



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 de bus à haut niveau de service (BHNS) B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand par le syndicat mixte des transports en commun (SMTC) de l'agglomération clermontoise sur les communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63)  
(2<sup>e</sup> avis)**

**Avis n° 2023-ARA-AP-1501**

**Avis délibéré le 25 avril 2023**

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

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 25 avril 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet Inspire de création des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand sur les communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63) - (2<sup>e</sup> avis).

Ont délibéré : Pierre Baena, Hugues Dollat, François Duval, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Sarrand, Jean-Philippe Strebler, Benoît Thomé et Véronique Wormser.

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, 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 projet 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 1<sup>er</sup> mars 2023, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale.

Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Puy-de-Dôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leurs contributions en dates respectivement du 9 et du 13 janvier 2023.

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 projet soumis à évaluation environnementale, l'autorité environnementale doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage, de l'autorité décisionnaire et du public.**

**Cet avis porte sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par le projet. L'avis n'est donc ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité. Il vise à permettre d'améliorer la conception du projet, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent.**

**Le présent avis est publié sur le site internet des MRAe. Conformément à l'article R. 123-8 du code de l'environnement, il devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.**

**Conformément à l'article L. 122-1 du code de l'environnement, le présent avis devra faire l'objet d'une réponse écrite de la part du maître d'ouvrage qui la mettra à disposition du public par voie électronique au plus tard au moment de l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L. 123-2 ou de la participation du public par voie électronique prévue à l'article L. 123-19.**

## Synthèse

Le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) porte le projet de création des lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) B et C dans l'agglomération de Clermont-Ferrand.

Ce projet a déjà fait l'objet d'un premier avis de la MRAe dans le cadre de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet Inspire, projet global de restructuration du réseau de transports en commun de la métropole de Clermont-Ferrand comprenant notamment la création de parcs relais sur l'agglomération.

Ce deuxième avis est émis au stade et au vu des dossiers de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et d'autorisation de défrichement. Il est complémentaire et indissociable du premier avis.

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet 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 l'arrêt du 24 octobre 2019 de la Cour de justice de l'Union européenne sur la qualité de l'air,
- l'adaptation au changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre,
- le cadre de vie, en matière de nuisances sonores en particulier,
- la consommation d'espace agricole et naturel au regard du site retenu pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

Le dossier a évolué pour prendre en compte certaines des insuffisances relevées lors du précédent avis, en particulier la justification du tracé des lignes créées, du choix du mode retenu, et de celui du site d'implantation du centre d'entretien et de maintenance. En revanche, d'autres recommandations, relatives notamment aux incidences du projet en matière d'urbanisation induite et à l'emplacement des parkings-relais n'ont pas fait, ou partiellement, l'objet de suites.

L'Autorité environnementale réitère donc sa recommandation de compléter le dossier sur ces différents points.

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

# Table des matières

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
1.1. Contexte du projet et présentation du territoire.....	5
1.2. Présentation du projet.....	5
1.3. Procédures relatives au projet InspiRE.....	6
1.4. Procédures relatives à l'opération BHNS.....	7
1.5. Principaux enjeux environnementaux.....	7
<b>2. Analyse de l'étude d'impact.....</b>	<b>7</b>
2.1. Observations générales.....	7
2.2. Les éléments actualisés .....	8
2.3. Les éléments laissés sans suite.....	8
2.4. Alternatives examinées et justification des choix retenus au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	9
2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité.....	9

# Avis

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

### 1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Ce projet a déjà fait l'objet d'une saisine de la MRAe dans le cadre du projet Inspire de création des lignes BHNS B et C de l'agglomération de Clermont-Ferrand, et de la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol (63). Il a donné lieu à un avis délibéré le [12 avril 2022](#).

Dans son précédent avis la MRAe recommandait en particulier au maître d'ouvrage de « compléter l'étude d'impact en prenant en compte l'emplacement des parkings relais et les effets de la création des lignes de BHNS sur la restructuration globale du réseau de transports en commun ». Les recommandations concernaient particulièrement le tracé des lignes B et C, l'emplacement des parkings relais et leurs effets sur la structuration globale du réseau de transports en commun, ainsi que la nécessité de justifier davantage le choix d'implanter le centre d'entretien et de maintenance sur le site de Sarliève-nord.

Cet avis recommandait également d'indiquer comment le projet permettait d'atteindre les objectifs du plan de déplacement urbain (PDU) en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de la part modale de la voiture individuelle, de mesurer à une échéance plus rapprochée, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, l'évolution du report modal vers les transports en commun permis par la mise en place de ces lignes, et de décrire ce dispositif de mesure.

Le présent avis est complémentaire et indissociable du précédent.

### 1.2. Présentation du projet<sup>1</sup>

Le projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> et de l'aéroport d'Aulnat, répond 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.

1 Le dossier précise en page 3 du résumé non technique:

« le projet faisant l'objet du présent dossier d'enquête publique sera nommé "projet de BHNS" ou "projet". Il sera présenté en 3 opérations distinctes :

- La création des lignes BHNS B et C qui comprend :
  - o L'aménagement des lignes,
  - o La création des lieux d'intensité « Aéroport d'Aulnat » et « Square de la Jeune Résistance »,
  - o L'acquisition du matériel roulant
  - o L'aménagement des parkings des terminus (St Victor et Durtol)
- Le réaménagement du secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix,
- L'implantation du centre d'exploitation et de maintenance

Lorsque qu'il sera fait référence au projet plus vaste de restructuration, ce dernier sera appelé "projet InspiRe". »

2 Une ligne de BHNS est une ligne de bus bénéficiant de technologies développées initialement pour les réseaux ferrés (tramways 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.

3 Plus vaste zone d'activités de la métropole. Créée en 1964, elle regroupe 12 300 emplois. Source : quotidien La Montagne.

Le prolongement de la ligne B actuelle jusqu'à l'aéroport, en passant par la zone industrielle du Brézet, et un tracé alternatif au tracé actuel de la ligne C pour mieux desservir les grands équipements (Zénith et Grande Halle) et les zones industrielles de Cournon-d'Auvergne ont été retenus. Ces opérations s'inscrivent dans le cadre plus large du projet « InspiRe <sup>4</sup> ».

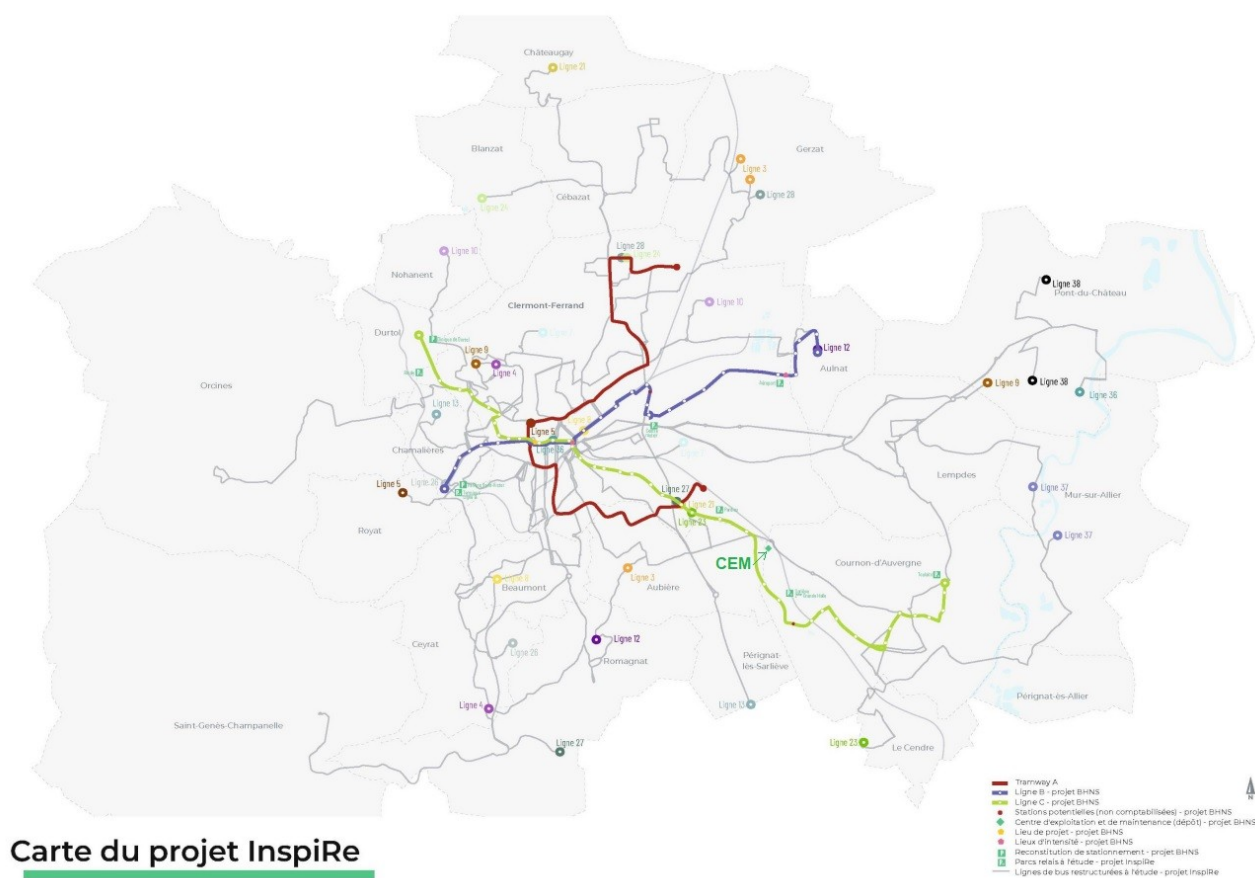


Figure 1: Plan du projet InspiRe. Source : dossier.

### 1.3. Procédures relatives au projet InspiRE

Un [arrêté préfectoral](#) déclarant d'utilité publique le projet de Clermont Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) visant à déployer les lignes BHNS B et C ainsi qu'à réaliser les aménagements associés sur le territoire de la Métropole Clermontoise dans le cadre du projet InspiRe sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne et Durtol a été signé le 19 octobre 2022, après une première enquête publique.

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

## **1.4. Procédures relatives à l'opération BHNS**

L'opération BHNS fait l'objet d'une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau<sup>5</sup>, d'une déclaration ICPE pour le centre de maintenance des bus, d'une autorisation de défrichage pour l'aménagement du centre de maintenance, et d'une demande d'autorisation de couper des alignements d'arbres. Cette demande sera soumise à une enquête publique.

A cette occasion, l'étude d'impact du projet InspiRE a été mise à jour (cf Pièce D00 – Tableau des évolutions de l'étude d'impact - Octobre 2022) sur la base des avant-projets réalisés pour les lignes B et C, le centre d'exploitation et de maintenance et l'aménagement du lieu d'intensité Renoux - Ballainvilliers -Joffre- Vercingétorix.

## **1.5. Principaux enjeux environnementaux**

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet 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 l'arrêt du 24 octobre 2019 de la Cour de justice de l'Union européenne sur la qualité de l'air<sup>6</sup>,
- l'adaptation au changement climatique et la diminution des émissions de gaz à effet de serre,
- le cadre de vie, en matière de nuisances sonores en particulier,
- la consommation d'espace agricole et naturel au regard du site retenu pour l'implantation du centre d'exploitation et de maintenance.

## **2. Analyse de l'étude d'impact**

### **2.1. Observations générales**

Le dossier est composé d'un grand nombre de documents, dont certains très volumineux, ce qui ne permet pas une appréhension claire et rapide des principales caractéristiques du projet. Pour faciliter l'appréhension du dossier par le public, une structuration simplifiée du dossier est souhaitable.

---

<sup>5</sup> Article L.214-1 du code de l'environnement.

<sup>6</sup> Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24/10/2019 pour le NO<sub>2</sub> : dans une procédure « en manquement » à l'encontre de la France, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a constaté des dépassements systématiques et persistants de la valeur limite annuelle pour le NO<sub>2</sub> depuis le 01/01/2010. Cet arrêt de la CJUE a été suivi d'une mise en demeure de la France par la Commission européenne par courrier du 3 décembre 2020. La zone de l'agglomération de Clermont-Ferrand fait partie des douze territoires concernés (Source PPA3 agglomération clermontoise p. 9)

## 2.2. Les éléments actualisés

Les points suivants ont été actualisés pour répondre aux recommandations émises par la MRAe dans son premier avis :

- la justification du tracé des lignes créées (B et C) : des précisions sont apportées concernant les secteurs desservis, les éléments relatifs à la concertation des populations sur le projet et les résultats des enquêtes relatives aux déplacements effectués, ainsi que le détail des indicateurs ayant été pris en compte pour comparer les impacts sur l'environnement des différents tracés ;
- la justification du choix du mode retenu (BHNS plutôt que tramway ou solution tram-train) : les arguments techniques et économiques en faveur de cette solution ont été développés ;
- la justification de la nécessité de créer un nouveau centre d'exploitation et de maintenance et du choix de son site d'implantation : l'absence de capacité résiduelle des dépôts existants (La Pardieu et Champratel) est soulignée, de même que l'inadaptation des installations qui s'y trouvent, le projet nécessitant des « *bâtiments à haute performance énergétique* » et étant voué à accueillir « *à terme uniquement des véhicules zéro émission* », ou encore l'impact sur les entreprises du secteur que générerait une extension de ces sites sur les parcelles voisines. La possibilité de s'implanter sur un site alternatif n'a toutefois pas été étudiée de manière suffisante au regard de l'importance des impacts environnementaux générés par la création du nouveau centre projeté. Celui-ci va en effet consommer 7,5 ha d'espace agricole à haute valeur agronomique (pouvant permettre, à terme, le développement de cultures de proximité moins impactantes que les cultures intensives actuelles), artificialiser une coupure d'urbanisation, et dégrader le paysage d'entrée d'agglomération ;
- la compatibilité du projet avec les objectifs fixés par le PDU : le dossier précise à juste titre que le projet ne constitue qu'une des composantes de l'action de la collectivité en matière de mobilité, et que, de ce fait, il ne permet pas à lui seul, d'atteindre les objectifs fixés par le plan à l'échelle de la métropole à l'horizon 2030. Il permet toutefois l'augmentation de 3,5 points de la part modale des transports en commun, en contribuant ainsi à l'objectif d'augmentation fixé à 5 points par le PDU (augmentation de 7 à 12 %) et la diminution de celle de la voiture de 2,2 points pour un objectif de 11 points ( le PDU fixant un objectif de réduction de 61 à 50 %) ;

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

## 2.3. Les éléments laissés sans suite

Il n'a pas été donné suite à un certain nombre de recommandations de son 1<sup>er</sup> avis que l'Autorité environnementale réitère donc ci-après :

- la réflexion relative à l'emplacement des parkings relais n'est toujours pas finalisée, à l'exception de l'augmentation de capacité (MR 46) des parkings Saint-Victor (de 192 à 197 places) et de la clinique de Durtol (de 81 à 158 places) ;
- le développement de l'étude des incidences du projet en matière d'urbanisation induite : l'analyse est présente, mais limitée aux communes traversées par le projet de tracé, alors que la mise en œuvre de parkings relais permettra justement un développement de l'urbanisation au-delà de ces limites. Le dossier n'analyse pas les documents d'urbanisme (Scot



et PLU communaux), les pôles de développement identifiés dans l'« aire d'influence » de ces parkings et les capacités de densification et d'extension de ces communes.

- la mise en œuvre d'une échéance plus courte que celle de cinq ans retenue dans le dossier pour évaluer, à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération, le report modal vers les TC permis par la mise en place des nouvelles lignes : la mesure MS 11 n'a pas été modifiée. Une enquête sur la mobilité est toutefois en cours et devrait permettre d'apporter des éléments de réponse à cette attente.

**L'Autorité environnementale recommande d'élargir l'analyse de l'urbanisation induite au périmètre du Scot, en particulier aux secteurs périurbains situés dans la zone d'influence des parcs relais.**

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

Cette problématique a été développée dans les parties 2.2 et 2.3 ci-dessus.

#### **2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité**

Les différentes mesures ERC sont récapitulées en page 239 du document EI\_impacts\_mesures. Le dossier prévoit la mise en œuvre d'une mesure de suivi des eaux superficielles (MS3) ainsi que le renforcement du suivi environnemental du chantier (MS1), et de l'exploitation (MS 14) par un suivi de la qualité de l'air tous les trois ans avec mesure des polluants COV, CH<sub>4</sub>, CO, NO<sub>x</sub> et poussières.

Le dossier ne précise cependant 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 résultats attendus, les mesures correctives 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 et de réajuster les mesures d'évitement, de réduction et de compensation si nécessaires.**