

ENQUÊTE PUBLIQUE

Plan de déplacements urbains de l'agglomération clermontoise

Nom :

Prénom :

Adresse :

.....

A retourner complété et signé avant le 22 mars 2010

A l'attention de : Mairie de Cournon d'Auvergne

Service Démocratie Locale – place de la Mairie • 63800 Cournon d'Auvergne.

Monsieur le Président de la Commission d'enquête,

Je vous prie de bien vouloir prendre en considération l'argumentation suivante en faveur :

- de la construction d'un deuxième pont sur l'Allier**
- de l'arrivée du tramway à la Grande Halle d'Auvergne.**

Le développement du sud-est de l'agglomération clermontoise a connu une évolution extrêmement conséquente ces dix dernières années entraînant une saturation de plus en plus importante des accès sud-est de l'agglomération.

Le nombre de véhicules par famille est passé de un, il y a vingt ans, à plus de deux aujourd'hui. On assiste donc à un accroissement considérable de la circulation avec son lot de nuisances que sont les bouchons, la pollution, le bruit et l'insécurité routière. S'agissant de l'axe Billom / Clermont, la majorité de la population n'a d'autre choix que d'emprunter des itinéraires qui, eux, n'ont pas changé depuis vingt ans : l'unique rue principale de Pérignat-ès-Allier, le pont de Cournon et la traversée intégrale de la deuxième ville du Puy-de-Dôme, de l'avenue du Pont jusqu'à l'avenue de la République.

Comptages à l'appui, plus de 20 000 véhicules par jour – concentrés sur plusieurs tranches horaires – empruntent ce tracé, avec une montée en puissance des poids lourds (2000 par jour !).

Cournon est, à ce jour, la seule ville du département à ne pas bénéficier d'un contournement et la vie de ses résidents pâtit grandement de l'augmentation incessante de la circulation de transit et des poids lourds. Seule, la construction d'un deuxième pont sur l'Allier résoudra ces problèmes récurrents.

Ce deuxième pont permettra – en plus de dévier Cournon – d'utiliser les parkings de la Grande Halle d'Auvergne – très peu utilisés en semaine – comme stationnements de délestage en entrée d'agglomération.

Pour se développer, l'arrière-pays du Grand Clermont a besoin de connexions facilitées¹. Il est donc nécessaire de proposer une **offre de transports collectifs attractive et compétitive** avec la mise en place d'un service express et cadencé. Exemple : pour Billom, l'objectif visé est une fréquence toutes les 30 minutes aux heures de pointe (toutes les 15 minutes à terme) avec un temps de parcours de 35 minutes.

La mise en place de transports collectifs cadencés, accessibles financièrement, évitant l'achat de l'indispensable « 2^{ème} voiture », favoriserait donc la solidarité entre les territoires tout en améliorant la qualité de vie.

Pour atteindre cet objectif, la mise en place d'un site propre est impérative et complémentaire avec le deuxième pont sur l'Allier.

L'actuel pont de Cournon présente la particularité d'être à proximité immédiate de la majeure partie des puits de captage des villes de Clermont-Ferrand et de Cournon. De ce fait, une majeure partie de l'agglomération n'est nullement à l'abri d'une pollution accidentelle due au renversement d'un poids lourd par exemple. Ainsi, s'il arrivait un accident avec un camion sur le pont, entre Pérignat et Cournon, 300 000 habitants n'auraient plus d'eau.

Un deuxième pont garantirait une meilleure sécurité pour l'approvisionnement en eau de l'agglomération en canalisant le transport poids lourd et matières dangereuses sur un axe plus sécurisé.

La complémentarité entre modes de transport (voitures, train, tramway, bus, modes doux...) est un élément fondamental pour l'amélioration des déplacements.

La gare de Sarliève - Cournon est actuellement l'un des points d'arrêt les mieux équipés (après Clermont-Ferrand) offrant les facilités d'abris vélos, d'accès pour personnes à mobilité réduite, d'une salle d'attente avec sonorisation, d'un téléaffichage et d'un distributeur de billet.

Avec la généralisation de l'arrêt à la gare

de Sarliève - Cournon et le réaménagement complet du site, à l'initiative du Conseil Régional d'Auvergne (création d'un passage souterrain), l'accès direct à la Grande Halle d'Auvergne, site majeur d'accueil de congrès et de manifestations, permet d'envisager une utilisation optimale de la très importante réserve de stationnement existante en tant que parking relais comme prévu au PLU.

Enfin, amener le tramway sur le site de la Grande Halle d'Auvergne et du Zenith offre l'intermodalité la plus complète avec une possibilité de desserte de la plus grande partie du territoire de la Ville de Clermont-Ferrand à partir d'un nœud modal stratégique.

L'accès au tramway par Sarliève Sud, à partir du contournement Sud-Est, évite la surcharge de l'autoroute A75 par le trafic pendulaire, souci majeur de l'Etat actuellement exprimé dans le cadre des travaux menés sur le Dossier de Voirie d'Agglomération.

Enfin, l'accès aux manifestations de grande ampleur n'en sera que facilité évitant, là aussi, l'encombrement de l'A75, hautement accidentogène, par la saturation des voies d'accès au giratoire du site de la Grande Halle et du Zénith.

Monsieur le Président de la Commission d'enquête, un deuxième pont sur l'Allier ne sera pas seulement une « infrastructure de confort ». Il sera un véritable axe d'aménagement du territoire en pleine cohérence avec l'ensemble de la réflexion menée dans le cadre du Pays du Grand Clermont.

Ainsi, bien que les habitants de Cournon, comme ceux de Pérignat-ès-Allier, soient les premiers pénalisés par la circulation routière massive, ils ne seront pas les seuls bénéficiaires de tels aménagements structurants.

Veillez agréer, Monsieur le Président de la Commission d'enquête, l'assurance de toute ma considération.

Date

Signature



1. Le questionnaire préalable du SCOT indique que 70% des maires sont insatisfaits de la desserte de leur commune par les transports collectifs (réseau ferroviaire, bus urbains et réseau d'autocars Transdôme).