

Comprendre les effets territoriaux d'un parking-relais : l'exemple du projet du Brézet

Par Sébastien Reilles, Chargé d'études Mobilités

Une expertise mobilisée pour répondre aux enjeux d'impact territorial

Dans le cadre du projet InspiRe – qui prévoit la création de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) et une restructuration d'ensemble du réseau – la réalisation de parkings-relais figure parmi les leviers essentiels de la politique de mobilité portée par le Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération clermontoise (SMTC-AC) et Clermont Auvergne Métropole.

Parmi ceux-ci, le parking-relais du Brézet occupe une place singulière : situé en connexion directe avec l'autoroute A711 et la future ligne B du BHNS, il est dimensionné pour accueillir près de 300 véhicules. Cet investissement de 4,6 millions d'euros, porté par Clermont Auvergne Métropole, vise à capter les flux entrants de l'est de l'agglomération, tout en renforçant l'usage des transports collectifs.

Comme tout projet d'aménagement structurant, l'opération a été soumise à une évaluation environnementale. Dans son avis du 18 mars 2025, la Mission régionale d'autorité environnementale (MRAE) Auvergne-Rhône-Alpes a notamment recommandé d'élargir l'analyse des incidences potentielles du parking-relais en matière d'urbanisation induite sur les secteurs périurbains. Pour répondre de manière précise et rapide à cette demande, Clermont Auvergne Métropole a sollicité l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central afin d'alimenter le mémoire de réponse, indispensable au respect de l'objectif d'un démarrage des travaux à l'été 2025.

Identifier la zone d'influence réelle du parking-relais

La première étape de l'analyse a consisté à déterminer la zone d'influence effective du futur parking-relais du Brézet.

Plusieurs éléments rendaient nécessaire une réactualisation de cette analyse de l'aire de chalandise du parking-relais :

- L'étoffement programmé du maillage de 25 parkings-relais à l'horizon 2026 sur la métropole ;
- La montée en puissance attendue de l'offre ferroviaire en 2029, renforçant l'attractivité des parkings de gares ;
- Les enseignements issus de travaux menés par l'Agence d'urbanisme Urbalyon et par la DREAL Île-de-France,

montrant que les habitants des couronnes périurbaines privilégient des parkings proches de leur domicile et acceptent rarement de dépasser 10 km en voiture pour rejoindre un parking-relais.

Ces éléments ont permis de construire une zone d'influence affinée, centrée sur les communes dont les habitants pourraient être incités à utiliser ce parking, plutôt qu'un autre équipement du réseau métropolitain.

Mettre en perspective l'urbanisation planifiée dans les territoires concernés

Dans un second temps, l'Agence s'est penchée sur les dynamiques d'urbanisation des communes incluses dans cette zone d'influence.

L'analyse s'est appuyée sur :

- Le SCoT du Grand Clermont ;
- Les PLUi de Clermont Auvergne Métropole et de Riom Limagne et Volcans, et notamment les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) inscrites dans ces documents d'urbanisme intercommunaux qui donnent à voir des projections en termes de logements.

L'étude met en évidence de fortes disparités entre les territoires :

- Les communes de la métropole présentent des programmations conséquentes, parfois de plusieurs centaines de logements ;
- Les communes périurbaines hors métropole affichent des projets nettement plus modestes, de l'ordre de quelques dizaines de logements.

Ces différences structurent fortement le potentiel d'urbanisation induite.

Mettre en relation flux d'actifs, desserte en transports collectifs et capacités de développement

La troisième étape a consisté à croiser plusieurs jeux de données afin d'objectiver les risques d'urbanisation induite :

- Les flux actuels et les potentiels d'actifs ;
- Les évolutions prévues de la desserte en transports collectifs ;

- Les capacités d'urbanisation inscrites dans les documents de planification.

Il ressort de cette analyse que :

- Les communes métropolitaines les plus dynamiques bénéficient aussi des améliorations de desserte les plus importantes grâce à InspiRe et au renforcement à moyen terme de l'offre ferroviaire. Ces évolutions encouragent un usage du transport collectif au plus proche du lieu de résidence, réduisant l'intérêt d'un report systématique vers un parking-relais.
- Pour les communes périurbaines extérieures à la métropole, la desserte en transport collectif restera plus limitée, rendant l'usage du parking-relais pertinent. Toutefois, leurs perspectives de développement urbain modérées ne laissent pas envisager une urbanisation induite significative.

Ainsi, la mise en service du parking-relais du Brézet ne devrait pas générer d'urbanisation induite majeure au sein des secteurs périurbains identifiés.

Un éclairage décisif pour la décision publique

En mobilisant ses expertises combinées en urbanisme et en mobilité, l'Agence d'urbanisme Clermont Massif central a fourni des éléments déterminants pour consolider le mémoire de réponse de Clermont Auvergne Métropole et de la Société Publique Locale, maître d'ouvrage mandataire du projet.

Ces travaux ont contribué à l'obtention de l'autorisation environnementale du parking-relais.

Le chantier, engagé à l'été 2025, se poursuit pour une mise en service prévue fin 2025 / début 2026.

