



PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES

**Autorité environnementale
Préfet de région**

**Avis de l'autorité de l'État
compétente en matière d'environnement concernant le projet
intitulé « Parc logistique Clermont Auvergne »
sur les communes de Cébazat et de Gerzat (63)
(Maître d'ouvrage : Clermont Communauté)**

au titre des articles L.122-1 et suivants du code de l'environnement

émis le **28 JAN. 2017**

DREAL AUVERGNE RHÔNE-ALPES / Service CIDDAE
7 rue Léo Lagrange
63001 CLERMONT-FERRAND cedex 1

<http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

1. Préambule

La Communauté de communes de Clermont Communauté projette l'aménagement de la troisième tranche de la zone d'aménagement concerté (ZAC) « Parc logistique Clermont Auvergne » située sur le territoire des communes de Cébazat et Gerzat (63), ainsi que la requalification de la partie déjà aménagée du site.

Ce dossier est soumis à l'avis de l'autorité environnementale, qui porte en particulier sur la qualité de l'étude d'impact ainsi que sur la prise en compte de l'environnement dans le projet. Il est préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes.

L'article R.122-6 III. du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région. En application de l'article R.122-7 II. du même code, celui-ci doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception, le 28 novembre 2016.

En application de l'article R.122-7 III. du code de l'environnement, l'agence régionale de santé et le préfet du Puy-de-Dôme ont été consultés pour contribuer à l'avis de l'autorité environnementale.

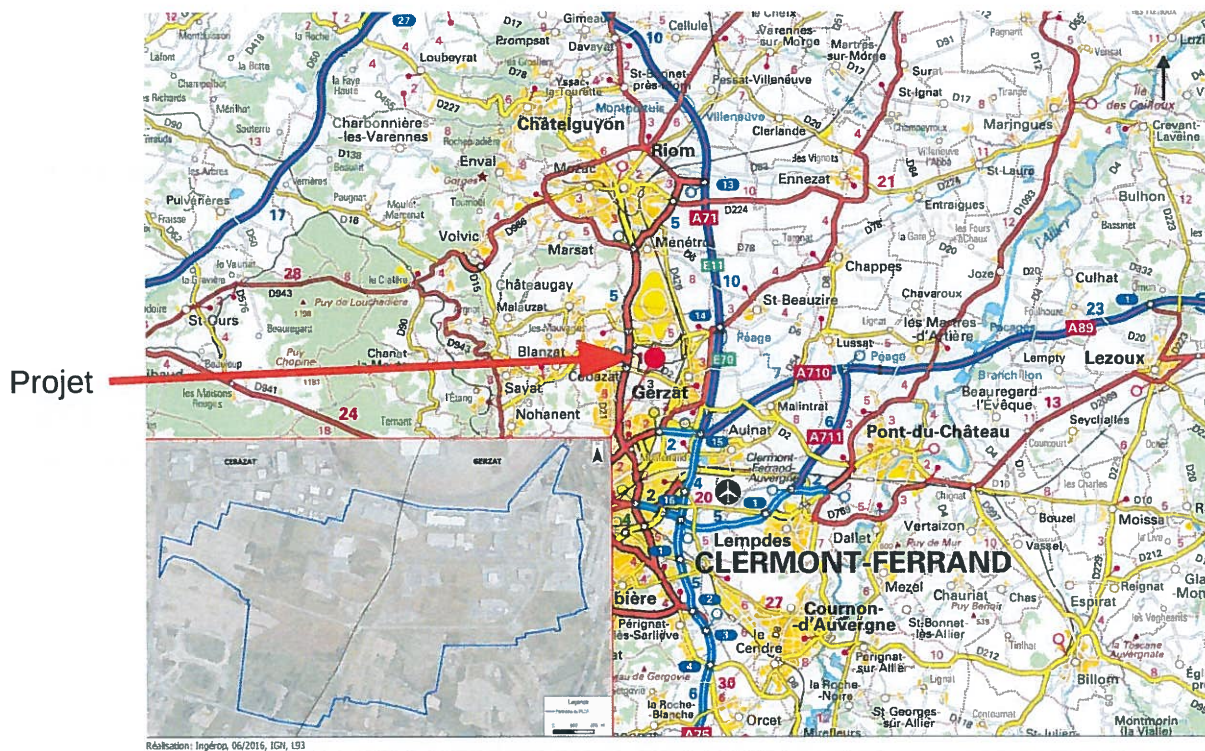
Le présent avis, transmis au pétitionnaire, doit être joint au dossier soumis à enquête publique et mis en ligne sur les sites Internet de Clermont Communauté et de la DREAL.

2. Présentation du site et du projet

Le parc logistique Clermont-Auvergne (PLCA) fait partie des 7 parcs de développement stratégique identifiés à l'échelle du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Grand Clermont¹ pour accueillir des activités concourant à renforcer l'attractivité du territoire dans un contexte de concurrence entre les métropoles et à accompagner la localisation d'entreprises liées à des stratégies de développement économique volontaristes.

Ce parc logistique est situé sur les communes de Cébazat et de Gerzat, au nord de Clermont-Ferrand. Son périmètre est délimité au nord par la zone industrielle de Ladoux et les pistes Michelin, à l'est par la voie ferrée Riom – Clermont-Ferrand et le bourg de Gerzat, à l'ouest par la RD 2009 et au sud par la RD 2. Il est mitoyen au nord-ouest et au sud-ouest avec les deux sites de la zone industrielle des Montels. Un projet d'écoquartier dédié à l'habitat jouxte le site au sud-est sur la commune de Gerzat.

C'est un secteur de frange urbaine où la limite entre espace bâti et espace naturel et agricole est mal définie.



Situation et plan du PLCA (source : étude d'impact)

(1) SCoT du Grand Clermont approuvé le 29 novembre 2011 et modifié en octobre 2012 et novembre 2015

Le parc logistique a fait l'objet d'un dossier de création de ZAC approuvé en 1997. Depuis, la partie nord a été aménagée sur une superficie d'environ 100 ha, dont la plupart des lots sont occupés.

Clermont Communauté souhaite aujourd'hui modifier le périmètre de la partie sud, qui représente une surface d'environ 50 ha (identifiés au SCoT) par des extensions à l'ouest et au nord-est et une réduction au sud-est pour tenir compte de la présence d'un espace occupé par des gens du voyage (carte de droite B2 – 5/26). La superficie globale de la zone n'est pas modifiée.

Dans un objectif de limitation de la consommation d'espace, deux phases d'ouverture à l'urbanisation sont prévues concernant cette partie sud afin d'être en cohérence avec les règles définies dans le SCoT : une première phase de 15 ha et une seconde de 35 ha.

Le projet vise également à la « requalification » de la partie déjà aménagée du parc..

Le projet a fait l'objet de plusieurs réunions de cadrage entre le porteur de projet, son maître d'œuvre et l'autorité environnementale entre septembre 2015 et avril 2016. Elles ont notamment permis de préciser le rôle et le contenu attendu de l'étude d'impact et la prise en compte par le projet des enjeux environnementaux identifiés sur ce secteur qui sont principalement : la maîtrise de la consommation d'espace, la préservation des espaces cultivés et la prise en compte de la biodiversité par le maintien des continuités écologiques et la protection des espèces protégées identifiées.

3. Analyse du dossier et du projet de zone d'activités

Le dossier est composé de plusieurs documents. Le présent avis porte sur la qualité du dossier fourni, notamment le dossier de demande d'autorisation unique dont la partie B est constituée par l'étude d'impact. Les références de pages citées dans l'avis se rapportent à cette dernière.

L'étude d'impact comporte toutes les parties réglementairement exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Les méthodes mises en œuvre pour sa réalisation sont présentées et les noms et qualifications précises des auteurs sont indiqués.

3.1. Analyse de l'état initial de l'environnement

Le dossier décrit l'état initial de l'environnement du site de manière globalement satisfaisante. Les enjeux principaux relevés concernent les thématiques suivantes :

Milieu naturel

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) Auvergne identifie au niveau du site deux corridors écologiques à préserver ou à restaurer : à l'ouest et au nord-est (carte B4 – 15/84). La vallée du Bédat est également considérée comme un « cœur de nature ou corridor à protéger ou à reconquérir ». L'étude d'impact précise ainsi que « le site d'étude est donc concerné par un enjeu corridor écologique fort à prendre en compte dans ce contexte périurbain où les espaces de ce type sont rares » (B4 – 13/84). Le DOG² du SCoT indique à ce sujet que « les aménagements devront prévoir entre autres la préservation des atouts paysagers et naturels du site [...] » (B4 – 13/84).

Le dossier indique également que, « à l'échelle paysagère, il apparaît que le petit secteur délimité par les terrains non aménagés du parc logistique, les terrains d'essais de Ladoux au nord et le petit parcellaire agricole au sud du parc, constituent une zone refuge pour la faune dans un contexte fortement artificialisé entre l'agglomération clermontoise au sud et les centres-bourg de Gerzat et de Cébazat au nord, à l'est et à l'ouest » et que « ce territoire constitue une zone relais théorique pour la traversée du nord de l'agglomération entre la plaine de la Limagne à l'est et la chaîne des Puys à l'ouest. Il contribue à favoriser les déplacements de la faune entre les grands réservoirs de biodiversité identifiés au SRCE (Plateau de Châteauguay, Puy de Var-le-Caire, Marais de Fosseville et marais de Saint-Beauzire), à la faveur des larges haies champêtres et des ruisseaux notamment » (A4 – 41/84).

Enfin, il est indiqué que « les corridors identifiés au SRCE et dans le SCoT sont, sur le site du projet, fortement dégradés par la fragmentation des espaces naturels et le développement des zones industrielles et pavillonnaires » et que « la traversée reste difficile sur ce secteur, en particulier pour la faune terrestre qui se voit contrainte par les autoroutes A710 et A89, le boulevard Étienne Clémentel, la voie ferrée et les nombreuses surfaces artificialisées » : la nécessité de maintenir des espaces non artificialisés et de restaurer

(2) Document d'orientations générales

les continuités écologiques actuellement dégradées apparaît ainsi comme un enjeu fort à prendre en compte par l'aménagement du projet. Il aurait été intéressant, au-delà de la carte fournie (B4/42/84), de compléter l'analyse, en précisant le contour du corridor à préserver à l'échelle de la ZAC à partir d'une analyse des corridors de déplacement privilégiés pour la faune (oiseaux et chauves-souris, en particulier).

Les habitats naturels et les structures végétales présents sur le site sont cartographiés (B4 – 26/84). Le dossier met en évidence la présence de deux espèces végétales patrimoniales (B4 – 28/84) :

- l'Inule variable, protégée nationalement, au niveau des zones thermophiles situées sur le Puy de Tombadoire ainsi que dans la partie ouest de la partie sud du parc logistique ;
- la Vesce à feuilles dentées, « quasi-menacée » sur la liste rouge régionale, également au niveau de ce Puy ainsi qu'au sud de celui-ci.

Neuf espèces végétales invasives sont également présentes sur le site (B4 – 27/84).

La carte de l'avifaune nicheuse remarquable (B4 – 31/84) montre une absence quasi-totale de contacts en partie sud du projet, où la diversité de milieux est pourtant importante (haies et bosquets, fruticées, etc.). Le dossier précise que « même si aucune observation d'espèce patrimoniale n'a été faite » dans la partie sud-ouest de la zone d'étude, la présence d'un réseau de haies relictuel présente un intérêt fort pour l'avifaune au regard de la faible représentation de ces milieux localement (B4 – 29/84).

On note de nombreux contacts de reptiles et d'amphibiens protégés (B4 – 35/84). La plupart concernent cependant les Lézards verts et des murailles, espèces communes en France et dans la région.

La fréquentation par les chauves-souris des haies et des lisières de bosquets principalement à l'ouest et au sud-ouest de la zone d'étude (B4 – 36/84 et carte 38/84) est soulignée. Seuls cinq arbres susceptibles d'accueillir des gîtes dans des cavités ou sous des décollements d'écorce sont identifiés : ce constat paraît discutable, en particulier concernant la zone de bosquets en partie sud-ouest.

Le dossier met ainsi en évidence des enjeux forts en termes de maintien des continuités écologiques et de préservation de la biodiversité présente.

Paysage

Une analyse paysagère du site est réalisée (B4 – 67 à 74/84). Elle relève à juste titre qu'« une partie du secteur à aménager appartient à une poche verte qui subit des pressions urbaines sur tous les fronts » et que « les structures paysagères en place sont à valoriser dans le projet, [qui] peut notamment s'appuyer sur : les puys (Champ Roche et Tombadoire), les haies, les cours d'eau, les anciens vergers, les arbres, les bosquets, les parcelles agricoles, les prairies, etc. » (cartes B4 – 68/84).

Enfin, le dossier note que : « malgré l'image négative [de l'urbanisation existante] actuellement renvoyée par le PLCA, la sensibilité paysagère peut être considérée comme forte [car] ce secteur constitue une des portes d'entrée de l'agglomération clermontoise » (B4 – 74/84).

Ces éléments sont confirmés dans le SCoT qui préconise la préservation des atouts paysagers et naturels du site, en particulier par le maintien ou la réalisation de plantations sur les puys ainsi que par la valorisation des secteurs de point de vue.

Espaces agricoles

L'étude d'impact reprend les conclusions d'une étude réalisée par la chambre d'agriculture en mars 2016 (B4 – 57 à 59/84). Celles-ci mettent en évidence :

– la grande qualité des terres agricoles concernées : « [...] bonne à très bonne productivité, notamment pour les activités maraîchères et céréalières. Ces terres font partie de celles qui ont la meilleure productivité du département malgré la faible présence d'équipements (drainage, irrigation) et d'aménagements (restructuration foncière) » ;

– l'atteinte potentielle à la capacité foncière de production de plusieurs exploitations.

Le dossier souligne en outre que « bien qu'on dise que la terre de Limagne est la plus riche d'Europe, il a été constaté qu'environ cent hectares de cette terre sont consommés chaque année pour le développement urbain » (B4 – 66/84).

En dépit de ces constats l'enjeu agricole, qui peut être considéré comme fort, n'est pas qualifié par le dossier.

Transports et déplacements

Concernant le plan de la desserte et de la gestion des déplacements sur le site du projet, le dossier met en évidence une mauvaise desserte en matière de transports collectifs ou de modes doux.

Ainsi, l'étude d'impact montre les freins quant à l'usage des modes de déplacement doux sur et vers la zone d'activités, et le fait que le site n'est pas desservi par le réseau de transports en commun.

3.2. Justification des raisons du choix du projet

Le SCoT du Grand Clermont affirme l'objectif de donner priorité à la densification et à la requalification des zones d'activités existantes qui sont pour la plupart insérées au sein du tissu urbain et pour certaines desservies par les transports collectifs. Le projet est inscrit dans le ScoT.

Les dispositions des PLU prévoient que l'ouverture à l'urbanisation des espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques soit conditionnée (en phase 1 comme en phase 2) à la réalisation d'une étude qui démontre « un manque de disponibilité foncière ou de friches urbaines à reconquérir sur la base d'une réflexion à l'échelle intercommunale » (B8 – 9/20). Cette étude n'apparaît pas dans le dossier.

Les choix faits en terme de phasage de l'aménagement de la zone mérite aussi d'être précisés en particulier au vu des éléments du SCOT qui prévoit des conditions d'ouverture par phase pour les zones d'activité.

Concernant le plan de la desserte de la zone, le dossier indique que « le SCoT prévoyait un embranchement ferré au droit du parc logistique mais [que] les études ont montré que pour être utilisée, la ligne devait être reconstruite pour pouvoir accueillir des trains de 800 m de long et que la « pente » était trop importante pour accueillir des trains de fret » et conclut qu' « en raison du coût élevé de reconstruction d'une nouvelle voie ferrée, ce projet a été abandonné ». La justification aurait pu être approfondie en incluant les éléments liés aux émissions de gaz à effet de serre et aux émissions de particules .

3.3. Analyse des impacts du projet sur l'environnement et présentation des mesures proposées pour y remédier

Les impacts du projet sur l'environnement font l'objet d'analyses de qualités inégales selon les thèmes considérés. Les remarques suivantes peuvent en particulier être formulées :

Milieu naturel

Les habitats naturels impactés par le projet sont identifiés sur la carte B6 – 21/70.

Les impacts sur les espèces floristiques ainsi que sur les stations identifiées d'espèces faunistiques sont également évalués de manière précise.

De manière plus globale, le principal impact identifié par le dossier concerne l'« artificialisation forte des parcelles » et la « destruction directe de la matrice agricole observable au sein de la zone d'étude » (B6 – 7/70), en particulier en partie ouest et sud-ouest où une importante diversité d'habitats est présente.

Or, les mesures d'évitement proposées ne concernent que quelques espaces identifiés sur la carte B6 – 12/70, dont les Puys de Champ Roche et de Tombadoire, qui se retrouvent de fait enclavés dans l'espace artificialisé et déconnectés des espaces naturels environnants.

Ainsi, il convient de remarquer que le « rôle relais » du site dans la continuité écologique entre les côtes de Chanturgue et la plaine de la Limagne ne pourra être maintenu que partiellement grâce aux mesures de compensation prévues : plantation de haies et bosquets et aménagement de zones refuge pour la faune (carte B6 – 27/70), et sera inévitablement dégradé du fait des activités qui s'exerceront sur le site (industrie, logistique, etc.)

En conséquence, les impacts résiduels du projet sur la qualité des milieux naturels restent potentiellement forts. Le dossier ne devrait présenter les alternatives étudiées et non retenues, pour éviter, réduire ces impacts ou si besoin, les mesures pour compenser ces impacts résiduels.

Paysage

L'étude d'impact présente les aménagements prévus dans le projet visant à améliorer la qualité paysagère du site (plans, coupes et schémas : B6 – 47 à 57/70), tant sur la partie déjà aménagée que sur l'extension prévue. Ils consistent principalement en des principes d'aménagement des voiries (gabarit, mobilier urbain, etc.), de leurs accotements et des secteurs contigus.

Du fait en particulier de l'absence de simulations de l'ambiance paysagère après projet (photomontages), l'analyse des impacts reste cependant très succincte, au sujet duquel il est noté que : « la partie sud et ouest du parc sera profondément remaniée. En effet, cette zone présente actuellement un paysage agro-naturel avec des zones de friches. Elle sera transformée en une zone industrielle avec des activités logistiques » (B6 – 45/70).

Une étude paysagère globale comprenant le PLCA et la ZI de Ladoux visant à « assurer un aménagement cohérent entre ces zones mais également avec les projets connexes » est par ailleurs évoquée (B2 – 10/26) a été réalisée. Il conviendrait d'intégrer les conclusions de cette étude dans ce dossier.

Enfin, la perception dynamique de cette zone inscrite dans un secteur d'entrée de ville depuis les infrastructures de transport (voiries et voie ferrée) n'a pas été étudiée en dépit de son rôle stratégique identifié au SCoT en termes d'image et de rayonnement pour l'agglomération. Le dossier pourrait être complété sur ce point.

Espaces agricoles

L'étude d'impact indique que le projet entraînera la suppression de 41,2 ha de zones agricoles cultivées (B6 – 42/70). Les impacts potentiels sur l'activité agricole sont forts : « les terrains présents au cœur du PLCA représentent moins de 10 % de la surface totale de chaque exploitation pour 6 exploitations. Mais 2 exploitations localisée au sein de l'emprise du projet sont davantage impactées avec près de 37 % de la surface totale d'une exploitation et 27 % d'une autre exploitation » (B4 – 59/84).

Si des mesures sont prévues, principalement un phasage des travaux et une compensation financière des terres, l'impact de l'artificialisation de cette surface importante de terres de grande qualité n'est pas évalué et aucune mesure n'est proposée pour compenser la perte de cette surface agricole à forte valeur productive.

Transports et déplacements

La réalisation du projet conduira à améliorer la desserte routière de la zone.

Des aménagements cyclables seront créés à l'intérieur de la zone, mais le dossier n'indique pas précisément comment ceux-ci seront reliés aux zones d'habitat proches ainsi qu'aux arrêts de transports en commun existants (« liens à créer » indiqués sur la carte B6 – 44/70).

Une interrogation importante se pose concernant les émissions de polluants atmosphériques. Malgré l'augmentation du trafic induit vers et sur la zone du fait du projet (trafic Poids lourds dû à l'activité de logistique, accès des employés à la zone principalement en voiture), le dossier prévoit des émissions qui baissent considérablement à l'horizon 2040 dans le scénario « avec projet » (tableau B9 – 7/12) : ces résultats doivent être étayés.

Les liens en terme de déplacement avec les zones environnantes (écoquartiers, autres zones d'activité) n'ont pas été précisés.
(plan B6 – 59/70)

4. Synthèse et conclusion

L'étude d'impact fournie met en avant les enjeux environnementaux principaux du site concerné par le projet (notamment les parties sud et ouest sur lesquelles sont prévues les extensions), en cohérence avec les éléments de cadrage partagés à l'amont avec le porteur de projet : rôle dans la continuité écologique du fait de son caractère naturel et agricole, respiration paysagère dans un secteur soumis à de fortes pressions urbaines, valeur agricole importante des terrains et absence de desserte par les transports en commun et les

modes doux.

Le projet s'inscrit dans le SCOT du Grand Clermont. Les choix faits en termes de phasage pour l'ouverture et le réaménagement de la zone méritent d'être présentés et justifiés au vu des éléments du ScoT.

Le dossier met bien en avant le fait que le projet comprend des aménagements permettant de partiellement réduire les impacts attendus sur ces enjeux. Toutefois, des précisions doivent d'être apportées vis-à-vis de la préservation des espèces remarquables avec un risque d'enclavement d'un habitat, les aspects paysagers suite à la modification des lieux, les moyens prévus en termes de déplacement (mode doux...) et les compensations agricoles.

Le préfet
de la région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône

Michel DELPUECH