ouest et permettrait également de moduler la façade en évitant l'effet de masse

*Quant au « **Projet initial** » « **l'information du public** « et les « **réseaux** » je ne peux que souscrire aux commentaires du maitre d'ouvrage*

X CLOTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

VOIR RAPPORT N° 1/3

XI APPRECIATION DU PROJET SUR L'ENQUÊTE D.U.P.

XI 1 Evaluation de l'utilité publique de l'opération

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit, le sens de l'avis qui doit être rendu dans le cadre de la procédure de DUP, nécessite qu'il soit répondu à trois questions qui se posent de façon classique en matière d'expropriation à savoir :

- l'opération présente t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- le bilan coûts- avantages de l'opération.

Il existe en outre d'autres contrôles effectués par le juge administratif.

A l'issue de l'analyse bilancielle menée, on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité ou la désutilité du projet soumis à l'enquête.

XI 2 ANALYSE DU PROJET

Justification de l'utilité publique de l'opération

Selon un principe jurisprudentiel bien établi, une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, et éventuellement les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

XI 2 1 ANALYSES EXTRAITES DE L'ETUDE D'IMPACT

1 IMPACT SUR LES CIRCULATIONS ET LES DEPLACEMENTS

MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS LIES AU PROJET

Une nouvelle rue interne structurante est créée. Ses caractéristiques géométriques devront dissuader les flux de transit et ne permettre que la desserte locale. Les rues de dessertes internes de l'îlot sont en sens unique. Le nouveau parking permettra d'offrir un confort supplémentaire aux usagers et permettra d'éviter la colonisation du quartier par les voitures

2 IMPACT SUR LA TOPOGRAPHIE

IMPACTS LIES AU PROJET

Le projet s'inscrit dans une vallée de très faible relief. Il ne comprend pas de mouvements de terres importants. La topographie existante a été prise en compte par un traitement en dégradé vers la voie ferrée.

MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS LIES AU PROJET

Mesures permanentes

Le volume des bâtiments a été choisi de telle sorte à s'intégrer dans les volumes des constructions de la ville en général, et des rues adjacentes en particulier.
Les matériaux de terrassement excédentaires non pollués pourront être réutilisés sur place, en fonction de besoins et de leurs propriétés géotechniques.

3 IMPACT SUR LES EAUX SOUTERRAINES

MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS LIES AU PROJET

Préalablement, afin de vérifier les hauteurs maximum de remontée de la nappe, un suivi piézométrique va être mis en œuvre pendant 1 an pour vérifier les éventuelles contraintes.

Mesures permanentes

Le parking souterrain sera étanche ou il n'y aura pas de parking en sous sol quand la nappe est affleurante.
Consommation en eau : Une partie des eaux pluviales de toitures pourra être récupérée pour l'entretien des espaces verts.

4 IMPACT SUR LES EAUX DE SURFACE

IMPACTS LIES AU PROJET

Le projet ne modifiera que de façon marginale le ruissellement superficiel. En effet, il prévoit la création d'espaces verts importants, qui favorisent l'infiltration au détriment du ruissellement.
Le projet n'intercepte pas de cours d'eau.

5 IMPACT RISQUE INDUSTRIEL ET POLLUTION DES SOLS

IMPACTS LIES AU PROJET
Le projet se situe pour partie sur le site de l'ancienne coopérative agricole et de l'entreprise Theron dont les activités ont laissé des composés polluants dans le sol. Ces composés pourraient présenter un risque de pollution lors des travaux de terrassement de la zone, et ultérieurement, nécessitant de prendre les mesures adéquates. Un plan de gestion et des recommandations spécifiques ont été étudiés. Ces éléments seront mis en oeuvre.

7 IMPACT SUR LES MILIEUX NATURELS

IMPACTS LIES AU PROJET
Le site est une zone aux enjeux écologiques faibles, voire très faibles. Aucune espèce végétale et animale sensible ou remarquable n'a été mise en évidence sur le site.
Le projet entraînera la destruction de quelques jardins particuliers.

8 IMPACT SUR LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET CULTUREL

IMPACTS LIES AU PROJET
Le secteur d'intervention n'est situé dans le périmètre de protection d'aucun monument historique ou site

9 COMPATIBILITE AVEC LES DOCUMENTS D'URBANISME

SCOT :
Le projet est compatible avec le SCOT et va dans le sens des objectifs de développement.
Sur les transports et les infrastructures : le futur site intègre les aspects liaisons douces.
Sur le développement résidentiel : le projet permettra l'accueil de nouvelles populations.
Le développement commercial du Pays Clermontois-Plateau Picard est pris en compte par la mise en œuvre de commerce en pied d'immeubles
La protection des paysages et la mise en valeur des entrées de ville ont été intégrées de par la valorisation des paysages aux abords et de l'intégration des espaces verts dans le projet.

POS:
La compatibilité avec le document d'urbanisme sera réalisée dans le cadre de la révision en cours du POS prescrite pour l'élaboration du PLU.
Remarque : Le projet est également compatible avec le SDAGE (comme spécifié dans l'analyse de l'état initial).

10 IMPACT SUR LES ASPECTS SOCIO ECONOMIQUES

IMPACTS LIES AU PROJET
Le programme comporte la construction d'environ 200 logements, ce qui constitue une augmentation d'environ 5% du nombre total de logements de la commune. Cela représente également plus d'un tiers de l'augmentation du nombre de logements qui a été constatée entre 1999 et 2008 sur la commune. Le programme prévoit en outre la construction d'environ 1300 m² de commerces et 900 m² à destination de la formation ; favorisant ainsi le développement de l'emploi.

11 IMPACT SUR LES RESEAUX

IMPACTS LIES AU PROJET
Les réseaux vont être refaits et remis à neuf.

12 IMPACT SUR LE BRUIT

IMPACTS LIES AU PROJET
Estimation des niveaux sonores en façades de nouvelles constructions – Horizon 2025
MESURES PRISES POUR EVITER, REDUIRE OU COMPENSER LES IMPACTS LIES AU PROJET

□ **Plan d'organisation de la ZAC**
La dimension acoustique a été intégrée dans la conception de la ZAC. Ainsi, le plan d'organisation est structuré avec la mise en œuvre d'un parc urbain en cœur d'ilot.
Une frange paysagère à l'Ouest assure l'intimité des fonds de jardin.
La disposition périphérique des bâtiments permet en effet de constituer une barrière à la propagation du bruit des infrastructures : même en plein jour, le bruit reste modéré dans l'îlot vert central (moins de 60 db(A)).
La réflexion de l'onde sonore sur les façades s'atténue au passage des ouvertures entre deux immeubles, ce qui induit une baisse locale du niveau sonore (voir par exemple l'Avenue des Déportés).

13 EFFETS SUR LA SANTE

L'analyse est directement liée aux phénomènes de pollutions et nuisances étudiés sur les différents thèmes que sont : le bruit, l'air, le sol,…

LES RISQUES NATURELS
LES RISQUES LIES AUX ACTIVITES INDUSTRIELLES : LES SOLS POLLUES
INFLUENCE DU TRAFIC SUR LA QUALITE DE L'AIR
EFFETS DU BRUIT

L'ensemble de ces thèmes sont largement développés dans l'étude d'impact joint au dossier d'enquête publique

14 INTEGRATION PAYSAGERE DU PROJET

L'intégration du projet dans son environnement passe par les choix urbains, paysagers et architecturaux. L'idée d'intégration passe par la continuité des espaces publics et les accroches du nouveau projet avec le contexte actuel.

15 INCIDENCE NATURA 2000

Deux zones NATURA 2000 ont été identifiées dans un périmètre de 10 km autour du projet :
- Le « Marais de Sacy le Grand »
- Le « Massif forestier de Hez Froidmont et Mont César »

Sur le site, actuellement, il s'agit d'une surface essentiellement imperméabilisée : activités diverses et habitations. Le projet, a pour objectif la mise en œuvre de bâtiment à usage de logements, commerces et formation, l'ensemble sur un site qui fera l'objet d'un aménagement paysager adapté.

Le projet ne présente donc pas d'incidence sur les sites NATURA 2000 identifiés.

16 SYNTHESE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

16 1 Trafic routier (contraintes Fortes)

Le quartier de la gare est soumis à un trafic élevé du fait de la desserte de la gare et de sa position en entrée de ville. Cela peut s'avérer être une contrainte pour la position et le dimensionnement des points d'échanges.

16 2Sous-sol (contraintes Fortes)

Le projet se développe sur des formations très hétérogènes (2 types de sol rencontrés) qui devront être prises en compte dans le dimensionnement des fondations.

La zone présente un Aléas faible pour le retrait et gonflement des argiles.

Le site est en dehors des périmètres du Plan de Prévention des risques naturels

16 3 Hydrogéologie (contraintes Très fortes)

La nappe de la craie a été identifiée à des profondeurs variant de 5.8 à 7.6 m et de 2.10 m à 5.80 m, suivant les localisations des piézomètres mis en œuvre.

Elle ne bénéficie d'aucune protection de surface et est très vulnérable. A noter la présence de captages d'alimentation en eau potable en aval hydraulique du projet d'aménagement.

Le risque de remontées de nappes est très fort. Cette contrainte devra notamment être prise en compte lors des travaux d'affouillement (risques d'arrivées d'eau). Afin de mieux appréhender les évolutions, un suivi piézométrique sera mis en œuvre pendant 1 an.

16 4 Risque industriel et pollution des sols (contraintes Fortes)

Le projet se situe pour partie sur le site de l'ancienne coopérative agricole et de l'ancienne entreprise de transport routier dont les activités ont laissé des composés polluants dans le sol. Ces composés pourraient présenter un risque de pollution lors des travaux de terrassement de la zone, et ultérieurement, nécessitant de prendre les mesures adéquates. Un plan de gestion et des recommandations spécifiques ont été étudiés.

POS Faible

Le projet se trouve en zone UBq dans le POS actuel. Une procédure de mise en compatibilité du POS et une intégration du projet dans le PLU seront mis en oeuvre.

16 5 Réseaux (contraintes Fortes)

En l'état actuel le réseau d'eaux pluviales est en limite de capacité; il conviendra donc de ne pas aggraver la situation.

16 6 Bruit contraintes Fortes

L'environnement sonore du quartier de la gare est bruyant, et le projet se situe dans la zone de bruit des infrastructures de transport terrestre.

16 7 Servitudes (contraintes Fortes)

La zone d'étude est comprise dans une zone de bruit des infrastructures de transport terrestre, qui impose des isolations acoustiques de façade.

XI 2 3 COUT DES MESURES DE REDUCTION, DE SUPPRESSION ET DE COMPENSATION DES IMPACTS

TOTAL DE 122 300 € à 247 300 €

Coût estimé lors du Plan de gestion (Janvier 2012) selon l'option retenu de l'excavation total ou partielle suivant la nécessité du projet

XI I Evaluation de l'utilité publique de l'opération

Sans empiéter sur les prérogatives du juge administratif qui dit le droit, le sens de l'avis qui doit être rendu dans le cadre de la procédure de DUP, nécessite qu'il soit répondu à trois questions qui se posent de façon classique en matière d'expropriation à savoir :

- l'opération présente t-elle concrètement un caractère d'intérêt public ?
- l'expropriation envisagée est-elle nécessaire pour atteindre les objectifs de l'opération ?
- le bilan coûts- avantages de l'opération.

Il existe en outre d'autres contrôles effectués par le juge administratif.

A l'issue de l'analyse bilancielle menée, on aboutit alors à une appréciation finale sur l'utilité ou la désutilité du projet soumis à l'enquête.

XI II Analyse du projet

Justification de l'utilité publique de l'opération

Selon un principe jurisprudentiel bien établi, une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier, et éventuellement les inconvénients d'ordre social, la mise en cause de la protection et de la valorisation de l'environnement ou l'atteinte à d'autres intérêts publics qu'elle comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente.

XII ANALYSE ET AVIS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

XII 1 Du dossier d'enquête publique

XII 2 De l'étude d'impact

XII 3 De l'avis des collectivités ou organismes associés

XII 4Des observations du public

XII 1 Sur le dossier d'enquête publique

➢ Le projet est en conformité avec le POS, en tenant compte des dispositions prises par Monsieur le sous-préfet de Clermont par lettre du 30 juillet 2013 (voir annexe n° 3)

➢ Afin d'éviter toute ambigüité, le dossier de base de l'enquête publique devra être modifié pour tenir compte précisément des dispositions figurants dans la lettre précitée de Monsieur le sous Préfet

➢ Le projet répond favorablement à la forte demande de logements sur la commune

➢ La friche industrielle, situé à l'emplacement du projet « la ZAC du parc des Marettes » disparaîtra au profit d'un ensemble immobilier harmonieux et bien intégré dans le site

➢ L'emplacement du projet est judicieux, il se situe en entrée de ville, a proximité de la gare de Clermont.

➢ **L'implantation du projet entre une rue à grande circulation et la gare SNCF de Clermont, nécessitera une étude acoustique très approfondi. Les dispositions devront être prises pour éviter toutes nuisances phoniques dues aux passages des trains et des véhicules afin de ne pas perturber les futurs habitants de la ZAC du Parc des Marettes.**

➢ Le projet est en conformité avec le SCOT

➢ Le projet n'est pas concerné par « NATURA 2000 », ZNIEFF et PNR

➢ S'agissant des emprises sur le domaine privé, il sera nécessaire, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession de certaines parcelles, de ne conduire une procédure d'expropriation, conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, que pour les besoins qui concourent strictement à la réalisation de la ZAC du « Parc des Marettes »

En ayant le souci permanent de:

- réduire les atteintes environnementales,

- compenser les nuisances avérées en proposant d'indemniser des propriétaires situés en limite d'emprise,
- conserver aux propriétaires situés en bordure d'emprise les moyens d'accéder à leurs parcelles.

XII 2 Sur l'étude d'impact

Ne sont traités dans cette analyse que les thèmes à risque pour la réalisation du projet.

Les articles en calligraphies rouges seront soient supprimés soient aménagés afin que le dossier d'EP soit en conformité avec les dispositions prises par la lettre du 30 juillet 2013 établie par Monsieur le sous Préfet de Clermont.

Notamment :

IMPACTS LIES AU PROJET

Le secteur d'intervention n'est situé dans le périmètre de protection d'aucun monument historique ou site

POS:

La compatibilité avec le document d'urbanisme sera réalisée dans le cadre de la révision en cours du POS prescrite pour l'élaboration du PLU.

POS Faible

Le projet se trouve en zone UBq dans le POS actuel. Une procédure de mise en compatibilité du POS et une intégration du projet dans le PLU seront mis en œuvre.

J'attire particulièrement l'attention du Maitre d'ouvrage sur les articles ci-dessous figurant dans l'étude d'impact et nécessitant des dispositions parfaitement adaptées

3 IMPACT SUR LES EAUX SOUTERRAINES
5 IMPACT RISQUE INDUSTRIEL ET POLLUTION DES SOLS
12 IMPACT SUR LE BRUIT

16 SYNTHESE DES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

16 1 Trafic routier, contraintes Fortes

16 2 Sous-sol, contraintes Fortes

16 3 Hydrogéologie, contraintes Très fortes

16 4 Risque industriel et pollution des sols, contraintes Fortes

16 5 Réseaux contraintes Fortes

16 6 Bruit contraintes Fortes

16 7 Servitudes contraintes Fortes

XII 3 Sur l'avis des collectivités ou organismes associés

Ne sont traités dans cette analyse que les thèmes ayant fait l'objet de commentaires pouvant modifier la nature du projet.

Direction Départemental des territoires (annexe n°17)

Par lettre du 9 janvier 2013.

En conclusion, sur le dossier d'aménagement de la ZAC des Marettes, la DDT émet un **Avis favorable sous réserves** de la prise en compte du projet dans le PLU en cours d'élaboration, des risques naturels, des périmètres de protection historique et du stationnement vélo. De plus, les besoins de stationnements pourront être réévalués en lien avec l'attractivité de la gare SNCF et son rôle dans la desserte du territoire

Commentaires et avis du commissaire enquêteur

Il conviendra de tenir compte des réserves émises par la DDT dans sa lettre du 9 janvier 2013 et notamment celles concernant les thèmes ci après :

Remontées de nappes (nappe sub-affleurante)
Mouvements de terrain liés aux cavités (aléas de référence effondrements localisée forts et en masse faible.

- *Les places de parking pour les personnes à mobilité réduite(PMR)*
- *Locaux sécurisés ou abris pour le stationnement des cycles*
- *Traitement des carrefours entre liaison douce et voies publiques*
- *Réglementation de la circulation par arrêté de police*
- *Largeur des trottoirs*
- *Stationnement des vélos et véhicules électriques ou hybrides*

§§

Service départemental de l'architecture et du patrimoine UT DRAC.(annexe n° 18)

Par lettre du 9 janvier 2013

Etude d'impact :

Contrairement à ce qui est indiqué en page 113 de l'étude d'impact, la zone est comprise pour partie dans le périmètre de protection des Monuments Historiques

Volume des constructions :

Le projet propose la construction en limite d'îlot de deux grands corps de bâtiments d'une hauteur plus importante (R+3+combles) que le front bâti situé en vis-à-vis de cet impact essentiellement paysager.

La hauteur du parking en silo est trop importante

De manière générale, la hauteur des bâtiments devra être réduite à R+2+comble, afin de ne pas créer de barrière visuelle en premier plan du remarquable site paysager de la ville haute

Lien avec les espaces existants :

Il serait opportun d'organiser une transition volumétrique du bâti, en terme de hauteur et de forme urbaine sur ce secteur de la ZAC.

Mise en compatibilité du POS

Article UB10 : le relèvement de la cote maximale des constructions, actuellement fixée à 75,80mètres NGF pour la porter à 78,70mètres, fait l'objet d'un avis défavorable du Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine.

En conclusion, en l'absence de prise en compte du Patrimoine monumental historique et paysager de Clermont, vis-à-vis des impacts prévisibles crées par le quartier envisagé, le Service Territorial de l'Architecture et du Patrimoine de l'Oise émet un avis défavorable sur le dossier dans son état

La réduction de la hauteur maximale des immeubles à R+2+combles, et le maintien d'un niveau NGF maximal à la cote NGF 75.80mètres, tel que dans le POS actuel, permettrait de lever cet avis défavorable, l'impact urbain et paysager du bâti envisagé devenant ainsi compatible avec la préservation du caractère et de l'échelle des lieux et de l'étagement urbain progressif depuis le pied de la butte jusqu'à la ville haute et son donjon.

Commentaires et avis du commissaire enquêteur

L'ensemble des ces observations ont été annulées ou suivies d'effet, par les décisions prises lors de la réunion du vendredi 12 juillet 2013 en Sous Préfecture de Clermont présidée par Monsieur Patrick COUSINARD Sous Préfet de Clermont,(voir annexe n°4) ainsi que par les termes de la lettre du 30 juillet 2013 (voir annexe n° 3) signée également par Monsieur Patrick COUSINARD Sous Préfet de Clermont

Je note toutefois que la hauteur du parking n'a pas été modifiée dans le « dossier complémentaire » joint au dossier d'enquête publique.

§§§

En date du vendredi 12 juillet 2013 une réunion (compte rendu voir annexe 4) a eu lieu en Sous Préfecture de Clermont concernant le projet ZAC du Parc des Marettes à Clermont

Cette réunion été présidée par Monsieur Patrick COUSINARD Sous Préfet de Clermont

Ordre du jour :

- Avis défavorable de la STAP
- Procédures engagées par la commune, relatives à la déclaration d'utilité Publique (DUP) et la révision du Plan d'Occupation du Sol (POS)

Commentaires et avis du commissaire enquêteur

Cette réunion a permis de lever les réserves formulées dans lettre du 9 janvier 2013 par le Service départemental de l'architecture et du patrimoine UT DRAC. (Voir annexe n° 18)

§§

Par lettre du 30 juillet 2013 (voir annexe n° 3) adressée aux participants de la réunion du 12 juillet 2013 Monsieur Patrick COUSINARD Sous-préfet de Clermont écrit :

« Afin de compléter la réunion de travail du 12 juillet 2013, je vous informe que le projet, présenté en réunion le 12 juillet dernier et validé par le service territorial de l'architecture et du Patrimoine, semble compatible avec le POS de la commune de Clermont

En conséquence, la procédure de mise en compatibilité du POS avec le projet n'est plus nécessaire.

Afin de pouvoir confirmer cela et de mettre en œuvre la suite de la procédure de DUP le dossier doit être complété, par la production d'un document annexe sans modifier le dossier DUP déposé, qui figurera tel que au dossier d'enquête publique, par le maître d'ouvrage en transmettant les pièces relatives à :

- La production du nouveau plan global des travaux avec l'allongement du lot 3 en contrepartie de la diminution de la hauteur, à la demande de la STAP
- La hauteur retenue pour ce lot
- La justification de l'abandon de la procédure de mise en compatibilité du POS au regard notamment :
- Des dispositions de l'article L123-1-12 du code de l'urbanisme qui permet, au moment du dépôt du permis de construire, de justifier de l'utilisation de places de stationnement dans « l'environnement immédiat » du projet, comme le permettra la réalisation du parking en silo de 35 places limitrophe du projet à défaut de les réaliser sur le terrain d'assiette (244 places pour les 200 logements 24 places pour les commerces et 14 places pour les bureaux (page 141 de l'étude d'impact)
- De la prise en compte de la demande de l'ABF pour le lot 3

Commentaires et avis du commissaire enquêteur

Cette lettre confirme les décisions prises lors de la réunion du 12 juillet 2014, elle lève toutes les réserves émises par le Service départemental de l'architecture et du patrimoine UT DRAC.(annexe n° 18) et donne les directives pour mettre en œuvre la procédure de déclaration publique (DUP) en complétant le dossier d'enquête publique par un document annexe, sans modifier le dossier DUP .

§§

XII 4 Sur les observations du public

Sur les 6 observations enregistrées dans le registre d'enquête publique et la lettre adressée au commissaire enquêteur, 5 sont essentiellement orientées sur le parking silo.

Je considère que la réalisation de ce parking silo ne peut pas être remise en cause compte tenu du nombre de stationnement nécessaire aux habitants de la ZAC des Marettes ainsi qu'aux usagers de la SNCF

La masse du parking silo (hauteur et longueur) inquiète à juste titre les riverains se situant à l'Ouest du projet de la « ZAC du parc des Marettes »

J'ai bien noté que la conception de cet ouvrage est en conformité avec les règles du POS et du futur PLU et qu'il ne provoque pas de masque solaire.

Il me parait toutefois difficile, d'ignorer l'impact visuel fort que ce parking va provoquer auprès des riverains

J'observe par ailleurs que cet effet de masse du parking, n'avait pas échappé à l'Architecte des Bâtiments de France dans sa lettre du 9 janvier 2013 (voir annexe 18) lorsqu'il note au paragraphe « Volume des constructions » le texte suivant : « La hauteur du parking en silo est trop importante »

Afin de répondre au souhait exprimé par le public et l'Architecte des bâtiments de France, j'ai bien noté la proposition du maître d'ouvrage de rendre le dernier niveau du parking en aérien.

Je crains que cette disposition soit insuffisante et suggère d'étudier la variante suivante :

La nappe phréatique empêchant la création d'un deuxième niveau de parking sous les bâtiments logements ou sous le parking silo, ce qui aurait permis de supprimer un, voir deux étages au parking silo ; je propose en conséquence de supprimer le niveau 6 sur la moitié Ouest du parking et de rajouter un demi niveau aérien sur le 6ème étage côté Est du parking, de telle sorte que le parking aurait 5 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Ouest et 7 niveaux dont le dernier étage en aérien côté Est

Cette formule aurait pour avantage de diminuer sensiblement l'impact visuel des riverains côté Ouest et permettrait également de moduler la façade en évitant l'effet de masse

Les dispositions prises par le maître d'ouvrage pour répondre aux inquiétudes du public, sur le parking, dans les domaines ci-dessous, sont conformes aux règles élémentaires qui régissent l'équipement d'un parking public en étages soit :

- Qualité de vie
- La sécurité

- L'ambiance sonore
- L'insécurité
-

XIII SYNTHESE DES ANALYSES DU COMMISSAIRE ENQUETEUR

Les « analyses et avis du commissaire enquêteur » ont été faits à l'article XII ci-dessus au fur et à mesure de l'examen des dossiers ci après :

XII 1 Du dossier d'enquête publique
XII 2 De l'étude d'impact
XII 3 De l'avis des collectivités ou organismes associés
XII 4 Des observations du public

Il est à noter que l'enquête publique s'est déroulée dans de bonnes conditions. L'information du public a été suffisante.

Ce projet a été élaboré à la suite d'une concertation avec la population

Préalablement à l'enquête publique nous avons eu plusieurs réunions avec les représentants du maître d'ouvrage afin de finaliser le dossier d'enquête publique et organiser les modalités de l'enquête publique.

Le contenu du dossier d'enquête publique est conforme aux règles en vigueur et suffisamment détaillé pour la bonne compréhension du public

Durant les permanences, j'ai pu m'entretenir à plusieurs reprises avec les représentants de la ville, qui m'ont précisé certains détails nécessaires à la bonne compréhension du dossier par le public.

Les permanences ont été assurées dans des conditions tout à fait acceptables.

L'ensemble des thèmes ayant déjà fait l'objet d'un avis et d'un commentaire détaillé par le commissaire enquêteur
je ne reviendrai pas dessus, sauf en ce qui concerne ceux ou j'estime que le maître d'ouvrage doit être particulièrement vigilant.

Et notamment

- L'implantation du projet entre une rue à grande circulation et la gare SNCF de Clermont, nécessitera une **étude acoustique** très approfondi. Les dispositions devront être prises pour éviter toutes nuisances phoniques (voir vibrations) dues aux passages des trains et des véhicules afin de ne pas perturber le bien être des futurs habitants de la ZAC du Parc des Marettes.

➢ Les articles en calligraphies rouges seront soient supprimés soient aménagés afin que le dossier d'EP soit en conformité avec les dispositions prises par la lettre du 30 juillet 2013 établie par Monsieur le sous Préfet de Clermont.

➢ Les contraintes environnementales ci-dessous :

- Trafic routier, contraintes Fortes
- Sous-sol, contraintes Fortes
- Hydrogéologie, contraintes Très fortes
- Risque industriel et pollution des sols, contrainte forte
- Réseaux contraintes Fortes
- Bruit contraintes Fortes
- Servitudes contraintes Fortes
-

➢ Les thèmes ci-dessous

- ❖ Remontées de nappes (nappe sub-affleurante)
- ❖ Mouvements de terrain liés aux cavités (aléas de référence effondrements localisée forts et en masse faible.
- ❖ Les places de parking pour les personnes à mobilité réduite(PMR)
- ❖ Locaux sécurisés ou abris pour le stationnement des cycles
- ❖ Traitement des carrefours entre liaison douce et voies publiques
- ❖ Réglementation de la circulation par arrêté de police
- ❖ Largeur des trottoirs
- ❖ Stationnement des vélos et véhicules électriques ou hybrides

➢ **Le parking silo :**

Afin de répondre aux demandes exprimées par le public et l'Architecte des bâtiments de France, les dispositions devront être prises pour limiter l'impact visuel des riverains se situant à l'Ouest du projet de la ZAC et de réduire l'effet de masse de l'ouvrage

Le commissaire enquêteur considère que les avantages que présente ce projet l'emportent sur les inconvénients qu'il génère et penchent en faveur de la Déclaration d'Utilité Publique de sa réalisation.

XIV AVIS ET CONCLUSIONS DU COMMISSAIRE ENQUETEUR SUR LE PROJET DE D.U.P.

XII 1 objet de l'enquête

- La procédure de déclaration d'utilité publique en vue de l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires à l'aménagement de la ZAC du « Parc des Marettes » par la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) sur la commune de Clermont.

XII 2 avis et conclusions du commissaire enquêteur

Au terme d'une enquête de 39 jours et après avoir analysé l'ensemble des avantages et des inconvénients de l'enquête publique relative au projet d'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires a la réalisation du projet d'aménagement de la « ZAC du Parc des Marettes » sur la commune de Clermont

Considérant :

Que la publicité par affichage a été faite dans les délais et maintenue pendant toute la durée de l'enquête,

Que les publications dans les journaux ont été faites dans les journaux régionaux ou locaux au moins 15 jours avant le début de l'enquête et répétées dans ces mêmes journaux dans les huit premiers jours de l'enquête DUP.

Que les dossiers d'enquêtes publiques, ont été mis à la disposition du public, dans la mairie de Clermont pendant toute la durée de cette enquête

Que le registre d'enquête a été également mis à la disposition du public dans la mairie de Clermont, pendant toute la durée cette enquête

Que le commissaire enquêteur a tenu cinq permanences, en Mairie de Clermont pour recevoir le public

Que les termes de l'arrêté préfectoral ayant organisé l'enquête de DUP ont été respectés,

Que le commissaire enquêteur n'a à rapporter aucun incident notable qui aurait pu perturber le bon déroulement de l'enquête parcellaire

Que les expropriations envisagées sont nécessaires pour atteindre les objectifs de l'opération,

Que le coût de cette réalisation ne paraît pas déraisonnable par rapport aux autres réalisations similaires ou approchantes.

Qu'il n'existe aucun intérêt social majeur justifiant le refus d'utilité publique de cette opération.

Qu'il n'y a eu que six observations enregistrées sur le registre d'enquête publique et une lettre On peut estimer que la grande majorité de la population n'est pas hostile au projet.

Je considère que **les avantages que présente ce projet l'emportent sur les inconvénients qu'il génère**.

Je donne donc **Un avis favorable à la Déclaration d'Utilité Publique** en vue de l'acquisition par voie d'expropriation des terrains nécessaires à l'aménagement de la ZAC du « Parc des Marettes » par la Société d'Aménagement de l'Oise (SAO) sur la commune de Clermont. mais assorti d'une de 6 recommandations ci-dessous

RECOMMANDATIONS : (Les recommandations correspondant à des préconisations vivement souhaitées, le commissaire enquêteur demande à ce qu'elles soient prises en considération)

RECOMMANDATION N°1

Le parking silo :

Afin de répondre aux demandes exprimées par le public et l'Architecte des bâtiments de France, les dispositions devront être prises pour limiter l'impact visuel des riverains se situant à l'Ouest du projet de la ZAC et de réduire l'effet de masse de l'ouvrage.

RECOMMANDATION N°2

- L'implantation du projet entre une rue à grande circulation et la gare SNCF de Clermont, nécessitera une **étude acoustique** très approfondi. Les dispositions devront être prises pour éviter toutes nuisances phoniques (voir

vibrations) dues aux passages des trains et des véhicules afin de ne pas perturber le bien être des futurs habitants de la ZAC du Parc des Marettes.

RECOMMANDATION N° 3

Prendre en compte dans le dossier d'exécution des contraintes environnementales ci-dessous :

- Trafic routier, (contraintes Fortes)
- Sous-sol, (contraintes Fortes)
- Hydrogéologie, (contraintes Très fortes)
- Risque industriel et pollution des sols, (contrainte forte)
- Réseaux (contraintes Fortes)
- Bruit (contraintes Fortes)
- Servitudes (contraintes Fortes)

RECOMMANDATION N° 4

Intégrer dans le projet de réalisation les thèmes ci-dessous

- Remontées de nappes (nappe sub-affleurante)
- Mouvements de terrain liés aux cavités (aléas de référence effondrements localisée forts et en masse faible.
- Les places de parking pour les personnes à mobilité réduite(PMR)
- Locaux sécurisés ou abris pour le stationnement des cycles
- Traitement des carrefours entre liaison douce et voies publiques
- Réglementation de la circulation par arrêté de police
- Largeur des trottoirs
- Stationnement des vélos et véhicules électriques ou hybrides

RECOMMANDATION N° 5

S'agissant des emprises sur le domaine privé, il sera nécessaire, indépendamment des accords amiables qui pourraient être passés pour la cession de certaines parcelles, de ne conduire une procédure d'expropriation conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, que pour les besoins qui concourent strictement à la réalisation du projet de la « ZAC du Parc des Marettes » sur la commune de Clermont, en ayant le souci permanent de:

- réduire les atteintes environnementales,
- compenser les nuisances avérées en proposant d'indemniser des propriétaires situés en limite d'emprise,
- conserver aux propriétaires situés en bordure d'emprise les moyens d'accéder à leurs parcelles.

RECOMMANDATION N° 6

Il serait souhaitable que ce projet fasse l'objet d'une large concertation auprès du public, au fur et à mesure de l'avancement du projet et de sa réalisation.

Le commissaire enquêteur
Philippe LEGLEYE