



un nouveau souffle pour nos mobilités

DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE (DAE)

Pièce G02_DAE_Avis de la MRAe du 25 avril
2023 et note en réponse du SMTC-AC



SOMMAIRE

I. OBJET DU DOCUMENT	3
II. REPONSES APORTEES À L'AVIS DE LA MRAE	4
III. LES EVOLUTIONS DU PROJET VIS-A-VIS DE LA PROCEDURE DE DEFRICHEMENT	17
IV. ANNEXE - AVIS MRAE N°2023-ARA-AP-1501 DU 25 AVRIL 2023 ..	19

I.OBJET DU DOCUMENT

PRÉAMBULE

Le présent document concerne le projet de lignes BHNS B et C sur les communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat et constitue une pièce du dossier d'autorisation environnementale complétant le dossier initial déposé auprès du guichet unique. Il est composé de l'avis rendu par la MRAE et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage.

OBJET DU DOSSIER

Le document vise à apporter des réponses à l'avis émis par la MRAE en date du 25 avril 2023 sur l'évaluation environnementale du dossier d'autorisation environnementale, déposé au guichet unique (DDT du Puy de Dôme) en date du 26 octobre 2022, suite à la réception du courrier du 20 janvier 2023 de la Direction Départementale des Territoires du Puy de Dôme.

MAITRE D'OUVRAGE

L'opération est sous maîtrise d'ouvrage unique du **SMTC, représentant la co-maîtrise d'ouvrage composée du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité (AOM), et de Clermont Auvergne Métropole pour sa compétence plus large sur l'aménagement du territoire.**

II. REPONSES APPORTEES À L'AVIS DE LA MRAE

L'avis de la MRAE comporte une synthèse de l'avis et deux grandes parties :

- Chapitre 1 - Contexte, présentation et enjeux environnementaux
- Chapitre 2 – Analyse de l'étude d'impact

Afin de simplifier la lecture du mémoire en réponse, les réponses du maître d'ouvrage font référence explicitement aux observations émises dans le chapitre 2 de l'avis MRAE.

Conformément à l'article L122-1 du code de l'environnement, l'étude d'impact du projet soumis à enquête a été réalisée dans une version initiale dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique, sur la base des éléments connus du projet au moment de la réalisation du dossier. Cette étude d'impact a été actualisée dans le cadre du présent dossier de demande d'autorisation environnementale du projet de BHNS. Cette actualisation de l'étude d'impact du projet InspiRe permet, comme le prescrit la réglementation, de préciser les impacts du projet qui auraient pu être moins précisément détaillés dans la première étude d'impact.

L'avis MRAE joint à cette pièce est donc, comme précisé dans sa synthèse, le second avis de la MRAE et vient compléter le 1er avis, disponible (avec le mémoire en réponse du maître d'ouvrage) via le lien ci-dessous (voir la pièce K) :

https://www.enquetes-publiques.com/Enquetes_WEB/FR/EP22158/Dossier.awp

Comme le précise l'Autorité Environnementale, le dossier a évolué pour prendre en compte une grande partie des remarques émises dans le 1er avis. Par ailleurs, l'actualisation de l'étude d'impact a permis de préciser les impacts du projet, qui sont globalement moins importants que ceux exposés dans le cadre de l'étude d'impact initiale, considérant les mesures complémentaires mises en place par la maître d'ouvrage et les derniers éléments d'études affinés.

Considérant les remarques reprises dans le second avis de la MRAE joint en annexe, le maître d'ouvrage tient à souligner, en réponse à celui-ci, que le dossier de demande d'autorisation environnementale répond d'ores et déjà aux demandes énoncées dans la synthèse de l'avis. Les éléments présentés ci-après permettent, au-delà d'éléments en réponse aux remarques émises dans l'avis MRAE, de renvoyer aux éléments présents dans le dossier soumis à avis.

Concernant l'observation générale présentée en 2.1, le maître d'ouvrage tient à préciser que la structuration du dossier est strictement adaptée aux attendus réglementaires de la procédure d'autorisation environnementale et que les documents, certes nombreux, permettent de couvrir l'ensemble des problématiques à traiter dans le cadre d'un projet complexe de plusieurs dizaines de kilomètres et relevant de réglementations diverses (loi sur l'eau, ICPE, ...) regroupées au sein d'une procédure « unique ».

II.1 Chapitre 2.2. de l'avis : Les éléments actualisés à développer

La MRAE précise que les éléments apportés dans le cadre de l'étude d'impact actualisée permettent de répondre de manière satisfaisante aux points émis dans le 1^{er} avis concernant la justification des lignes créées, le choix du mode retenu et la compatibilité du projet avec les objectifs fixés par le PDU. Seule l'observation ci-après est maintenue :

A. Observation n°1

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 ;

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.

■ Réponse n°1 du MOA

La justification du choix du site du CEM avait été apportée au dossier préalable à la déclaration d'utilité publique (comprenant l'étude d'impact initiale, l'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du Maître d'ouvrage).

Il convient utilement de préciser :

- Qu'une démarche avait été engagée dès le démarrage du projet par le SMTC et l'EPF d'Auvergne pour la recherche et le choix du site du CEM. Ces recherches se sont poursuivies plus largement après la formalisation du 1^{er} avis de l'Autorité Environnementale, comme celle-ci l'avait recommandé, sans qu'aucun autre site répondant aux contraintes fonctionnelles et réglementaires du dépôt n'ait pu être identifié.
- Par ailleurs, l'étude d'impact démontre que, en dehors de l'impact agricole pour lequel une démarche éviter-réduire (validée par la CDPENAF) a été appliquée, le site retenu ne présente pas d'incidences environnementales majeures ni même significatives. Les impacts identifiés dans l'étude d'impact actualisée sont même plus faibles que dans le cadre de l'étude d'impact, la haie arbustive située le long de la rase étant préservée.

- **L'étude des sites existants et la prospection foncière**

La démarche Éviter Réduire Compenser (ERC) a été appliquée par le maître d'ouvrage, comme pour l'ensemble du projet, dans la recherche de son centre d'exploitation et de maintenance.

Avant d'envisager la création d'un nouveau CEM, le SMTC a analysé la possibilité d'utiliser, en y réalisant des aménagements si nécessaires, les dépôts bus existants :

- Le dépôt de la Pardieu, siège social actuel de l'exploitant T2C,
- Le dépôt de Champratel.

L'analyse a démontré que les dépôts de bus existants n'ont pas de capacité résiduelle pour accueillir de nouveaux bus (40 à 45 bus supplémentaires par rapport au parc actuel), ni de terrains disponibles à proximité pour une extension, et que des modifications des installations de maintenance substantielles seraient nécessaires. Ils ne permettent pas, en outre, de répondre à la stratégie de développement durable du SMTC qui envisage des bâtiments à haute performance énergétique accueillant à terme uniquement des véhicules zéro émission. Il est donc nécessaire d'envisager l'implantation d'un nouveau centre d'exploitation et de maintenance (CEM).

Le SMTC a alors mandaté l'EPF (Établissement Public Foncier) d'Auvergne en amont du projet pour la recherche de sites d'implantation du CEM à proximité des lignes de BHNS pour faciliter l'exploitation et limiter les kilométrages effectués à vide (et ainsi les émissions liées).

4 sites d'implantation ont ainsi été proposés :

- le secteur du Brézet,
- le site de Gravanches,
- le site de la Pointe de Cournon,
- le site de Sarliève Nord.

- **L'analyse multicritères des sites et le choix d'implantation**

Une comparaison multicritères des sites de maintenance a été réalisée sur la base des critères suivants :

- PPRNPI,
- PLU,
- Patrimoine,
- Milieu physique,
- Milieu naturel,
- Foncier.

Ces critères sont bien des critères environnementaux. Le choix de l'implantation du dépôt a bien été réalisé du point de vue des enjeux environnementaux et par conséquent des incidences environnementales potentielles des différentes implantations :

- Enjeu faible à modéré concernant la faune et la flore,
- Concernant les milieux naturels, pas d'habitats à enjeux forts : pas de zones humides recensées sur le site, mesure d'évitement appliquée à la rase/haie bocagère (qui ne présente pas d'enjeux forts) traversant le site, ...
- Pas de corridor écologique impacté,

- Implantation compatible avec le Plan de Prévention des Risques Naturels Prévisibles d'inondation de l'agglomération clermontoise (PPRNPI).

- **Concernant le critère agricole**

- Le site du Brézet est un ancien site industriel, sans activité agricole,
- Les 3 autres sites accueillent le même type de cultures : céréales.

Ainsi, ce critère "agricole", au regard des autres contraintes environnementales étudiées, n'est pas apparu comme prépondérant pour la comparaison multicritère.

De plus, il est important de rappeler que d'autres critères que les critères environnementaux viennent s'ajouter pour le choix du site d'implantation.

Le critère de réponse au besoin et aux fonctionnalités d'exploitation attendues du futur CEM, ont également été prépondérantes dans le choix de son implantation.

En effet, après recensement des 4 différents sites pouvant accueillir le futur CEM, une analyse plus poussée de dimensionnement réalisée avec l'exploitant T2C a été effectuée pour estimer au plus juste le besoin foncier et les surfaces nécessaires à chaque activité.

Notamment, le site du Brézet est trop petit pour assurer un bon fonctionnement du CEM et présenterait ainsi des problèmes d'exploitation du dépôt. Comme pour les sites existants, ce dernier ne permet pas de répondre à la stratégie de développement durable du SMTC qui envisage des bâtiments à haute performance énergétique accueillant à terme uniquement des véhicules zéro émission. D'autre part, le foncier n'était pas maîtrisé et sa localisation en zone du PPRNPI entraîne des contraintes importantes en termes de conception. D'ailleurs, la démarche ERC vise à éviter des secteurs présentant des enjeux importants.

Enfin, une fois le site retenu (secteur Pointe de Cournon), la démarche suivante a été mise en œuvre afin d'éviter puis de réduire les impacts sur l'agriculture du CEM sur la pointe de Cournon :

- Une étude de dimensionnement a été réalisée pour estimer au plus juste les besoins en foncier ce qui a permis une optimisation des surfaces relatives à chaque activité co-construites avec T2C.
- Une fois l'emprise du dépôt estimée, il a été décidé d'implanter le dépôt sur la partie Nord du site de la Pointe de Cournon afin de ne pas laisser de parcelles agricoles entre la zone urbanisée au Nord et le CEM.
- La voie d'accès au dépôt est envisagée par le talus en limite Nord de la parcelle pour une insertion par l'Avenue de Clermont afin de ne pas créer de perte supplémentaire de surface agricole.
- Enfin, les parcelles au sud pourront continuer à être exploitées, y compris pendant la phase Travaux (accès au Sud maintenu).

	Implantation favorable	Implantation favorable sous réserve d'adaptations du projet	Implantation à éviter	
Contraintes	Site du Brézet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarliève Nord
PPRNPI	Site en zone O du PPRNPI, soit en zone de risques modérés (aléas faibles ou moyens). Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPI sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque ➡ Modélisation hydraulique Impossible d'éviter les zones inondables du PPRNPI du site de Brézet.	Site non implanté dans une zone inondable du PPRNPI de la Métropole. Pas de contrainte par rapport au PPRNPI.	Le projet de centre d'exploitation et de maintenance, implanté au Nord du site Pointe de Cournon, se situe hors zone inondable du PPRNPI de la Métropole. Il se situe néanmoins à proximité immédiate de zones de risques modérés (V et O) du PPRNPI de la Métropole (au Sud du CEM). Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPI sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque. Ainsi, l'implantation du CEM est favorable sur ce site sous réserve d'adaptations.	Site « Sarliève Nord » en zones de risques modérés (V et O) du PPRNPI de la Métropole. Le CEM est une ICPE. Son implantation est compatible avec le PPRNPI sous réserve d'être conçu pour ne pas créer de risques ou de danger pendant une inondation, soit en évitant les facteurs / installations à risque, soit en concevant le bâtiment pour contenir ce risque. ➡ Modélisation hydraulique Impossible d'éviter les zones inondables du PPRNPI du site de Brézet.
PLU			Le CEM est inscrit dans l'OAP « trame verte et bleue » de la commune de Cournon d'Auvergne. Même si le CEM n'est pas à ce jour compatible avec certaines orientations de l'OAP, son aménagement peut être réalisé sous réserve de mises en œuvre de mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser).	L'OAP spécifique au secteur Sarliève Nord présente des prescriptions qui apparaissent trop contraignantes pour le CEM. Notamment : - Le projet de CEM devra intégrer une forte composante paysagère, avec des noues et des rases ; - Certaines vues sont à préserver : le bâtiment ne pourra pas y faire obstacle ; - Des cheminements piétons / cycles viendront grever la parcelle – la parcelle devra donc rester ouverte au public (ce qui semble contraire avec les impératifs de sécurité d'une ICPE) ; - Le champ d'expansion de crue du PPRNPI devra être maintenu et des zones de compensation en cas de crues devront être mises en place.

Contraintes	Site du Brézet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarliève Nord
Patrimoine	Dossier de saisine archéologique mais probabilité de diagnostic faible (parcelle déjà bâtie)	Dossier de saisine archéologique	Dossier de saisine archéologique	Contraintes archéologiques à vérifier avec les services de la DRAC
Milieu Physique	Tiretaine en souterrain au Nord du site : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence de quelques forages à proximité qui ont mis en évidence au moment des forages des niveaux d'eau entre 1.7 m et 5.4 m de profondeur.	Ruisseau des Ronzières : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence d'un forage à l'Est qui a mis en évidence au moment de sa réalisation un niveau d'eau à 2.3 m de profondeur.	Grande Rase de Sarliève : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution et en phase exploitation pour rétablir les écoulements et traiter les eaux de ruissellements. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence de forages au Nord qui ont mis en évidence au moment de sa réalisation des niveaux d'eau de 1.4 à 7.6 m de profondeur.	Grande Rase de Sarliève : attention particulière notamment en phase travaux pour éviter toute pollution et en phase exploitation pour rétablir les écoulements et traiter les eaux de ruissellements. Pas de captage public d'alimentation en eau potable à proximité. Pas de forage au droit du site mais présence d'un forage au Nord qui a mis en évidence au moment de sa réalisation un niveau d'eau à 2.5 m de profondeur.
Milieu Naturel	Site industriel ne présentant quasiment pas d'espaces verts et donc peu sensible dans une première approche sur le milieu naturel.	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site de Gravanches : - présence de flore patrimoniale (bande traversant le site) mais aucune flore protégée au niveau national, - présence du milan noir traversant le site, pas de nidification (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, - enjeu faible pour les chiroptères, pas de gîtes sur le site, - présence du lézard des murailles et du lézard à deux raies (espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale) en limite Est du site,	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site de Cournon : - présence de flore patrimoniale en bordure du terrain mais aucune protégée au niveau national, - présence de l'œdicnème criard sur la partie Sud du site (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, - enjeu assez fort pour les chiroptères en bordure du site et le long de la rase, enjeu modéré au Nord du site et faible sur le reste du site, - présence du lézard des murailles en bordure Nord et Est du site et du lézard à deux raies le long de la rase en milieu de site	Au sein de la ZNIEFF de type 2 « Coteaux de Limagne occidentale ». Les expertises écologiques ont mis en évidence les espèces suivantes sur le site Sarliève Nord : - présence de flore patrimoniale dont une protégée au niveau national au Nord du site « l'Inule à deux faces ». - présence du milan noir traversant le site - pas de nidification (espèce d'intérêt communautaire – directive oiseaux annexe 2) et d'oiseaux sur les listes rouges nationale et régionale, - enjeu assez fort pour les chiroptères en bordure du site et faible sur le reste du site, - présence du lézard des murailles en bordure Est et Sud du site, du lézard à deux raies en bordure Nord, Ouest et Sud du site (espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale), et de la couleuvre



Contraintes	Site du Brézet	Site de Gravanches	Site Pointe de Cournon	Site Sarliève Nord
		- présence de l'œdipode aigue marine en limite Est du site (insecte quasi menacé en Auvergne Rhône Alpes et au niveau départemental), - absence de mammifères protégés. <u>Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est du site) en ce qui concerne la faune et un enjeu faible en ce qui concerne la flore.</u>	(espèces protégées – directive Habitats annexe IV et protection nationale), - présence de la vipère aspic (protection nationale) en bordure Nord et Est du site, - présence du lapin de Garenne (quasi menacé en Europe, France et Auvergne) en bordure Est et Sud du site. <u>Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est, Nord, Sud et Ouest du site et le long de la rase) en ce qui concerne la faune et un enjeu faible en ce qui concerne la flore.</u>	helvétique en bordure Est du site (protection nationale), <u>Ainsi, le site présente un enjeu faible à modéré (en limite Est, Nord, Sud et Ouest du site) en ce qui concerne la faune et un enjeu faible à fort (inule à deux faces au Nord) en ce qui concerne la flore.</u>
Autres contraintes		2 installations classées à proximité + École feu Michelin (site BASOL site traité avec restrictions d'usages, travaux réalisés, restrictions d'usages ou servitudes imposées ou en cours)		
Foncier	Foncier non maîtrisé. L'implantation du CEM aura des impacts sur l'entreprise actuellement implantée. Emprise du site plus faible que les sites de la Pointe de Cournon et de Sarliève Nord.	Foncier non maîtrisé. Emprise du site plus faible que les sites de la Pointe de Cournon et de Sarliève Nord.	Foncier appartenant à des collectivités donc maîtrisé ou maîtrisable facilement.	Foncier appartenant à des collectivités donc maîtrisé ou maîtrisable facilement.
Agriculture	Site industriel pas de cultures existantes	Cultures de céréales	Cultures de céréales	Cultures de céréales

Enfin, pour information, la compensation agricole individuelle auprès de l’exploitant d'une part, ainsi que la mise en œuvre de mesures de compensation collective d’autre part, vont être déployées.

Concernant la compensation agricole collective, un fonds d’un montant de 100 000 € a été créé par le Maître d’ouvrage et validé par la Commission de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) du Puy-de-Dôme.

Introduit par la loi d’avenir pour l’agriculture, l’alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 et son décret d’application du 31 août 2016, il vise à maintenir ou rétablir le potentiel de production agricole perdu, induit directement ou indirectement par les aménagements ou projets affectant les territoires agricoles. Il sera consigné à la Caisse des Dépôts et Consignations et sera géré de façon collégiale par

un comité de pilotage réunissant le SMTAC-AC, Clermont Auvergne Métropole, la Direction Départementale des Territoires et la Chambre d’Agriculture.

Un Appel à Manifestation d’Intérêt qui sera lancé entre l’été et l’automne 2023, permettra de sélectionner les porteurs de projets. La CDPENAF du Puy-de-Dôme validera en dernière instance l’attribution des fonds.



II.2 Chapitre 2.3 de l'avis MRAE

B. Observation n°2

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) ;

Réponse n°2 du MOA

La Déclaration de projet InspiRe a été approuvée par délibération du Conseil Métropolitain en date du 30 septembre 2022, et du Comité syndical du SMTC-AC en date du 6 octobre 2022. Cette étape importante du projet a notamment permis à la collectivité de s'engager sur une stratégie en matière de Parkings-relais sur le territoire métropolitain. Cette stratégie, ainsi que les modalités de sa mise en œuvre, sont présentées ci-après.

Par définition, les P+R (« Park and Ride » ou « Parkings-Relais ») sont des espaces de stationnement aménagés à proximité d'un arrêt de transport public, destinés à inciter les automobilistes à garer leur véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun. Il doit notamment permettre aux habitants des territoires peu denses, utilisant quotidiennement leur voiture, de se rabattre vers des transports en commun offrant des vitesses de déplacement concurrentielles à celle de la voiture, avec une fréquence élevée. Les conditions de réussite sont les suivantes :

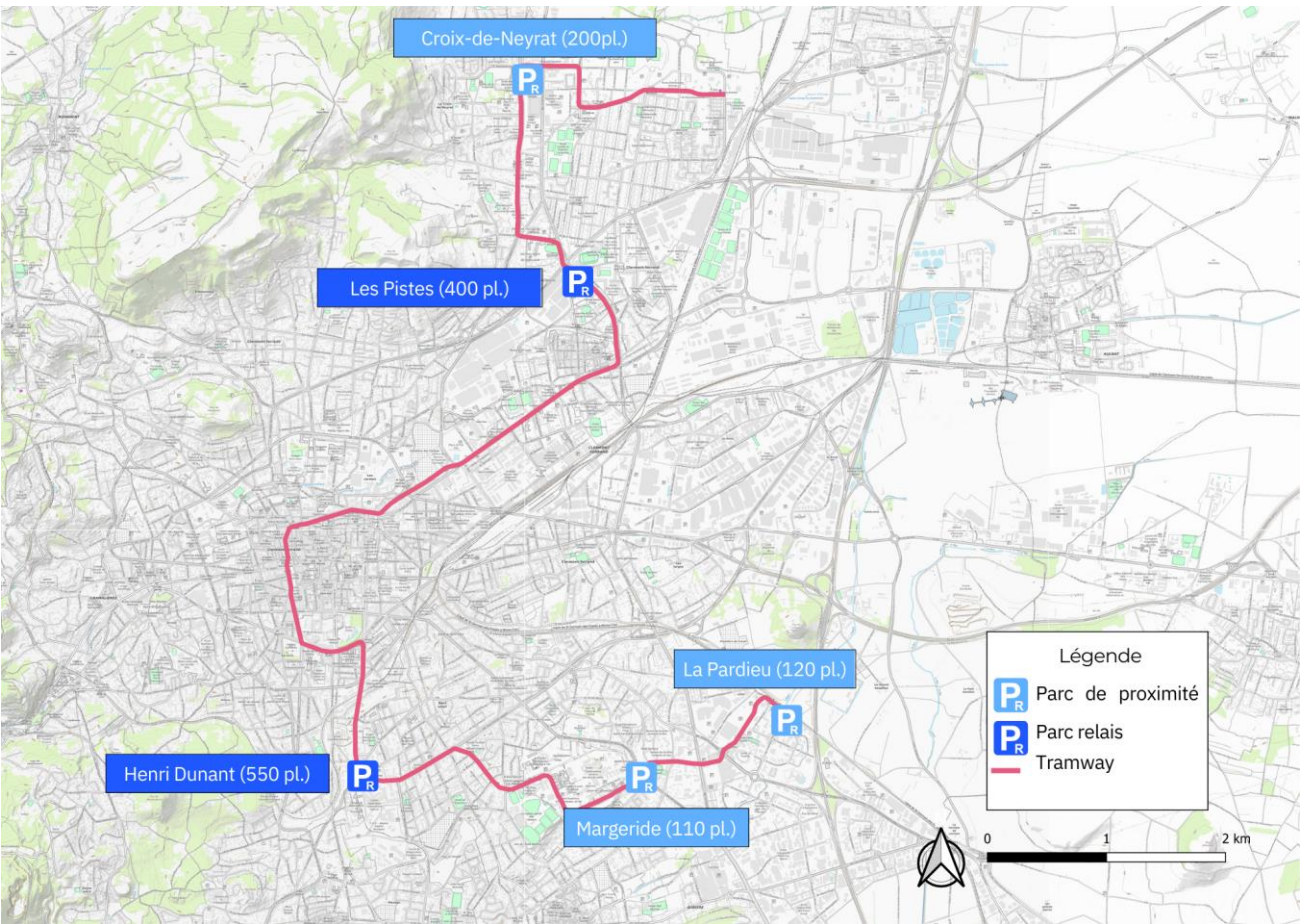
- Une proximité immédiate d'un arrêt de transport en commun très bien desservi,
- Un accès rapide depuis le réseau routier principal,
- Un positionnement en amont de la congestion automobile.

Il convient de préciser que **le dimensionnement des P+R ne conditionne pas le niveau de fréquentation des lignes de transport en commun, mais reste un maillon important de la politique de mobilités, et assure l'acceptabilité du projet pour les usagers.**

Les possibilités d'expérimentation avant de réaliser des parkings en ouvrage, forcément coûteux y compris en énergie, sont à privilégier, dans la mesure du possible et en fonction de la réalité du terrain. Les études de dimensionnement des P+R répondent en effet à différentes méthodologies qui peuvent amener à des résultats très disparates en matière de modélisation. L'expérimentation reste donc la meilleure manière d'appréhender le sujet.

Sur le territoire métropolitain, afin de concourir à l'atteinte des objectifs du Plan de Déplacement Urbain (PDU) et d'accompagner le projet InspiRe, les axes stratégiques sont de plusieurs ordres : améliorer l'attractivité des P+R existants (axe 1), programmer la réalisation des P+R déjà identifiés dans le cadre d'Inspire (axe 2), expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes (axe 3) et permettre le déploiement de P+R à plus long terme (axe 4).

- *Axe 1 - Améliorer l'attractivité des P+R existants*



Axe 1 – carte des P+R existants

Aujourd'hui, le territoire est déjà pourvu de 5 Parkings-relais reliés à la ligne de tramway, offrant près de 1 400 places.

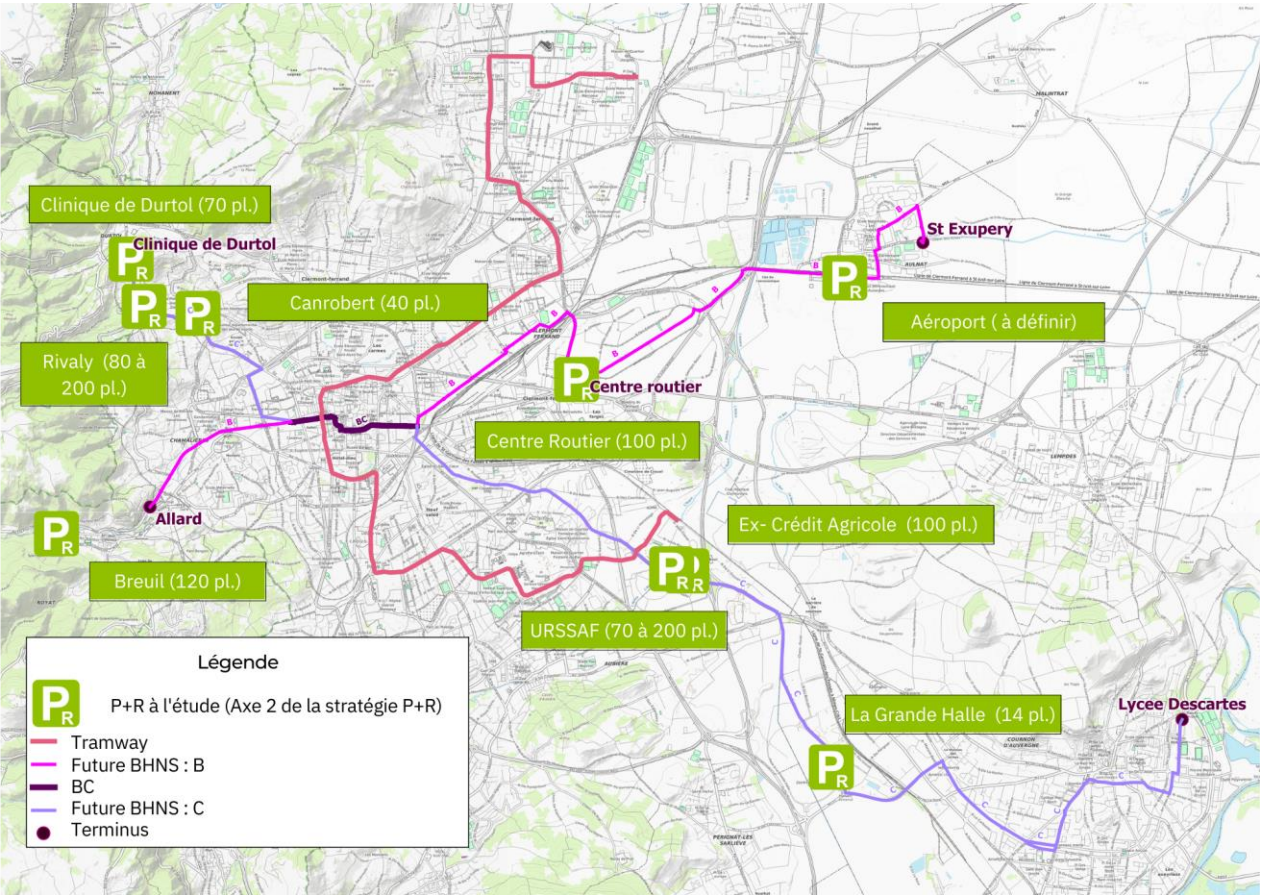
L'harmonisation des conditions d'accès, et l'amélioration de la lisibilité s'accompagneront d'une stratégie de communication, afin que les usagers puissent se réapproprier ce service.

Cette communication s'inscrit en accompagnement des chantiers impactant les conditions de circulation dans le cœur métropolitain pendant la période 2023-2026, rendant les modes alternatifs à la voiture particulièrement concurrentiels.

- *Axe 2 - Programmer la réalisation des P+R identifiés dans le cadre du projet InspiRe*

Au regard des critères P+R, plusieurs sites sont aujourd'hui envisagés pour compléter l'offre existante, en accompagnement du projet Inspire- BHNS. Font ainsi actuellement l'objet

d'études de faisabilité de la part de la Métropole ou du SMTC, permettant de couvrir l'ensemble des pénétrantes à trafic dense à proximité ou sur le tracé des lignes B et C, les sites identifiés sur la carte ci-dessous.



Axe 2 – carte des P+R à l'étude dans le cadre du projet InspiRe

Secteur Breuil – Ouest ligne B

Le jalonnement d'un P+R situé en entrée de ville permettra d'éviter en voiture la traversée par l'Avenue de Royat, avec un positionnement pertinent en amont de la congestion.

Le site est déjà aménagé en stationnement public (120 places), à destination des usagers du complexe sportif et de l'école de musique. Au vu de son emplacement, et des possibilités de foisonnement, il n'est pas nécessaire de prévoir dans un premier temps de contrôle d'accès.

Aujourd'hui, la ligne B dessert Royat jusqu'à la Place Allard. La Ville de Royat réfléchit actuellement à un plan de circulation communal qui permettrait à terme à la ligne B de desservir le parking du Breuil. Dans une période transitoire, une ligne de bus directe sera mise en place afin de desservir le centre de Clermont-Ferrand (Place Gaillard) depuis le parking du Breuil sans rupture de charge (sans correspondance).

Secteur Centre routier du Brézet – îlot Jules Verne – Est ligne B

Il se situe également en entrée de ville, en amont de l'Avenue Edouard Michelin et de sa forte congestion, à l'heure de pointe du matin. Sa position à proximité des voies rapides d'accès le rend très pertinent pour les pendulaires se rendant dans le centre-ville de Clermont-Ferrand. Le P+R a été initialement envisagé dans le cadre d'une opération immobilière mixte bureaux-parkings sur l'îlot Jules Verne. Dans le cadre de l'assouplissement du calendrier de réalisation de l'opération immobilière, ce parking-relais sera réalisé de manière transitoire en surface, avec un dimensionnement de 100 places avec contrôle d'accès, rendu nécessaire par la problématique de stationnement sauvage dans le quartier.

La Métropole a confié un mandat à la SPL, en vue de la réalisation de ce parking et de l'amélioration de ses accès à horizon fin 2025, pour la mise en service d'InspiRe.

Site de l'aéroport d'Aulnat – Est ligne B

En cohérence avec les orientations stratégiques portées par le Syndicat Mixte de l'Aéroport d'Aulnat, un parking en ouvrage offrant la fonction de P+R est envisagé à horizon 2030 sur le site.

De manière transitoire, et toujours dans l'objectif d'expérimenter afin d'affiner le dimensionnement approprié, les discussions sont en cours entre la Collectivité et les représentants de l'aéroport afin de proposer environ 50 places de stationnement à destination des usagers des transports en commun, dès la mise en service d'InspiRe.

Secteur Clinique de Durtol – Ouest ligne C

Le terminus de la ligne C sera réalisé sur le parking actuel de la Clinique. Le projet InspiRe prévoit la construction d'un parking en ouvrage, pour la restitution des places de la clinique, et pour la création de 70 places P+R.

La mise en service de cet équipement sera concomitante à la mise en service d'InspiRe. Les études de conception ont été réalisées, et le dossier de consultation des entreprises en cours de validation.

Secteur Canrobert – Ouest ligne C

La Métropole et le SMTC ont lancé une étude de faisabilité sur un foncier appartenant à la Ville de Clermont-Ferrand, avec l'étude de plusieurs scénarios : aménagement de stationnement de surface, parking en ouvrage, parking modulaire. La restitution de cette étude est programmée pour Juin 2023.

Secteur Rivaly – Ouest ligne C

Ce site a été identifié du fait de son positionnement à l'ouest en amont de la congestion. Une étude de faisabilité a été réalisée par la maîtrise d'Ouvrage InspiRe et présentée au propriétaire du site (Auvergne Habitat). Des négociations sont en cours afin d'acquérir des parcelles voisines, nécessaires à la construction de l'équipement.

Ce P+R sera réalisé dans le cadre du projet InspiRe.

Secteur Ernest Cristal – Est ligne C

Ce secteur, situé à proximité immédiate des bretelles autoroutières et en amont de la congestion, est particulièrement attractif pour accueillir la fonction P+R. La Métropole et le SMTC ont lancé une étude de faisabilité sur 2 sites dans ce secteur, avec l'étude de plusieurs scénarios : aménagement de stationnement de surface, parking en ouvrage, parking modulaire. La restitution de cette étude est programmée pour Juin 2023.

Site de la Grande Halle d'Auvergne – Est ligne C

Ce site paraît très en amont de la congestion pour pouvoir être réellement attractif en tant que P+R. Néanmoins, il s'agit d'un parking déjà existant qui pourrait être « testé » dans une fonction de P+R. A ce jour, la Région, propriétaire du site, propose une mise à disposition de 14 places.

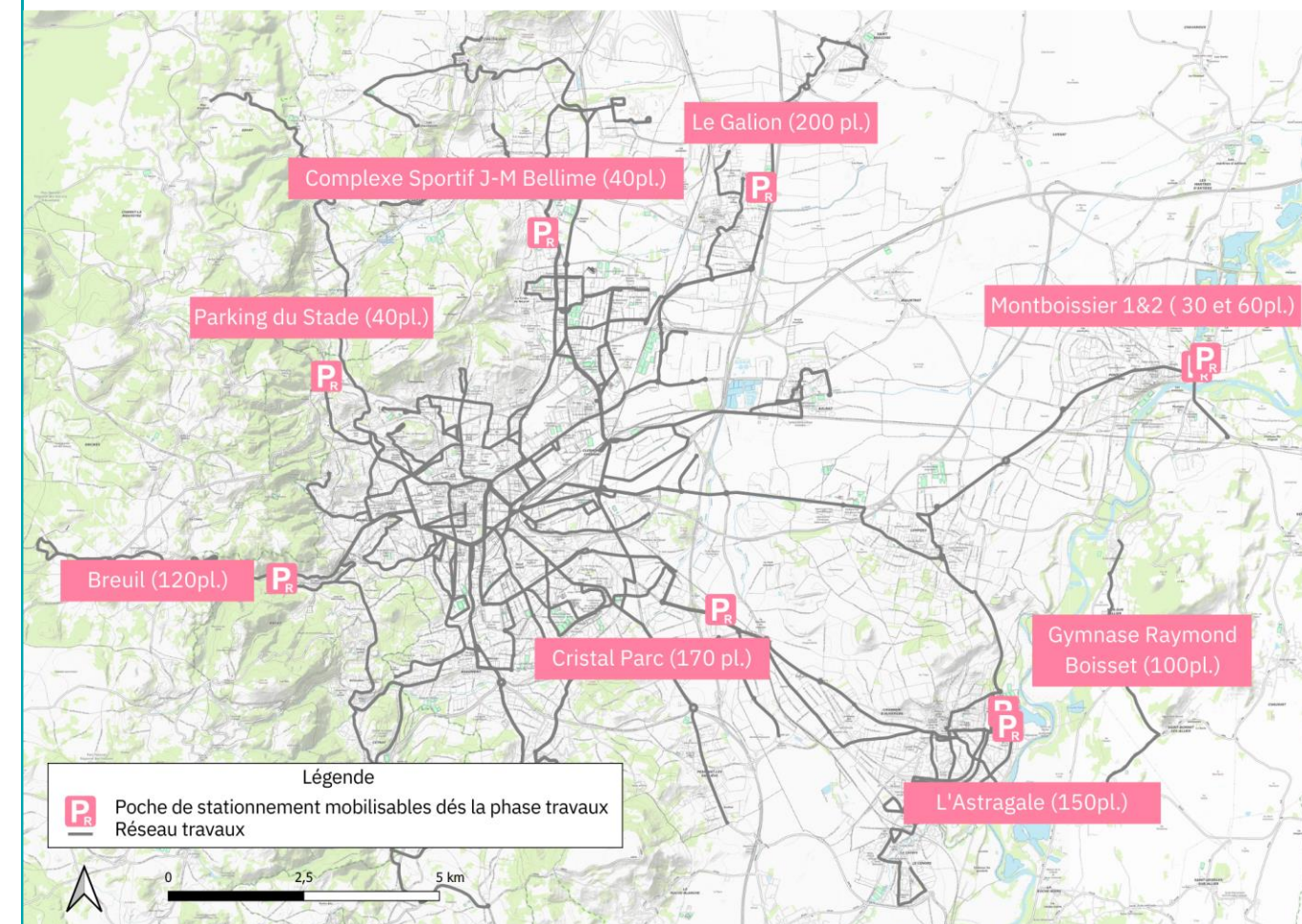
- *Axe 3 - Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes*

La fonction P+R peut également être imaginée sous le format de poches de stationnement existantes le long des axes de transport en commun, maillant le territoire pour répondre à un usage plus local. Cette approche pragmatique permet de « tester » également des secteurs, sans impact majeur.

Un travail a été mené par la collectivité afin d'identifier des poches de stationnement existantes ou facilement mobilisables le long des tracés des lignes B et C, mais aussi le long des lignes structurantes du futur réseau.

Deux temporalités sont envisagées :

- Dès la mise en service du réseau de Bus Travaux (fin août 2023) : 8 parkings sont identifiés, offrant une capacité de plus de 900 places supplémentaires de P+R. Les conventions liant la Métropole et les Communes (propriétaires des parkings identifiés) sont en cours de signature, et la commande des panneaux jalonnant les P+R est programmée.
- A horizon de la mise en service du Réseau Restructuré de Bus fin 2025 : 600 places supplémentaires ont déjà été identifiées, en collaboration avec les communes.



Axe 3 – carte des poches de stationnement mobilisables dès la phase travaux

- *Axe 4 - Permettre des possibilités à moyen et long terme*

Afin de sortir des limites de la modélisation, une approche plus sensible des enjeux P+R sur le territoire a été menée, au-delà des réalités de disponibilités foncières actuelles.

Dans ce cadre, certains secteurs géographiques (Beaumont, Portes Est du Brézet, Gerzat Sud) ont été identifiés comme particulièrement pertinents pour accueillir la fonction P+R, au regard de l'emplacement à proximité des axes structurants de desserte automobile et de la desserte future en Transports en Commun.

Aucune poche existante facilement mobilisable n'a été repérée dans ces secteurs, et le foncier n'est pas mutable à court terme.

Afin de pouvoir envisager la réalisation à plus long terme sur ces secteurs à enjeux, des emplacements réservés sont en cours d'étude pour être inscrits au PLUi actuellement en cours d'élaboration par la Métropole.

C. Observation n°3

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.

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.

■ Réponse n°3 du MOA

L'analyse est bien présente dans la version de l'étude d'impact du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'utilité Publique. Le projet de BHNS s'inscrit dans les objectifs transversaux et spécifiques en termes de déplacements et d'urbanisme du PADD du SCOT du Grand Clermont. Il est compatible avec le DOG et le DDAC du SCOT du Grand Clermont et s'affiche même comme un outil participant à la mise en œuvre d'un grand nombre de ses objectifs. Enfin, le projet de BHNS trouve son fondement dans le PDU, lui-même compatible avec le SCOT et contribue largement à l'ensemble des axes stratégiques.

Concernant l'impact de l'aire d'influence des P+R, comme écrit précédemment, le dimensionnement des P+R ne conditionne pas le niveau de fréquentation des lignes de transport en commun, mais restent un maillon important de la politique de mobilités.

Comme écrit précédemment, la stratégie repose sur 4 axes :

- Axe 1 - Améliorer l'attractivité des P+R existants,
- Axe 2 : Programmer la réalisation des P+R identifiés dans le cadre du projet InspiRe,
- Axe 3 : Expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes,
- Axe 4 : Permettre des possibilités à moyen et long terme.

A ce stade, les emplacements des P+R sont identifiés pour l'axe 1 (par définition puisque parkings actuels), pour l'axe 2 (mais la faisabilité n'est pas acquise pour tous à ce stade), et pour l'axe 3 (inventaire des poches existantes valorisables terminé).

Pour l'axe 3, certains parkings existants pourraient devenir des P+R dès la phase travaux du projet InspiRe et avant même la mise en service des nouvelles lignes.

Pour l'axe 4, il s'agit par construction d'un travail à plus long terme, découplé du projet InspiRe. A ce stade, ni les emplacements, ni les capacités, ni l'horizon de réalisation ne sont connus.

Concernant les impacts sur l'urbanisation qui pourrait être induite par le développement de l'offre P+R :

- Par construction, la réalisation des axes 1 et 3 de la stratégie n'entraîne aucune augmentation de la capacité de stationnement globale puisqu'il s'agit de parkings existants dont certains sont déjà labellisés P+R. De plus, pour ces deux axes 1 et 3, la capacité de stationnement estimée est de :
 - o 950 places pour les 2 P+R existants (H. Dunand et Les Pistes) et 430 places pour les 3 parcs de proximité existants (Pardieu, Margeride, Croix de Neyrat),
 - o Environ 900 places pour 9 poches de stationnement existantes et valorisables en tant que P+R.
- Pour l'axe 2, les projections actuelles prévoient la réalisation d'un total d'environ 350-400 places (dont une partie existe déjà : le Breuil, aéroport d'Aulnat). Ces capacités (environ 2250 places au total dont 1850 existantes) sont à mettre en relation avec les flux quotidiens entrant sur le ressort territorial du SMTC-AC, estimés à environ 165 000 / j (données EDGT 2012).

Il en ressort :

- Au regard des ordres de grandeur du nombre de places en cumulant les axes 1, 2 et 3 de la stratégie (soit 2250 places maximum dont 1850 existantes) et des flux d'échanges quotidiens du RT SMTC (165 000), la capacité de stationnement en P+R sera au maximum de 1,4% des flux actuels. L'effet supposé d'urbanisation induite est donc en réalité non significatif.
- L'axe 4 suit une temporalité qui n'est pas celle du projet InspiRe et ses impacts supposés ne peuvent donc valablement être appréhendés dans ce cadre. En outre, le rapport de grandeur entre ce qui peut être déployé dans cet axe sera du même ordre que pour les autres et on peut donc sans grand risque envisager que l'impact sera également non significatif.

La réalisation des P+R demeure avant tout un élément d'acceptabilité sociale du projet, taillé pour les pendulaires actuels inquiets de voir la ville leur devenir inaccessible du fait des contraintes de circulation ou de stationnement. A ce titre, la Maîtrise d'ouvrage apporte des alternatives aux pendulaires en même temps qu'elle installe des contraintes au déplacement en voiture, mais la dimension même des P+R ne peut être à l'échelle du nombre de déplacements vers le ressort territorial, actuels comme futurs.

D. Observation n°4

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.

■ Réponse n°4 du MOA

Des éléments de réponse ont déjà été apportés dans le mémoire en réponse au premier avis de l'autorité environnementale, qui sont reproduits ci-dessous.

Conformément à l'article L.1511-6 du Code des transports une évaluation est prévue au plus tard 5 ans après la mise en service. Afin d'être cohérent avec le bilan socio-économique qui a d'ailleurs besoin des données de report de trafic, le SMTC a opté pour ce même délai pour l'étude de suivi du report modal, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun.

Néanmoins, comme précisé dans la pièce A00 du dossier d'autorisation environnementale (à partir de la page 59) et notamment pour alimenter ce bilan, le SMTC AC, en lien avec la Métropole, a mis en place une démarche développement durable pour le projet dès les études préliminaires. Cette démarche volontariste s'inscrit dans les objectifs du Schéma de Transition Energétique de la Métropole (STEE) de la Métropole mais aussi du Plan de déplacement urbain du SMTC dont les objectifs en termes de reports modaux sont prépondérants.

A ce titre, le SMTC s'est attaché les services d'un assistant à maîtrise d'ouvrage Développement Durable et coordination environnementale (AMOE) dont les marchés ont été signés fin 2022. Cette expertise permettra d'analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et de réajuster le cas échéant les mesures ERC.

Les missions comportent notamment un volet de recueil et de suivi d'indicateurs définis dans le cadre de la stratégie de développement durable en cohérence avec ceux prévus dans le PDU, permettant de s'assurer de l'efficacité du projet sur le report modal, le développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun en phase exploitation. Cette démarche permettra donc de disposer d'éléments d'évaluation à échéance plus rapprochée que celle du bilan global.

Concernant l'enquête mobilité en cours, celle-ci permettra de disposer d'une photographie à l'instant T des parts modales mais ne permet pas de répondre à la demande spécifique de la MRAE. C'est bien la démarche développement durable décrite dans le 1er avis et dans le dossier d'autorisation environnementale qui permettra d'apporter des indicateurs « intermédiaires » permettant de s'assurer de l'efficacité du projet en matière de report modal, sans pour autant disposer d'une évaluation très régulière des parts modales dont la méthodologie, certifiée par l'Etat, ne permet de disposer de données qu'à des échéances de 10 ans, potentiellement de 5 ans pour des données partielles.

II.3 Chapitre 2.5 de l'avis MRAE

E. Observation n°5

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, CH4, CO, NOx 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.

■ Réponse n°5 du MOA

Les mesures de suivi présentées dans le dossier sont rappelées ci-après et des précisions sont apportées sur les modalités de suivi dans la mesure du possible.

Les mesures de suivi suivantes seront réalisées en phase chantier :

Suivi du management environnemental en phase chantier

Pour assurer la coordination environnementale, une personne qualifiée a été missionnée comme Coordinateur Environnement en phase travaux. Il fait partie intégrante de l'encadrement général du chantier sous la Direction des Travaux. Il aura comme objectif de vérifier la bonne mise en place des mesures environnementales.

Comme détaillé précédemment dans la réponse n°4 à l'observation n°4 et en page 232 document EI_impacts_mesures, pour réaliser cette coordination, le SMTC s'est attaché les compétences d'un assistant à maîtrise d'ouvrage Développement Durable et un coordinateur environnemental. Les marchés ont été notifiés fin 2022 pour un démarrage de mission 1^{er} trimestre 2023.

Les 3 missions principales sont :

- l'assistance au pilotage transverse et général des questions environnementales et du développement durable,
- le pilotage des acquisitions de données spécifiques et commissionnement,
- la coordination environnementale des différents éléments composants le projet InspiRe.

Ainsi, cette expertise permettra d'analyser l'ensemble des données de suivi recueillies et de réajuster le cas échéant les mesures ERC.

Suivi	Contrôle bimensuel de la mise en place des mesures environnementales
Réalisé par	Le maître d'œuvre
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Bimensuelle
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra appliquer des pénalités aux entreprises non respectueuses des mesures environnementales.

Suivi de l'approvisionnement en matériaux et la gestion des déchets

Afin de réduire les conséquences des travaux, les entreprises de travaux seront tenues de respecter dans leur cahier des charges les principes de limitation de la consommation de matériaux.

Suivi	Suivi de la production de déchets en phase chantier, contrôle des quantités de matériaux d'apport par rapport aux quantités de matériaux réutilisés sur place
Réalisé par	Le maître d'œuvre sur la base des bons de transport des matériaux fournis par les entrepreneurs concernés par le chantier
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Mensuelle
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra appliquer des pénalités aux entreprises non respectueuses de leur cahier des charges

Suivi de l'absence de travaux de terrassement en période pluvieuse importante

Les risques de pollution des eaux superficielles durant la phase de terrassement seront réduits par le respect des mesures prévues par le maître d'ouvrage avec le respect de la limitation des opérations de terrassement durant les périodes pluvieuses.

Suivi	Contrôle quotidien de la météorologie / conditions climatiques
Réalisé par	Le maître d'œuvre sur la base des constats de visu durant le chantier et sur la base du suivi des alertes météorologiques de Météo France
Durée	Toute la phase chantier notamment durant les opérations de terrassement
Fréquence	Quotidienne
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux durant les épisodes pluvieux importants

Suivi des mesures en faveur du paysage

Les risques d'altération sur le paysage seront réduits par le maintien de la propreté du chantier. Les entreprises seront tenues de remettre en état l'ensemble du site à la fin du chantier pour éviter toute altération du paysage.

Suivi	Contrôle de l'état de propreté du chantier. Contrôle de la remise en état du site en fin de chantier
Réalisé par	Le maître d'œuvre
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Hebdomadaire
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux ne respectant pas le bon état de propreté du chantier et imposera aux entreprises de travaux le nettoyage des zones d'emprises du chantier, mais aussi des voiries utilisées par les engins. Des pénalités seront appliquées en cas de défaut d'entretien.

Suivi des mesures en faveur du patrimoine archéologique

Les risques de dégradation du patrimoine seront réduits par le strict respect des mesures de déclaration en cas de découverte archéologique fortuite d'un élément patrimonial par les entreprises de travaux.

Suivi	Déclaration et mise en place d'un cahier de suivi des découvertes archéologiques fortuites
Réalisé par	Le maître d'ouvrage sur la base des découvertes réalisées par les entreprises de travaux
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Hebdomadaire et en cas de découverte fortuite.
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage stoppera les travaux en cas de découverte fortuite. Ces découvertes seront immédiatement signalées au Service Régional de l'Archéologie.

Suivi des modifications des accès des riverains, équipements et activités / organisation des déplacements

Les chaussées et les cheminements provisoires présenteront toutes les caractéristiques propres à leur usage, même de très courte durée. L'état des surfaces de roulement et foulée doit être correct. Les chaussées seront maintenues propres. La signalisation horizontale est toujours reconstituée, par tous dispositifs même de très courte durée. Les accès aux propriétés riveraines devront être garantis en permanence.

Suivi	Visites de chantier pour vérifier le bon maintien des accès et circulation pour tous les usagers
Réalisé par	Le maître d'œuvre
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Hebdomadaire
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage imposera aux entreprises concernées la remise en état des accès.

Suivi des mesures en faveur du cadre de vie

Les risques de dégradation de la qualité de l'air, de génération des nuisances sonores, de vibrations ou de pollutions lumineuses ou d'émission de poussières ou de boues seront réduits par le strict respect des mesures de préservation par les entreprises de travaux.

Suivi	Conformité des engins aux normes d'émission de polluant et d'émission de bruit Arrosage des pistes de chantier Bâchage des camions
Réalisé par	Le maître d'œuvre
Durée	Toute la phase chantier
Fréquence	Contrôles aléatoires
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de non-conformité ou respect des mesures.

Suivi des mesures en faveur du milieu naturel

Suivi	Suivi de chantier
Réalisé par	Un bureau d'études spécialisé
Durée	Toute la période de chantier
Fréquence	A minima, il sera prévu un contrôle aux différentes étapes clés des travaux ; une visite avant le début des travaux (balisage des zones sensibles, contrôle des zones d'aménagements, inspection des arbres à abattre), une visite pendant le chantier et enfin une visite de fin de chantier pour contrôler la remise en état du site.
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra stopper les travaux en cas de non-conformité ou respect des mesures.

Précisions apportées sur cette mesure :

Cette mesure concerne l'ensemble des cortèges faune et flore et des habitats naturels. Un accompagnement par un écologue sera réalisé pour garantir la bonne mise en œuvre des mesures écologiques tout au long du chantier (respect des zones d'évitement, balisage et mise en défens, sensibilisation des entreprises chantier...) et lors de la réalisation des aménagements écologiques in situ.

Cet interlocuteur interviendra en assistance de la coordination environnementale du chantier, notamment :

- avis pour la rédaction des cahiers des charges pour la mise en œuvre des mesures écologiques ;
- repérage et piquetage des mises en défens ;
- visites de contrôle régulières (mises en défens, date d'intervention, etc.) ;
- interventions spécifiques pour les opérations ponctuelles de capture des reptiles ;
- sensibilisation et accompagnement des entreprises réalisant les mesures écologiques ;
- réception des mesures écologiques en lien avec les espèces protégées.

En amont du chantier, l'écologue aura également la charge de sensibiliser l'équipe de travaux : zones évitées et balisées, période sensible pour la faune, sensibilisation aux risques liés aux espèces envahissantes...

Pendant la phase de travaux, il veillera à la bonne exécution des mesures d'atténuation visant les espèces (contrôles réguliers et adaptations / actions correctives si besoin).

Des comptes-rendus d'intervention et de contrôle seront rédigés pour chaque visites de site afin de rendre-compte du bon déroulement des travaux.

Suivi de la qualité des eaux de l'Artière

Dans le cadre de l'élargissement de l'ouvrage sur l'Artière, des analyses de la qualité de l'eau seront réalisées en amont et en aval du cours d'eau par un laboratoire agréer afin de contrôler les impacts du chantier sur le cours d'eau. Ce suivi sera réalisé de manière hebdomadaire et portera sur les paramètres suivants :

- Température,
- MES,
- Conductivité,
- pH,
- O2 dissous,
- Zn,

- Cu,
- Cd
- HAP
- Hydrocarbures totaux

Suivi	Contrôle hebdomadaire de la qualité des eaux dans l'Artière
Réalisé par	L'entreprise de travaux
Durée	Pendant la phase d'aménagement de l'ouvrage sur l'Artière
Fréquence	Bimensuelle
Mesure corrective	Le maître d'ouvrage pourra appliquer des pénalités ou suspendre le chantier en cas de pollution.

Un bilan environnemental du chantier sera établi à l'issue du chantier, afin de rendre compte des mesures réellement mises en œuvre, des adaptations et/ou des évolutions de mesures qui ont eu lieu pour tenir compte de contraintes, de l'efficacité des mesures.
Ce bilan proposera des mesures correctives ou des compléments de mesures en cas d'écart constaté par rapport à la mesure initialement définie.

Les mesures de suivi suivantes seront réalisées en phase exploitation :

Intitulé	Suivi post-implantation du développement des plantes invasives
Code	MS4
Description	Cette mesure vise à contrôler la présence ou non d'espèces allochtones sur l'emprise des lignes B et C. En cas de présence avérée, une mesure curative devra être mise en place avec éradication des espèces concernées.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'bureau d'études spécialisé
Fréquence	une visite l'année suivant la fin des travaux, puis une visite N+3, N+5, N+10 ans.
Thématiques associées	Milieu naturel
Localisation	Ensemble du projet
Coût	1 000€ par année de suivi, plus le coût de l'éventuelle éradication

Intitulé	Suivi des mesures de plantation d'arbres et de haies
Code	MS5
Description	Une fois la plantation des arbres et des haies réalisées dans le cadre des mesures d'accompagnement, un suivi sera proposé. Il s'agira d'inspecter les linéaires implantés et de noter leur évolution. En cas de non-développement ou de problèmes rencontrés, une mesure sera proposée afin de mener à bien les mesures initiales. Cette inspection peut être couplée avec la mesure de suivi relative aux plantes invasives.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'bureau d'études spécialisé
Fréquence	une visite l'année suivant la fin des travaux, puis une visite N+3, N+5, N+10 ans.
Thématiques associées	Milieu naturel
Localisation	Ensemble du projet
Coût	1 000€ par année de suivi (variable selon la structure qui sera chargée du suivi).

Intitulé	Suivi des mesures de création d'hibernaculum et de site de reproduction des reptiles
Code	MS6
Description	Une fois la création d'hibernaculum et de site de reproduction des reptiles réalisée dans le cadre des mesures d'accompagnement, un suivi sera proposé. Il s'agira d'inspecter ces aménagements implantés et de noter l'évolution de leur peuplement en reptiles. En cas de non-colonisation ou de problèmes rencontrés, une mesure sera proposée afin de mener à bien la mesure initiale.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un bureau d'études spécialisé
Fréquence	une visite l'année suivant la fin des travaux, puis une visite N+3, N+5, N+10 ans.
Thématiques associées	Milieu naturel
Localisation	Vers le centre de maintenance et de remisage des bus
Coût	environ 500 € par année de suivi (variable selon la structure qui sera chargée du suivi).

Intitulé	Suivi des mesures d'aménagements en faveur de l'Alyte accoucheur
Code	MS7
Description	Une fois la création d'enrochements de berges réalisée dans le cadre des mesures d'accompagnement, un suivi sera proposé. Il s'agira d'inspecter ces aménagements implantés et de noter l'évolution de leur peuplement par les Alytes. En cas de non-colonisation ou de problèmes rencontrés, une mesure sera proposée afin de mener à bien la mesure initiale.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un bureau d'études spécialisé
Fréquence	une visite l'année suivant la fin des travaux, puis une visite N+3, N+5, N+10 ans.
Thématiques associées	Milieu naturel
Localisation	Traversée de l'Artière
Coût	environ 500 € par année de suivi (variable selon la structure qui sera chargée du suivi).

Intitulé	Suivi du développement des stations déplacées de flore patrimoniale non protégée
Code	MS8
Description	Une fois la réimplantation des espèces réalisée dans le cadre des mesures d'accompagnement, un suivi sera proposé. Il s'agira d'inspecter les zones receveuses et de noter l'évolution de reprise de la végétation patrimoniale réimplantée. En cas de non-colonisation ou de problèmes rencontrés, une mesure sera proposée afin de mener à bien la mesure initiale.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un bureau d'études spécialisé
Fréquence	une visite l'année suivant la fin des travaux, puis une visite N+3, N+5, N+10 ans.
Thématiques associées	Milieu naturel
Localisation	Sur le secteur de développement des stations déplacées
Coût	environ 1000 € par années de suivi (variable selon la structure qui sera chargée du suivi).

Intitulé	Réalisation d'un bilan socio-économique
Code	MS 1
Description	Conformément à l'article L.1511-6 du Code des transports, le Maître d'ouvrage ou son concessionnaire dressera un bilan des résultats économiques et sociaux de son aménagement, au plus tard cinq ans après sa mise en service. Ce bilan sera rendu public.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage
Fréquence	A 5 ans de la date de fin de chantier
Thématiques associées	Population Emploi et économie locale
Localisation	Ensemble du projet
Coût	Non connu à ce jour

Intitulé	Suivi paysager
Code	MS 2
Description	Un suivi du développement et de l'entretien des aménagements paysagers sera réalisé. Le maintien en bon état des aménagements paysagers sera vérifié. De nouvelles plantations pourront être réalisées si nécessaire.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage
Fréquence	Jusqu'à 3 ans après la mise en service
Thématiques associées	Paysage
Localisation	Ensemble du projet
Coût	Non connu à ce jour

Intitulé	Suivi des déplacements
Code	MS 3
Description	Une étude de suivi du report modal, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun sera réalisée.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage
Fréquence	A 5 ans de la date de fin de chantier
Thématiques associées	Infrastructures et déplacements
Localisation	Ensemble du projet
Coût	Non connu à ce jour

Intitulé	Suivi socio-économique
Code	MS 4
Description	Un bilan des résultats économiques et sociaux de l'aménagement sera réalisé.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage
Fréquence	A 5 ans de la date de fin de chantier
Thématiques associées	Infrastructures et déplacements
Localisation	Ensemble du projet
Coût	Non connu à ce jour

Intitulé	Suivi acoustique
Code	MS 5
Description	Des mesures acoustiques seront réalisées après la mise en service du projet afin de vérifier le respect des niveaux acoustiques réglementaires au niveau des habitations riveraines. En fonction des résultats, le maître d'ouvrage pourra apporter des propositions de protections acoustiques si des dépassements sont mesurés après mise en service.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un prestataire qualifié
Fréquence	A la mise en service
Thématiques associées	Nuisances sonores
Localisation	Ensemble du projet
Coût	Non connu à ce jour

Intitulé	Suivi de la qualité de l'air sur le CEM
Code	MS 6
Description	Un suivi du débit rejeté et de la concentration des polluants poussières et COV sera effectué. Une mesure du débit d'odeur pourra être réalisée en cas de demande des services de la préfecture. Les mesures sont effectuées par un organisme agréé. Ces mesures sont effectuées sur une durée voisine d'une demi-heure, dans des conditions représentatives du fonctionnement de l'installation. Au moins trois mesures seront réalisées sur une période d'une demi-journée. Les paramètres mesurés seront COV, CH4, CO, NOx, poussières (essai de moteurs dans les locaux de l'installation). Le site ne sera pas spécialisé en intervention sur climatisation. En conséquence, l'exploitant ne sera pas soumis à la mesure de CFC, HCFC et HFC.
Réalisé par	Le maître d'ouvrage par l'intermédiaire d'un prestataire qualifié : marché CTC (Bureau VERITAS) notifié. Il a notamment pour mission le contrôle de ces rejets aérauliques afin de garantir les respect des prescriptions générales ICPE auquel le CEM est soumis
Fréquence	Tous les 3 ans
Thématiques associées	Qualité de l'air
Localisation	CEM
Coût	Non connu à ce jour

Un bilan environnemental (MS4 à MS8, MS10, MS13 à MS15) et un bilan socio-économique (MS9+MS11+MS12) seront établis 3 à 5 ans après la mise en service du projet.

Le bilan environnemental s'appuiera sur le bilan de fin de chantier pour mesurer les écarts/évolutions advenus depuis.

Il pourra de nouveau proposer des mesures correctives ou des compléments de mesures en cas d'écart constaté par rapport à la mesure initialement définie.

Le bilan socio-économique s'appuiera sur l'enquête de mobilité en cours.

Ces bilans seront présentés aux services de l'Etat dans les 3 à 5 ans après la mise en service du projet.

En dehors des bilans environnementaux, un rapport sur les résultats des suivis des mesures concernant la biodiversité sera produit à N+3, N+5 et N+10. Ces rapports seront transmis pour information aux services instructeurs.

III.LES EVOLUTIONS DU PROJET VIS-A-VIS DE LA PROCEDURE DE DEFRICHEMENT

Lors de la demande de complétude dans le cadre de l'instruction du dossier de demande d'autorisation environnementale en date du 20 janvier 2023, la DDT a informé le Maître d'ouvrage que le bosquet au droit du dépôt qui avait été considéré en tant que boisement n'est finalement pas classé comme un massif forestier. Par conséquent, le projet n'est donc pas soumis à autorisation de défrichement.



Pour compléter l'information, ce boisement a été qualifié par Cera environnement : il s'agit de quelques jeunes Robiniers, espèce dont l'intérêt écologique est très peu marqué. Leur seul intérêt écologique sur cette zone est d'offrir une lisière permettant à certains chiroptères de chasser.

La section de la majorité des troncs est inférieure ou égale à environ 10 cm, ce qui ne permet pas à la faune d'y trouver des cavités arboricoles (chiroptères notamment).

Ces Robiniers ne seront déboisés que sur une partie de leur surface, à la marge de la parcelle depuis le chemin et n'aura donc que pour effet de reculer la lisière existante. L'effet lisière d'intérêt pour l'activité de chasse des chiroptères sera donc à terme préservé.

Le Robinier faux-acacia est considéré comme envahissant dans la quasi-totalité de son aire de répartition métropolitaine. C'est un arbre non indigène agressif qui empêche la croissance des espèces natives. Pour de nombreux projets de construction nous préconisons son éradication des sites, au profit des espèces natives et d'intérêt pour la biodiversité.

Concernant la haie de la rase située sur le périmètre du futur centre d'exploitation et de maintenance, celle-ci sera finalement évitée par le projet, ce qui réduit très fortement l'impact du projet sur la zone par rapport à l'étude d'impact initiale présentée dans le dossier DUP. Toutefois, la mesure d'accompagnement A2 « Création d'un linéaire de haie bocagère autour de la zone de dépôt de Sarliève » a finalement été maintenue dans le projet.

IV. ANNEXE - AVIS MRAE N°2023-ARA-AP-1501 DU 25 AVRIL 2023



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, Couron d'Auvergne et Durtol (63) (2^e 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, Couron d'Auvergne et Durtol (63) - (2^e 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^{er} 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.

Avis délibéré le 25 avril 2023

page 2 sur 9

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

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
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
2. Analyse de l'étude d'impact.....	7
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

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'eau⁵, d'une déclaration ICPE pour le centre de maintenance des bus, d'une autorisation de défrichement 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'air⁶,
- 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.

⁵ Article L.214-1 du code de l'environnement.

⁶ Arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 24/10/2019 pour le NO2 : 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 NO2 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 aggro 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^{er} 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, CH₄, CO, NOx 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.