



Mission régionale d'autorité environnementale

**Auvergne-Rhône-Alpes**

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale sur le projet Inspire de création des  
lignes BHNS B et C de l'agglomération de Clermont-  
Ferrand et la mise en compatibilité des plans locaux  
d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières,  
Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63)**

**Avis n° 2022-ARA-AUPP-1127**

**Avis délibéré le 12 avril 2022**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 12 avril 2022 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Inspire de création des lignes BHNS B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63) des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Stéphanie Gaucherand, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe, chacun des membres délibérants cités ci-dessus atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le document qui fait l'objet du présent avis.

\*\*\*

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 14 janvier 2022 par les autorités compétentes pour avis au titre de l'Autorité environnementale.

Cette saisine étant conforme à l'article R. 104-21 du code de l'urbanisme relatif à l'autorité environnementale prévue à l'article L. 104-6 du même code, il en a été accusé réception. Conformément à l'article R. 104-25 du même code, l'avis doit être fourni dans un délai de trois mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 104-24 du même code, l'Agence régionale de santé a été consultée par courriel le 8 mars 2022 et a produit une contribution le 24 mars 2022.

Ont en outre été consultés :

- la direction départementale des territoires du Puy-de-Dôme qui a produit une contribution le 21 mars 2022 ;
- le service eau, hydroélectricité et nature de la Dreal Auvergne-Rhône-Alpes, qui a produit une contribution le 9 mars 2022.

La Dreal a préparé et mis en forme toutes les informations nécessaires pour que la MRAe puisse rendre son avis. Sur la base de ces travaux préparatoires, et après en avoir délibéré, la MRAe rend l'avis qui suit. Les agents de la Dreal qui étaient présents à la réunion étaient placés sous l'autorité fonctionnelle de la MRAe au titre de leur fonction d'appui.

**Pour chaque dossier soumis à évaluation environnementale, une autorité environnementale désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition de la personne responsable et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité du dossier restituant l'évaluation environnementale et sur la prise en compte de l'environnement. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.**

**Le présent avis est publié sur le site des MRAe. Il est intégré dans le dossier soumis à la consultation du public.**

## Synthèse de l'Avis

Le dernier grand recensement des déplacements sur l'agglomération clermontoise montre une faible attractivité du réseau de transports en commun de l'agglomération, avec une part modale réduite des transports en commun (de 15 à 24 % selon les secteurs) et une utilisation majoritaire de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail.

La création de deux lignes de bus à haut niveau de service dans l'agglomération clermontoise, qui vise la création d'un corridor de desserte renforcée des transports en commun en direction de la zone industrielle du Brézet et de l'aéroport d'Aulnat, découle de ce constat et répond en outre à un des objectifs du plan de déplacement urbain de la métropole clermontoise de réduction de la part modale de la voiture particulière dans les déplacements.

Elle s'inscrit dans le cadre plus large du projet « InspiRe <sup>1</sup> ». Le porteur de projet indique qu'il en constitue la première phase. Toutefois, le dossier précise que ni la restructuration globale du réseau de transports en commun, ni la situation des futurs parcs-relais, ne sont encore étudiées à ce stade. Ces éléments auraient dû l'être de manière concomitante, voire préalable pour parvenir à une vision globale du réseau. Par ailleurs les conséquences prévisibles sur le développement de l'urbanisation ne sont pas abordées dans le dossier présenté à l'enquête publique.

C'est pourquoi l'Autorité environnementale recommande de décrire précisément l'ensemble du projet Inspire et de faire évoluer en conséquence l'étude d'impact, dès ce stade de déclaration d'utilité publique du projet.

Ces opérations impliquent en outre la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Durtol.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux sont :

- la qualité de l'air, en lien avec la réduction des émissions liées aux transports, l'agglomération clermontoise faisant partie des agglomérations visées par le contentieux européen sur la qualité de l'air,
- le changement climatique avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique,
- le cadre de vie, en matière de nuisances sonores en particulier,
- la consommation d'espace agricole et naturel, identifié comme une continuité écologique au PLU, au regard du site retenu pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

Il convient au pétitionnaire de restituer dans l'étude d'impact les réflexions ayant conduit au choix du mode de transport (BNHS), à l'emplacement des lignes B et C et à celui du centre de maintenance, et aux solutions examinées, du point de vue de leurs incidences environnementales. Par ailleurs, le dossier doit indiquer comment le projet, au regard de la réduction des émissions de GES et de la part modale de la voiture individuelle, permet d'atteindre les objectifs du PDU.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Aulnat et Durtol visant uniquement à permettre la réalisation du projet et ne concernant pas d'autres secteurs de ces communes, n'est pas susceptible de générer d'impacts supplémentaires sur l'environnement. À ce stade, l'étude d'impact actuelle n'ayant pas intégré l'ensemble du projet, il est toutefois possible que d'autres évolutions des PLU soient nécessaires dans le cadre des mises en compatibilité.

L'ensemble des observations et recommandations de l'Autorité environnementale est présenté dans l'avis détaillé.

1 <https://inspire-clermontmetropole.fr/>

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte et présentation du territoire.....	5
1.2. Présentation du projet Inspire.....	6
1.3. Procédures.....	9
1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	10
<b>2. Étude d'impact du projet.....</b>	<b>10</b>
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	10
2.1.1. Milieux naturels terrestres.....	11
2.1.2. Hydrogéologie et hydrologie.....	12
2.1.3. Cadre de vie des riverains : qualité de l'air et bruit.....	12
2.1.4. Part modale, réseau de TC et trafic sur la zone d'étude.....	13
2.1.5. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre.....	15
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	15
2.3. Incidences sur l'environnement du projet et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser.....	16
2.3.1. Effets en phase chantier.....	16
2.3.2. Effets en phase d'exploitation.....	17
2.4. Dispositif de suivi proposé.....	19
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	20
<b>3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Royat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Aubière, Cournon-d'Auvergne, Aulnat et Durtol (63).....</b>	<b>20</b>
3.1. Articulation de la mise en compatibilité avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur.....	21
3.2. Description de la mise en compatibilité des PLU concernés par le projet.....	21
3.2.1. Cournon-d'Auvergne.....	21
3.2.2. Clermont-Ferrand.....	22
3.2.3. Durtol.....	22
3.2.4. Aulnat.....	23
3.2.5. Chamalières.....	23
3.3. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation de la mise en compatibilité.....	23

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte et présentation du territoire

Le dernier grand recensement des déplacements sur l'agglomération clermontoise (enquête déplacements grand territoire (EDGT) Clermont – Val d'Allier, 2012) montre une faible attractivité du réseau de transports en commun de l'agglomération, avec une part modale réduite des transports en commun (de 15 à 24 % selon les secteurs) et une utilisation majoritaire de la voiture individuelle pour les trajets domicile-travail. Cette étude met également en évidence des échanges quotidiens importants entre le centre de Clermont-Ferrand et les zones d'activités situées à l'est et au sud.

Majoritairement urbaine, la CAM s'étend de Châteauguay au nord, au plateau de Gergovie au sud, et du Puy de Dôme à l'ouest, aux rives de l'Allier à l'est. 299 062 habitants sont présents dans le ressort territorial<sup>2</sup>, ce qui représente près de 45 % de la population du Puy-de-Dôme (659 048 habitants).

La CAM est dotée d'un plan de déplacement urbain (PDU), approuvé en 2019<sup>3</sup>, dont la mise en œuvre est déléguée au syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTAC-AC), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Depuis le 1er janvier 2019, le ressort territorial<sup>4</sup> du SMTAC est composé de 23 communes : les 21 communes qui forment la métropole de Clermont-Ferrand ainsi que deux communes de Billom Communauté : Mur-sur-Allier (commune nouvelle créée le 1<sup>er</sup> janvier 2019 issue de la fusion des communes de Dallet et de Mezel) et Pérignat-sur-Allier.

Le PDU prévoit le renforcement de l'offre de transport en commun de l'agglomération, notamment par son action 4.1.

---

2 294 127 pour CAM, 3 419 pour Mur-sur-Allier et 1 516 pour Pérignat-sur-Allier, chiffres Insee 2018.

3 <https://www.clermontmetropole.eu/fr/habiter-se-deplacer/deplacement-et-mobilite/pdu-plan-de-deplacements-urbains/>, qui a fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale: [https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190409\\_aara055\\_pdu\\_clermont\\_delibere-63.pdf](https://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/190409_aara055_pdu_clermont_delibere-63.pdf)

4 Aire de compétence d'une autorité organisatrice de mobilité.

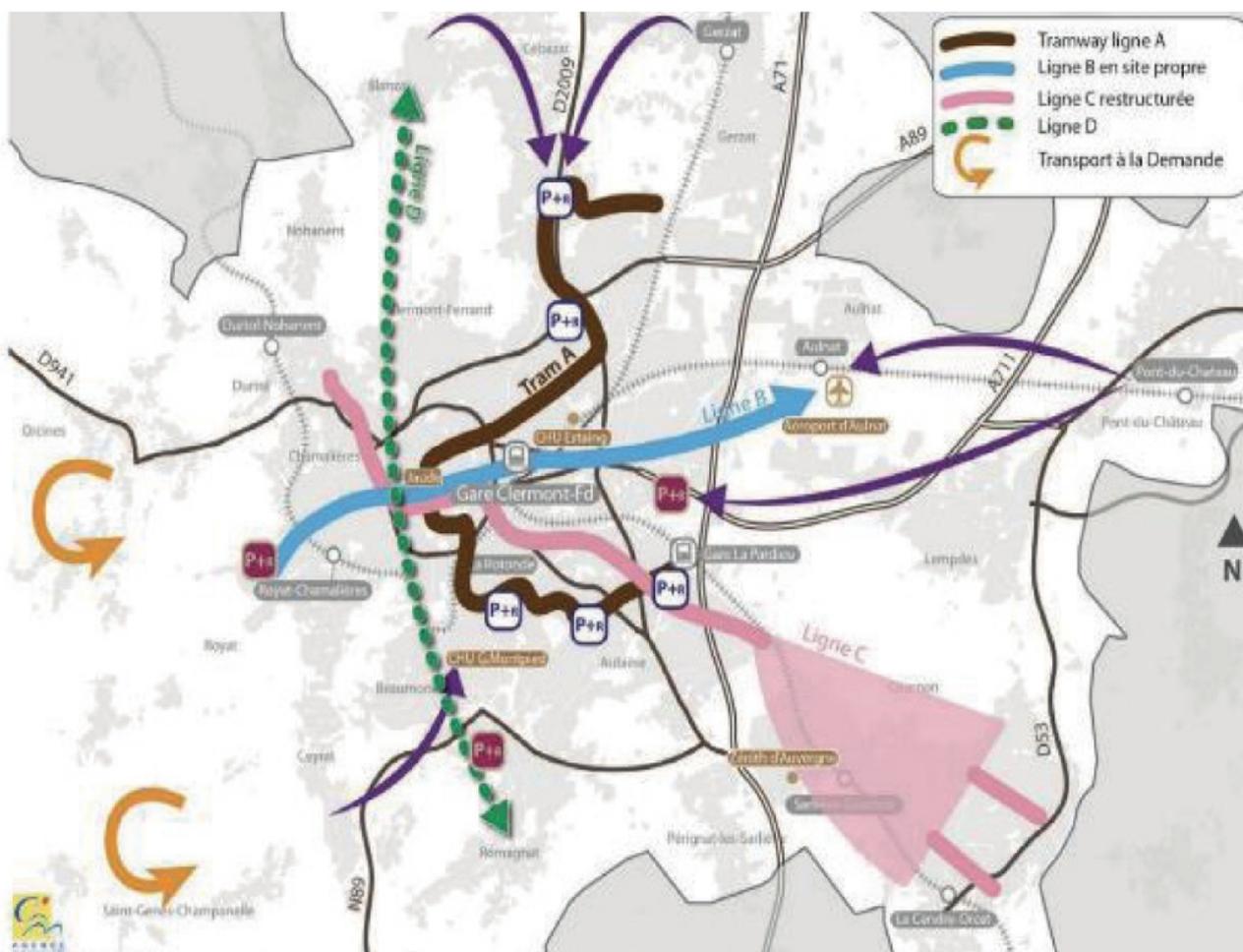


Figure 1 : Diagramme simplifié du projet de restructuration du réseau (action 4.1 du PDU) (source: plan d'actions du PDU)

## 1.2. Présentation du projet Inspire

Le SMTAC-AC et Clermont-Auvergne Métropole (CAM) sont maîtres d'ouvrage du projet Inspire<sup>5</sup> qui consiste essentiellement, d'après le site dédié, en :

- « Deux nouvelles lignes de bus « 0 émission » (B et C),
- 27 km de bus, 64 stations, 70 000 habitants desservis,
- 50 % des besoins en énergies vertes produits sur le lieu de dépôt, pour les 2 lignes de bus,
- 30 minutes pour rejoindre les services essentiels, lieux du quotidien ou de son travail,
- 90 % d'aménagements cyclables créés le long des lignes de bus,
- Des parking-relais envisagés pour rejoindre le cœur de ville rapidement,
- Un espace de cohabitation (piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes) transformé avec de nouveaux arbres plantés,
- Une mise en service en 2026 ».

5 <https://inspire-clermontmetropole.fr/>

La création d'un parc photovoltaïque pour alimenter (à 50 %) les bus « zéro émission » est prévue.

Les 2 lignes de bus B et C existantes ne sont pas jusqu'ici des lignes à haut niveau de service.

Leur développement, comprenant leur mise en site propre, pour qu'elles offrent un haut niveau de service (BNHS)<sup>6</sup> dans l'agglomération clermontoise, concerne :

- la ligne B, pour établir un corridor de desserte renforcée des transports en commun de Royat à l'aéroport d'Aulnat à l'est, en passant par la zone industrielle du Brézet,
- la ligne C, de Durtol à Cournon au sud pour mieux desservir les grands équipements (Zénith et Grande Halle) et les zones industrielles de Cournon-d'Auvergne.

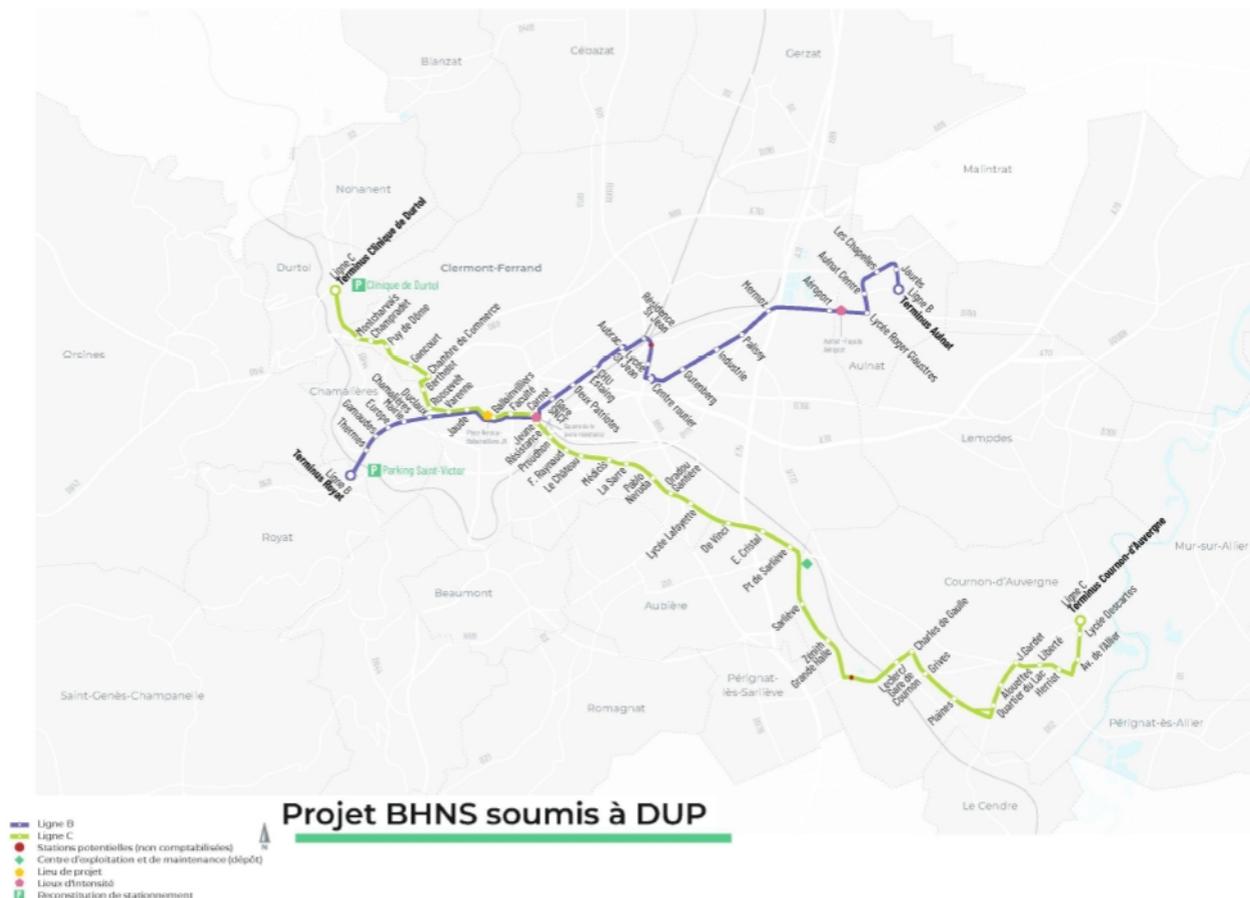


Figure 2 : Plan des lignes projetées et des principaux pôles desservis Source : notice descriptive.

La réalisation des lignes de bus à haut niveau de service nécessite la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Durtol<sup>7</sup>.

Le dossier présenté à l'appui de la demande d'avis de l'Autorité environnementale comprend :

- 6 Une ligne de BHNS est une ligne de bus bénéficiant de technologies développées initialement pour les réseaux ferrés (tramuways notamment), par exemple une circulation sur site propre, un cadencement plutôt que des horaires fixes, une alimentation électrique par câbles. Lorsqu'ils circulent au milieu du trafic et non en site propre, les BHNS doivent avoir la priorité sur les autres véhicules. Source : École Normale supérieure de Lyon.
- 7 La restructuration prévue pour 2025 du réseau des transports en commun "réseau silhouette v1" et la réflexion concernant les parcs relais du projet InspiRe ne font pas partie du projet soumis à enquête publique.

- la création des lignes BHNS B et C avec les travaux nécessaires à la mise en site propre et à l'extension des lignes et les aménagements urbains associés ;
- le réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre – Avenue Vercingétorix à Clermont-Ferrand ;
- l'acquisition d'un nouveau matériel roulant à propulsion électrique pour l'exploitation ;
- l'implantation d'un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon-d'Auvergne ;
- l'aménagement de deux « parkings de proximité » sur les communes de Chamalières et de Durtol.

Le dossier précise que ces éléments constituent la première phase de réalisation du projet Inspire, mais que ni la restructuration globale du réseau de transports en commun, ni la situation des futurs parcs-relais ne sont encore étudiées à ce stade. Par ailleurs les conséquences prévisibles sur le développement urbain (zone d'habitats...) ne sont pas abordées dans le dossier présenté à l'enquête publique. Pourtant, s'il est prévu que l'étude d'impact d'un projet puisse être actualisée au fur et à mesure de sa définition et des demandes d'autorisation nécessaires à sa réalisation, cette étude d'impact doit cependant, dès la première demande d'autorisation concernant le projet, présenter l'ensemble du projet, ses principaux enjeux environnementaux et évaluer dès ce stade ses incidences à cette échelle pour les enjeux les plus importants. Ainsi, une présentation de l'ensemble du projet, de ses différentes phases, de son état d'avancement, un calendrier de sa réalisation, les demandes d'autorisation à venir, et surtout des enjeux environnementaux à l'échelle du projet d'ensemble sont nécessaires.

Ceci concerne tout particulièrement, la création du parc photovoltaïque au lieu de dépôt, les parking-relais et de proximité et l'« espace de cohabitation transformé ». Les critères prépondérants et invariants dans les choix concernant ces éléments fondateurs du projet doivent être précisés.

**L'Autorité environnementale recommande de décrire précisément l'ensemble du projet Inspire et de faire porter l'étude d'impact sur l'ensemble du projet et de s'assurer que les mises en compatibilité des documents d'urbanisme prévue sont cohérentes avec le projet et ses incidences ainsi définis.**

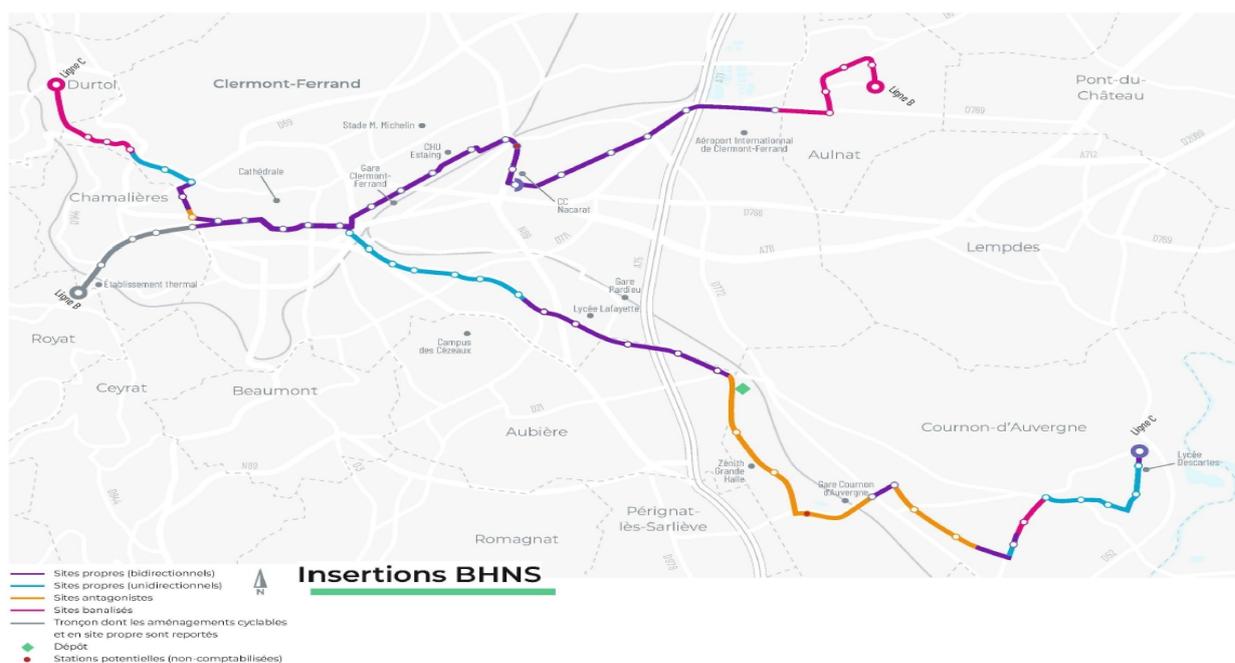


Figure 3: Plan des lignes B et C. Source : Dossier.

La ligne B reliera Royat à Aulnat, sur 12,7 km, et comprendra selon le dossier environ 28 stations. Par rapport à la ligne actuelle, le tracé est étendu du CHU Estaing à Aulnat en passant par le secteur du Brézet. Le tracé comporte des sites propres bidirectionnels, des sites propres unidirectionnels et des sites banalisés.

La ligne C reliera Durtol à Cournon-d'Auvergne (lycée Descartes) sur environ 16<sup>8</sup>km. Elle comprendra selon le dossier environ 40 stations dont cinq sont communes avec la ligne B. Le tracé comporte des sites propres bidirectionnels, des sites propres unidirectionnels, des sites banalisés et des sites antagonistes<sup>9</sup>. Par rapport à la ligne actuelle, le tracé est étendu jusqu'à Durtol à l'ouest, et modifié sur la commune de Cournon-d'Auvergne pour desservir la Grande Halle et le Zénith d'Auvergne<sup>10</sup>.

Sont décrits en particulier :

- les tracés des deux lignes B et C, les arrêts envisagés, ainsi que, pour chacune des séquences projetées, les profils en travers actuels et en projet. Les travaux consistent essentiellement en une reprise de voiries existantes afin de permettre la circulation du BHNS, en site propre bidirectionnel autant que possible ;
- les principes retenus pour l'aménagement des espaces publics en lien avec le projet, détaillés par secteurs également ;
- la localisation retenue pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance de la flotte de véhicules utilisés sur ces lignes : site de 7,5 ha sur le secteur de la « Pointe de Cournon », entre Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne. Le CEM comprend un dépôt de bus. Un parc photovoltaïque est prévu en toiture du CEM.

### 1.3. Procédures

Le projet présenté (décrit dans le paragraphe 1.2) est soumis à déclaration d'utilité publique (DUP). Il a été l'objet d'une concertation publique en 2021.

En raison de ses caractéristiques, il fait l'objet d'une procédure d'évaluation environnementale<sup>11</sup> en application des rubriques 6° a), 39° b) et 41° a) du tableau annexé à l'article R. 122-2 du code de l'environnement, visant respectivement la « *construction de routes classées dans le domaine public routier [...] des communes et des établissements public de coopération intercommunale [...]* », les « *opérations d'aménagement créant une emprise au sol au sens de l'article R.\*420-1 du code de l'urbanisme supérieure ou égale à 40 000 m<sup>2</sup> [...]* » et les « *aires de stationnement ouvertes au public de 50 unités et plus* ».

Par ailleurs, il implique la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLU) d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Durtol.

Le porteur de projet a choisi de mener une procédure d'évaluation environnementale dite « commune » au projet et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme en application des articles L. 122-14 et R. 122-27 du code de l'environnement. L'étude d'impact du projet tient ainsi

8 P. 5 du document informations juridiques et administratives. La ligne C actuelle a une longueur de 17,5 km.

9 Une voie centrale en site propre réservée au BHNS, qui est successivement utilisée par le BHNS dans chacun des sens. Les profils en travers type de chacun des sites sont présentés p. 6 et 7 du document D.

10 Halle d'exposition de 12 600 m<sup>2</sup>, accueillant des manifestations d'importance nationale (Salon de l'élevage par exemple), et salle de concert de 9 400 places.

11 Dont le document intitulé « étude d'impact » permet de rendre compte

également lieu de rapport d'évaluation environnementale des procédures de mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées.

Le présent avis de l'Autorité environnementale porte donc sur le projet et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme.

#### **1.4. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné**

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet de création des lignes de BHNS sont :

- la qualité de l'air, en lien avec la réduction des émissions liées aux transports, l'agglomération clermontoise faisant partie des agglomérations visées par le contentieux européen sur la qualité de l'air,
- le changement climatique avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique,
- le cadre de vie, en matière de nuisances sonores en particulier,
- la consommation d'espace agricole et naturel, identifié comme une continuité écologique au PLU, au regard du site retenu pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

## **2. Étude d'impact du projet.**

Les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet sont dispersées dans divers documents, ce qui ne facilite pas une appréhension claire et rapide de ses principales caractéristiques. Les incidences spécifiques à un projet d'infrastructure de transport ne sont pas développées au juste niveau dans l'étude d'impact fournie. Requises par l'article R. 122-5 du III du code de l'environnement<sup>12</sup> en particulier les incidences en termes de développement de l'urbanisation en lien avec le Scot et les PLU en vigueur seront à développer. En outre, l'étude d'impact doit être mise en cohérence avec le périmètre du projet (Cf paragraphe 1.2).

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact avant toute présentation au public.**

#### **2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution**

L'état initial de l'environnement est analysé par thématique environnementale, sur différentes zones d'étude adaptées aux thématiques étudiées<sup>13</sup>. L'étude d'impact comporte un tableau de

---

12 – une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; – une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ; – une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; – une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ; – une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences. Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52.

13 Un tampon de 20 mètres autour du tracé des lignes.

synthèse par thématique, et un tableau récapitulatif<sup>14</sup>. Ces tableaux, ainsi que les cartes et schémas relatifs à chacune des thématiques, constituent une présentation claire, synthétique et hiérarchisée des principaux enjeux.

### 2.1.1. Milieux naturels terrestres

Les inventaires et études concernant la biodiversité ont été menés sur un cycle biologique complet. L'aire d'étude correspond à un « tampon » de 20 m autour du tracé.

Les différents groupes d'espèces et d'habitats naturels ont été identifiés selon une méthodologie qui paraît adaptée, et font l'objet d'une cartographie de synthèse par thématique.

Dans un milieu essentiellement artificialisé, les enjeux faune, flore, habitats et zones humides sont peu marqués sur la zone d'étude.

Les principaux enjeux relevés pour chaque groupe d'espèces dans l'état initial concernent l'avi-faune (51 espèces, dont trois d'intérêt communautaire : Milan noir, Œdicnème criard, Bihoreau gris), les mammifères terrestres (Écureuil roux, Hérisson), les chiroptères (huit espèces), l'herpétofaune (Grenouille agile, Alyte accoucheur, Triton palmé, et six espèces de reptiles : Lézard à deux raies, lézard des murailles, Coronelle lisse, Couleuvre helvétique, Vipère aspic et Orvet fragile) et l'entomofaune (Agrion de Mercure et Œdipode Aigue-Marine).

Selon l'inventaire floristique réalisé, le site du projet concerne douze habitats naturels distincts, dont deux à valeur patrimoniale modérée (Roselières à Phragmites et fossés). 49 espèces végétales patrimoniales sont présentes sur la zone d'étude, mais une seule espèce protégée a été identifiée, l'Inule à deux faces.

34 espèces exotiques envahissantes ont été identifiées, dont le Sénéçon du Cap, l'Ailante glanduleux, le Buddléia de David et la Renouée du Japon. L'Ambrosie n'est présente que sur le secteur du Brézet.

Dans la zone d'étude, 0,621 ha de zones humides réglementaires ont été identifiées, dans le secteur du centre de maintenance (lieu-dit « pointe de Cournon ») et à proximité du Zénith d'Auvergne.

La carte des continuités écologiques à l'échelle de l'agglomération issue du Schéma régional de continuité écologique (SRCE) Auvergne (document « état initial », p.68) met en évidence que le fuseau d'implantation du projet coupe des principes de corridors écologiques identifiés comme « à préserver ou à restaurer ». L'étude omet de souligner ce point. Par ailleurs, une actualisation de l'étude des continuités écologiques nécessite d'être réalisée en s'appuyant sur le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et égalité des territoires (Sraddet).

**L'autorité environnementale recommande au pétitionnaire de prendre en compte dans le projet les principes de corridors écologiques (cf page 58 de l'état initial de l'étude d'impact).**

L'Autorité environnementale remarque l'exhaustivité et la qualité des inventaires écologiques réalisés hormis la prise en compte des principes de corridors écologiques.

---

14 P. 69 et 70 du document G3 et annexes environnementales.

### 2.1.2. Hydrogéologie et hydrologie

Trois masses d'eau souterraines, en bon état chimique et quantitatif, sont identifiées au sein de l'aire d'étude : masse d'eau affleurante FRGG099 « Chaîne des Puys », masse d'eau affleurante FRGG134 « BV Socle Allier Aval », masse d'eau FRGG051 affleurante et sous couverture « Sables, argiles et calcaires du tertiaire de la plaine de la Limagne ».

L'aire d'étude concerne deux périmètres de protection de captage d'eau potable sur la commune de Cournon-d'Auvergne (champs captants de l'Allier), et un captage hydrothermal sur la commune de Royat (source Eugénie).

Le tracé recoupe cinq cours d'eau : la Tiretaine nord, la Tiretaine sud, l'Artière, le Bec<sup>15</sup> et un cours d'eau intermittent, sous affluent du Bédât, sur la commune de Durtol.

Le niveau d'enjeu est qualifié de fort pour les eaux souterraines et d'assez fort pour les eaux superficielles.

### 2.1.3. Cadre de vie des riverains : qualité de l'air et bruit

Une étude de la qualité de l'air a été réalisée en 2020 (trois campagnes de mesures) et 2021 (une campagne de mesures) sur 57 points de mesure, incluant les stations d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes<sup>16</sup>.

Le périmètre d'étude retenu pour les modélisations de la dispersion couvre un rectangle de 22 x 19 km, qui intègre les sources d'émissions routières et couvre les zones habitées les plus proches susceptibles d'être concernées par ces émissions. Le réseau d'étude, complété de l'A 75 et ses bretelles reliant le centre de Clermont-Ferrand, représente 208 km de voiries.

Malgré la non représentativité de l'année 2020 en raison des restrictions sanitaires, qui a certainement conduit à minorer les résultats, le dossier expose que les valeurs des principaux polluants<sup>17</sup> sont très inférieures aux valeurs limites réglementaires (voir tableau p.13 de l'état initial). Cependant il apparaît nécessaire que le pétitionnaire précise si les seuils OMS sont bien ceux à jour (changement de la valeur des seuils en septembre 2021).

Une étude acoustique comportant 24 points de mesure a été réalisée en 2021. Il en ressort que la majorité des habitations concernées par le projet sont situées en zone d'ambiance sonore initialement modérée, à l'exception de celles proches des principaux axes de circulation. Trois bâtiments constituent un point noir bruit<sup>18</sup>.

---

15 Naissant de la confluence, dans la plaine de Sarliève, de plusieurs thalwegs fortement pentus drainant le flanc est marneux du plateau de Gergovie, recevant une part des eaux pluviales du bourg éponyme (situé sur le bassin versant de l'Auzon), le bassin versant du Bec a une superficie de 47 km<sup>2</sup> à sa confluence avec l'Artière, en aval de la ville d'Aulnat. Le cours d'eau ne prend son nom de Bec qu'à l'aval de la grande rase de Sarliève. Source : Note de présentation du PPRNPI de l'agglomération clermontoise.

16 Atmo Auvergne-Rhône-Alpes est l'observatoire agréé par le Ministère de la Transition écologique, pour la surveillance et l'information sur la qualité de l'air en Auvergne-Rhône-Alpes.

17 Oxydes d'azote, oxydes de carbone, dioxyde de soufre, particules fines, métaux lourds et composés organiques volatils.

18 Un point noir bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure. Source : observatoire du bruit du Rhône.

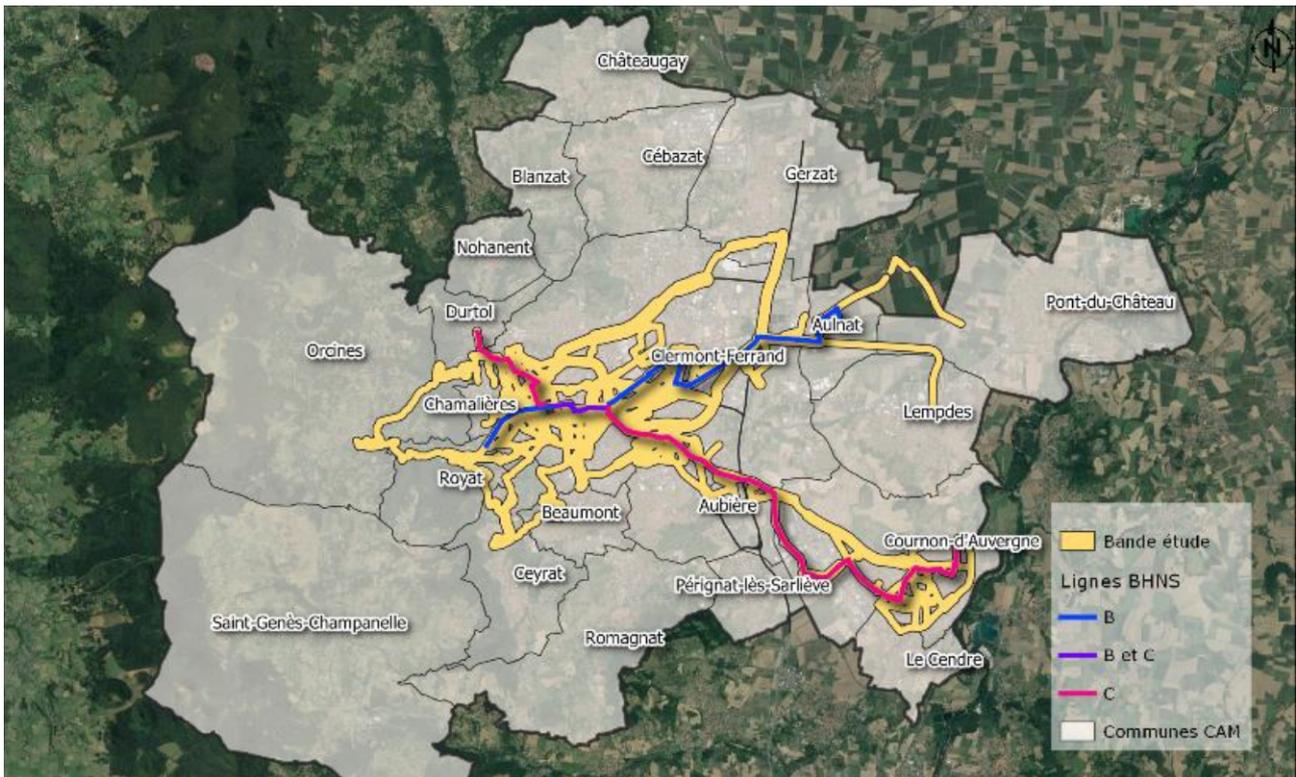


Figure 4 : Plan de la zone d'étude de la qualité de l'air. Source : étude d'impact.

#### 2.1.4. Part modale, réseau de TC et trafic sur la zone d'étude

##### Part modale

Le dernier grand recensement des déplacements sur l'agglomération clermontoise, réalisé en 2012, fournit une vision globale des déplacements sur l'ensemble du territoire enquêté. Au moment de l'enquête, les lignes B (mise en service en BHNS fin 2012) et C (mise en service début 2014) n'étaient pas encore en service. Cette étude ne reflète donc pas les parts modales actuelles, mais elle permet d'identifier l'attractivité que peuvent avoir des lignes de transports en commun à haut niveau de service dans ces secteurs. Les échanges depuis le centre de Clermont-Ferrand sont importants avec le secteur incluant Brézet, Oradou et Ernest Cristal (37 600 déplacements/jour), le secteur de la Gare (33 000 déplacements/jour) et celui de Chamalières (27 600 déplacements /jour). Ils sont logiquement plus faibles avec les secteurs d'Aulnat et de Cournon, plus éloignés, et encore plus avec le périmètre incluant Durtol (2028 hab en 2018).

On constate ainsi en 2012 une part des transports en commun (TC) faible (inférieure ou égale à 15 %), notamment pour les échanges entre le Centre et les secteurs de Chamalières, Ouest et Aulnat, mais il existe un réel potentiel de report avec des parts véhicules particuliers (VP) conducteurs et passagers importantes. À l'inverse, malgré son éloignement géographique, 20 % des déplacements entre Cournon et le Centre se font déjà en transports en commun. On relève également une part TC conséquente (24 %) entre le Centre et le vaste secteur incluant Durtol.

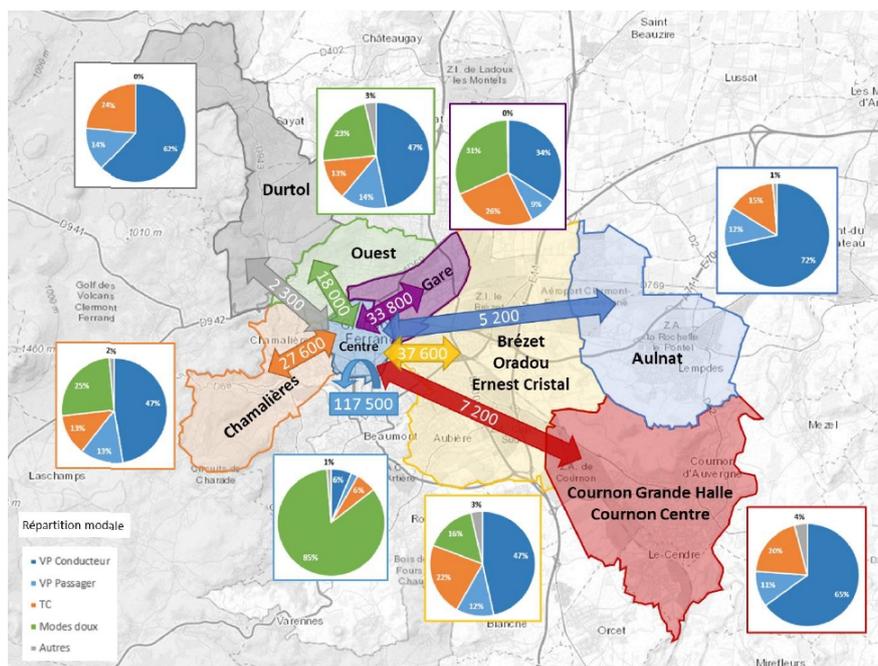


Figure 5 : Carte des échanges entre le centre et les différents secteurs de l'agglomération. Source : état initial.

### Offre de transport en commun.

La ligne B actuelle relie Chamalières à Aulnat. Son tracé comporte 60 carrefours : quatre giratoires, 31 carrefours à priorité simple et 25 carrefours à feux. Quelques portions sont déjà en site propre (notamment dans le centre-ville de Clermont-Ferrand, de la place Renoux jusqu'à l'avenue de l'Union soviétique). La ligne C relie l'entrée de Durtol à Courmon. Son tracé comporte 106 carrefours : 17 giratoires, 53 carrefours à priorité simple et 36 carrefours à feux. Les portions en site propre sont communes à la ligne B. La ligne B connaît une fréquentation journalière de 10 600 voyages, soit 9,3 % de la fréquentation du réseau, et la ligne C 11 800, soit 8,2 %<sup>19</sup>.

### Trafic

Les principales difficultés se concentrent sur les boulevards ceinturant le centre-ville. En heure de pointe du matin (HPM), les véhicules en provenance de Durtol se trouvent bloqués en amont du boulevard Berthelot. L'ensemble du boulevard Fleury se trouve aussi très congestionné et provoque des remontées de file jusqu'à l'avenue de l'Union soviétique. Dans le centre, l'accès à la place de Jaude par la rue du maréchal Joffre est très contraint en raison d'un flux de véhicules très important. Sur Chamalières, de légers ralentissements sont observés au niveau des carrefours de l'avenue de Royat. En heure de pointe du soir (HPS), le point dur principal se trouve sur l'avenue Ernest Cristal où le carrefour avec les accès à l'A 75 impliquent des congestions dans les deux sens. D'autres difficultés ont été notées au sud-est de la ville et notamment sur le boulevard Jacques Bingen qui se trouve, en HPS, congestionné dans le sens nord/sud. Quelques ralentissements sont aussi à noter sur la rue de l'Oradou et sur l'avenue d'Aubière (carrefour Aubière/D137). Enfin, trois points noirs le matin et le soir ont été mis en évidence en raison d'une part d'utilisation des carrefours supérieure à 75 % : avenue Carnot / Bd Fleury, avenue de l'Union soviétique / Bd Fleury, rue Maréchal Joffre / rue Ballainvilliers. (voir illustration ci-dessous).

19 P 49 de la notice explicative et 128 du document G4.

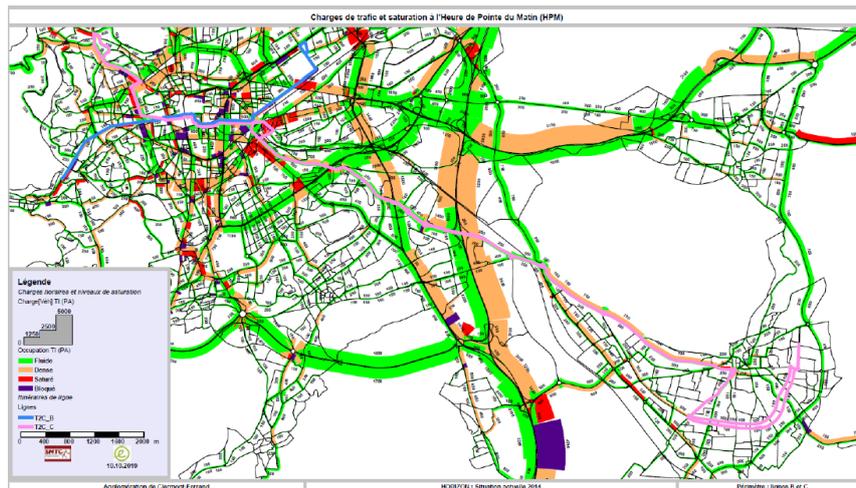


Figure 6 : Carte du trafic en heure de pointe du matin, issue des données de CAM. Source : état initial.

### 2.1.5. Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport de la zone d'étude sont quantifiées pour l'année 2019 et estimées pour l'année 2025, année de mise en service du projet (scénario tendanciel, sans mise en œuvre du projet). Elles s'élèvent respectivement à 110 920 et 110 153 tonnes  $\text{eqCO}_2$  par an<sup>20</sup>. Le dossier met ainsi en évidence une diminution tendancielle des émissions de GES du fait des améliorations technologiques des véhicules et du renouvellement du parc. Les constats au niveau local (évolution du trafic, constitution du parc, etc.) permettant de parvenir à ces conclusions auraient utilement pu être fournis.

## 2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement

Le dossier présente succinctement (un paragraphe dans le document G2 et quelques lignes dans le résumé non-technique) le choix du mode de transport par BHNS.

Ainsi, la possibilité de créer une ligne de tram-train utilisant pour partie l'étoile ferroviaire clermontoise n'est pas abordée. Le choix d'un tramway sur pneu, similaire à la ligne A<sup>21</sup>, est écarté pour des raisons financières. Le dossier expose ainsi que le budget nécessaire à la réalisation des 27 km de ligne de BHNS ne permettrait de construire que 10 km de tramway sur pneus.

Le dossier ne restitue pas de réflexion ayant intégré les incidences environnementales comparées des différentes solutions étudiées à l'échelle du projet Inspire.

**L'Autorité environnementale recommande de restituer dans l'étude d'impact les réflexions ayant conduits au choix du mode de transport (BHNS), à l'emplacement des lignes B et C, ainsi qu'à celui du centre de maintenance et aux solutions examinées, du point de vue de leurs incidences environnementales.**

20 p. 100 du document EI 04 (« état initial de l'environnement »)

21 Qui a par ailleurs connu quelques déboires depuis sa mise en service en 2006 (pannes fréquentes, déguidages, sensibilité de l'infrastructure de roulement à l'ornièrage). Voir par exemple : [https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0011220/012177-P\\_rapport-publie.pdf;jsessionid=5921828F374D1DDE3CEDF29CED539CE3](https://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/Affaires-0011220/012177-P_rapport-publie.pdf;jsessionid=5921828F374D1DDE3CEDF29CED539CE3), <https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/puy-de-dome/clermont-ferrand/il-y-10-ans-clermont-ferrand-inaugurait-son-tramway-1146427.html>, [https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/plusieurs-blesses-apres-le-deraillement-du-tramway-a-clermont-ferrand\\_14005334/](https://www.lamontagne.fr/clermont-ferrand-63000/actualites/plusieurs-blesses-apres-le-deraillement-du-tramway-a-clermont-ferrand_14005334/)

Le choix de l'implantation du centre d'entretien et de maintenance sur le site de la Pointe de Cournon-d'Auvergne pose question. En effet, il conduit à la consommation de 7,53 ha de terres agricoles à haute valeur agronomique et contribuera par ailleurs à dégrader le paysage de l'entrée sud-est de l'agglomération et à supprimer la coupure d'urbanisation entre les communes de Clermont-Ferrand et Cournon-d'Auvergne. Le dossier écarte sans véritable argumentation une implantation dans le site du Brézet, zone industrielle historique de l'agglomération (voir note 1 du présent avis) au regard de sa situation en zone O du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRNPi) de l'agglomération clermontoise<sup>22</sup>. Or, le règlement de cette zone autorise ce type de projet sous réserve d'une analyse du risque et du respect de dispositions constructives spécifiques qui ne sont pas abordées dans l'étude d'impact. D'autres implantations sur des sites déjà artificialisés sont évoquées et écartées sans approfondir l'analyse au regard de leurs incidences environnementales.

**L'Autorité environnementale recommande, au regard des incidences environnementales majeures de l'implantation actuellement retenue, d'approfondir la recherche d'implantations alternatives pour le centre d'entretien et de maintenance afin d'éviter ou réduire ses incidences sur l'environnement et la santé humaine.**

En ce qui concerne le tracé des deux lignes, l'argumentation est développée sur un chapitre complet (p.10 à 24 de la partie G2). En revanche, le dossier précise que le positionnement des parkings relais n'est pas encore défini et que la restructuration du réseau de transports en commun est encore au stade de la réflexion. Enfin, l'articulation des parkings « de proximité » prévus à Durtol et Chamalières avec le fonctionnement des lignes BHNS n'est pas précisée et la pertinence de leur localisation en cohérence avec l'objectif de développement de la part modale des TC n'est pas démontrée. Ces points sont pourtant fondamentaux dans la définition du tracé précis des lignes projetées et la diminution concomitante de la part modale de la voiture individuelle dans le choix de modes de transports que le plan de déplacement urbain (PDU) approuvé en 2019 prévoit de réduire à 50 % contre 61 % à l'heure actuelle<sup>23</sup>.

L'Autorité environnementale relève les liens étroits existants entre ces différents éléments constitutifs du projet (parkings relais, centre de maintenance, tracé de la ligne) et également ceux des autres aménagements à venir (modes actifs notamment) et attire l'attention de la maîtrise d'ouvrage sur les risques encourus vis-à-vis de l'environnement à finaliser l'implantation de certains indépendamment de celle des autres.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter, dès ce stade, l'ensemble des solutions alternatives étudiées à l'échelle du projet Inspire et de celles de chacune de ses opérations constitutives et les choix retenus à l'égard de leurs incidences environnementales.**

### ***2.3. Incidences sur l'environnement du projet et mesures prévues pour les éviter, réduire ou compenser***

Les impacts, directs et indirects, du projet en phase chantier et en phase d'exploitation sont identifiés et présentés, pour les différentes thématiques environnementales et sanitaires.

#### **2.3.1. Effets en phase chantier**

##### *Milieux naturels terrestres et aquatiques*

<sup>22</sup> <http://www.puy-de-dome.gouv.fr/IMG/pdf/Reglement-7.pdf>

<sup>23</sup> P. 113 de l'état initial.

L'impact brut du chantier est jugé faible à négligeable sur les habitats naturels de la zone d'étude, le tracé concernant 75 % d'habitats artificialisés. Ce constat n'appelle pas d'observation de la part de l'Autorité environnementale.

Les principales mesures d'évitement consistent en le choix systématique, pour le tracé, des variantes de moindre impact (hormis dans le secteur des anciens abattoirs, actuellement en friche en cours de reconquête par la biodiversité), la mise en défens des zones humides, des stations d'Inule à deux faces, du secteur du château de Sarliève (qui regroupe l'essentiel des enjeux faunistiques) et des alignements d'arbres gîtes potentiels de la résidence Saint-Jean.

Les mesures de réduction portent sur le suivi environnemental du chantier, l'adaptation du calendrier des travaux, la conservation des rémanents d'abattage afin de reconstituer des habitats favorables à la faune, des défrichements centrifuges<sup>24</sup>, l'identification par un écologue des arbres gîtes potentiels avant abattage.

Les mesures d'accompagnement consistent en la plantation de 1320 arbres d'essences originaires du Massif central et de 330 mètres linéaires de haies bocagères en périphérie du centre de maintenance, ainsi qu'en la restauration écologique de l'Artière dans le secteur de la Pardieu.

#### *Cadre de vie des riverains*

Les impacts du chantier sur les riverains porteront essentiellement sur les difficultés d'accès aux habitations au droit des travaux, les retombées de poussières, les nuisances sonores et les vibrations.

Les principales mesures de réduction envisagées portent sur un phasage du chantier, l'usage de véhicules aux normes, l'usage privilégié d'équipements électriques, l'humidification des pistes non revêtues, le bâchage des camions. Aucune mesure de compensation n'est prévue en raison de la réversibilité des impacts et de leur durée limitée.

Par ailleurs, la mise en œuvre de la phase chantier est susceptible de nécessiter le détournement temporaire des flux de trafic vers des secteurs alternatifs : les nuisances et pollutions sur ces secteurs ne sont pas évaluées.

#### *Changement climatique et émissions de gaz à effet de serre*

Les émissions de gaz à effet de serre du chantier sont estimées à 37 650 tonnes éqCO<sub>2</sub> dont l'essentiel (75 %) liées à la construction de l'infrastructure (voir tableau p. 187 du document G4).

### **2.3.2. Effets en phase d'exploitation**

#### *Milieux naturels terrestres et aquatiques*

Le dossier expose qu'en phase d'exploitation, les perturbations de la faune sont essentiellement causées par la circulation des véhicules et par l'éclairage des nouveaux aménagements. Les groupes d'espèces les plus sensibles sont l'avifaune et les chiroptères. Toutefois, la création des lignes ne nécessitant qu'une faible augmentation de l'emprise de voiries existantes, cette dernière ne devrait pas accroître de manière significative l'effet barrière sur les déplacements de la faune et la mortalité associée ce qui est recevable.

---

<sup>24</sup> Effectués du centre vers la périphérie afin de permettre la fuite de la faune.

Les mesures de réduction portent sur l'entretien « différencié » des espaces verts liés à l'infrastructure (pas d'utilisation de pesticides, fauche tardive et centrifuge, export des résidus de fauche).

En ce qui concerne les milieux aquatiques, le projet s'inscrivant essentiellement sur des voiries existantes, seul le centre de maintenance créera une surface imperméabilisée supplémentaire. Les mesures de réduction concernent la récupération d'une partie des eaux pluviales pour le lavage des bus, et le traitement des eaux de ruissellement.

#### *Cadre de vie des riverains*

En ce qui concerne le bruit, le dossier expose de manière argumentée (p. 84 à 93 du document G4), qu'une baisse du niveau sonore, liée à la baisse du trafic routier par report modal, sera perceptible sur l'essentiel du tracé, hormis dans les secteurs initialement les plus calmes, qui verront une légère augmentation.

En ce qui concerne les polluants atmosphériques, la réduction des émissions de polluants permises par le projet est réelle mais très faible. Ainsi, l'impact de la mise en service du BHNS contribuerait à une réduction de l'indice pollution population (IPP)<sup>25</sup> de 0,7 % en 2025 et de seulement 0,2 % en 2045<sup>26</sup>.

#### *Émissions de gaz à effet de serre*

La réduction des émissions de GES sera également très modeste au regard de l'importance et du coût carbone de l'infrastructure, de 1,4 % en 2025 et de 1,9 % seulement en 2045. Ainsi, les émissions de GES des travaux ne seront compensées qu'après 15 années d'exploitation<sup>27</sup>, alors même que 50 % de l'électricité consommée sera produite par des panneaux photovoltaïques installés sur le centre de maintenance.

#### *Report modal*

Le dossier expose (p. 126 du document G4) que le projet va contribuer à l'augmentation de 3,5 points de la part des transports en commun, dont 2,2 % seulement au détriment de la voiture particulière à l'échelle de la métropole à l'horizon 2030, (de 59,6 à 57,4 %<sup>28</sup>), et 1,5 point au détriment de la marche, pour une augmentation globale des déplacements de 8 %.

Comme indiqué précédemment, le PDU approuvé en 2019 prévoit de réduire à 50 % contre 61 % à l'heure actuelle la part modale de la voiture individuelle dans le choix de modes de transports.

L'Autorité environnementale s'interroge donc sur la faiblesse du report modal découlant de la mise en œuvre du projet. Par ailleurs, les effets induits sur le réseau de transport à une échelle plus large que celle de l'agglomération, notamment liés à la localisation des parcs relais, ne sont pas évalués. Une approche globale du fonctionnement du réseau de transport collectifs fait défaut dans cette analyse.

---

25 Indicateur qui représente de manière synthétique l'exposition potentielle des personnes à la pollution atmosphérique due à un projet routier. Source : Cerema.

26 P. 103 du document G4.

27 P. 8 du bilan carbone.

28 P. 126 du document G4.

**L'Autorité environnementale recommande d'indiquer comment le projet au regard de la réduction des émissions de GES et de la part modale de la voiture individuelle permet d'atteindre les objectifs du PDU.**

#### *Consommation d'espace agricole*

Le dossier expose (p. 59 du document G4) que l'implantation du centre d'entretien et de maintenance conduira à la consommation de 7,53 ha de terres agricoles à haute valeur agronomique. La compensation financière destinée à l'agriculteur exploitant les parcelles concernées prévue ne saurait être considérée comme une compensation environnementale au titre de l'article R. 122-5. Les conséquences environnementales de cette distraction de terres à l'usage agricole actuel ou potentiel, en périphérie d'agglomération, à proximité immédiate d'un centre de consommation, ne sont pas évaluées.

L'Autorité environnementale rappelle que la mesure de compensation financière à la perte de surface agricole est une compensation économique et n'est pas une mesure de compensation environnementale.

Le détournement de l'usage agricole des terres consommées par le projet empêche à terme le développement de cultures de proximité, par exemple pour le maraîchage, dont la commercialisation pourrait être moins génératrice de nuisances que celle des cultures actuelles. Cet aspect n'est pas développé dans le dossier.

#### **2.4. Dispositif de suivi proposé**

Le dossier prévoit la mise en œuvre d'un dispositif de suivi de l'état de l'environnement et des mesures de compensation mises en place. Le dossier décrit les différents suivis qui couvrent les différentes thématiques traitées, en phase de chantier et en phase d'exploitation, notamment leur périodicité et leur financement.

En ce qui concerne la phase chantier, un suivi environnemental est prévu sur toute la durée et sur toutes les thématiques, ainsi qu'un suivi écologique spécialisé (identification des arbres gîtes potentiels par exemple).

En ce qui concerne la phase d'exploitation, un suivi des milieux naturels et de la biodiversité, est prévu l'année suivant la fin des travaux puis à  $n + 3$ ,  $n + 5$  et  $n + 10$ . Il portera sur le développement des plantes invasives, les plantations d'arbres et de haies, l'herpétofaune, les stations déplacées de flore patrimoniale.

Un suivi acoustique sera réalisé à la mise en service.

Par ailleurs, un bilan socio-économique et un suivi du report modal sont prévus à  $n+5$  après la mise en service.

**L'Autorité environnementale recommande de prévoir une échéance plus rapprochée pour évaluer, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, le report modal vers les TC permis par la mise en place de ces lignes, qui constitue l'objectif principal du projet et conditionne les impacts potentiels sur de nombreux autres sujets : émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, en particulier.**

Le dossier ne précise pas dans quel cadre et à quelle fréquence le maître d'ouvrage analysera l'ensemble des données recueillies et reverra, en cas d'écart par rapport aux attendus, les mesures mises en œuvre, ni comment il en informera le public.

**L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de décrire le dispositif mis en place pour analyser l'ensemble des données de suivi recueillies, réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaires, et alimenter la réflexion concernant les parkings relais et l'articulation avec le réseau de TC de l'ensemble de l'agglomération.**

### **2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique de l'étude d'impact fait l'objet d'un document distinct<sup>29</sup>. Il est clair, succinct, mais facilement lisible et suffisamment illustré, pour permettre une compréhension aisée du projet par le public. Il souffre toutefois des mêmes omissions que l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande pour la complète information du public de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.**

## **3. Mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme de Royat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Aubière, Cournon-d'Auvergne, Aulnat et Durtol (63).**

Le dossier transmis à l'Autorité environnementale comporte 5 volumes (pièces I 1 à I 5) dédiés, pour chacun de ces PLU, à la détermination des points d'incompatibilité avec le projet et à la présentation des évolutions nécessaires à la mise en œuvre du projet.

Il est par ailleurs à noter que le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de la métropole est en cours d'élaboration.

À ce stade, l'étude d'impact actuelle n'ayant pas intégré l'ensemble du projet ni de ses incidences (cf partie 2), il est possible que d'autres évolutions des PLU soient nécessaires dans le cadre des mises en compatibilité.

---

29 27593-SMTC\_RNT\_HD

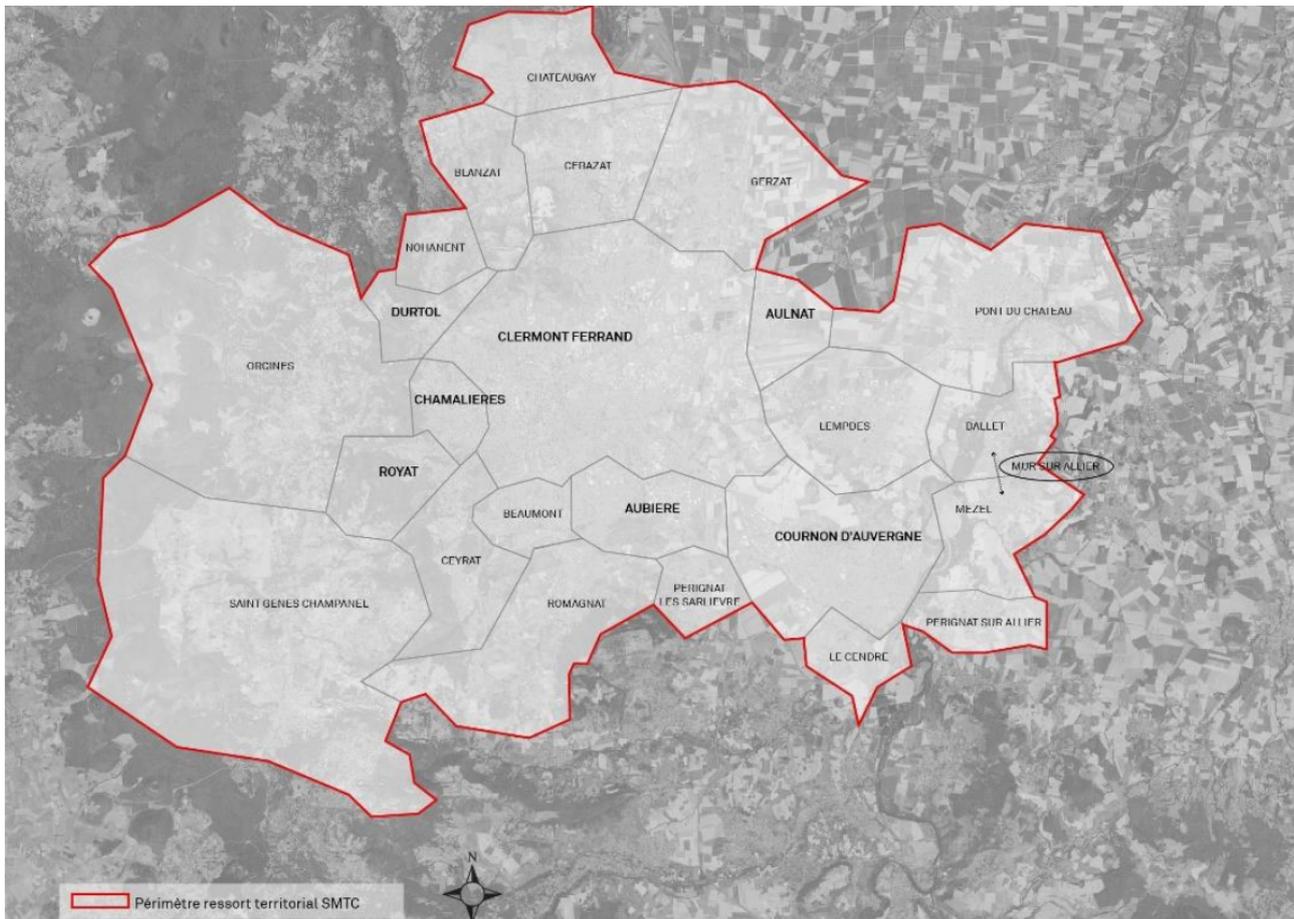


Figure 7 : Périmètre du ressort territorial du SMTC-AC. Source : notice explicative.

### 3.1. Articulation de la mise en compatibilité avec les autres plans, schémas, programmes ou documents de planification en vigueur

Le dossier étudié<sup>30</sup> l'articulation du projet avec les dispositions du Sradet<sup>31</sup>, du Scot du Grand Clermont<sup>32</sup>, et des plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes concernées. Il en ressort que le projet est compatible avec le Sradet, le Scot, et les PLU de Royat et d'Aubière.

La compatibilité du projet avec les objectifs chiffrés fixés par le Plan de déplacement urbain (PDU) n'est pas démontrée.

Les PLU d'Aulnat, de Chamalières, de Clermont-Ferrand, de Cournon-d'Auvergne et de Durtol nécessitent en revanche d'être mis en compatibilité pour permettre la réalisation du projet.

### 3.2. Description de la mise en compatibilité des PLU concernés par le projet

#### 3.2.1. Cournon-d'Auvergne

Le principal aménagement lié au projet concernant la commune est le centre d'exploitation et de maintenance (CEM), situé dans le secteur de la Pointe de Cournon. Il est inclus dans les zones urbaines UA et à urbaniser 1AUA1 du PLU et au sein de l'orientation d'aménagement et de pro-

30 P. 81 du résumé non technique, p. 212 du document G4 et p. 168 à 262 du document G3.

31 Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, approuvé le 10 avril 2020.

32 Schéma de cohérence territoriale, approuvé le 29 novembre 2011.

grammation (OAP) « Plaine de Sarliève », sur des terrains actuellement exploités par l'agriculture. Ce secteur est également couvert par l'OAP thématique « trames verte et bleue » (TVB), dans un « *espace de la sous-trame thermophile à préserver* ».

Le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU impose de « *maintenir l'équilibre entre espaces urbanisés, espaces agricoles et espaces naturels* » (pièce I 1, p.9) : il n'est pas souligné que le projet, conduisant à artificialiser des terrains agricoles, n'est pas compatible avec cette orientation.

Le projet nécessite la modification du plan de zonage, concernant en particulier les alignements d'arbres : suppression / création le long du tracé du BHNS. En outre, il est proposé de basculer l'ensemble de la zone d'implantation du CEM en 1AUA1 et de diminuer le coefficient de biotope de cette zone au vu de l'activité prévue – circulation de poids lourds – ne permettant pas d'utiliser des matériaux semi-perméables. Il est également proposé de modifier l'OAP relative à la TVB concernant ce secteur. Le dossier indique que « *[la] zone est actuellement occupée par une parcelle de culture céréalière intensive [et qu'] il ne s'agit donc pas d'une pelouse thermophile* » (pièce I1, p.54). Ce secteur constitue toutefois actuellement une coupure d'urbanisation dont la pertinence du maintien pour le déplacement de la faune nécessiterait d'être étudié. L'affirmation selon laquelle le secteur constitue une « *zone urbaine dense* » du SRCE Auvergne n'est pas recevable, ce document ayant été élaboré à une échelle régionale plus large ne permettant pas une finesse d'analyse suffisante à l'échelle de la parcelle.

### 3.2.2. Clermont-Ferrand

Le projet est globalement compatible avec les dispositions du PLU de la commune. Des modifications de certains alignements d'arbres (existants ou à créer) protégés au titre des articles L 151-19 et L 151-23 du code de l'urbanisme<sup>33</sup> impactés par le tracé du BHNS sont toutefois nécessaires. Il est également procédé à l'ajout d'alignements d'arbres à créer sur les secteurs où le projet prévoit des plantations non prévues actuellement au PLU.

Le bilan annoncé sur le secteur concerné par le projet est le suivant :

- maintien de 4 365 m d'alignements sur les 4 800 m identifiés comme à conserver ;
- création de 6 150 m d'alignements sur les 11 670 m identifiés comme à créer ;
- plantation de 2 450 m d'alignements non initialement prévus au PLU.

Le projet annonce par ailleurs, en complément, la mise en place de plantes arbustives et massifs (quantité non précisée), la « *création [envisagée] d'alignements [arbustifs] de 60 m sur Renoux, de 150 m sur Joffre, de 175 m sur Ballainvilliers et de 300 m sur Vercingétorix* » et la « *[prévision] au futur PLUi [d']un linéaire d'arbres d'alignement à créer pour compenser la perte d'environ 3 000 m d'alignements d'arbres à créer de la MECPLU* » (pièce I2, p.44).

Afin d'évaluer les effets potentiels du projet sur les continuités écologiques locales, il aurait été utile qu'une superposition des aménagements végétaux (alignements d'arbres, bosquets) avec la carte des continuités identifiées au SRCE soit réalisée.

### 3.2.3. Durtol

Le projet prévoit l'aménagement d'un terminus et d'un parking relais (« P+R ») associé sur des zones du PLU dédiées aux activités de santé (Um) et à l'implantation de logement collectif (Ud\*). Il

<sup>33</sup> Trames utilisées pour protéger des structures support de continuités écologiques

est proposé de modifier ces secteurs en Um\*, zone réservée à « *l'implantation d'équipements de services publics en lien avec les déplacements [...]* ».

Ce secteur étant déjà urbanisé (parking existant), le dossier conclut à l'absence d'impact environnemental notable de cette modification.

#### **3.2.4. Aulnat**

Le terminus prévu sur la commune concerne les zones Ug et 2AU du PLU, cette dernière n'étant pas compatible avec le projet. Il est proposé de passer l'emprise concernée par cet aménagement en zone Ue, dont le règlement permet la réalisation de cet équipement.

Ce secteur étant déjà urbanisé (carrefour giratoire et voiries adjacentes), le dossier conclut à l'absence d'impact environnemental notable de cette modification.

#### **3.2.5. Chamalières**

Le projet prévoit un terminus sur la commune ainsi que l'aménagement de places de stationnement. Ces équipements se situent en secteur Uc du PLU, dont le règlement est partiellement incompatible avec le projet, et sur l'emprise d'une OAP prévoyant un ensemble immobilier. Pour permettre ces aménagements, il est ainsi proposé de modifier le règlement de la zone Uc (introduction d'exceptions pour les « équipements de services publics en lien avec les déplacements et le stationnement ») ainsi que le contenu de l'OAP (suppression de la zone dédiée à la construction d'un ensemble immobilier, remplacé par le terminus).

Le dossier conclut également logiquement à l'absence d'impact environnemental notable de cette modification.

### **3.3. Les incidences et les mesures d'évitement, réduction et compensation de la mise en compatibilité**

Les incidences constatées sont liées au projet : aménagement des lignes B et C et du centre d'exploitation et de maintenance, en particulier. La mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Aulnat et Durtol ne génère pas d'impact supplémentaire sur l'environnement du fait des modifications apportées aux plans de zonage, règlements et OAP de ces documents. Comme vu précédemment, ces modifications visent uniquement à permettre la réalisation du projet et ne concernent pas d'autres secteurs de ces communes.