



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale
sur la création d'un parking relais rue Kepler dans le cadre du
projet InspiRe par Clermont-Auvergne-Métropole sur la commune
de Clermont-Ferrand (63)
(3^e avis)**

Avis n° 2025-ARA-AP-1829

Avis délibéré le 18 mars 2025

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 18 mars 2025 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur création d'un parking relais rue Kepler dans le cadre du projet InspiRe sur la commune de Clermont-Ferrand (63) - (3^e avis).

Ont délibéré : Pierre Baena, Marc Ezerzer, , Stéphanie Gaucherand, Anne Guillabert, Yves Majchrzak, François Munoz, Muriel Preux, Émilie Rasooly, Catherine Rivoallon-Pustoc'h et Benoît Thomé.

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 28 janvier 2025, 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 5 et du 7 mars 2025.

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 avis¹ 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, puis d'un deuxième² avis au vu des dossiers de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau et d'autorisation de défrichement.

Ce troisième avis porte sur la création d'un parc relais dans le quartier du Brézet, sur la commune de Clermont-Ferrand. Il est complémentaire et indissociable des deux premiers avis.

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 le contentieux européen 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'espaces agricoles et naturels 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 des précédents avis, en particulier l'emplacement des parkings-relais. En revanche, le dossier ne précise pas pourquoi seules quatorze places sur 4000 sont destinées à un parc relais sur le parking de la Grande Halle. Par ailleurs, la recommandation relative notamment aux incidences du projet en matière d'urbanisation induite n'a fait que partiellement l'objet de suite.

L'Autorité environnementale réitère donc sa recommandation de compléter le dossier sur ce point.

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

1 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2022aara25_lignes_b_c_agglo_clermont_63.pdf

2 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/2023apara54_inspirebhns_smtc-clermont-ferrand_63.pdf

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
création d'un parking relais rue Kepler dans le cadre du projet InspiRe sur la commune de Clermont-Ferrand (63) - (3^e avis)

Avis

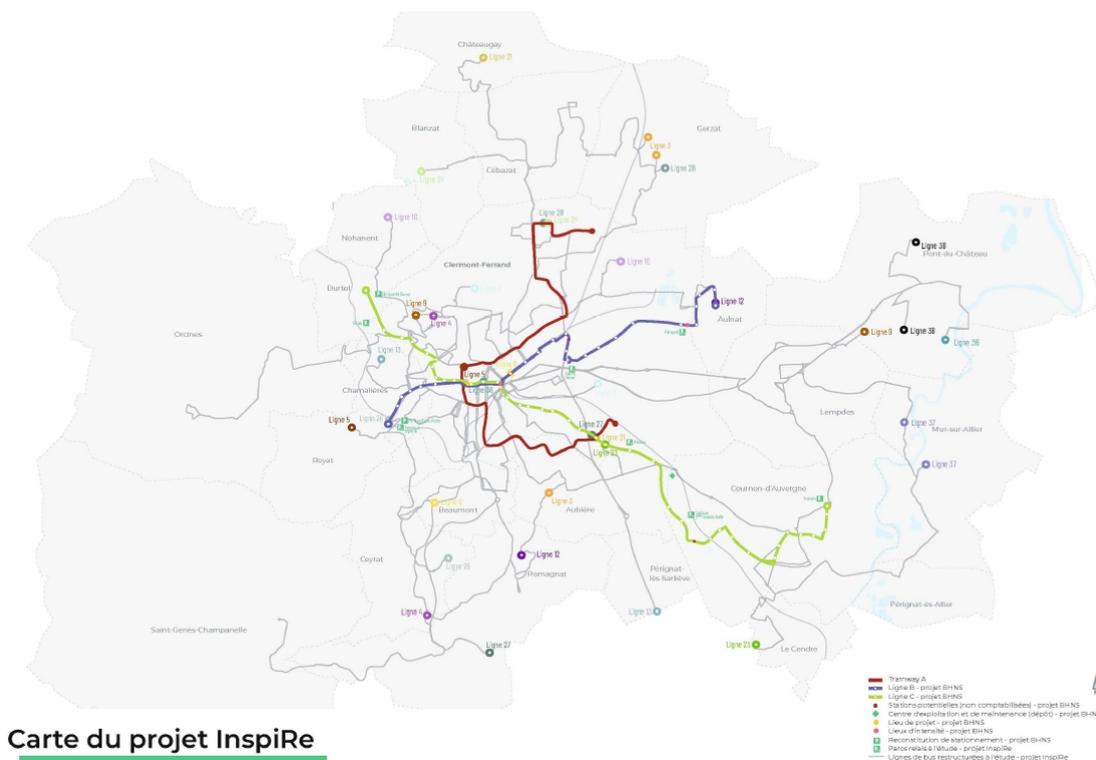
1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte du projet et présentation du territoire

Le projet « InspiRe » de restructuration du réseau de transports urbains de la métropole clermontoise fait suite aux conclusions du dernier grand recensement des déplacements sur l'agglomération clermontoise qui démontrait 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 mettait 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.

Le projet comporte notamment :

- deux nouvelles lignes de bus « 0 émission » :
 - la ligne B, pour établir un corridor de desserte renforcée de Royat, à l'ouest de Clermont-Ferrand, à l'aéroport d'Aulnat à l'est, en passant par la zone industrielle du Brézet,
 - la ligne C, de Durtol au nord-ouest à Courmon au sud-est pour mieux desservir les grands équipements (Zénith et Grande Halle) et les zones industrielles de Courmon-d'Auvergne,
- des parking-relais envisagés pour rejoindre le cœur de ville rapidement.



Ce projet a déjà fait l'objet d'une saisine auprès de la MRAe dans le cadre de la déclaration d'utilité publique du projet et la mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol et a donné lieu à un avis délibéré le [12 avril 2022](#) et à un deuxième avis délibéré le [25 avril 2023](#).

Dans ses précédents avis la MRAe recommandait au maître d'ouvrage « *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* »

Le présent avis est complémentaire des deux précédents.

1.2. Présentation du projet

Le projet de création de deux lignes de bus à haut niveau de service (BHNS)³ dans l'agglomération clermontoise, qui vise la création d'un corridor de desserte renforcée de Royat en direction de la zone industrielle du Brézet⁴ 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.

Pour cela, le prolongement de la ligne B actuelle à Royat et à l'aéroport, en passant par la zone industrielle du Brézet ainsi qu'un tracé de la ligne C actuelle prolongé à la commune de Durtol et modifié pour mieux desservir les grands équipements (Zénith et Grande Halle) et les zones industrielles de Cournon-d'Auvergne ont été retenus.

Le projet de création du parc relais Kepler s'inscrit dans ce cadre.

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 de 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'Aubièze, 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.

1.4. Procédures relatives au projet de création du parc relais Kepler

La création du parc relais Kepler est soumise à permis de construire. À cette occasion, l'étude d'impact du projet InspiRe a été mise à jour.

3 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.

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

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 le contentieux européen 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'espaces agricoles et naturels 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 choix de scinder l'étude d'impact en plusieurs fascicules nuit à une appréhension claire et rapide des principales caractéristiques du projet.

2.2. Les éléments actualisés

La réflexion relative à l'emplacement des parkings relais est finalisée. Ainsi, le dossier expose que les études de faisabilité ont conduit à une réflexion globale de positionnement des parcs relais (voir illustration 2 page suivante) :

- pour la ligne C :
 - 70 places à la clinique de Durtol,
 - 150 places rue de Rivaly,
 - acquisition de 194 places dans un parking silo dans le cadre d'un projet existant au niveau de l'îlot Pardieu,
 - mise à disposition de quatorze places spécifiques sur le parking de 4 000 places de la Grande Halle ;
- pour la ligne B :
 - mise à disposition du parking existant de 120 places sur le site du Breuil,
 - parking en silo de type modulaire d'environ 275 places sur le site du Brézet, objet de la présente actualisation.

L'Autorité environnementale souligne l'effort du porteur de projet d'exposer la réflexion relative à l'emplacement des parkings relais. Elle s'étonne toutefois de la faiblesse du nombre de places réservées sur le parking de la Grande Halle qui comprend 4000 places selon le dossier (mais 6500

selon le site <https://www.abcsalles.com/lieu/grande-halle-d-auvergne>) et, qui sert essentiellement lors d'évènements ponctuels.

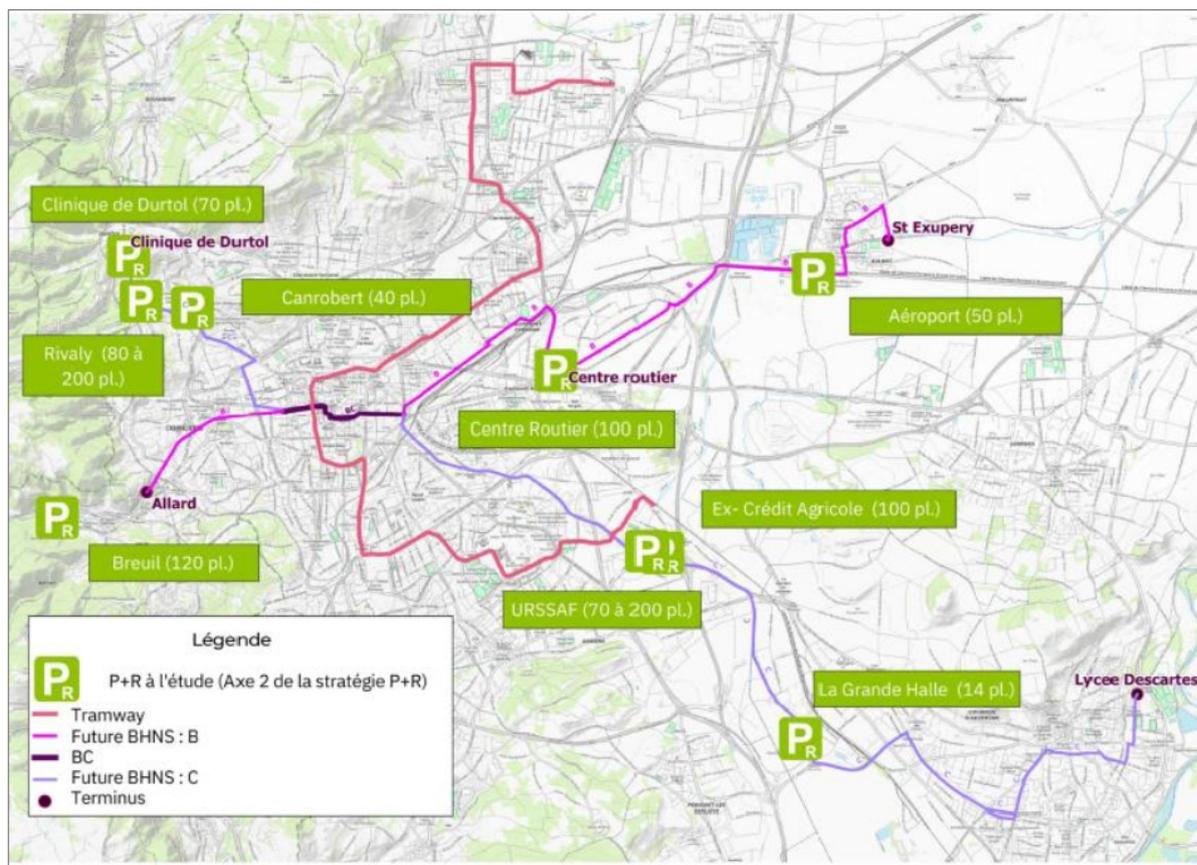


Illustration 2: Carte des différents parkings relais étudiés et pour certains retenus. Source : dossier

L'Autorité environnementale recommande au maître d'ouvrage de compléter le dossier en justifiant le faible nombre d'emplacements dédiés au sein du parking de la Grande Halle.

2.3. Les éléments laissés partiellement sans suite

D'après le dossier, ces projets ne participeront pas à une augmentation de l'urbanisation mais accompagnent le projet InspiRe et le développement du BHNS dans la métropole. Il est ainsi attendu une dynamique démographique positive aux alentours des stations du BHNS et donc de celle de Jules Verne à proximité du parking P+R. L'analyse des incidences du projet en matière d'urbanisation induite est présente, mais limitée à la commune de Clermont-Ferrand, alors que la mise en œuvre de parkings relais permettra justement un développement de l'urbanisation au-delà de ces limites (Pont-du-Château, Billom, Vic-le-Comte...). 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.

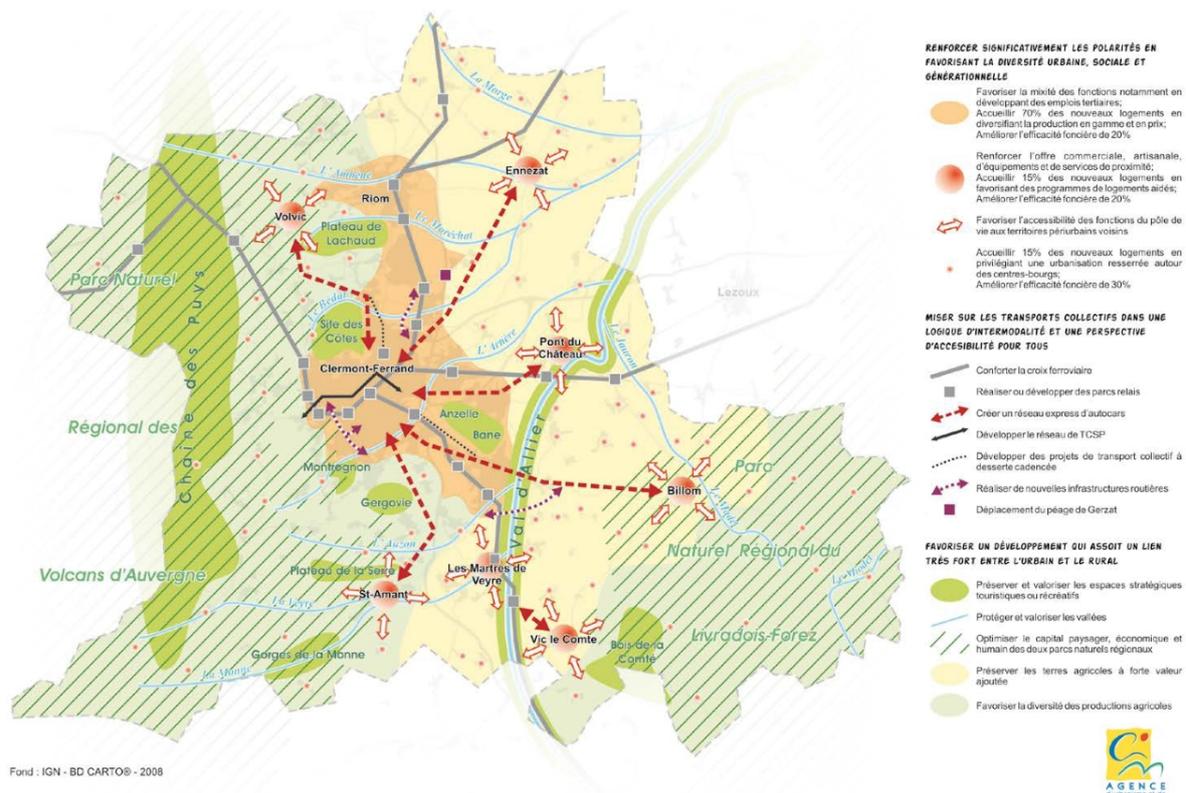


Illustration 3: Carte issue du PADD du SCOT du Grand-Clermont

L'Autorité environnementale réitère sa recommandation 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

Le dossier expose que « l'implantation de ce parking n'a pas fait l'objet d'alternative, en effet, l'opportunité foncière sur l'îlot Jules Verne et sa localisation géographique (par proximité d'une sortie d'autoroute et station de la ligne B) lui confère un lieu stratégique pour la fonction de parking relais », ce qui n'appelle pas d'observations de la part de l'Autorité environnementale

2.5. Dispositif de suivi des mesures et de leur efficacité

Un suivi environnemental du chantier est prévu. En phase d'exploitation, le suivi portera sur le développement des plantes invasives, sur la bonne reprise des arbres de plantation ainsi que sur la fréquentation du parking.

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.