



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité
environnementale sur le projet "Les Vergnes" - Extension
des tribunes du stade Gabriel Montpied et création
d'autres activités, de Clermont Auvergne Métropole, à
Clermont-Ferrand (63)**

Avis n° 2021-ARA-AP-1243

Avis délibéré le 7 décembre 2021

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), s'est réunie le 7 décembre 2021 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur le projet "Les Vergnes" - Extension des tribunes du stade Gabriel Montpied et création d'autres activités, de Clermont Auvergne Métropole, à Clermont-Ferrand (63).

Ont délibéré : Catherine Argile, Hugues Dollat, Marc Ezerzer, Jeanne Garric, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Jean Paul Martin, Yves Sarrand, 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 15 octobre 2021 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 un délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du même code, l'agence régionale de santé et les services de la préfecture du Puy-de-Dôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, ont été consultés et ont transmis leurs contributions respectives les 18 et 22 novembre 2021.

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

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

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

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

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

Synthèse de l'Avis

Le stade Gabriel Montpied se situe dans le secteur nord-est de la commune de Clermont-Ferrand, dans le quartier de Champratel, en limite des communes de Gerzat et Cébazat.

L'opération consiste à augmenter la capacité d'accueil du public du stade, de 10 880 places actuellement à 15 770 places dans une première phase, objet de la présente demande d'autorisation, puis jusqu'à environ 30 000 places à terme. Il prévoit ainsi dans un premier temps l'aménagement d'une nouvelle tribune de 6 000 places environ (à l'est), de plusieurs espaces intérieurs liés à l'activité sportive (dont un gymnase) et d'aménagements extérieurs sur environ 4 ha (parvis, aire de stationnement supplémentaire de 500 places, voiries et surfaces végétalisés).

La parcelle concernée par l'opération, d'une superficie de 17,3 ha, est constituée de terrains d'entraînement sportif engazonnés, de bâtiments, d'une zone de friche (à l'est) et de parkings en enrobés. Elle est située en limite d'une zone de continuité écologique locale (plaine du Bédât, au nord).

L'opération est intégrée dans un secteur concerné par un projet de renouvellement urbain visant à restructurer les quartiers nord de Clermont-Ferrand (Champratel, les Vergnes), concernant une superficie d'environ 60 ha. Pour l'Autorité environnementale, le développement du stade, au vu des délibérations prises et des éléments fournis dans le dossier, fait partie du projet d'ensemble « Les Vergnes ».

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux liés à l'opération et au territoire concerné, à aborder à l'échelle du projet d'ensemble « Les Vergnes », sont :

- la circulation routière et les polluants associés ainsi que les nuisances auxquelles seront exposées les populations riveraines et les usagers : pollution de l'air, pollution sonore et lumineuse) ;
- les déchets ;
- la qualité des eaux, la gestion des eaux pluviales et le risque d'inondation,
- le paysage
- les émissions de gaz à effet de serre.

Ils seront à réajuster à l'échelle du projet d'ensemble

En l'état actuel l'étude d'impact est incomplète. En effet elle ne présente pas les trois phases de l'opération et leurs incidences et ne prend pas en considération les éléments structurants du projet d'ensemble « Les Vergnes » et leurs incidences ; il s'agit en particulier des réseaux (voies routières et modes actifs, émissions acoustiques et atmosphériques liées, réseaux d'eau potable, d'eaux usées et pluviales, l'imperméabilisation), des sols pollués, du risque d'inondation et du changement climatique. Elle ne considère pas non plus les incidences liées à la phase de travaux.

Ceux-ci sont pourtant à évaluer dès ce stade. À défaut, l'étape d'évitement de la démarche éviter-réduire-compenser (ERC) ne pourrait être mise en œuvre de façon optimale, et les performances environnementales recherchées pour ce quartier ne sauraient être atteintes. L'Autorité environnementale recommande à la métropole de Clermont Auvergne Métropole d'établir une étude d'impact sur un périmètre cohérent avec celui du projet d'ensemble.

L'étude d'impact devant tenir compte des différents niveaux de définition des composantes du projet d'ensemble, les prochaines autorisations nécessaires permettront ensuite de la compléter au fur et à mesure de leur avancée.

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

Sommaire

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....	5
1.1. Contexte.....	5
1.2. Présentation de l'opération.....	6
1.3. Présentation du projet d'ensemble.....	7
1.4. Procédures relatives à l'opération.....	8
1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	9
2. Analyse de l'étude d'impact.....	9
2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement et de son évolution.....	9
2.2. Alternatives examinées et justification des choix retenus pour l'opération au regard des objectifs de protection de l'environnement.....	11
2.3. Incidences de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....	12
2.4. Articulation avec les documents d'urbanisme et les plans et programmes concernant le territoire.....	15
2.5. Résumé non technique de l'étude d'impact.....	16

Avis détaillé

1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

1.1. Contexte

Le stade Gabriel Montpied se situe dans le secteur nord-est de la commune de Clermont-Ferrand, dans le quartier de Champratel, en limite des communes de Gerzat et Cébazat.

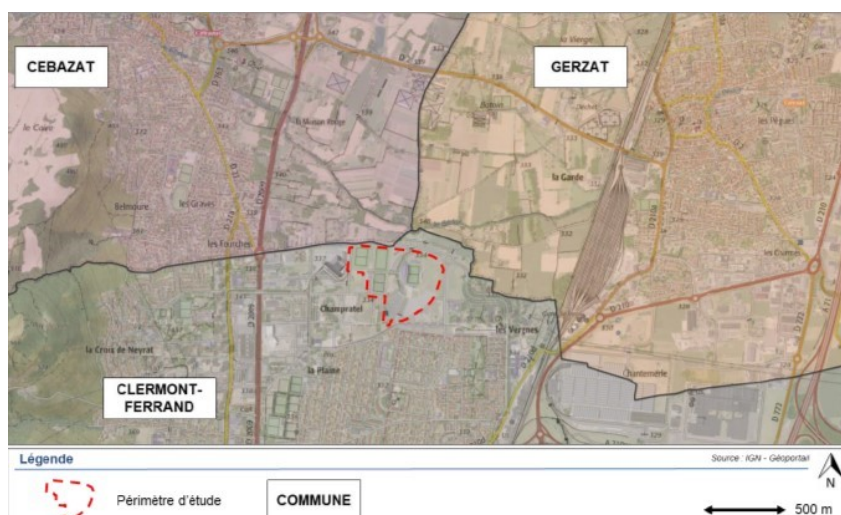


Figure 1: Localisation de l'équipement. (source : étude d'impact)

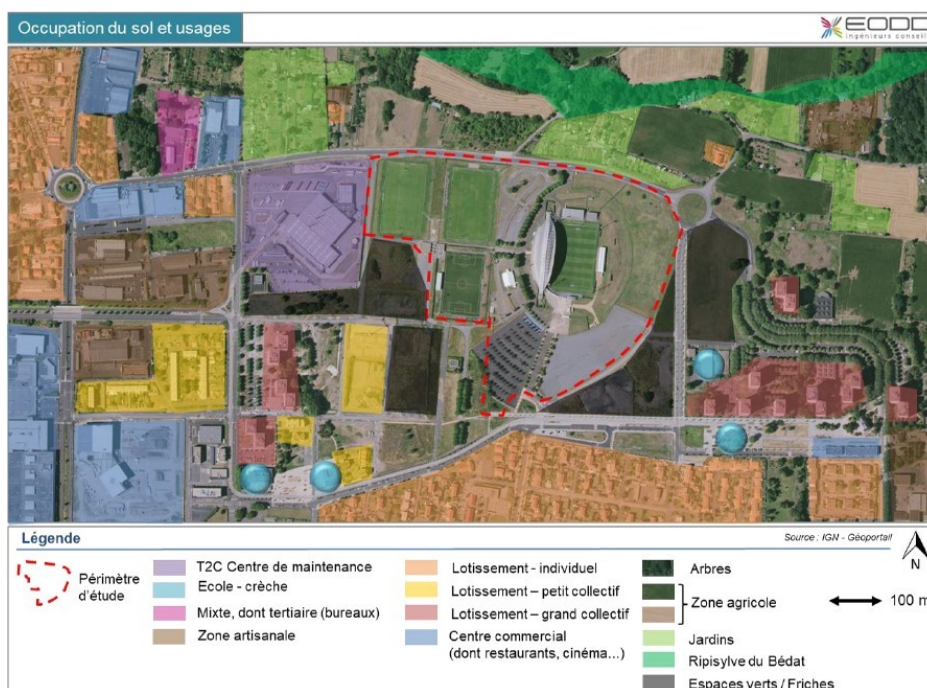


Figure 2: Occupation du site (source : étude d'impact)

La parcelle cadastrale concernée par l'opération est d'une superficie de 17,3 ha. Le site est constitué de terrains d'entraînement sportif engazonnés, de bâtiments, d'une zone de friche (à l'est) et

de parkings en enrobés. Il est situé en limite d'une zone de continuité écologique locale reconnue (plaine du Bédât, au nord).

1.2. Présentation de l'opération

L'opération consiste à augmenter la capacité d'accueil du public du stade pour la porter de 10 880 places actuellement à 15 770 places dans une première phase, objet de la présente demande d'autorisation, puis jusqu'à environ 30 000 places à terme.

Il est prévu à ce stade de conserver en l'état :

- la tribune Gergovie, à l'ouest, d'une capacité de 6994 places assises ;
- la tribune Livradois, au sud, d'une capacité de 602 places assises ;
- les tribunes Volcan et public visiteurs, au nord, d'une capacité de 2 172 places assises.

La tribune existante à l'est sera en revanche démontée pour être remplacée par une nouvelle tribune de 6 002 places.

L'opération prévoit également plusieurs types d'espaces intérieurs liés à l'activité sportive (salles de presse, centre médical, etc.) ainsi qu'un gymnase dont le fonctionnement sera indépendant de celui du stade.

Enfin, des aménagements extérieurs seront réalisés sur environ 4 ha : parvis, aire de stationnement supplémentaire de 500 places (l'offre de stationnement actuelle est composée de 1 700 places) et voiries, surfaces végétalisées (17 000 m²). Seule la première phase de l'opération est décrite.



Figure 3: Photomontage du projet (source : étude d'impact) – Nouvelle tribune (est) au premier plan

1.3. Présentation du projet d'ensemble

Le dossier indique que « le stade s'inscrit dans un contexte de développement urbain des quartiers mitoyens, avec : le secteur Champratel, faisant l'objet d'un programme de renouvellement urbain et d'un écoquartier résidentiel en cours de réalisation, et le secteur des Vergnes, constitué de grands ensembles, pour lequel un projet de renouvellement urbain est également program-

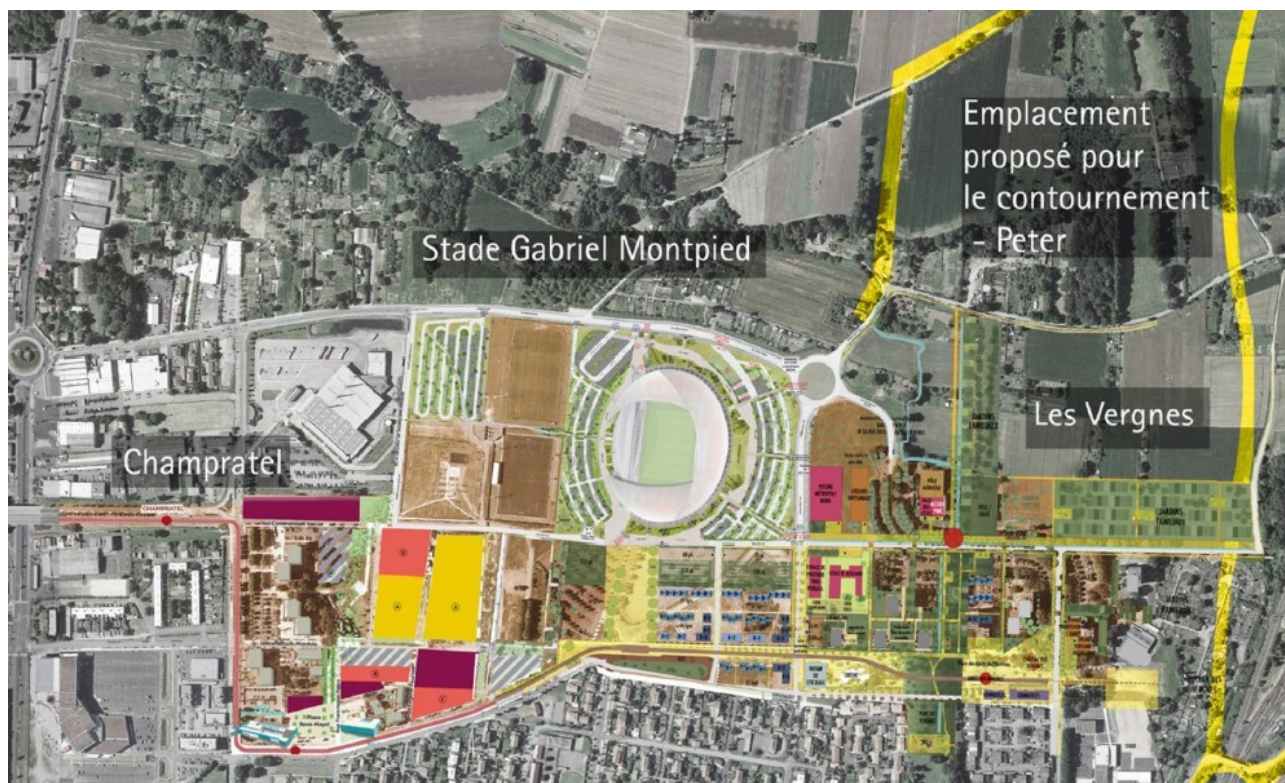


Figure 4: opérations projetées à proximité du stade (source : dossier)

mé » (p.45) : voir plan ci-après.

L'opération de développement du stade (dont l'ampleur prend en compte *a priori* les trois phases prévues de son évolution) figure en particulier dans le plan guide (cf. figure 5) du Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) dont fait l'objet le quartier des Vergnes¹. Une convention concernant ce programme d'ensemble a été signée le 14 novembre 2019 entre l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine), principal financeur, et l'ensemble des maîtres d'ouvrage impliqués : Métropole, Ville de Clermont-Ferrand et bailleurs sociaux.

La délibération² du 23 mars 2021 du conseil municipal de la ville de Clermont-Ferrand la liste parmi les opérations du programme urbain des Vergnes. Celles du 28 juin 2019 et du 2 avril 2021 de Clermont Auvergne métropole³ ayant attribué les mandats d'études et de travaux d'aménagement sur « Les Vergnes » à la SPL identifient bien le stade comme intégré à ces mandats,

1 <https://www.clermontmetropole.eu/les-grands-projets/grands-projets-urbains/le-quartier-des-vergnes/>

2 https://clermont-ferrand.fr/docs/delib/CM05032021/CM%2005%2003%202021_ODJ%2019.pdf

3 https://www.clermontmetropole.eu/fileadmin/user_upload/Conseils_communautaires/2019_06_28_-_Conseil_Metropolitain_du_28_juin_2019/Habitat_-_Solidarite_Territoriale_-_Politique_De_La_Ville_-_Aires_D%27accueil/DEL20190628_118.pdf
https://www.clermontmetropole.eu/fileadmin/user_upload/Conseils_communautaires/2021_04_02_-_Conseil_metropolitain_du_2_avril_2021/Urbanisme_-_Espaces_Naturels_-_Cours_D%27eau_-_Tourisme/DEL20210402_028.pdf

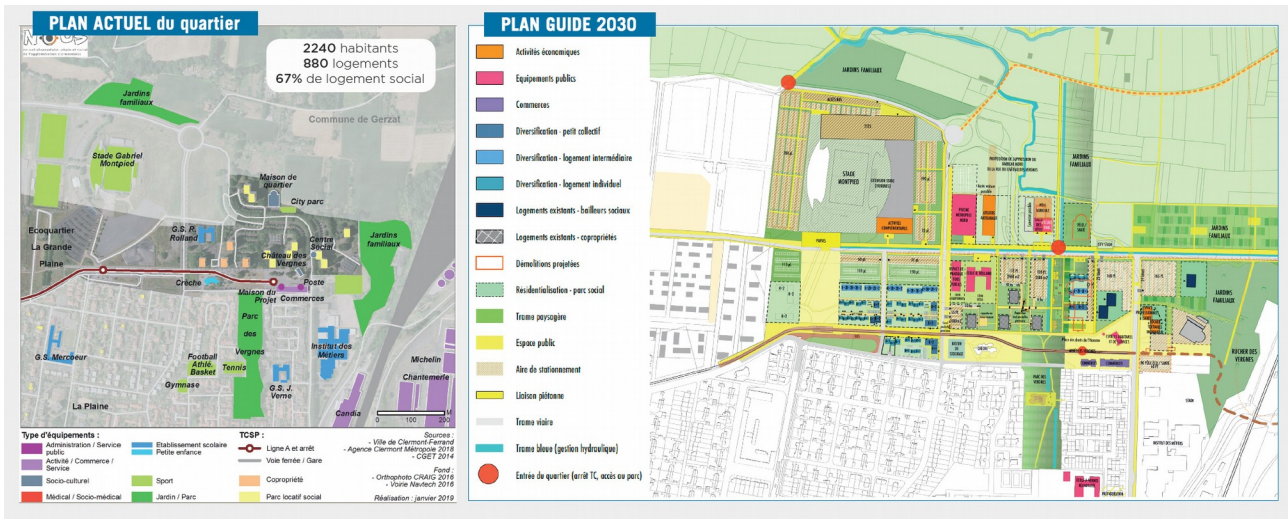


Figure 5: Plan actuel du quartier et plan projeté (source: Clermont Auvergne métropole)

L'opération s'inscrit donc dans le cadre du programme urbain « Les Vergnes ».

Ce grand projet urbain du quartier des Vergnes porté par la ville de Clermont-Ferrand et la métropole clermontoise, porte cinq objectifs pour 2030 :

- Créer un lieu de vie en cœur de quartier par le parc étendu jusqu'à la plaine du Bédat,
- Restructurer et compléter les trames viaires et modes doux,
- Compléter l'offre en équipements publics,
- Créer de l'attractivité résidentielle par une diversification de l'offre habitat,
- Renforcer l'offre économique artisanale et l'entrepreneuriat sur le quartier.

Son coût est de 74 M€. les travaux sont prévus se dérouler jusqu'en 2030

L'Autorité environnementale recommande d'inscrire l'évaluation des incidences environnementales de l'opération d'extension des tribunes du stade dans le projet d'ensemble « Les Vergnes ». Elle recommande en conséquence de présenter l'état d'avancement de ce dernier.

1.4. Procédures relatives à l'opération

Selon le dossier, l'opération fait l'objet d'une évaluation environnementale en application notamment de la rubrique 39. b) du tableau annexé à l'article R.122-2 du code de l'environnement du fait de la surface du terrain d'assiette de l'équipement : 17,3 ha, et aussi du fait de ses aires de stationnement et de la nature de l'équipement (sportif et de loisirs).

L'Autorité environnementale a été saisie par le service instructeur suite à une demande d'autorisation environnementale au titre de la loi sur l'eau (IOTA).

Le dossier n'évoque pas les autres autorisations nécessaires à la réalisation du projet.

1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'Autorité environnementale, les principaux enjeux environnementaux liés à l'opération et au territoire concerné, à aborder à l'échelle du projet d'ensemble « Les Vergnes », sont :

- la circulation routière et les polluants associés ainsi que les nuisances auxquelles seront exposées les populations riveraines et les usagers (pollution de l'air, pollution sonore et lumineuse) ;
- les déchets ;
- la qualité des eaux, la gestion des eaux pluviales et le risque d'inondation,
- le paysage
- les émissions de gaz à effet de serre.

Ils seront à réajuster à l'échelle du projet d'ensemble.

2. Analyse de l'étude d'impact

En l'état actuel l'étude d'impact est incomplète. Elle ne présente pas les trois phases de l'opération et leurs incidences, et surtout elle ne prend pas en considération des éléments structurants du projet d'ensemble « Les Vergnes » et leurs incidences ; il s'agit en particulier des réseaux (voies routières et modes actifs, émissions acoustiques et atmosphériques liées, réseaux d'eau potable, d'eaux usées et pluviales, en lien avec l'imperméabilisation) de la prise en compte des sols pollués, du risque d'inondation et du changement climatique. Elle ne considère pas non plus les incidences liées à la phase de travaux, qui sont pourtant à évaluer dès ce stade. À défaut, l'étape d'évitement de la démarche éviter-réduire-compenser (ERC) ne pourrait être mise en œuvre de façon optimale et les performances environnementales recherchées pour ce quartier ne sauraient être atteintes.

L'Autorité environnementale recommande à la métropole de Clermont Auvergne Métropole d'établir une étude d'impact sur un périmètre cohérent avec celui du projet d'ensemble « Les Vergnes ».

L'étude d'impact devant tenir compte des différents niveaux de définition des composantes du projet d'ensemble, les prochaines autorisations nécessaires permettront ensuite de la compléter au fur et à mesure de leur avancée. Les observations présentées dans la suite de cet avis sont fournies à l'intention de la maîtrise d'ouvrage de l'opération, et plus largement de celle du projet d'ensemble, la majeure partie de ces recommandations n'ayant de sens qu'à cette échelle.

L'étude d'impact fournie est celle de l'opération⁴, détaillée et illustrée, accompagnée de 14 annexes thématiques (milieu naturel, déplacements, acoustique, etc.)

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

L'état initial de l'environnement sur le périmètre de l'opération est caractérisé de manière détaillée et les enjeux sont décrits.

Le **milieu naturel** du site est décrit en détail dans l'annexe 3.

Le site d'étude se situe au sein d'une zone urbaine dense. Le dossier montre qu'en dépit de sa proximité avec le corridor écologique identifié à une échelle plus large, les habitats naturels du site

⁴ Sauf mention contraire, les références de pages citées dans le présent avis renvoient à ce document
Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet "Les Vergnes" - Extension des tribunes du stade Gabriel Montpied et création d'autres activités, de Clermont Auvergne Métropole, à Clermont-Ferrand (63)
Avis délibéré le 7 décembre 2021

sont limités et présentent peu de potentialités d'accueil pour la faune. Aucune zone humide n'a été identifiée (si la méthodologie utilisée s'appuie a priori sur la législation en vigueur, le choix des 14 points de sondages pédologiques n'est pas expliqué, en particulier le fait qu'il n'y en ait aucun en bordure nord du site).

Seuls les enjeux ponctuels suivants ont été identifiés :

- une fréquentation du site par la faune volante : avifaune (32 espèces) nichant au niveau de l'allée de platanes et des bosquets de hêtres autour du stade, et chiroptères (deux espèces anthropophiles) en chasse sur le site ;
- la présence de deux stations d'espèces végétales menacées au niveau régional, et présentant un enjeu particulier de conservation : la Buglosse d'Italie et la Pariétaire officinale.

Le **contexte paysager** dans lequel s'inscrit l'équipement est décrit de manière détaillée dans l'étude d'impact (p.197 et suivantes).

Le stade est situé sur un secteur de frange urbaine, à l'interface entre une zone urbanisée (quartiers nord) et une zone naturelle et agricole (Plaine du Bédât). L'étude souligne qu'il est visible tant depuis le voisinage (quartiers et voiries proches) qu'à plus grande distance : A75 et A71 (entrées de ville majeures de l'agglomération) et colline de Chanturgue (point haut le plus proche).

La **qualité de l'air** mesurée par les deux stations de surveillance ATMO les plus proches du site (900 m et 1,9 km) est qualifié de « satisfaisante » (p.249-250).

Pour autant, l'étude souligne que « *le secteur d'étude est particulièrement sensible à la pollution atmosphérique, du fait de la multiplicité des sources de pollution (voiries fréquentées, présence industrielle), de cibles (zones urbanisées), facteurs que le relief et les conditions météorologiques aggravent (les conditions stables favorisent l'accumulation de polluants)* » (p.244).

La pollution de l'air sur ce secteur est en particulier liée au secteur du transport, responsable de 70 % des émissions d'oxydes d'azote (graphique p.246). Une part non négligeable de la population de l'agglomération de Clermont-Ferrand (6,5 %, soit 18 500 habitants) est ainsi exposée à un dépassement de la valeur annuelle recommandée par l'OMS pour les particules fines PM2.5 (10 µg/m³). L'Autorité environnementale relève que le dossier omet de mentionner la condamnation de la France par la Cour de justice de l'Union européenne pour dépassement des valeurs limites européennes en matière de qualité de l'air dans douze agglomérations, dont l'agglomération clermontoise⁵.

En matière de **nuisances sonores**, l'étude⁶ souligne que « *dans le cas courant d'un match de 2000 spectateurs, les émergences acoustiques au niveau des logements les plus proches dépassent les seuils réglementaires applicables (code de la santé publique)* » (p.259). En dehors des périodes de match (y compris l'arrivée et le départ des supporters), l'environnement sonore est qualifié de « relativement calme ».

Le site est inclus dans le lit majeur du ruisseau du Bédât, qui s'écoule à proximité du site d'étude (100 m au nord) en direction de l'Allier, dans la zone d'**aléa inondation** liée à celui-ci⁷. L'étude in-

5 [https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=219452&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=7195002)

text=&docid=219452&pageIndex=0&doclang=FR&mode=req&dir=&occ=first&part=1&cid=7195002

6 Des mesures ont été effectuées lors d'un match rassemblant 2 000 spectateurs en novembre 2019

7 Identifiée dans le Plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRNPI) de l'agglomération clermontoise, approuvé le 8 juillet 2016

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes

projet "Les Vergnes" - Extension des tribunes du stade Gabriel Montpied et création d'autres activités, de Clermont Auvergne Métropole, à Clermont-Ferrand (63)

Avis délibéré le 7 décembre 2021

dique toutefois que « *les constructions nouvelles sont autorisées au sein de cette zone sous respect des préconisations [...] du règlement [détaillées]* » (p.221).

Les **déplacements générés par l'équipement** sont étudiés de manière détaillée (p.271 et suivantes et annexe).

Le dossier met en évidence une forte part modale de la voiture particulière dans l'accès au stade (97 %).

L'étude souligne que « *l'augmentation de trafic observée les jours de matchs est assez importante, avec entre 500 et 750 véhicules par sens supplémentaires sur les voies publiques (+ 20 à + 90 % de trafic)* » (p.281) sans générer toutefois de saturation des accès d'après le dossier (bien que concentrés dans le temps et importants relativement aux flux habituels, les capacités utilisées sont inférieures à 75 %). Ce constat est issu d'un comptage effectué un jour de match qui relève également l'absence de gestion des circulations au sein des parkings, affectant les flux de sortie).

L'offre actuelle en stationnement est composée de 1 700 places (+ 500 places provisoires pour les matchs à forte affluence). Un nombre important de places de stationnement sur les voiries à proximité la complète.

Le stade est par ailleurs desservi par la ligne de tramway ainsi que par deux lignes de bus. Il est précisé que la fréquence de passage du tramway peut être renforcée en cas d'évènement générant une influence plus importante. Le constat d'une faible utilisation de cette desserte est effectué : « *lors du match du 31/01/2020, sur 2000 spectateurs, seules 50 personnes sont susceptibles de l'avoir emprunté* » (p.285). La part modale des transports en commun (TC) est ainsi estimée à environ 2 %, celle des modes actifs à 1 %.

L'amélioration de l'accès au stade en vélo est prévu dans le cadre des réflexions concernant le schéma cyclable de la métropole. L'absence d'équipements suffisants dédiés au stationnement des vélos aux abords du stade est également soulignée.

Le secteur est en zone orange du plan de prévention des risques d'inondation du 8 juillet 2016⁸, de risque modéré, pour des crues centennales ou millénales. Il s'inscrit dans un territoire à risque important d'inondation, sans plus de précision dans le dossier.

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

Le choix de n'étudier aucune autre variante de localisation est justifié de façon pertinente par « *la localisation du stade actuel (assez accessible depuis le centre-ville de la métropole, mais située en zone urbaine moins dense)* » et « *les enjeux de développement et d'attractivité de la zone urbaine alentour (quartier prioritaire de la ville)* » (p.53).

Les affluences présentées p.47 montrent un pic de fréquentation à moins de 5 000 spectateurs (pour une moyenne à 3150), ce qui interroge quant à la nécessité d'augmenter fortement la capacité d'accueil, a priori déjà largement suffisante (10 880 places). De même, l'affirmation selon laquelle « *[...] sur les 3 dernières saisons (ligue 2), le stade G. Montpied affichait une moyenne de 3 150 billets vendus et de 2 550 billets réels, c'est-à-dire un taux de remplissage de 80 %* » (p.335) interroge lorsqu'il est mis en perspective avec la capacité actuelle du stade (10 880 places). Des éléments de comparaison, en lien avec l'évolution attendue des résultats de

8 <http://www.puy-de-dome.gouv.fr/plan-de-prevention-des-risques-naturels-a5630.html> planche 2

l'équipe locale et son passage en ligue 1 sont fournis, tout en indiquant le caractère hypothétique d'un besoin de 30 000 places. Ces éléments pourraient être éclairés des incidences de la pandémie en 2020 et 2021 et mis à jour au vu des résultats de Clermont foot 63 et de la fréquentation plus récente du stade. Le dossier indique enfin que les évolutions projetées rendent l'équipement éligible à une homologation « stade pour la ligue 1 ».

L'argumentation du scénario de fréquentation retenu : « cas « courant » à 12 000 spectateurs [et] cas « exceptionnel » à 15 770 spectateurs » (p.336) est à étayer et actualiser.

2.3. Incidences de l'opération sur l'environnement et mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser

L'Autorité environnementale rappelle ici ce qui a été indiqué en préambule de la partie 2 du présent avis, et que l'évaluation des incidences doit être menée à l'échelle du projet d'ensemble, même si l'extension de cet équipement présente des incidences qui lui sont propres, par exemple, l'augmentation de la fréquentation du quartier du fait de la nouvelle offre de loisirs qu'il apporte (à l'occasion des matchs et au quotidien : gymnase et autres activités).

Il est prévu la mise en œuvre de mesures permettant d'éviter les impacts significatifs sur l'environnement (milieux naturels et aquatiques) lors de la **phase de travaux**, notamment dus à la circulation des engins de chantier et à l'utilisation de produits polluants (p.320-321 et 323-324).

Par ailleurs, des mesures *a priori*⁹ adaptées sont prévues pour limiter les impacts sur la faune et la flore du site, notamment :

- le maintien de l'allée de platanes et de l'arbre à cavité du parking, support à la nidification d'espèces d'oiseaux protégées et au déplacement des chiroptères ;
- le balisage des stations d'espèces floristiques à enjeu (Pariétaire officinale) situées au sein de la zone de chantier ;
- le prélèvement floristique des pieds de Buglosse d'Italie sur la zone concernée (4 278 m²), leur transplantation sur d'autres sites du stade (merlons paysager et prairies en périphérie) ainsi qu'au jardin botanique, et la mise en œuvre de mesures de gestion adaptées en phase exploitation ; l'efficacité de cette mesure, par exemple par des retours d'expériences équivalentes ou par des experts tierce partie, est à assurer
- la réalisation des travaux en dehors des périodes sensibles pour la faune ;
- l'utilisation de plantes locales pour la végétalisation du site.

De plus, le suivi du chantier par un écologue est prévu.

Le projet a fait l'objet d'une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en **énergie renouvelable et de récupération**, tel qu'exigé par l'article L. 300-1 du Code de l'urbanisme. La démarche est présentée en détails dans l'annexe 4 de l'étude d'impact. Il a notamment été retenu que le projet utilisera le réseau de chaleur urbain déjà existant, fonctionnant à 80 % grâce à la biomasse (le dossier mentionne une alimentation par du « bois local » sans en préciser le volume ni la provenance) .

L'étude précise que les emplacements de parkings créés seront en partie végétalisés et perméables, limitant l'effet d'**îlot de chaleur urbain** lié au projet.■

⁹ En l'absence d'un état initial à l'échelle du quartier, il reste des incertitudes fortes sur l'ensemble des analyses présentées.

Le projet prévoit une **gestion des eaux pluviales** par des noues enherbées équipées de filtre à sable et d'une surverse dans une canalisation réservoir. Les eaux usées seront acheminées vers le réseau d'eaux usées existant du site. S'assurer de l'efficacité de ce système est majeur du fait de la proximité et de la sensibilité des eaux du Bédard, L'absence de risque de pollution des eaux du fait de la perméabilité des parkings est à démontrer. Une analyse de la charge polluante des eaux pluviales est fournie. Les hypothèses retenues sont cependant à étayer (modèle et débits).

L'étude conclut : « *Au-delà d'une pluie trentennale, toute la pluie ruisselle quelle que soit la nature du sol. Les terrains naturels se trouvent gorgés d'eau et n'ont plus la capacité d'infiltrer les eaux. L'imperméabilisation des terrains est sans effet, en termes de débits, sur les pluies plus importantes. Dans le cas du projet, lors d'une pluie d'occurrence supérieure à 10 ans, le réseau en amont des ouvrages montera en charge et les eaux déborderont par les noues, au niveau de la voirie et des espaces verts, les ruissellements seront dirigés en points bas du site* ».

L'étude indique (p.359) que le projet a tenu compte des préconisations suivantes de l'architecte des bâtiments de France en termes d'**insertion paysagère** : tonalité gris clair plutôt que blanche pour les façades et toitures pour une meilleure intégration dans l'environnement et attention à apporter au traitement des espaces extérieurs (cheminements piétons, traitement des sols, aménagements paysagers, etc.)

Le **risque d'inondation** est pris en compte par le projet via la mise en œuvre des mesures suivantes (p.363) :

- niveaux en rez-de-chaussée à 20 cm au-dessus du niveau de la côte des plus hautes eaux ;
- compensation dans la zone du projet des remblais réalisés en zone inondable par une dépression qui sera créée au niveau de la zone au nord-ouest identifiée p.362 ;
- non aggravation du niveau d'aléa.

Cependant, l'évaluation des incidences de la réalisation des équipements conclut à l'absence d'augmentation significative des hauteurs et des vitesses des écoulements.

Cette analyse omet cependant le fait qu'augmenter la fréquentation du secteur (à l'occasion des matchs et des activités offertes en continu par l'équipement) augmente l'enjeu et donc le risque dès lors que l'aléa ne diminue pas. De plus la congestion actuelle des flux en sortie de match représente un facteur aggravant l'enjeu dont il n'est pas certain qu'il soit résolu ou pris en compte par le projet. Enfin, les conséquences du changement climatique sur la fréquence et l'intensité des événements exceptionnels ne sont pas explicitement prises en compte.

L'évaluation des incidences de l'opération sur le risque d'inondation doit être revue et les mesures d'évitement, réduction et si nécessaire de compensation revues en conséquence. Les mesures prises en termes de gestion de l'équipement et des usagers en cas d'événements climatiques seraient à fournir. L'ensemble des mesures prises dans ce domaine sont à concevoir à l'échelle du projet d'ensemble.

S'il est estimé que « *les niveaux sonores émis par le stade et les déplacements effectués dans ce cadre augmenteront certainement lors des matchs si l'accueil du public augmente également* » (p.310), il est conclu sans démonstration que l'impact en termes de **nuisances sonores** ne sera pas significatif. De même, l'effet d'écran généré par la nouvelle tribune créée est évoqué mais non évalué par le biais d'une modélisation acoustique (p.371). Aucune modélisation des incidences sonores de l'équipement, en fonctionnement quotidien (du fait des nouvelles activités qui seront of-

fertes sur le site et de la fréquentation qu'elles engendreront) comme en cas de match, n'est fournie au dossier.

Le projet entraînera une augmentation de 67 % du trafic routier lié à la **desserte du stade** (p.339). Les objectifs retenus en termes de parts modales des modes de déplacement alternatifs au véhicule particulier restent en effet modestes même s'ils tranchent avec l'état actuel pour les transports en commun :

- 5 % des spectateurs en vélo (part modale identique à l'objectif du PDU), nécessitant un renforcement de l'offre de stationnement pour cycles sur le site ;
- 15 % en transports en commun, correspondant à la capacité théorique maximum d'un tramway à 5 min de fréquence, nécessitant donc un renforcement de l'offre actuelle dont les incidences sont à évaluer.

Cette augmentation du trafic automobile générera ainsi une hausse des émissions de polluants comprise entre 20 et 40 %, sauf pour les NOx¹⁰, qui devraient diminuer malgré l'augmentation de trafic en raison de l'amélioration du parc automobile (p.365). Il est estimé que les effets sur la qualité de l'air et les conséquences directes sur la santé des populations liés à cette hausse resteront faibles « *au regard de la ponctualité des matchs et de l'impact généré par les véhicules empruntant les axes routiers à large échelle déjà à fort trafic* » (p.367).

Par ailleurs, l'augmentation des émissions de CO₂ liées au trafic induit lors des matchs courants est estimée à + 42 % (p.339).

Enfin, le dossier évoque le recours à des « parkings déportés », sans plus d'explication, pour des événements rassemblant 15 000 spectateurs. L'incidence de ce recours est à évaluer également.

L'étude souligne ainsi que le projet induira un trafic automobile supérieur à celui observé actuellement (+ 2% au quotidien), générateur de polluants atmosphériques et de CO₂. Le dossier ne présente pas de mesures prises pour les compenser, ayant conclu que ces augmentations sont non significatives. L'étude portant sur l'évolution de la qualité de l'air du fait du projet n'est pas fournie, ne permettant pas d'en analyser les hypothèses et leur cohérence avec les caractéristiques du projet et les éléments restitués dans l'étude d'impact. Des éléments fiables de respect des seuils réglementaires nationaux et des valeurs objectifs de l'organisation mondiale de la santé sont à présenter afin d'assurer la non dégradation de l'environnement des riverains du projet, en particulier en matière de santé.

Aucune évaluation des risques sanitaires n'est fournie ni mentionnée.

Les **impacts « cumulés »** du projet avec les grands aménagements urbains et routiers identifiés sur le secteur (écoquartier de Champratel, renouvellement urbain du quartier des Vergnes¹¹ et projet de contournement ouest) sont évoqués p.400 et suivantes.

Ils concernent en particulier les sujets suivants :

- les déplacements : « cumul de flux routiers supplémentaires sur voies de desserte communes » (Champratel), « modification du nombre de places de stationnement à proximité du stade » (Les Vergnes) et « création de flux routiers sur de nouvelles emprises linéaires [générateurs de] nuisances acoustiques, lumineuses, polluants atmosphériques et gaz à effet de serre » ;

10 Oxydes d'azote

11 Faisant partie du même projet d'ensemble, ils doivent être traités au titre des incidences et non pas des incidences cumulées.

- la gestion des eaux pluviales : « augmentation du volume d'eaux pluviales si imperméabilisation supplémentaire » et « possibles remblais (à compenser) cumulés en zone d'expansion des crues du Bédat » (tous projets) ;
- la biodiversité : « cumul de détériorations du réseau écologique local » (cité uniquement concernant l'écoquartier de Champratel, alors que tous les projets sont susceptibles de modifier – détériorer, potentiellement – le réseau écologique local).

2.4. Articulation avec les documents d'urbanisme et les plans et programmes concernant le territoire

Le dossier présente l'articulation entre le projet et plusieurs documents de planification en insistant plus longuement sur les modes de transports. la plupart d'entre eux comportant des prescriptions en matière de développement des modes de transport alternatifs au véhicule particulier. C'est en particulier le cas :

- du Plan local d'urbanisme (PLU) de Clermont-Ferrand¹² dont le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit notamment de « *développer la mobilité et un réseau vert pour les modes doux* » (p.296) ;
- du Plan de déplacement urbain (PDU) de la métropole¹³, qui dispose notamment que « *le stationnement devra prendre en compte le report modal vers les alternatives à la voiture* » (p.305) ;
- du Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération de Clermont-Ferrand¹⁴, qui prévoit de « *réguler les flux de véhicules [...], les émissions routières et réduire l'attractivité de l'utilisation de l'automobile dans les zones les plus affectées par la pollution atmosphérique, notamment le centre-ville de Clermont-Ferrand et à proximité des axes routiers les plus fréquentés* » (p.308) ;
- du Plan climat-air-énergie (PCAET)¹⁵, qui prévoit l'action prioritaire suivante : « *mobilité : améliorer la qualité de l'air* » (p.309).

La bonne articulation de l'opération avec l'ensemble des documents s'appliquant sur le territoire sera à démontrer notamment au regard de la hausse importante de la fréquentation et donc des enjeux et du trafic automobile qu'elle générera et des effets associés (sur l'air, les eaux et le climat)¹⁶. Il s'agit pour la maîtrise d'ouvrage d'analyser comment l'opération contribue à l'atteinte des objectifs de ces différents schémas et plans, en passant en revue chacun des objectifs qu'ils affichent, en s'appuyant sur une évaluation plus fine et à la bonne échelle (celle du projet d'ensemble) de ses incidences.

Ce point est d'autant plus notable que le projet est porté par la métropole, qui détient un rôle majeur dans l'application des orientations en termes de réduction de la part modale de l'automobile.

12 Approuvé le 4 novembre 2016

13 Approuvé le 11 juillet 2019

14 Approuvé par arrêté préfectoral en 2008 et révisé le 16 décembre 2014

15 Adopté par Clermont Auvergne Métropole en 2014

16 En particulier avec le plan de gestion des risques d'inondation 2022-2027 en cours d'approbation, le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet), le Sdage 2022-2027 et le Sage (en prenant en compte l'augmentation des enjeux)

Mission régionale d'autorité environnementale Auvergne-Rhône-Alpes
projet "Les Vergnes" - Extension des tribunes du stade Gabriel Montpied et création d'autres activités, de Clermont Auvergne Métropole, à Clermont-Ferrand (63)

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

Ce résumé rend compte de manière satisfaisante de la démarche d'évaluation environnementale dont a fait l'objet le projet. Il aurait toutefois mérité d'être plus largement illustré (identification des enjeux et évaluation des impacts) et de faire l'objet d'un document séparé pour permettre une meilleure accessibilité et compréhension par le public.

L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les recommandations du présent avis.