



PREFET DE LA REGION AUVERGNE

**AVIS DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE**  
**PROJET DE CRÉATION D'UN MAGASIN IKEA À CLERMONT-FERRAND (63)**

La société IKEA DEVELOPPEMENT a déposé un dossier de demande de permis de construire (n° PC 063 113 12 G0064) concernant un projet de création d'un magasin IKEA sur la commune de Clermont-Ferrand, sur le parc industriel des Gravanches.

Ce dossier est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, qui porte en particulier sur l'étude d'impact réalisée par le pétitionnaire.

L'article R.122-1-1 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 mai 2012, applicable à ce dossier, dispose que l'autorité administrative compétente en matière d'environnement pour ce projet est le préfet de région. En application de l'article R.122-13 I. du même code en vigueur jusqu'au 31 mai 2012, celui-ci doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception. L'accusé de réception du dossier par l'autorité environnementale a été émis le 15 octobre 2012.

L'avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Auvergne.

Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être joint au dossier soumis à enquête publique et mis en ligne sur le site Internet de la ville de Clermont-Ferrand.

**RÉSUMÉ**

Ce résumé rassemble les principales observations émises par l'autorité environnementale dans son avis. Il est indissociable du reste de l'avis et ne peut pas s'y substituer.

**Qualité du dossier**

- analyse de l'état initial et principaux enjeux environnementaux

L'étude détermine bien l'importance des enjeux environnementaux locaux du site.

Au regard des caractéristiques du projet, les deux enjeux environnementaux principaux sont :

- la qualité de l'air, bien soulignée par le dossier
- la maîtrise des émissions de GES, insuffisamment identifiée par le dossier comme un enjeu

On peut aussi considérer la situation en entrée de ville qui imposera une attention particulière quant à l'insertion paysagère du bâtiment.

- Évaluation des impacts du projet sur l'environnement et mesures prévues pour y remédier

Le dossier aborde bien les impacts environnementaux du projet sur les enjeux environnementaux du site ainsi que les mesures permettant de limiter ceux-ci.

Cependant, concernant les enjeux principaux relevés lors de l'analyse de l'état initial :

- le contenu du dossier concernant les mesures environnementales relevant de la construction et de l'énergie ne permet pas de s'assurer que l'objectif ambitieux annoncé (« diviser par 2 par rapport à un magasin IKEA actuel la consommation en énergie primaire ») pourra être atteint ;
- l'insertion paysagère du projet semble correctement étudiée mais le dossier aurait mérité d'être plus largement illustré sur ce point.

## **Prise en compte de l'environnement par le projet**

Le projet s'insère dans un environnement urbain et industriel dense, sur un site enclavé par des voies de circulation très fréquentées. Le choix de ce site pour le développement du projet répond donc à l'objectif de densification urbaine fixé notamment par le SCoT du Grand Clermont.

Les enjeux écologiques du site sont assez faibles bien que non nuls. Malgré quelques imperfections du dossier, ils sont globalement pris en compte de façon correcte par le projet.

La volonté d'une réelle prise en compte de l'environnement via la mise œuvre d'une démarche « éco-responsable » est affichée à plusieurs reprises dans l'étude d'impact. Celle-ci est traduite notamment par l'objectif d'un bâtiment sobre en consommation énergétique et recourant à des énergies renouvelables au-delà des prescriptions réglementaires.

Cependant, faute d'éléments plus précis et opérationnels dans le dossier, il n'est pas possible d'évaluer de manière satisfaisante la traduction concrète de cette ambition.

## **1. Présentation du site et du projet**

Le site d'implantation du projet est localisé au nord-est de Clermont-Ferrand, dans le parc industriel des Gravanches. Il se situe à proximité de l'échangeur A71/A89 et est bordé au nord par l'A710.

Le secteur est aménagé sous forme d'une zone d'aménagement concerté (ZAC du parc d'activité des Gravanches d'une superficie de 47 ha) par la Société d'équipement d'Auvergne (SEAU). Il comporte actuellement des grandes cultures et des friches. La partie ouest était anciennement occupée par un centre d'essais Michelin (école du feu) aujourd'hui détruit.

Les principales caractéristiques surfaciques du projet, dont l'emprise foncière totale représente 25,4 ha, sont les suivantes :

- 18,25 ha aménagés, 7,15 ha (à l'est) maintenus en espace prairial ;
- 2,4 ha pour le bâtiment commercial (sur 2 étages) comportant la surface d'exposition et de vente et le restaurant ;
- 5,6 ha de parkings extérieurs (1344 places réparties sur 2 zones au nord et à l'est du bâtiment) ;
- 8,8 ha d'espaces verts ;
- 1,4 ha de voies d'accès.

Le bâtiment aura des dimensions d'environ 200 m par 130 m, pour une hauteur à l'acrotère de 14 m et une hauteur maximale de 17,50 m par rapport au terrain naturel. L'objectif annoncé (p.6) est « d'identifier clairement les postes principaux de consommation d'énergie [du] bâtiment et d'optimiser les consommations à la source [...] » afin, en se basant sur les normes de réglementation thermique BBC, de diviser par 2 par rapport à un magasin IKEA actuel la consommation en énergie primaire (p.6).

Deux voies d'accès au site seront créées : au nord-ouest via le boulevard Pompidou (RD210), à proximité de l'échangeur avec l'A710, et au sud via le boulevard Chartre (accès non emprunté par les véhicules de livraison). Deux giratoires sont prévus sur l'emprise du site : au nord-ouest et au sud.

Un arrêt de bus sera créé à l'entrée sud.

## **2. Qualité du dossier**

Le dossier comprend bien formellement toutes les parties de l'étude d'impact exigées par l'article R.122-3 du code de l'environnement en vigueur jusqu'au 31 mai 2012.

### **2.1. Résumé non technique**

Ce résumé consiste en un tableau synthétisant les principales conclusions de l'étude d'impact : sensibilité de l'environnement à l'état initial, impacts potentiels du projet et mesures prévues pour éviter, réduire ou compenser ceux-ci. Afin de constituer un document synthétique plus utile au public, il aurait utilement pu comporter un descriptif des principales caractéristiques du projet ainsi que quelques illustrations (plan de situation, plan masse, photomontage de l'insertion du projet, etc.)

## 2.2. Analyse de l'état initial de l'environnement et principaux enjeux environnementaux du site

- Milieu naturel

Le projet se situe dans le périmètre de la zone naturelle d'intérêt écologique floristique et faunistique (ZNIEFF) de type II « Coteaux de Limagne occidentale ».

Aucun site Natura 2000 n'est localisé à proximité du projet, le plus proche est à environ 3 km.

La majorité du site est occupée par des grandes cultures de colza, seigle, etc. (code Corine biotope : 82.2). La partie nord-ouest est occupée par une prairie de fauche de basse altitude (CB : 38.2). Les parties nord et nord-est (bande le long de l'autoroute) sont constituées de pâtures à l'abandon envahies d'espèces rudérales (CB : 38.13) et de terrains en friches (CB : 87). Un ancien centre d'exercices d'extinction d'incendies des usines Michelin en cours de démantèlement est présent dans la partie centrale (CB : 86). Enfin, une petite zone à l'est de celui-ci est occupée par une mosaïque de frênaies et de fruticées (CB : 41.37 X 31.81).

L'intérêt écologique de l'ensemble de ces milieux est globalement faible du fait de leur caractère dégradé, de la faible diversité et du caractère commun des espèces floristiques relevées ainsi que de la présence avérée d'espèces invasives. Seule la zone de frênaie/fruticée peut éventuellement présenter un intérêt comme refuge pour l'avifaune.

Concernant la faune, les observations de terrain ont permis d'observer en particulier :

- 24 espèces d'oiseaux, dont la majorité bénéficie d'un statut de protection au niveau national : parmi celles-ci, les plus sensibles sont la pie-grièche écorcheur et la linotte mélodieuse, qui nichent respectivement dans les haies d'épineux et les zones de friches herbacées présentes sur le site ;
- le crapaud calamite, protégé nationalement ainsi que son habitat : il est potentiellement présent sur le site (utilisation de flaques d'eau temporaires).

Bien que la carte des trames écologiques du SCoT du Grand Clermont (p.43) qualifie le site du projet de « cœur de nature d'intérêt écologique à prendre en compte », le dossier considère son intérêt écologique comme très limité du fait de son enclavement dans un environnement très urbanisé et industriel (axes routiers très circulés, zones industrielles et d'activités, etc.) Si cette analyse paraît justifiée, il convient toutefois de noter l'intérêt potentiel du site dans la continuité écologique à une échelle plus large, notamment pour les espèces avifaunistiques fréquentant le site ou transitant par celui-ci identifiées lors des inventaires.

- Hydrologie – Hydrogéologie

Les études menées ont révélé la présence d'une nappe d'eau souterraine à une profondeur de 2,3 m à 4 m. Celle-ci, déjà altérée, est considérée comme « sensible aux pollutions superficielles » (p.28). La sensibilité du site est donc moyenne sur cet enjeu.

La zone d'étude ne comporte aucun cours d'eau, seul le canal de la Combaude (rejoignant le Bédât à l'aval de Gerzat) jouxte celui-ci au nord. Par ailleurs, le site d'étude est en dehors des zones inondables de la Tiretaine et du Bédât.

- Paysage

La zone d'étude se situe dans un environnement urbain et industriel. La sensibilité paysagère du site résulte de sa position en entrée de l'agglomération clermontoise. L'étude souligne l'importance particulière des visions sur le site depuis le nord et l'est (perception depuis l'A710, notamment).

- Transports

Des comptages du trafic routier sur les axes riverains du site ont été effectués en février 2010. Ils font apparaître un pic de fréquentation le vendredi soir supérieur à celui du samedi après-midi. Malgré quelques dysfonctionnements ponctuels, les conditions de trafic sont qualifiées de « globalement satisfaisantes ».

- Qualité de l'air

Une étude spécifique a été réalisée sur ce thème, visant à établir un « état 0 » de la qualité de l'air sur le

site.

Les sources de pollution sont bien identifiées. La pollution de l'air de la zone d'étude provient majoritairement de la circulation automobile, importante sur ce secteur (proximité de l'A710, de l'A71, de RD, etc.), ainsi que, dans une moindre mesure, de l'aéroport d'Aulnat et des activités industrielles et commerciales proches.

L'état initial est décrit via l'analyse des mesures réalisées par ATMO Auvergne dans le cadre de son dispositif de surveillance de la qualité de l'air dans l'agglomération clermontoise mais aussi sur la base d'une campagne de mesures par tubes passifs. Les conclusions tirées de l'analyse des résultats des tubes passifs sont toutefois fragiles puisque la mesure n'a duré qu'une semaine alors qu'il faut au minimum 8 semaines réparties sur l'année pour avoir des mesures représentatives et qu'il n'y a pas eu d'analyse croisée de la représentativité avec les stations de mesure fixes.

L'étude conclut à une pollution de fond moyenne sur le site : la concentration en dioxyde d'azote (émis par la circulation automobile et les installations de chauffage) n'est pas négligeable mais reste cependant inférieure à celle relevée à la station de mesure la plus proche (Montferrand) ainsi qu'à l'objectif fixé réglementairement.

La description des populations exposées et notamment des populations sensibles est bien réalisée (tableau et carte).

- Maîtrise des émissions de gaz à effet de serre (GES)

Cet enjeu n'est pas clairement identifié par le dossier. Il est pourtant à souligner compte tenu de l'ampleur du projet.

- Pollution des sols

Le site est concerné par un plan de gestion et d'analyse des risques résiduels lié au démantèlement de l'ancien centre d'essai Michelin. Celui-ci vise à réhabiliter le site de manière à le rendre compatible avec l'implantation du projet et à assurer un suivi de la pollution des sols, des eaux souterraines et des gaz des sols. En cours d'instruction par l'administration à la date de dépôt de la demande de permis de construire, il a depuis été formalisé par un arrêté préfectoral (arrêté complémentaire n°12/01947 de la préfecture du Puy-de-Dôme portant sur la remise en état du site de l'École du Feu, exploité par la société MFP Michelin, commune de Clermont-Ferrand).

#### Conclusion sur l'analyse de l'état initial et enjeux environnementaux du site

L'étude détermine bien l'importance des enjeux environnementaux locaux du site.

Au regard des caractéristiques du projet, les deux enjeux environnementaux principaux sont :

- la qualité de l'air, bien soulignée par le dossier
- la maîtrise des émissions de GES, insuffisamment identifiée par le dossier comme un enjeu

On peut aussi considérer la situation en entrée de ville qui imposera une attention particulière quant à l'insertion paysagère du bâtiment.

### 2.3. Raisons du choix du site et justification du projet

Le choix du site s'appuie principalement sur le fait que le parc industriel des Gravanches est identifié dans le SCoT du Grand Clermont approuvé le 29 novembre 2011 comme l'un des deux futurs pôles commerciaux majeurs à créer sur l'agglomération afin notamment de contribuer à un rééquilibrage économique nord-sud de l'agglomération.

En ce qui concerne les arguments commerciaux, le site bénéficie d'une bonne desserte routière : proximité du nœud autoroutier entre l'A71, qui assure la desserte du département sur un axe Nord-Sud (vers Paris au Nord et Béziers au Sud via l'A75), et l'A710, connectée à l'A89 qui s'oriente vers l'Est (direction Saint-Étienne-Lyon). La zone de chalandise « voiture » du projet estimée (60 min de trajet) comporte environ 890 000 habitants (p.44). Celle-ci a augmenté de 3% entre 1999 et 2009.

De plus, le projet bénéficiera des équipements d'infrastructures (voiries, réseaux) de la ZAC du Parc d'activités des Gravanches : d'importants travaux viaires seront réalisés (élargissement à 2X2 voies de la

partie nord de la RD210, nouveaux accès par ronds-points sur la RD772 et la RD210, aménagement de différents carrefours, reprise de l'échangeur A710w/RD210) ainsi qu'une extension des itinéraires de déplacements doux (connexion du site au réseau de pistes cyclables existant) et des transports collectifs en direction du projet (mise en place d'une ligne régulière entre le site et la station multimodale Roger Quilliot : p.57). Ces travaux sont destinés à fluidifier la circulation dans le secteur et à optimiser la desserte du Parc industriel des Gravanches en prévision de l'accroissement des flux engendré par le développement des activités commerciales dont IKEA.

Le principal critère environnemental justifiant le choix du projet et de son site sont donc la proximité de la part de population plus importante de la zone de chalandise et l'utilisation de parcelles incluses dans le tissu urbain et déjà largement artificialisées.

#### 2.4. Évaluation des impacts du projet sur l'environnement et mesures envisagées pour les éviter, les réduire ou les compenser

La logique d'évitement, de réduction ou, à défaut, de compensation des impacts n'apparaît pas clairement dans la présentation des mesures proposées. Celles-ci sont en effet qualifiées de « compensatoires » ou « conservatoires » sans distinction satisfaisante. À titre d'exemple, des mesures compensatoires sont proposées pour « réduire l'impact de la phase chantier lié au trafic routier » (p.87).

- Milieu naturel

Les milieux impactés par le projet sont banals et n'accueillent pas d'espèces floristiques rares ou protégées. Quantitativement, la suppression de la strate végétale sera compensée par l'aménagement d'espaces verts et la plantation d'arbres et d'arbustes (essences locales). La description de ces mesures aurait mérité d'être illustrée par un plan masse et des schémas détaillés extraits des documents fournis en annexe de la demande de permis de construire (dans la notice de présentation, notamment).

La présence d'espèces invasives, notamment le robinier faux-acacia et le faux-vernis du Japon, est avérée sur le site. Or, l'étude n'aborde cette problématique que très succinctement. En effet, il n'est pas indiqué si les matériaux de déblais extraits du site suite au surbaissement des espaces verts et non réutilisés étant donné que « les matériaux de remblaiement seront principalement apportés de l'extérieur » (p.92) seront traités pour éviter d'exporter ces espèces.

En ce qui concerne la faune :

- les travaux de construction seront réalisés en automne et en hiver de manière à éviter tout impact direct sur des jeunes individus (oiseaux et mammifères, en particulier). En revanche, le risque de mortalité directe concernant le crapaud calamite n'est pas écarté ;
- la perte d'habitat pourra nuire aux 3 espèces protégées sensibles contactées sur le site : la pie-grièche écorcheur, la linotte mélodieuse et le crapaud calamite. Ceux-ci « risquent fort de désertir définitivement le site et ses abords » (p.99). Le dossier ne conclut pas sur la nécessité d'effectuer une demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées : « un dossier de demande de dérogation [...] pourra être demandé par la DREAL ». Ce n'est pas la DREAL qui doit prendre cette décision mais bien le dossier qui aurait dû conclure sur cette nécessité ou non, selon l'importance du site pour ces espèces et les impacts du projet ;
- si la mise en œuvre de la mesure destinée à réduire l'impact de la perte d'habitat pour la pie-grièche écorcheur et la linotte mélodieuse (plantation de haies et massifs d'arbustes) paraît garantie, celle concernant le crapaud calamite reste hypothétique : « on pourra prévoir la reconstitution d'habitats favorables à cette espèce (mares temporaires peu profondes et chaudes) [...] » (p.99) ;
- en phase de fonctionnement, le dérangement des espèces sera limité par la mise en œuvre de mesures de gestion et d'entretien : tontes peu fréquentes et limitation de l'éclairage nocturne. Celles-ci auraient toutefois mérité d'être plus précisément décrites. En particulier, en ce qui concerne l'éclairage nocturne, potentiellement perturbateur pour la biodiversité compte tenu de l'ampleur de l'aménagement : quelle est la technologie choisie et comment réduit-elle l'impact des émissions lumineuses ? Quelles sont les caractéristiques du « Minimum réglementaire imposé » évoqué ? Le dossier indique par ailleurs que « les enseignes ne seront éclairées que pendant les périodes d'ouverture du magasin. Il ne paraît pas opportun d'envisager un éclairage en permanence » (p.120). Les modalités d'application de cette mesure, positive en termes d'économie d'énergie comme pour la maîtrise des pollutions lumineuses (même si le secteur est déjà fortement éclairé), mériteraient également d'être détaillées.

L'incidence du projet sur les sites du réseau Natura 2000 est considérée à juste titre comme négligeable du fait de l'éloignement de ceux-ci et de leur absence de connexion avec le site d'étude.

L'impact sur les continuités écologiques sera limité par les aménagements paysagers prévus dans le projet.

- Consommation d'espace

Le projet entraînera l'artificialisation de 18,25 ha de terres agricoles dont la valeur agronomique est estimée « globalement bonne » : « terres noires de Limagne » (p.92). En particulier, les sols seront entièrement remaniés (creusement et mise en place de remblais) sur l'emprise du bâtiment, des voiries et parkings (9,4 ha). Pourtant, le dossier estime que « [le projet] ne supprimera qu'une faible surface de sol agricole à l'échelle de la vaste plaine de Limagne » (p.92). Cet argument n'est pas recevable, car il vaut pour tous les projets conduisant à la consommation de terres agricoles et ne renseigne donc pas sur l'impact réel du projet sur ce sujet.

Cependant, il est logiquement estimé que l'urbanisation de ce site est justifiée du fait de sa position en « dent creuse » dans le tissu urbain, de son enclavement dans un réseau d'infrastructures routières et de son identification dans le SCoT du Grand Clermont comme un secteur à urbaniser.

- Hydrologie – Hydrogéologie

L'analyse de l'état initial n'a pas révélé de sensibilité particulière pour cet enjeu : absence d'usage particulier des eaux souterraines et qualité dégradée de celles-ci, et enjeux limités sur les cours d'eau en aval de la zone d'étude.

Les impacts quantitatifs et qualitatifs sur la ressource en eau souterraine sont estimés comme faibles : réduction des apports dus à l'artificialisation limitée à une faible proportion (20%) et faible risque d'infiltration au droit des bassins de rétention des eaux pluviales potentiellement polluées car ceux-ci seront étanchés « si nécessaire ». Cette éventuelle nécessité aurait dû être déterminée dans le dossier.

Le dispositif de gestion des eaux pluviales (réseau de collecte, bassins de traitement, évacuation) sera dimensionné conformément à l'arrêté d'autorisation « loi sur l'eau » du parc industriel des Gravanches de mars 2003. Les eaux usées seront traitées au niveau de la station d'épuration communautaire des trois rivières.

La mise en œuvre de précautions sur le chantier (travaux hors périodes de fortes pluies, prudence lors de la manipulation d'hydrocarbures ou de produits polluants, etc.) ainsi qu'un entretien régulier des installations de collecte et de traitement permettront d'éviter toute pollution substantielle.

Afin d'être complet sur ce thème, la consommation des installations en eau potable et la réutilisation des eaux pluviales auraient néanmoins pu être estimées.

- Paysage

L'analyse concernant l'insertion paysagère du projet (traitée de manière redondante aux p.116 et 131) identifie :

- une perception lointaine uniquement possible depuis les points hauts (coteaux ouest) ;
- une perception rapprochée principalement depuis les grands axes routiers (A710 et A71) ;
- un projet qui ne modifiera que peu un contexte paysager déjà très urbanisé ;
- des mesures permettant une insertion cohérente : attention particulière portée aux façades les plus visibles depuis les grands axes et aménagements paysagers nombreux

Cette analyse est satisfaisante. Les principes présentés auraient toutefois mérité d'être plus largement illustrés par des photomontages depuis différents points de vue, dont certains figurent hors de l'étude d'impact dans les pièces annexes jointes à la demande de permis de construire : notice de présentation et photographies en environnement proche et lointain.

- Qualité de l'air

En ce qui concerne les transports, le dossier révèle une augmentation de trafic conséquente le vendredi soir et le samedi après-midi, particulièrement sur les voies à l'ouest et au sud-ouest du projet (boulevards Pompidou et Chartoire et échangeur A710-Chartoire).

Il affiche l'objectif d'une part modale de 10% des clients utilisant les transports en commun (p.113), constatée dans d'autres magasins de l'enseigne. Cet objectif semble réalisable du fait de l'amélioration de la desserte de la zone par les transports en commun ainsi que de la possibilité de livraison à domicile des achats offerte par le magasin. En revanche, l'objectif de part modale concernant les déplacements doux (vélo et marche à pied) n'est pas chiffré. Pourtant, une aire dédiée au stationnement abrité des vélos (100 places) sera aménagée et une piste cyclable sera créée le long de la voie d'accès par le boulevard Chartre. Des mesures pour faciliter le covoiturage sont prévues.

Les impacts sur la qualité de l'air et les émissions de GES ont été analysés dans l'étude spécifique jointe au dossier. Afin d'améliorer la lisibilité de l'étude d'impact, les analyses relatives aux émissions de polluants (p.85 et suivantes) et aux effets de ceux-ci sur la santé (p.123 et suivantes) auraient pu figurer dans la même partie.

L'inventaire des polluants (p.20 de l'étude spécifique) fait ressortir que les 8 polluants étudiés sont principalement d'origine routière.

3 scénarios sont définis : scénario état initial en 2011 et scénario fil de l'eau / scénario avec projet au même horizon (2014) permettant d'isoler l'impact du projet.

La quantification des émissions est faite uniquement sur les émissions routières sur la base des prévisions de trafic. Les résultats sont présentés par scénario puis sous forme de comparaison : 2014 projet / 2011 et 2014projet/2014 sans projet. L'analyse des résultats (p.36) insiste sur la comparaison 2014 projet / 2011 (diminution des émissions liée non au projet mais aux améliorations technologiques) alors que c'est la comparaison au même horizon d'étude qui permet d'isoler l'impact du projet. Celui-ci s'avère assez faible.

Les mêmes calculs sont réalisés pour les émissions de GES. Ils aboutissent à des résultats similaires. Une question se pose néanmoins concernant le tronçon A710 w : l'augmentation des émissions de CO2 entre les situations 2011 et 2014 avec projet est faible (+9%) alors que celle des NOx est conséquente (+103%). Or, les évolutions des émissions pour ces deux polluants sont théoriquement assez proches car liées à la consommation de carburant.

L'impact durant la phase chantier est jugé négligeable. Cette conclusion est basée sur le calcul des émissions liées aux déplacements des camions. Or, durant la phase chantier, l'impact sur la qualité de l'air est plus lié à l'envol et la mise en suspension de poussières qu'au trafic des véhicules de travaux. Des mesures sont néanmoins décrites pour limiter ce phénomène.

Concernant la modélisation des concentrations et l'évaluation du risque, qui concluent elles aussi à un impact très limité du projet, quelques interrogations peuvent être soulevées :

- la représentation graphique de la modélisation de la situation actuelle (p.48 à 51) semble montrer qu'il n'y a aucune émission, donc circulation, sur l'A710w ;
  - il est expliqué (p.52 et 58) que seules les émissions liées au trafic routier sont prises en compte, et pas les autres sources liées au bruit de fond. Or, dans une étude de risque sanitaire, et en particulier concernant les effets de seuil, les concentrations totales doivent être prises en compte. En effet, en analysant « par source d'émission », on peut avoir pour chaque source un indice de risque inférieur au seuil alors qu'il serait supérieur en prenant en compte les concentrations totales. Malgré tout, considérant les niveaux calculés, la prise en compte du bruit de fond ne devrait pas modifier notablement l'évaluation globale de l'impact du projet.
- Construction, énergie, émissions de GES et gestion de l'eau

Afin de minimiser la consommation énergétique du bâtiment, le dossier évoque un certain nombre de solutions techniques adoptées. Par exemple (p.6) :

- « le renforcement de l'isolation du bâtiment ;
- l'utilisation de matériaux biosourcés ;
- l'optimisation du recyclage de l'air (implantation de VMC double flux avec traitement d'air...) ;
- l'optimisation de l'éclairage du bâtiment (éclairage naturel renforcé par l'implantation de sheds en toiture, éclairages de type LED) ;
- l'apport de systèmes de production d'énergies propres et renouvelables : installations de panneaux photovoltaïques en toiture, mise en place d'un mur solaire, utilisation de la géothermie (sur sonde en boucle fermée) pour le chauffage/refroidissement, eau chaude solaire, etc. ;
- la gestion et l'économie de l'eau (optimisation des équipements notamment sanitaires et de cuisine,

récupération des eaux de pluie pour l'arrosage, le nettoyage et les sanitaires). »  
ou encore (p.89) : « une orientation du bâtiment [permettant] d'éviter des désagréments climatiques grâce à une orientation des entrées principales côté est ».

La lecture des plans permet d'acquérir quelques informations, notamment :

- présence d'un local géothermique de 100 m<sup>2</sup> dans le sous-sol du magasin ;
- toiture végétalisée de 150X200 m permettant une rétention des eaux pluviales ;
- panneaux photovoltaïques sur la partie des pans de toiture orientée au sud, sur une surface d'environ 1500 m<sup>2</sup>.

Ces solutions restent toutefois insuffisamment décrites pour pouvoir évaluer leur efficacité. En effet, à titre d'exemple, les interrogations suivantes demeurent :

- quel type de structure sera retenue pour le bâtiment et quel type d'isolation en « matériaux biosourcés » sera utilisée ?
- Quelle est la part des énergies renouvelables produites dans la consommation totale du bâtiment ?
- quelle technique de géothermie sera utilisée : géothermie profonde, par fondations thermoactives ou autres ?
- comment la gestion de l'eau pluviale pourra-t-elle être mise à profit pour les sanitaires et les cuisines ?

En outre, pour ce type de bâtiment, la réalisation de deux études est obligatoire avant le dépôt de la demande de permis de construire :

- une étude thermique selon la méthode de calcul Th-C-E définie par l'arrêté du 19 juillet 2006 (en application de la réglementation thermique 2005 définie par le décret n°2006-592 du 24 mai 2006 relatif aux caractéristiques thermiques et à la performance énergétique des constructions) ;
- une étude de faisabilité technique et économique comparant diverses solutions techniques d'approvisionnement en énergie (solaire thermique et photovoltaïque, biomasse, éolien, géothermie, etc.) à la solution initialement proposée par le maître d'œuvre (en application du décret n°2011-544 du 18 mai 2011 relatif aux attestations de prise en compte de la réglementation thermique et de réalisation d'une étude de faisabilité relative aux approvisionnements en énergie pour les bâtiments neufs ou les parties nouvelles de bâtiments).

La présentation du projet du point de vue énergétique laisse penser que ces études ont pu être réalisées. Il aurait donc été utile que le dossier en reprenne les principales conclusions.

- Devenir des sols pollués

Le site de l'ancienne « École du Feu » Michelin apparaît utilisé par des parcs de stationnement. Cette occupation des sols limite le contact entre les sols réhabilités et le public.

Le dossier aurait cependant pu détailler la compatibilité du projet avec les prescriptions figurant dans l'arrêté préfectoral portant sur la remise en état du site (cf. analyse de l'état initial). En effet, il est mentionné que : « en ce qui concerne les eaux souterraines, une surveillance de la qualité des milieux sera probablement maintenue après l'ouverture du magasin et une servitude pour le maintien des ouvrages de surveillance et de leur accès sera mise en place » (p.69) sans que ces ouvrages soient localisés. De plus, il n'est pas fait état de l'existence de l'installation de dépollution des eaux de la nappe devant fonctionner pendant plusieurs années, qui se trouve en partie nord du site. Enfin, l'obligation de recouvrir les sols pollués non revêtus de l'ancien centre d'essai par un minimum de 30 cm de terres végétales n'est pas non plus mentionnée.

#### Conclusion sur l'évaluation des impacts du projet et sur les mesures envisagées pour y remédier

Le dossier aborde bien les impacts environnementaux du projet sur les enjeux environnementaux du site ainsi que les mesures permettant de limiter ceux-ci.

Cependant, concernant les enjeux principaux relevés lors de l'analyse de l'état initial :

- le contenu du dossier concernant les mesures environnementales relevant de la construction et de l'énergie ne permet pas de s'assurer que l'objectif ambitieux annoncé (« diviser par 2 par rapport à un magasin IKEA actuel la consommation en énergie primaire ») pourra être atteint ;
- l'insertion paysagère du projet semble correctement étudiée mais le dossier aurait mérité d'être plus largement illustré sur ce point.



### 3. Prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet s'insère dans un environnement urbain et industriel dense, sur un site enclavé par des voies de circulation très fréquentées. Le choix de ce site pour le développement du projet répond donc à l'objectif de densification urbaine fixé notamment par le SCoT du Grand Clermont.

Les enjeux écologiques du site sont assez faibles bien que non nuls. Malgré quelques imperfections du dossier, ils sont globalement bien pris en compte de façon correcte par le projet.

La volonté d'une réelle prise en compte de l'environnement via la mise œuvre d'une démarche « éco-responsable » est affichée à plusieurs reprises dans l'étude d'impact. Celle-ci est traduite notamment par l'objectif d'un bâtiment sobre en consommation énergétique et recourant à des énergies renouvelables au-delà des prescriptions réglementaires.

Cependant, faute d'éléments plus précis et opérationnels dans le dossier, il n'est pas possible d'évaluer de manière satisfaisante la traduction concrète de cette ambition.

Clermont-Ferrand, le

- 7 DEC. 2012

Le préfet,



Eric DELZANT