

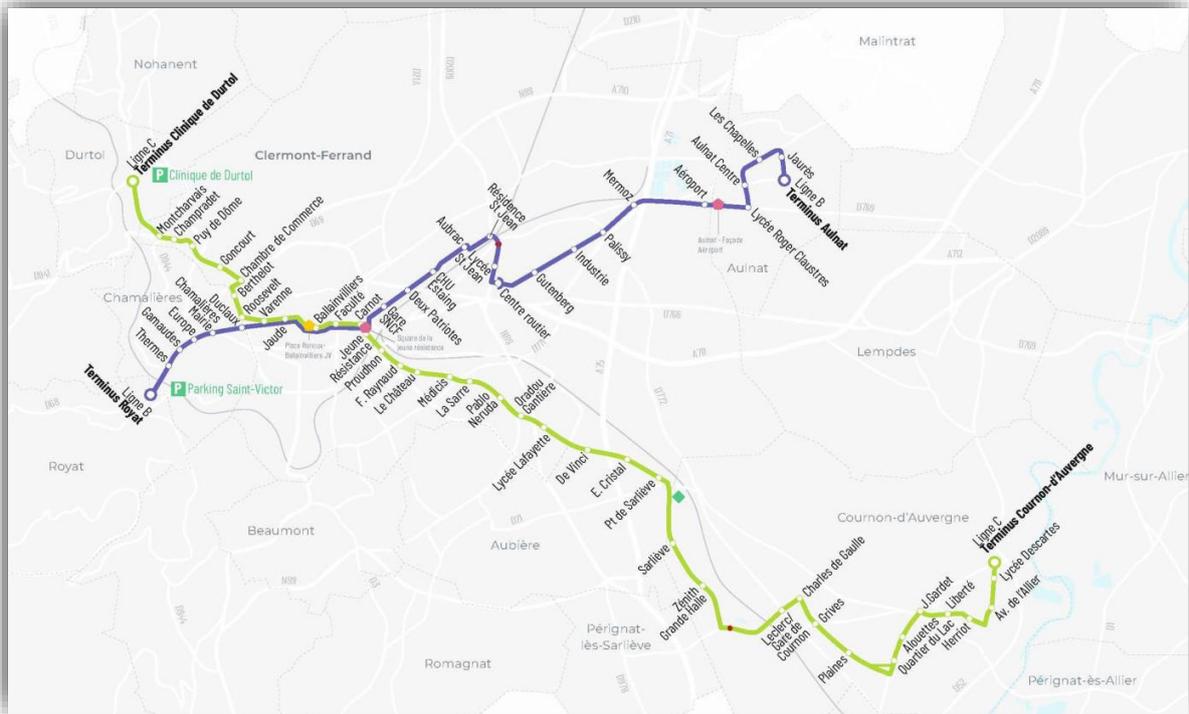
TRIBUNAL ADMINISTRATIF DU PUY-DE-DÔME

Clermont Auvergne Métropole et Syndicat Mixte des Transports en
Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC- AC)

Enquête publique

portant sur le projet de demande d'autorisation environnementale
relatif au déploiement des lignes de Bus à Haut Niveau de Services
(BHNS) B et C et leurs aménagements associés dans le cadre du projet
InspiRe sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières,
Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat

*DU LUNDI 19 JUNI 2023 A 9 HEURES AU
VENDREDI 21 JUILLET 2023 A 12 HEURES*



CONCLUSIONS et AVIS

La commission d'enquête
Présidente
Joyce Chetot
Membres titulaires
Daniel Derory - Gilles Herbach

SOMMAIRE

1-	PRÉAMBULE	3
1.1	Objet de l'enquête publique.....	3
1.2	Historique de l'élaboration du projet	5
1.3	Les modalités de l'enquête publique	6
2-	CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	7
2.1	SUR LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE	7
2.2	SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	12
3-	AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE	19

1- PRÉAMBULE

1.1 Objet de l'enquête publique

La présente enquête concerne la demande d'autorisation environnementale présentée par Clermont Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) pour le déploiement des lignes BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) B et C et leurs aménagements associés dans le cadre du projet InspiRe sur le territoire des communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon-d'Auvergne, Durtol et Royat.

La demande d'autorisation environnementale porte sur les procédures suivantes :

- **L'autorisation au titre de la loi sur l'eau** pour le rejet des eaux pluviales pour les lignes B et C, pour le centre d'exploitation et de maintenance et le secteur Renoux Ballainvilliers Joffre Vercingétorix et **de déclaration** pour certains travaux,
- **La déclaration au titre des Installations Classées** pour la Protection de l'Environnement (ICPE) pour le centre d'exploitation et de maintenance des bus,
- **L'autorisation** de porter atteinte aux allées et alignement d'arbres.

L'autorité organisatrice est la Préfecture du Puy-de-Dôme.

Par convention d'objectifs et de moyens, et de co-maîtrise d'ouvrage, entre Clermont-Auvergne Métropole et le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC), la maîtrise d'ouvrage unique du projet a été confiée au SMTC-AC.

Le siège de l'enquête est la mairie de Clermont-Ferrand.

Outre une autorisation environnementale, la réalisation du projet InspiRe nécessitera l'obtention de différents permis de construire et d'aménager dont l'instruction interviendra postérieurement.

1.1.1- Le contexte et les enjeux du projet

L'objectif de cette demande est de doter les territoires d'une alternative crédible à la voiture individuelle via les lignes BHNS B et C et de garantir, dans un contexte de changement climatique, une meilleure offre de mobilité et un cadre de vie de qualité pour tous.

Le SMTC-AC et Clermont-Auvergne Métropole constatent que les lignes B et C actuelles ne permettent pas une desserte optimisée :

- Des zones urbaines et des zones d'activités telles que la commune de Durtol, l'urbanisation plus à l'Est de Clermont-Ferrand dont la ZI du Brézet, la future ZAC Saint-Jean, la commune d'Aulnat, la ZI de Cournon d'Auvergne.
- De certains commerces dans le secteur du Brézet et sur la commune d'Aulnat,
- De certains établissements scolaires, (le futur lycée Saint-Jean et le lycée Roger Claustres),
- De grands équipements publics du territoire (l'aéroport d'Aulnat, la Grande Halle et le Zénith d'Auvergne à Cournon).

Les déplacements actuels et leur augmentation attendue en lien avec le développement du territoire, s'ils ne sont pas réalisés en transport en commun, le sont, et le seront en véhicules légers ce qui risque d'accentuer des problèmes de circulation sur des voiries qui sont déjà sujettes à saturation du trafic. Différents points durs ont été recensés en heures de pointe (matin et soir) sur l'ensemble du secteur, la difficulté principale se trouvant sur les boulevards ceinturant le centre-ville.

Aussi, les principaux enjeux affichés par le projet sont-ils du point de vue :

- Des enjeux économiques et sociétaux :

- **Métamorphoser l'espace urbain** par la réalisation de nouveaux aménagements permettant un partage de l'espace public entre piétons, cyclistes, usagers des transports en commun et automobilistes
- **Assurer une transition sociale et écologique** en améliorant l'accès pour tous à l'emploi, à la formation, à la culture et aux loisirs et en offrant un cadre de vie plus respectueux de l'environnement et de la santé des habitants.

- Des enjeux environnementaux :

- **le cadre de vie des riverains** en réduisant les nuisances sonores et les polluants atmosphériques ;
- **les infrastructures et déplacements** en modifiant la part modale (+3,5 points pour les transports en commun, -2,2 points pour les véhicules privés et +1,5 pour la marche) ;
- **les eaux souterraines** en diminuant les surfaces imperméabilisées et en améliorant la maîtrise des rejets au réseau collectif d'eaux pluviales, notamment par infiltration d'une partie de ces eaux dans des noues créées à cet effet;
- **les eaux superficielles** : par rejet d'une partie des eaux pluviales dans l'Artière et la Grande Rase de Sarliève;
- **le paysage en** améliorant l'environnement et le paysage urbain par une requalification des voiries et par le réaménagement de lieux d'intensité forte (plantation d'environ 3 300 arbres avec un bilan positif de 2 800 arbres) ;
- **la réduction des émissions de gaz à effet de serre** même si elle reste très modeste au regard de l'importance et du coût carbone de l'infrastructure.

1.1.2- Les objectifs du projet

Le SMTC-AC et Clermont Auvergne Métropole, en respectant les exigences des documents directeurs, souhaitent mettre en œuvre l'un des objectifs affirmés du Plan de Déplacement Urbain (PDU) approuvé en 2019 qui est la réduction du trafic routier par la diminution des distances parcourues et par l'augmentation de la fréquentation du réseau de transport collectif urbain en dotant le territoire d'un projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) des lignes B et C.

Ce projet consiste à :

- Créer des lignes BHNS B et C (environ 29 kms), des équipements pour les modes doux (dont itinéraires cyclables) et les aménagements urbains associés ;
- Créer des lieux d'intensité*¹ à proximité de l'aéroport à Aulnat et le Square de la Jeune Résistance à Clermont-Ferrand ;
- Acquérir un nouveau matériel roulant à propulsion électrique pour l'exploitation des deux lignes B et C ;
- Implanter un centre d'exploitation et de maintenance (CEM) sur la commune de Cournon d'Auvergne dans le secteur dit « Pointe de Cournon » doté d'une centrale photovoltaïque dont la capacité de production annuelle devrait permettre de couvrir 50 % des besoins des deux lignes ;
- Aménager deux parkings au niveau des terminus du BHNS sur la commune de Durtol au droit de la clinique et sur la commune de Chamalières sur le parking Saint-Victor (propriété de la commune de Royat) ;

Le projet InspiRe dans lequel s'inscrit le projet BHNS comprend en complément des aménagements décrits ci-dessus :

- La restructuration globale du réseau de transports en commun sur l'agglomération clermontoise ;
- La création de parcs relais à l'échelle de la Métropole.

1.2 Historique de l'élaboration du projet

Le SMTC-AC, organisateur des transports en commun à l'intérieur de son ressort territorial, est compétent pour la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport, et la réalisation de grands projets d'investissement.

Suite à une concertation avec les habitants de la Métropole en 2016, le SMTC-AC a construit son projet de **création simultanée de deux lignes** majoritairement en site réservé avec priorité absolue aux carrefours. Il a été **approuvé à l'unanimité le 12 janvier 2017**.

Par délibération du **5 juillet 2018**, le comité syndical du SMTC-AC a autorisé son président à **poursuivre les études sur la création simultanée des deux lignes de bus fortes** en site propre sur la base d'un préprogramme.

Une concertation publique s'est déroulée du 11 janvier au 31 mars 2021.

Le SMTC-AC a sollicité le 20 juillet 2021 en application de l'article L181-10 du code de l'environnement une **demande de dérogation à la conduite d'une enquête publique unique** afin de lui permettre d'améliorer le projet fonctionnellement, techniquement et d'un point de vue environnemental.

Le 14 octobre 2021, le préfet du Puy-de-Dôme a émis un favorable à la demande de dérogation à l'enquête unique.

*Les 3 lieux dits « d'intensité » se caractérisent par une situation urbaine singulière et multifonctionnelle (pôles d'échanges, densité d'équipements publics, forte fréquentation, ...) et une nécessité de requalification paysagère. Ils sont les suivants :

- Le secteur Place Renoux – Rue Ballainvilliers – Rue Joffre- Avenue Vercingétorix en limite du centre médiéval de Clermont-Ferrand,
- Le square de la Jeune Résistance à l'interface de l'hypercentre de Clermont-Ferrand et du quartier de la gare S.N.C.F.,
- Les espaces situés entre l'accès à l'aéroport, une halte ferroviaire et le centre-bourg d'Aulnat.

Ces 3 espaces feront l'objet de réponses architecturales spécifiques et d'intérêt métropolitain.¹

Parallèlement, une étude d'impact a été réalisée sur la base des études préliminaires. Elle a fait l'objet d'une consultation de l'Autorité environnementale qui a émis un avis en date du 12 avril 2022.

Les enquêtes publiques conjointes portant sur la déclaration d'utilité publique (DUP), la mise en compatibilité des PLU des communes concernées d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol, et l'enquête parcellaire ont été conduites par une commission d'enquête du lundi 30 mai 2022 à 9h au lundi 4 juillet à 12h.

La commission a émis **un avis favorable assorti des deux recommandations suivantes** :

- Mise en œuvre des projets de parking relais et de restructuration du réseau de Transport en commun de l'agglomération de manière concomitante avec le projet de BHNS et,
- Nécessité de poursuite de la concertation permettant de lever les dernières difficultés pouvant subsister sur le projet.

Par arrêté n° 2022 21 541 du 19 octobre 2022, le préfet du Puy-de-Dôme a déclaré d'utilité publique le projet de Clermont Auvergne Métropole et du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Clermontoise (SMTC-AC) emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme des communes d'Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne et Durtol.

1.3 Les modalités de l'enquête publique

Par ordonnance n°E23000051/63 du 15 mai 2023, la présidente du Tribunal administratif du Puy-de-Dôme a désigné la commission d'enquête.

L'enquête publique s'est déroulée sur une durée de 33 jours consécutifs à partir du **lundi 19 juin 2023 à 9h jusqu'au vendredi 21 juillet 2023 à 12 h** conformément aux dispositions du code de l'environnement et de l'arrêté n°20230792 du 22 mai 2023 du préfet du Puy-de-Dôme la prescrivant.

Les conclusions motivées et l'avis de la commission sont exposés ci-après.

2- CONCLUSIONS MOTIVÉES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

2.1 SUR LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

2.1.1- Sur la qualité du dossier soumis à l'enquête

Le dossier mis à l'enquête a été reconnu recevable et complet à l'issue de la phase d'examen par les différents services de l'État et des réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Le dossier d'environ 3450 pages présenté à l'enquête comporte de multiples pièces et annexes ainsi que des addenda ajoutés à l'issue de l'enquête publique de DUP qui s'est déroulée en 2022, rendant sa lecture et sa compréhension particulièrement difficile. Il aurait mérité d'être mieux structuré pour faciliter la compréhension des thèmes relevant du projet d'autorisation environnementale et des autorisations à venir.

Cependant, la note de présentation non technique, mise en tête du dossier, fournit une bonne description du projet et de ses enjeux. Elle est claire et lisible pour permettre d'appréhender les principales caractéristiques du projet par le public. Il en est de même du résumé non technique de l'étude d'impact.

La commission d'enquête considère qu'en dépit de ces imperfections le dossier a permis au public d'avoir une connaissance suffisante des objectifs et des enjeux du projet.

Elle observe n'avoir reçu, durant l'enquête, qu'une seule contribution critique à cet égard.

2.1.2- Sur la préparation et l'organisation de l'enquête publique

Une concertation a eu lieu entre le SMTC-AC et la commission pour préparer et organiser l'enquête publique.

Les échanges ont essentiellement porté sur :

- les modalités de publicité et d'information du public ;
- la conception et le contenu du site internet de consultation du dossier par le public ;
- les modalités d'enregistrement des contributions du public quelle qu'en soit l'origine : registre, courriel, site internet courrier et, notamment, le rôle respectif des services de SMTC-AC, des mairies et de la commission.

De nombreux échanges auxquels a été associé le prestataire informatique retenu par le SMTC-AC ont abouti à la définition du processus de traitement des contributions consistant à toutes les intégrer dans une base informatique unique partagée entre le SMTC-AC et la commission, destinée à en faciliter le traitement.

Une partie importante du travail commun de préparation a également porté sur l'organisation générale de l'enquête avec en particulier la rédaction des instructions à donner aux sept communes en vue de définir et d'harmoniser leurs pratiques.

La publicité réglementaire au moyen de l'affichage des avis d'enquête dans les mairies, de la parution dans les deux journaux et sur les sites internet s'est faite dans les délais prescrits par le code de l'environnement.

L'affichage réglementaire (affiche A2 sur fond jaune) dans chaque mairie a été démultiplié par le SMTC-AC pour chaque commune sur des points du territoire particulièrement concernés par le projet de tracé des lignes BHNS. Ces points d'affichage ont été répertoriés et localisés par le SMTC-AC sur un plan de sorte à faciliter le travail de la société Publilegal chargée de la mise en place des affiches, portant à plus de 118 le nombre d'affiches apposées sur le territoire.

Cet affichage a fait l'objet d'un contrôle d'huissier avant, pendant et en fin d'enquête.

La publicité a également été complétée, avant et pendant l'enquête, par divers moyens (flyers avec QR code, bulletins municipaux, réseaux sociaux, panneaux lumineux...)

En conclusion, la commission considère que le SMTC-AC, en concertation étroite avec elle, a pris toutes les dispositions pour bien organiser l'enquête, pour bien informer le public et lui permettre d'y participer dans les meilleures conditions, avec un soutien actif des mairies.

2.1.3- Sur le déroulement de l'enquête publique et sur le nombre des contributions déposées

L'enquête publique a duré 33 jours consécutifs à partir du lundi 19 juin 2023 à 9 h, jusqu'au vendredi 21 juillet 2023 à 12 h.

Grâce à la préparation réalisée par le SMTC-AC et à l'appui des services des mairies, l'enquête publique s'est bien déroulée. Les conditions d'accueil du public et de consultation du dossier ont été de bonne qualité dans les différentes communes.

Un dossier « papier » comprenant l'intégralité des pièces du dossier, au moins un registre et un guide de lecture ont été disponibles au niveau des sept communes préalablement à l'ouverture de l'enquête et mis à la disposition du public pendant toute la durée de l'enquête.

Un site internet dédié à l'enquête et dont l'adresse figurait dans les flyers distribués au public offrait la possibilité de prendre connaissance électroniquement des pièces du dossier et de les télécharger.

Le public disposait de quatre moyens d'expression :

- Un registre papier disponible dans chacune des mairies durant leurs heures d'ouverture,
- Une adresse postale pour s'adresser directement à la présidente de la commission d'enquête,
- Une adresse courriel qu'il pouvait utiliser pour déposer une contribution assortie de pièces jointes,
- Un registre électronique disponible sur le site dédié.

Les membres de la commission d'enquête ont tenu au total **9 permanences** réparties dans les sept mairies concernées et dont les jours et horaires avaient été fixés, en fonction des horaires des ouvertures des mairies de façon à répondre aux besoins du public. De plus, **2 permanences** ont eu lieu **en distanciel**.

Ces permanences ont permis aux membres de la commission d'enquête d'avoir **24 entretiens** avec des personnes ou des groupes de personnes, dont 1 en distanciel. Celles de Chamalières et de Clermont-Ferrand ont été réalisées par deux commissaires enquêteurs. Le temps consacré à la réception du public a été de **31 heures**.

Les membres de la commission ont rencontré certains élus au cours de l'enquête (Aulnat, Cournon d'Auvergne, Durtol, Royat). Une réunion spécifique a été organisée avec les élus de la commune de Chamalières (le 7 juillet 2023) pour examiner principalement la problématique de la station « avenue Thermale », les alignements d'arbres et la gestion des reports du trafic.

De plus, la commission a reçu hors permanence des représentants de l'association Vélocité63.

Au total, **87 contributions** ont été déposées dans les délais de l'enquête selon les différentes possibilités offertes au public. Parmi ces contributions l'une d'entre elles est considérée comme un doublon en raison d'une double intégration dans le registre numérique par erreur.

Il est à noter deux pétitions portant sur la demande de quelques centaines de contributeurs de Chamalières pour le maintien de la station de « l'avenue Thermale » comportant de nombreuses signatures en doublon.

L'analyse de la commission a porté sur la totalité de ces contributions. A noter que la contribution réceptionnée le 22 juillet à 23 h 25 soit 24 heures après la clôture de l'enquête n'a pas été prise en compte.

Le 4 juillet, lors du contrôle par les référentes communales de Cournon d'Auvergne de la complétude du dossier, la disparition de 2 pièces du dossier a été constatée en cours de matinée. (Pièce E01_CERFA ICPE & Annexes CEM, Pièce E02_Dossier de demande d'autorisation de défrichement - octobre 2022). Le SMTC-AC a procédé à leur remplacement immédiatement. Le dossier a été jugé complet par le commissaire enquêteur au cours des permanences des 4 et 21 juillet 2023. Cet incident n'a eu aucune incidence significative sur l'information du public ni sur les conditions de son expression.

Les moyens mis en œuvre en matière d'information et de publicité par le SMTC-AC, relayés par les communes, allant très largement au-delà des strictes obligations réglementaires, se sont avérés des outils efficaces pour porter à la connaissance du public l'existence de cette enquête et les modes d'expression.

Un dossier intelligible en dépit de sa complexité, sa mise en ligne avec possibilité de téléchargement des pièces consultées, les notices d'utilisation diffusées en mairie ont amplement contribué à rendre le projet accessible à un large public.

Le dépôt des contributions s'est trouvé grandement facilité par la mise en place du registre numérique dont le public a fait un large usage. Cet outil, facile d'utilisation et permettant le dépôt de pièces jointes sans limitation de taille a pu, de surcroît, jouer un rôle important sur la qualité et la richesse des contributions.

Les personnes ayant besoin de renseignements et d'aide pour comprendre le dossier et celles plus attirées par les moyens d'expression traditionnels, tels que le registre "papier", ont pu quant à elles, trouver dans le nombre de permanences de la commission, dans la durée de l'enquête et dans les horaires d'ouverture des mairies des moyens capables de répondre à leurs attentes et à faciliter le dépôt de leurs contributions.

En conclusion, la commission considère que les modalités de l'enquête ont offert au public de bonnes conditions d'information et de larges facilités d'expression.

L'enquête s'est déroulée dans des conditions régulières et aucun incident notable n'est à déplorer.

2.1.4-Sur les avis recueillis

Les avis des services

Les services se sont exprimés dans la phase amont d'élaboration du dossier. Ces avis ne figuraient pas dans le dossier soumis au public et ont été transmis à la commission par le service instructeur de la Direction départementale des territoires (DDT).

Les services n'ont pas formulé d'opposition au projet. Ils ont principalement exprimé des demandes de compléments (Agence Régionale de Santé), formulé des mesures de préventions et de suivi (SDIS, DDT).

Les avis des conseils municipaux et de Clermont Auvergne Métropole

Les conseils municipaux d'Aulnat, Durtol et Royat se sont prononcés favorablement.

Les maires des communes de Chamalières et de Cournon d'Auvergne ont déposé des contributions :

- Chamalières (20 juillet 2023) pour mentionner un certain nombre de sujets évoqués par le public en y ajoutant d'autres arguments sur lesquels la commission à inviter le SMTC-AC à faire valoir ses observations en réponse au même titre que celles du public.
- Cournon d'Auvergne (21 juillet 2023) pour rappeler et argumenter son soutien au projet.

Les communes d'Aubière, Clermont-Ferrand et Clermont Auvergne Métropole n'ont pas délibéré.

En conclusion, la commission considère que la consultation pour avis des conseils municipaux des communes concernées et de Clermont Auvergne Métropole a été convenablement organisée et s'est déroulée conformément à l'article 6 de l'arrêté préfectoral prescrivant l'enquête publique.

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale (MRAe)

La Mission Régionale de l'Autorité environnementale a été consultée conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement.

Le projet a fait l'objet de l'avis n° 2023-ARA-AP-1501 du 25 avril 2023 relatif à la 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 de l'agglomération clermontoise (SMTC- AC) sur les communes d'Aubière, Aulnat, Chamalières, Clermont-Ferrand, Cournon d'Auvergne, Durtol et Royat.

Ce deuxième avis est émis au vu du dossier de demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau, des ICPE et d'autorisation d'alignements d'arbres. **Il est complémentaire et indissociable du premier avis.**

La MRAe a indiqué que certaines recommandations émises, lors du 1^{er} avis en date du 12 avril 2022 n'ont pas fait l'objet de suites à savoir principalement :

- la réflexion relative à l'emplacement des parkings relais, à l'exception de l'augmentation de capacité des parkings Saint-Victor (de 192 à 197 places) et de la clinique de Durtol (de 81 à 158 places),
- 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 description du 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.

Le SMTC-AC a produit un mémoire en réponse à cet avis et a déposé la demande d'autorisation environnementale le 26 octobre 2022, complétée le 24 février 2023.

La commission d'enquête a examiné les diverses recommandations formulées par l'Autorité environnementale, ainsi que les observations en réponse apportées par le SMTC-AC dans le cadre général de l'analyse des observations.

2.1.5-Sur les thèmes les plus abordés et sur les contributions du public

Les contributions portant sur plusieurs sujets ont été décomposées par la commission en autant d'observations que de sujets abordés.

Cette opération de décomposition a conduit à traiter 217 observations émanant du public et des communes de Chamalières et de Cournon d'Auvergne.

Parmi les thèmes abordés, ceux qui ont le plus mobilisé le public sont :

- L'infrastructure avec un nombre de questions plus important sur les aménagements associés et l'offre de service, et dans une moindre mesure sur l'opportunité du projet et les parkings relais,
- Le cadre de vie avec quelques questions sur les alignements d'arbres et les impacts environnementaux et sanitaires.

Seules 36 observations parmi les 217 observations concernent des sujets relevant du champ de l'enquête (alignements d'arbres, climat, enjeux environnementaux, autorisation au titre de la loi sur l'eau, déclaration ICPE du centre d'exploitation et de maintenance de Cournon d'Auvergne).

En conclusion, toutes les contributions du public et celles des communes de Chamalières et de Cournon d'Auvergne, ont été résumées, et ont fait l'objet d'une réponse du SMTC-AC et d'une appréciation de la commission d'enquête. Elles figurent dans un tableau récapitulatif annexé au rapport d'enquête.

2.2 SUR LA DEMANDE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

Dans ce chapitre, sont développées ci-après, les conclusions sur les points principaux émanant des observations formulées lors de l'enquête par le public, les élus ou les questionnements de la commission selon cinq thèmes reprenant les sujets les plus prégnants.

Dans les réponses aux observations mentionnées dans le rapport ou dans le tableau de synthèse, le SMTC-AC s'est attaché à répondre aux questions posées. La réponse est satisfaisante pour certaines observations, plus imprécise pour d'autres mais d'une manière générale apporte des éléments d'amélioration du projet.

Ces conclusions tiennent compte des modifications, des précisions ou des ajouts apportés par le SMTC-AC dans ses réponses au procès-verbal de synthèse et justifient l'avis final.

2.2.1- - Sur le thème des eaux pluviales

Le rejet des eaux pluviales, principal sujet de la demande d'autorisation environnementale, a suscité peu d'observations du public mais de nombreuses interrogations de la commission. Elle regrette que le projet de BHNS prévu pour fonctionner durant plusieurs décennies manque d'ambition en la matière.

Dans sa réponse aux observations, le SMTC-AC apporte des éléments complémentaires ne figurant pas dans le dossier en termes d'infiltration des eaux pluviales. Ainsi, en complément des exigences réglementaires et afin de répondre aux objectifs de l'agence de l'eau, le SMTC-AC prévoit d'infiltrer une partie des eaux courantes (15 premiers mm) via deux mécanismes :

- Infiltration des eaux pluviales dans les fosses d'arbres et création de nombreuses bandes plantées de plus de 1500 arbres,
- Infiltration des eaux pluviales des pistes cyclables du projet. (Aménagement d'une surface de plus de 3 hectares de pistes avec mise en place d'un enrobé drainant sur environ 4 cm d'épaisseur, ayant une porosité d'environ 25%, et pouvant donc stocker 10 mm de pluie).

Pour les parkings relais en cours d'étude, le SMTC-AC s'engage à :

- diminuer les surfaces totales et actives en rejet direct au réseau ou cours d'eau,
- rejeter par infiltration lorsque cela est possible ou sinon à compenser par stockage et rejet à débit limité vers le cours d'eau ou le réseau unitaire à hauteur de 3l/s/ha.

La commission approuve les compléments apportés par le SMTC-AC sur les dispositions prises et son engagement. Pour autant, elle considère que, dans la perspective des évolutions climatiques annoncées, la gestion des eaux pluviales est un des facteurs qui auraient dû conditionner les choix à opérer en matière d'équipement ou de création de sites, des parkings relais et des aménagements associés.

Certes, il existe une réglementation mais il lui semble que le projet gagnerait en efficacité en se fixant des objectifs plus ambitieux et **recommande de** :

- **Privilégier de manière significative la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales au plus près de leur point de chute.**
- **Favoriser les parkings perméables végétalisés pour assurer la maîtrise à la source des eaux de ruissellement et la pollution associée.**
- **Affirmer comme prioritaire le principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'assainissement collectif.**

- **Prévoir un niveau de protection supérieure à la période d'occurrence décennale en zone sensible (zones commerciales, zones industrielles...) et /ou s'il existe une zone ayant une sensibilité avérée aux inondations.**

Sur la gestion patrimoniale des ouvrages et aménagements dédiés à la gestion des eaux pluviales, le SMTC-AC prévoit la mise en œuvre d'une convention de gestion entre le maître d'ouvrage et les futurs gestionnaires (voirie, assainissement) pour garantir la bonne association des services gestionnaires à la conception (d'ores et déjà réalisée), au suivi des travaux et surtout à la remise des ouvrages (réception, fourniture des dossiers des ouvrages exécutés.).

La commission **recommande aux différents acteurs de développer une gouvernance permettant de rendre effectif à moyen et long terme l'entretien de ces ouvrages et aménagements qui contribuera à la réussite de la gestion intégrée de l'eau en milieu urbain.**

2.2.2- Sur le thème du cadre de vie

Sur les alignements d'arbres

Le projet consistant à la réalisation de deux lignes de bus BHNS, d'importants travaux impacteront durablement le paysage urbain. C'est le cas en particulier des destructions d'alignements d'arbres nécessitées par les travaux de requalification de certaines voiries. La commission constate que les choix faits par le SMTC-AC l'ont été après que les mesures d'évitement les plus pertinentes aient été expertisées et mises en œuvre.

S'appuyant sur une stratégie de Développement Durable approuvée en 2020, la métropole et le SMTC-AC se sont engagés à « remettre de la nature en ville ».

La commission considère que cet objectif a été atteint au plan comptable dans la mesure où le ratio arbres plantés/arbres détruits prévu au projet est de plus de 6 (plus de 3000 arbres plantés vs 500 détruits dont 50% sont dans un état sanitaire dégradé). La commission note toutefois que le ratio n'est pas homogène sur le territoire, la commune de Chamalières ayant un bilan déficitaire (29 arbres).

La commission note avec intérêt l'ensemble des mesures préconisées dans le projet en matière de gestion des alignements d'arbres : protection des chiroptères lors des abattages, choix d'espèces favorables à l'avifaune et aux chiroptères, suivi écologique des plantations. Elle approuve également l'engagement du maître d'ouvrage, dans sa réponse au procès-verbal de synthèse, à prendre en compte dans la notice aménagements paysagers qui sera jointe aux marchés de travaux relatifs aux espaces verts, les enjeux liés à l'adaptation aux dérèglements climatiques, à l'entretien courant des végétaux mais également à l'intégration paysagère.

Enfin la commission constate que le projet est conforme avec les dispositions du code de l'urbanisme depuis la mise en compatibilité du PLU intervenue concomitamment à la DUP en 2022.

La réussite paysagère finale des aménagements végétaux prévus au projet dépendra de la qualité de la réalisation des travaux tant de plantation (meilleur compromis à trouver entre la taille des sujets plantés et les chances de réussite des plantations) que des conditions de protection des arbres à conserver. La commission estime qu'un suivi écologique opérationnel est indispensable et que celui préconisé dans le projet doit être complété (Cf. 2.2.3-Sur le thème des espaces naturels et agricoles ci-après).

Enfin la commission considère que le projet aurait gagné en ambition environnementale grâce à l'intégration significative d'espaces végétalisés dans certains aménagements associés tels que les parkings ou les stations. Dans le cas des parkings, les actions de végétalisation pourraient être utilement associées à la récupération des eaux pluviales à des fins d'arrosage des plantations.

Outre l'intérêt à long terme de ces espaces en matière de lutte contre le changement climatique, le projet s'inscrirait pleinement dans les ambitions et objectifs de la loi Climat Résilience et améliorerait très sensiblement le cadre de vie des habitants (une station de bus à toiture végétalisée permet d'abaisser de 2°C la température estivale à l'intérieur de l'abri bus – exemple de la Métropole de Bordeaux). En outre la mise en place d'une telle mesure de végétalisation sur le parking Saint-Victor permettrait d'atténuer le déficit « destruction/replantation d'arbres » sur le territoire communal de Chamalières.

Pour toutes ces raisons la commission estime que le projet doit être complété sur ce point et **recommande au maître d'ouvrage de procéder à une expérimentation de la végétalisation d'une station et d'un parking, et notamment pour les sites non protégés par le couvert d'arbres de haute tige.**

2.2.3- Sur le thème des espaces naturels et agricoles

Les impacts environnementaux, qu'ils concernent le cadre de vie des habitants ou les espaces naturels et agricoles, ont été clairement identifiés dans l'étude d'impact. Compte tenu de la diversité de ces impacts et de leur importance, le maître d'ouvrage a décidé d'appliquer la démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser) dès la conception du projet. Il l'a ensuite explicité et détaillé sur le plan opérationnel dans l'évaluation environnementale du projet soumis à la présente enquête.

La commission approuve le choix fait par le maître d'ouvrage constatant toutefois qu'il s'est particulièrement focalisé sur les mesures de réduction (48) et plus modestement sur les mesures d'évitement (7) et de compensation (4). La commission note également qu'il a retenu des mesures d'accompagnement (5) et de suivi (14).

Les mesures d'évitement sont très ponctuelles et concernent essentiellement les populations d'espèces protégées ou à forts enjeux et/ou leurs habitats ainsi que les zones humides notamment en phase chantier.

La commission considère que les mesures proposées sont pertinentes et ont permis de protéger un certain nombre de milieux ou d'espèces intéressantes (relativement rares par ailleurs compte tenu du contexte largement artificialisé du projet) pour la biodiversité.

Elle regrette toutefois que la principale mesure d'évitement qui aurait consisté à retenir un autre emplacement que celui de Cournon d'Auvergne pour le CEM, évitant ainsi l'artificialisation de terres agricoles fertiles, n'ait pas été plus largement abordée lors de l'enquête relative à la DUP. Pour cela l'étude comparative des sites pressentis pour le CEM aurait pu utilement retenir le critère de la valeur agronomique des parcelles (en l'appliquant aux 4 sites et pas seulement aux 3 sites agricoles) et prendre en compte les ambitions affichées par la loi climat résilience en matière de réduction de l'artificialisation des sols.

Les mesures de réduction, particulièrement nombreuses, couvrent l'ensemble du spectre des impacts environnementaux identifiés dans l'étude d'impact. Elles concernent majoritairement et à juste titre la phase chantier du projet (32 sur 48).

La commission considère que la quasi-totalité des mesures envisagées sont de nature à minimiser les pollutions de toute nature éventuelles et réduire les impacts sur les paysages, les conditions de déplacement et de stationnement.

La commission apprécie les précisions apportées par le SMTC-CA sur l'engagement de mettre en place un management environnemental du projet (MR3) complété par des mesures de suivi environnemental et écologique (MS1 et MS2). Pour autant, la commission estime que le caractère opérationnel de ces suivis souvent à l'origine de dysfonctionnements majeurs et parfois irréversibles doit être renforcé. Cela permettrait par exemple de prévenir la destruction « à retardement » d'arbres conservés mais dont la réalisation de travaux à proximité détruirait leur système racinaire.

La commission considère que les mesures de management environnemental et de suivi écologique méritent d'être précisées et **recommande de les compléter sur le plan opérationnel notamment en ce qui concerne la protection des arbres conservés en phase chantier.**

Les mesures de compensation sont très peu nombreuses (4) et ne concernent que des aspects financiers de prise en compte des contraintes subies par les activités économiques, l'habitat et l'agriculture. Aucune mesure de compensation environnementale n'est envisagée, choix surprenant au regard des enjeux environnementaux identifiés.

En ce qui concerne l'agriculture, la compensation consiste à indemniser l'exploitant et mettre en place une compensation agricole collective de « maintien du potentiel agricole ». La commission approuve la disposition envisagée ainsi que la méthodologie de mise en œuvre collégiale retenue.

Sur le plan environnemental « strict » la commission s'étonne que la destruction de 7,5 ha de terres agricoles n'ait pas été identifiée dans le projet comme un impact environnemental majeur au regard des ambitions récemment affichées par la loi Climat Résilience en matière d'artificialisation des sols. En effet, même si l'étude d'impact n'a pas identifié d'enjeu environnemental sur la parcelle le « grignotage » continu d'un ensemble agricole, îlot de biodiversité certes banale, au cœur de zones densément urbanisées ou équipées (autoroute) aurait dû être pris en compte. La commission considère que cet oubli est particulièrement dommageable.

Le centre d'exploitation et de maintenance étant désormais déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 19 octobre 2022, la commission considère que le projet de BHNS gagnerait en ambition écologique si une véritable compensation environnementale était mise en œuvre par le maître d'ouvrage, celle-ci pouvant se concrétiser par un engagement de sa part à renaturer ou ne pas artificialiser des surfaces significatives.

Compte tenu de ce qui précède et de l'importance de l'artificialisation irréversible engendrée par le projet **la commission émet une réserve demandant l'engagement de la co-maîtrise d'ouvrage à renaturer totalement ou partiellement des surfaces permettant de compenser significativement l'artificialisation induite par la réalisation du centre d'exploitation et de maintenance.**

Les mesures d'accompagnement concernent exclusivement des créations de milieux naturels (haies, site de reproduction, berges) et le déplacement d'espèces végétales non protégées mais à enjeux forts. La commission approuve pleinement ces mesures et note également l'effort important fait par le maître d'ouvrage en matière de choix d'espèces arborées à intérêt « chiroptérique »

Les mesures de suivi détaillées (8 sur 14) concernent le suivi environnemental et écologique du projet (cf. mesures de réduction ci-dessus) et les milieux naturels. Celle concernant les plantations d'arbres apparaît essentielle à la commission dans la mesure où elle conditionne le paysage urbain futur.

D'autres mesures de suivi sont mentionnées mais sans précisions de contenu ni de coût. Elles concernent le cadre de vie des habitants (Paysage, déplacements, stationnements, bruit, qualité de l'air).

La commission insiste sur l'importance de procéder à des suivis pertinents sur les thèmes retenus ainsi qu'à une évaluation des actions engagées. Elle estime également qu'ils doivent, comme les évaluations, être conduits dans la durée et à un rythme permettant aux décideurs de rendre compte objectivement du projet à la population et faciliter ainsi son acceptabilité. La commission considère qu'un rythme annuel est souhaitable.

Compte tenu de ces analyses, la commission **recommande d'annualiser les suivis et les évaluations, et d'en rendre compte à la population à échéance régulière.**

2.2.4- Sur le thème du climat et de l'énergie

Pour prendre en compte la problématique du changement climatique, le projet prévoit un certain nombre de dispositions que sont la végétalisation de l'espace public par la plantation de végétaux de haute tige en milieu urbain, le choix de l'albédo des matériaux d'aménagement et la favorisation de l'infiltration des eaux pluviales. La commission regrette que ce projet ne soit pas plus ambitieux et innovant sur ces sujets d'actualité.

Est par ailleurs prévu un système de production électrique à implanter en ombrières de parking (bus et/ou véhicules légers) ainsi qu'en toitures des bâtiments du centre d'exploitation et de maintenance.

La commission ne perçoit pas dans les réponses du maître d'ouvrage une volonté affirmée de s'inscrire dans les objectifs de développement des énergies renouvelables le long du site du BHNS et de ses aménagements alors que Clermont Auvergne Métropole est engagé dans une démarche de labellisation « Territoire à Énergie POSitive » (TEPOS) et que le schéma de transition énergétique et écologique (STEE) prévoit leur développement.

Dans le cadre des orientations du SRADDET et des impératifs locaux (TEPOS et STEE), la commission estime qu'il serait nécessaire que, dès à présent, le projet se montre plus ambitieux en la matière et intègre les dispositions de la récente loi sur l'accélération de la production des énergies renouvelables. Pour ce faire, la commission demande de prendre en compte ces éléments et **recommande de déployer la production d'énergie renouvelable sur les secteurs où la nature du bâti se prête à l'installation de panneaux photovoltaïques (parkings, stations...) y compris sur les espaces déjà artificialisés.**

2.2.5- Sur le thème de l'infrastructure

Sur les aménagements associés

Le dossier d'enquête précise qu'au stade de la présente enquête publique, six permis d'aménager des espaces publics et huit permis de construire sont identifiés. L'article 1 de l'arrêté préfectoral du 22 mai 2023 portant ouverture de la présente enquête dispose que ces permis de construire et d'aménager nécessiteront des autorisations au titre du code d'urbanisme.

Contrairement à ce qui est annoncé, ces projets ne font pas l'objet d'une évaluation environnementale dans le cadre de l'étude d'impact réactualisée, hormis pour le centre d'exploitation et de maintenance (CEM) de Cournon d'Auvergne et les box de la résidence « Les Chandiot » à Clermont-Ferrand. Si pour le CEM, les informations figurant dans le dossier sont détaillées, les autres sites (huit sites d'aménagements et ouvrages et six sites soumis à permis) ne sont pas localisés sur plan et ne font pas l'objet d'une description même sommaire.

Le SMTC-AC interrogé sur ce sujet, indique dans le mémoire en réponse aux observations que : *« tous les aménagements décrits dans les PC / PA à venir, au titre du code de l'urbanisme, ont bien fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement. »*

Considérant le périmètre très large de l'enquête :

- *Soit ces aménagements ne sont pas spécifiquement identifiés dans le dossier d'enquête publique et dans l'évaluation environnementale car leur impact environnemental est non substantiel. C'est notamment le cas pour les bâtiments d'exploitation ou les sous-stations électriques, qui sont implantés sur des espaces urbains et imperméables ;*
- *Soit ces aménagements sont traités en tant qu'aménagements linéaires connexes à la réalisation des 2 lignes BHNS et ne sont donc pas identifiés spécifiquement. Les stations voyageurs, qui sont positionnées tout au long du projet, relèvent ainsi de ce cas.*

Il complète sa réponse par une carte permettant de situer les différents PC (hors CEM) / PA au regard du projet et des périmètres de protection patrimoniale en signalant que tous les PC et PA (y compris CEM) sont tous strictement compris dans le périmètre DUP et bien pris en compte dans l'évaluation environnementale.

A l'exception du CEM les services n'ont pas formulé d'observation sur ces aménagements.

Pour ce sujet, faute de trouver dans le dossier suffisamment d'éléments d'appréciation, la commission estime ne pas être en mesure de formuler un avis éclairé et s'en remet donc à l'État, garant du respect de la réglementation, pour que soit effectivement explicité l'impact, ou l'absence d'impact, environnemental de ces aménagements.

Sur les parkings relais

Le SCoT a défini le cadre réglementaire en inscrivant au sein de son document d'Orientations Générales (DOG) l'orientation de poursuivre le développement des parcs-relais pour promouvoir l'intermodalité et augmenter la part modale des transports collectifs, ceci en complémentarité avec le réseau de bus express et le réseau de transport collectif en site propre.

La métropole définit ses objectifs en matière de mobilité (et de lutte contre le réchauffement climatique, dans son Plan de Déplacement Urbain), qui retient une stratégie à mettre en œuvre par 22 actions. L'orientation 4 de ce PDU traite de 4 points complémentaires pour « Décliner une offre de mobilité selon les territoires, les personnes et les modes de vie ».

Parmi ces points, l'objectif de « **Rendre accessible la chaîne de déplacement à l'intérieur au sein du ressort territorial du SMTC** » devra se traduire par la création de parkings relais conçus comme de nouveaux points d'accès bien équipés, pour rendre accessible l'offre globale de TC sur l'agglomération clermontoise.

La commission souligne que l'atteinte de cet objectif conditionne la réussite du projet et son acceptabilité par la population. La commission redoute que cet aspect du projet s'il n'était pas mis en œuvre lors de la mise en service des lignes BHNS vienne faire obstacle à la politique affichée de développement de l'usage des transports en commun et des modes de déplacement doux.

Le projet de BHNS se situe bien dans cette logique en s'accompagnant d'une redistribution de l'espace public entre les différents modes de déplacement et notamment d'une réduction de la place de la voiture au profit des mobilités plus durables tels que la marche, le vélo ou les transports en commun.

En réponse à l'avis de la MRAe émis pour cette enquête, des compléments d'information ont été apportés par le SMTC-AC en développant les quatre axes stratégiques retenus :

- Axe 1 : améliorer l'attractivité des parcs relais (P+R) existants (5 parkings offrant 1 400 places) ;
- Axe 2 : programmer la réalisation des P+R déjà identifiés dans le cadre d'InspiRe (8 sites) ;
- Axe 3 : expérimenter la fonction P+R sur des poches de stationnement existantes (8 sites représentant 900 places dès la mise en service du réseau de bus travaux (fin août 2023) ;

- Axe 4 : permettre le déploiement de P+R à plus long terme (600 places supplémentaires à l'horizon 2025).

L'engagement du SMTC-AC concerne la création ou la mutualisation de 2800 places a minima. La commission prend acte des précisions apportées par le maître d'ouvrage, notamment sur le point d'avancement des P+R de l'axe 3 à l'horizon de la mise en service des lignes. En outre, elle note la volonté de développer des parkings sur Durtol (Site du Stade) et en bordure de l'autoroute A75 (ex-Crédit Agricole, URSSAF et Grande Halle).

Considérant comme essentielle la mise en œuvre de cette composante du projet pour son acceptabilité et son efficacité, **la commission émet une réserve demandant aux co-maîtres d'ouvrage de s'engager sur le programme de mise à disposition des parkings relais et sa planification en cohérence avec la mise en service des lignes.**

Par ailleurs, la commission considère que les précisions apportées sur la tarification des parkings relais (gratuité pour les abonnés, tarifs préférentiels pour les non abonnés) est de nature à renforcer leur efficacité.

Sur l'évaluation et le suivi des déplacements

L'étude d'impact prévoit la réalisation d'une étude de suivi du report modal, du développement de l'utilisation des modes doux et de la fréquentation des transports en commun, sans qu'aucun indicateur de suivi ne soit prévu en termes de réalisation des parkings relais en tant que tel.

La commission note avec intérêt la réponse du SMTC-AC sur les missions d'expertise de l'assistant à maîtrise d'ouvrage Développement Durable et de la coordination environnementale, dont les marchés ont été signés fin 2022. Ces missions comporteront 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.

La commission **recommande de fixer des indicateurs de suivi dont l'évolution permettra d'apprécier l'efficacité du projet dans le temps en les complétant par des indicateurs de qualité et de performance.**

Conclusion générale

D'une manière très générale, la mise en œuvre du projet d'intégration des lignes BHNS à l'aménagement urbain de l'envergure de celui proposé par le SMTC-AC fait face à un certain nombre de défis techniques (priorité de passage, voies réservées, priorité aux feux...) et de problématiques relatives à l'infrastructure, à la conception des stations de bus, au report modal de la voiture particulière, à l'acceptabilité par la population.

Dans le cas du présent projet, la commission conçoit que la tâche s'avère encore plus ardue du fait du renouvellement de l'aménagement urbain, de l'usage des sols et de la redistribution de l'espace nécessaires à sa mise en œuvre après plusieurs décennies de pratique intensive de la voiture notamment dans les hyper centres, tout en devant assurer la promotion de nouveaux modes de déplacement complémentaires au BHNS telles que la marche et l'utilisation du vélo.

La commission tient à souligner qu'elle a su apprécier le travail réalisé par les services du SMTC-AC pour concevoir le projet et le traduire dans le document soumis à l'enquête et les compléments d'informations ainsi que les engagements apportés à ses demandes.

Certes, comme le rapport de la commission en témoigne, le projet reste largement perfectible et des améliorations devront intervenir pour renforcer son ambition environnementale. Toutefois, la commission estime que le projet constitue un indispensable progrès pour le quotidien de la population.

Ces considérations amènent donc la commission à formuler l'avis ci-après.

3- AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

En conséquence, et de tout ce qui précède, la commission d'enquête émet un AVIS FAVORABLE au projet de demande d'autorisation environnementale relatif au déploiement des lignes de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) B et C et leurs aménagements associés assorti **de deux réserves. Elle l'accompagne également de 5 recommandations.**

Réserve N° 1 PARKINGS RELAIS

Attester l'engagement de la co-maîtrise d'ouvrage sur le programme de mise à disposition des parkings relais et de leur planification en cohérence avec la mise en service des lignes.

Réserve N° 2 - RENATURATION

Attester l'engagement de la co-maîtrise d'ouvrage sur la renaturation totale ou partielle de surfaces permettant de compenser significativement l'artificialisation induite par la réalisation du centre d'exploitation et de maintenance.

Les recommandations de la commission sont les suivantes :

HYDROLOGIE

Recommandation N°1

- Affirmer comme prioritaire le principe de déconnexion des eaux pluviales du réseau d'assainissement collectif.
- Privilégier de manière significative la réduction de l'imperméabilisation des sols et la maîtrise du ruissellement des eaux pluviales au plus près de leur point de chute.
- Favoriser les parkings perméables végétalisés pour assurer la maîtrise à la source des eaux de ruissellement et la pollution associée.
- Prévoir un niveau de protection supérieure à la période d'occurrence décennale en zone sensible (zones commerciales, zones industrielles...) et /ou s'il existe une zone ayant une sensibilité avérée aux inondations.
- Développer une gouvernance permettant de rendre effectif à moyen et long terme l'entretien des ouvrages et aménagements, qui contribuera à la réussite de la gestion intégrée de l'eau en milieu urbain.

CADRE DE VIE

Recommandation N°2

- Procéder à une expérimentation de la végétalisation d'une station et d'un parking, et notamment pour les sites non protégés par le couvert d'arbres de haute tige.

ESPACES NATURELS ET AGRICOLES

Recommandation N°3

- Compléter les mesures de management environnemental et de suivi écologique sur le plan opérationnel notamment en ce qui concerne la protection des arbres conservés en phase chantier.
- Annualiser le suivi environnementale et les évaluations, et rendre compte à la population à échéance régulière.

ENERGIE

Recommandation N°4

- Déployer la production d'énergie renouvelable sur les secteurs où la nature du bâti se prête à l'installation de panneaux photovoltaïques (parkings, stations...) y compris sur les espaces déjà artificialisés.

INFRASTRUCTURE

Recommandation N°5

- Fixer des indicateurs de suivi relatifs aux parkings relais, dont l'évolution permettra d'apprécier l'efficacité du projet dans le temps en les complétant par des indicateurs de qualité et de performance.

Fait, le 16 aout 2023



Joyce CHETOT
Présidente



Daniel DERORY
Commissaire enquêteur



Gilles HERBACH
Commissaire enquêteur