



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

Avis délibéré de la mission régionale d'autorité environnementale pour le cadrage préalable de l'opération d'aménagement du quartier des pistes, part d'un projet d'ensemble, sur le site de Michelin Cataroux à Clermont-Ferrand (63), porté par la société MFP Michelin

Avis n° 2023-ARA-AP-1587

Avis délibéré le 16 octobre 2023

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (Igedd), s'est réunie le 16 octobre 2023 en visioconférence. L'ordre du jour comportait, notamment, l'avis sur l'opération d'aménagement du quartier des pistes, part d'un projet d'ensemble, sur le site de Michelin Cataroux à Clermont-Ferrand (63) porté par la société MFP Michelin.

Ont délibéré : Pierre Baena, François Duval, Marc Ezerzer, Igor Kisseleff, Yves Majchrzak, Muriel Preux et 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 au titre de l'autorité environnementale le 9 août 2023 par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour contribuer au cadrage préalable du projet conformément aux articles L. 122-1-2, R. 122-4 et R. 122-6 du Code de l'environnement.

Conformément aux dispositions du même code, les services de la préfecture du Puy-de-Dôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et de l'Agence régionale de santé ont été consultés et ont transmis leurs contributions en date respectivement des 20 et 25 septembre 2023.

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, une autorité environnementale désignée par la réglementation 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. Il vise à permettre d'améliorer sa conception, ainsi que l'information du public et sa participation à l'élaboration des décisions qui s'y rapportent. L'avis ne lui est ni favorable, ni défavorable et ne porte pas sur son opportunité.

Si le maître d'ouvrage le requiert avant de présenter une demande d'autorisation, l'autorité compétente rend un avis sur le champ et le degré de précision des informations à fournir dans l'étude d'impact (cf. article L. 122-1-2 du code de l'environnement) ; cette dernière autorité consulte l'autorité environnementale. Le présent document expose l'avis de l'Ae sur les réponses à apporter à cette demande.

Sommaire

1. Contexte, présentation de l'opération du quartier des pistes, du projet d'ensemble et enjeux environnementaux principaux.....	4
1.1. Contexte général.....	4
1.2. Présentation de l'opération du quartier des pistes.....	5
1.3. Présentation du projet d'ensemble.....	6
1.4. Procédures relatives au projet d'ensemble.....	8
1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....	9
2. Les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le porteur de projet.....	10
2.1. Question relative aux impacts cumulés du projet.....	10
2.2. Question relative à l'étude de densité des constructions.....	11
3. Autres observations de l'Autorité environnementale.....	12
3.1. Description du projet et de son contexte.....	12
3.2. Périmètre des études (aires d'étude).....	14
3.3. Observations relatives à la santé des populations.....	15
3.4. Observations relatives au risque d'inondation.....	16
3.5. Observations relatives à la gestion de la ressource en eau.....	16
3.6. Observations relatives aux déplacements.....	17

Avis détaillé

Le cadrage préalable à la réalisation des études d'impact des projets est prévu par l'article R. 122- 4 du Code de l'environnement.

L'avis exprimé ici résulte de l'analyse par l'Autorité environnementale de l'opération d'aménagement du quartier des pistes à l'intérieur d'un projet d'ensemble telle qu'elle lui a été présentée par la société MFP Michelin et des questions qui lui ont été posées dans la demande pour le cadrage préalable de l'étude d'impact à conduire.

Les réponses apportées ne préjugent pas des analyses et études que devra mener le maître d'ouvrage pour fournir une étude d'impact complète, alors même que certains points de celle-ci, n'ayant pas fait l'objet de questions de cadrage, ne sont pas évoqués ici ou ne le sont que partiellement.

L'avis rappelle le contexte, la présentation de l'opération du quartier des pistes, du projet d'ensemble et les enjeux environnementaux principaux (partie 1), expose les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées sur le champ et le degré de précision de l'étude d'impact (partie 2) et apporte d'autres éléments utiles pour l'établissement de la future étude d'impact (partie 3).

1. Contexte, présentation de l'opération du quartier des pistes, du projet d'ensemble et enjeux environnementaux principaux

1.1. Contexte général

Le projet se situe au sein d'un site industriel, constituant l'implantation historique de la société Michelin, au nord-est du centre-ville de Clermont-Ferrand, au contact du centre historique de Montferrand.

Le dossier de demande de cadrage évoque « la mutation progressive et par étapes de ce site industriel d'ampleur » et constitue, selon ses termes, une opportunité pour « *avec les acteurs du territoire* » faire « *démonstration que la fabrique urbaine du XXI^e siècle peut être vertueuse, durable, et ancrée sur le territoire* » .

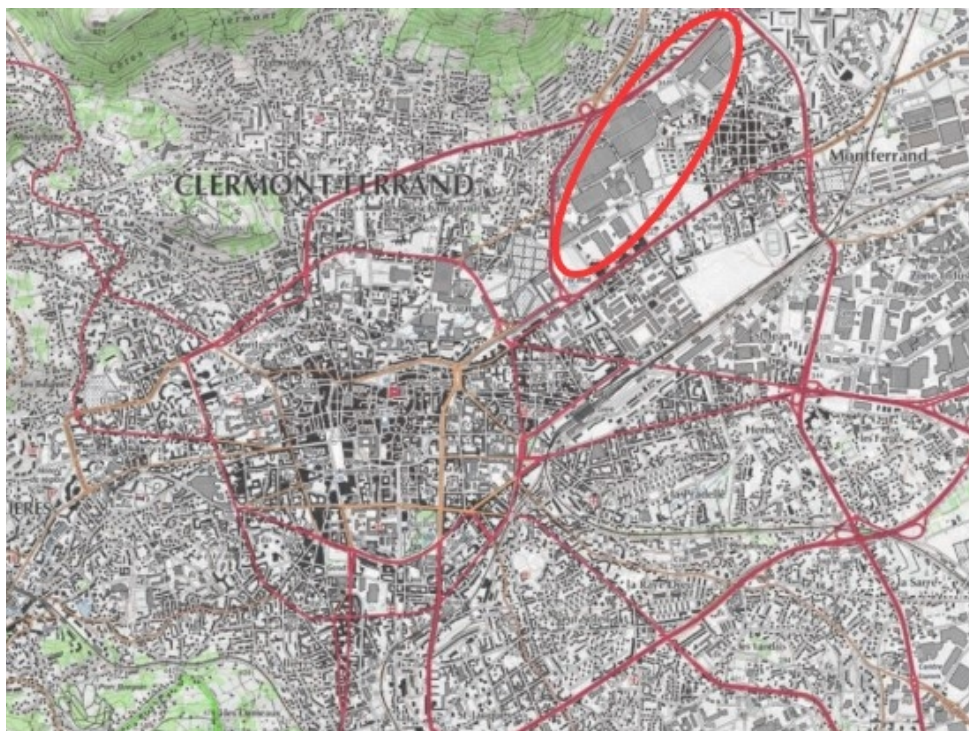


Figure 1: Localisation du projet d'ensemble (source : Datara)

1.2. Présentation de l'opération du quartier des pistes

Il est précisé que les études en cours sont réalisées à l'échelle du quartier des pistes, concernant une emprise de 9,4 hectares.

Le quartier des pistes est situé au nord-est de la ville de Clermont-Ferrand, à la croisée de deux grands axes de traversées et représente une entrée majeure dans la ville. Le secteur est caractérisé par son emblématique bâtiment de test de pneus, construit entre 1924 et 1928, long de 450 mètres et dont les rampes culminent à une hauteur de 30 mètres. Le bâtiment des Pistes, est composé de quatre corps de bâti. « Trois d'entre eux sont des espaces de tests de roulage de pneus avec de longues pistes pavées et des rampes de part et d'autre, le quatrième parallèle aux trois autres permettaient l'entretien des chariots, qui roulaient pour tester les pneus et le montage des pneus d'essais. Un élément perpendiculaire survole l'ensemble des quatre bâtis, c'est le pont roulant qui assurait la mise en place des chariots sur les pistes ».

Il est prévu que ce bâtiment des Pistes¹ soit préservé.

La requalification du site doit assurer une transition d'usage d'un espace de production et de recherche, imperméabilisé et enfermé, vers un lieu ouvert sur la ville, destiné à l'accueil du public, permettant la réintroduction du vivant et développant des thématiques axées sur la culture, le sport, la santé, la science ou encore les loisirs.

Le document joint à la demande de cadrage liste plusieurs équipements qui y seront accueillis : musée Michelin, Cité du Mouvement (« offre culturelle et scientifique autour du mouvement et de la lutte contre la sédentarité »), restaurant gastronomique, offre d'hébergement, pôle associatif, lieu culturel (évènementiel et accueil de spectacles) et jardins.

¹ Bâtiment de 450 m de long et 60 m de large accueillant des pistes munies de rampes de part et d'autre afin de procéder à des tests de roulage de pneus

L'opération comprend :

- la construction d'un bâtiment d'une emprise au sol d'environ 5 350 m² et d'une surface de plancher de 13 608 m² ;
- la réhabilitation du bâtiment B 146, d'une surface de plancher de 5 469 m², et sa connexion avec le bâtiment créé ;
- la démolition de l'extension en rez-de-chaussée de ce bâtiment ;
- la création d'un parvis et d'un square, sur une superficie de 1 500 m² ;
- l'aménagement d'espaces extérieurs, d'une superficie de 1 579 m².

Plusieurs caractéristiques de ce site sont annoncées :

- installation d'une centrale photovoltaïque en toiture des bâtiments (production annoncée de 1,5 GWh/an) ;
- réalisation d'un « quartier nature » avec 30 000 m² d'espaces végétalisés et plantation d'une centaine d'arbres à haute tige ;
- développement d'un plan de récupération des eaux de pluie permettant de récupérer plus de 7 000 m³/an d'eaux pluviales.



Figure 2: Plan du quartier des Pistes (source : dossier demande de cadrage préalable)

1.3. Présentation du projet d'ensemble

Le dossier indique que le projet prévoit, sur le site historique industriel de Michelin (42 hectares), la transformation en « pôles de ressources autour de la formation et du développement des talents, de l'innovation et de la transformation de la ville sur elle-même à l'ère du renouvellement urbain ». Le projet d'ensemble, selon le dossier, comprend quatre « pôles structurants » situés sur des emprises disjointes, identifiés sur le plan fourni (cf figure N°3) :

- le Quartier des Pistes (QDP) ;
- la Manufacture des Talents (MDT) ;
- le Centre des Matériaux Durables (CMD) ;
- le Pôle d'Innovation Collaborative (ou Cataroux suivant les documents) (PIC).



Figure 3: Périmètre géographique des quatre pôles du projet d'ensemble (source : demande de cadrage)

Il est précisé que deux des pôles du projet d'ensemble (MDT et CMD) sont déjà en fonctionnement et n'évolueront pas d'ici 2028 (date de l'état projeté), et que le pôle PIC est en phase de travaux. Le pôle « Manufacture des Talents » a été ouvert en 2022 pour anticiper la mutation du monde professionnel, des emplois et des compétences. Le pôle « centre des Matériaux Durables » est également déjà en activité mais fait encore l'objet de travaux (intégrant la modification du bâtiment RX) jusqu'en 2024. Le pôle Innovation Collaborative doit ouvrir mi-2025.

Les activités qui s'y exercent ou qu'il est prévu d'y implanter sont à destination du personnel de l'entreprise, sur les sujets de l'innovation, du recyclage et de la circularisation des déchets (CMD et PIC) et de l'apprentissage en formation continue (MDT), ainsi que du grand public via une programmation culturelle, pédagogique et environnementale. Le PIC développe également des offres de co-working (1200 postes de travail), de restauration (500 places) et de co-living (97 studios et suites) ouvertes à tous.

Plusieurs caractéristiques de ces sites sont annoncées :

- « ré-architecture » : transformation des bâtiments existants (création de patios pour favoriser l'éclairage naturel, notamment) pour accueillir les nouvelles activités afin de ne pas augmenter l'emprise du bâti ;
- raccordement du CMD et du PIC au réseau de chaleur urbain de la ville ;
- recours aux matériaux biosourcés et panneaux solaires en toiture pour les bâtiments du PIC, et désimperméabilisation des sols et plantation d'arbres sur ce secteur.

Des détails supplémentaires concernant les aménagements réalisés ou prévus sur ces pôles ainsi que leur fonctionnement (flux de personnes, desserte par les transports collectifs, consommations énergétiques, etc.) seront à fournir dans l'étude d'impact du projet d'ensemble.

1.4. Procédures relatives au projet d'ensemble

Le projet doit faire l'objet de diverses autorisations, sans doute d'urbanisme (permis de démolir, de construire, d'aménager), autorisations environnementales, voire minière si la géothermie est utilisée. Sur cette base et dans le cadre des procédures ad hoc, le projet fera l'objet d'une ou plusieurs consultations du public.

Le Code de l'environnement prévoit qu'un projet puisse faire l'objet d'autorisations successives relatives à telle ou telle de ses opérations constitutives. Faisant partie d'un même projet d'ensemble, ces demandes d'autorisation devront contenir l'étude d'impact du projet d'ensemble qui devra être actualisée en fonction de ses évolutions. Le pétitionnaire peut, s'il le souhaite, faire, auprès de l'Autorité environnementale, une demande d'avis sur la nécessité d'actualiser. L'article L 122-1-1-III du Code de l'environnement, dispose : « Les incidences sur l'environnement d'un projet dont la réalisation est subordonnée à la délivrance de plusieurs autorisations sont appréciées lors de la délivrance de la première autorisation ».

Concernant les opérations présentées, l'Autorité environnementale a eu connaissance d'une décision d'examen au cas par cas concernant le PIC².

Par ailleurs, l'Autorité environnementale a délibéré un avis le 6 juillet 2021 sur la reconversion d'une halle industrielle (bâtiment O23) « sur le site de Michelin Cataroux » en logements, bureaux et activités sur la commune de Clermont-Ferrand (63)³.

En outre, il est fait mention d'interactions entre les opérations projetées et les secteurs encore objet de production industrielle, situé en toute proximité des secteurs "de projet".

2 Il est souligné dans cette décision que « la zone de projet est intégrée dans un périmètre plus large qui devra faire l'objet d'une réflexion d'ensemble donnant lieu à une démarche d'évaluation environnementale, notamment sur les enjeux de maintien des continuités écologiques, de gestion des mobilités alternatives et d'énergie et de climat à l'échelle de l'OAP « Quartiers métropolitains » du PLU » (p.3/4). Cf figure 4.

3 https://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210706_2021apara76_reconversionhallesitemichelincataroux_63_delibere.pdf

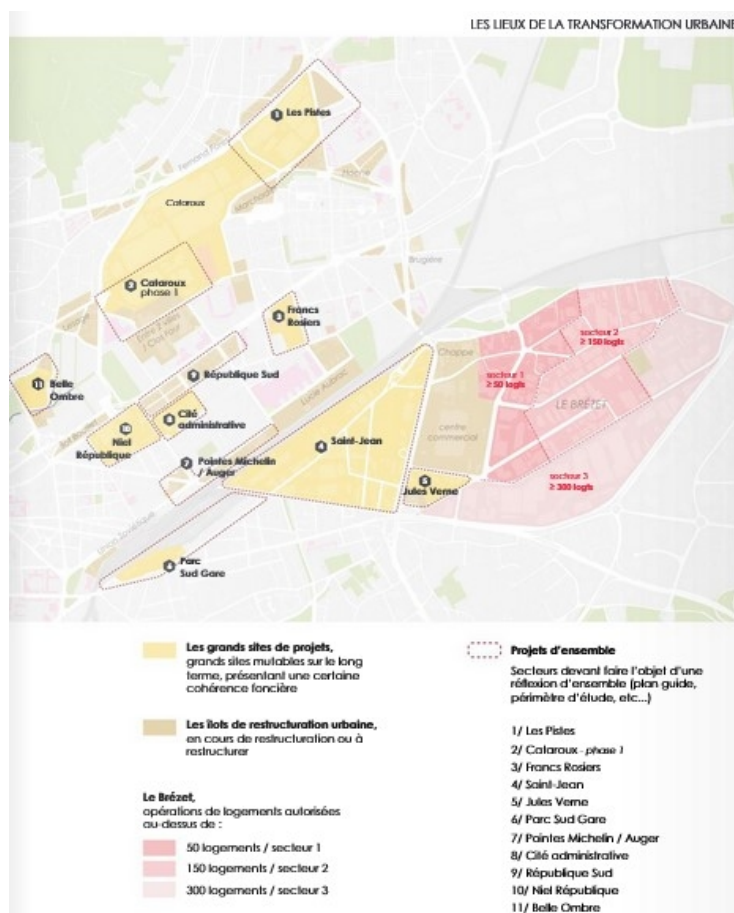


Figure 4: Plan de l'OAP « Quartiers métropolitains » (source : PLU de Clermont-Ferrand)

1.5. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Dans sa demande, le porteur de projet identifie l'ensemble des enjeux qui feront l'objet d'investigations afin de caractériser l'état initial de l'environnement du site et décrit la méthodologie qui sera mise en œuvre pour ces études (p.12 à 17).

Parmi ceux-ci et dans l'état actuel des informations qui lui ont été communiquées (études non encore réalisées), les principaux enjeux environnementaux du territoire et du projet, en phase de travaux ou d'exploitation, portent, *a priori* pour l'Autorité environnementale, sur :

- le patrimoine industriel et le paysage urbain sur cette emprise occupée par un ancien site industriel en reconversion et en entrée de ville ;
- l'énergie, en phase de travaux comme d'exploitation (travaux de démolition et de reconstruction, acheminement et évacuation des matériaux, déplacements⁴, chauffage, production d'EnR, etc.)
- le bilan carbone (émissions de gaz à effet de serre induites, captage du CO₂ par les espaces verts) ;
- la santé humaine, liée notamment à la qualité de l'air, à la déconstruction de bâtiments potentiellement concernés par la présence d'amiante, à la pollution des sols⁵ et aux nuisances sonores et vibratoires ;

⁴ Il est nécessaire que l'étude de trafic qui sera réalisée à l'échelle du Quartier des pistes aborde la question des modes de déplacement alternatifs au véhicule motorisé individuel.

⁵ Il est indiqué à ce sujet qu'un « plan de gestion établi après plus d'une centaine de sondages a été transmis à la DREAL pour approbation » (p.23).

- le changement climatique, avec notamment la ressource en eau et les effets d'îlots de chaleur urbain, dans un contexte de nécessaire adaptation des territoires ;
- la biodiversité, avec le développement de la nature en ville, à partir d'un site actuellement largement artificialisé, dans la continuité écologique à une échelle large, et la gestion des espèces végétales exotiques envahissantes ;
- le risque inondation, le site étant partiellement couvert par des zones d'aléa moyen à fort du plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRNPI) de l'agglomération clermontoise, et la gestion des eaux pluviales en découlant.

2. Les réponses de l'Autorité environnementale aux questions posées par le porteur de projet

Le maître d'ouvrage a posé deux questions à l'Autorité environnementale. Celles-ci font l'objet d'éléments de réponses ci-dessous.

2.1. Question relative aux impacts cumulés du projet

Question posée :

« Identifiez-vous des évolutions contextuelles susceptibles d'intervenir et impératives à considérer entre la date de « l'état initial » et la date de « l'état projeté » (2028) pour une éventuelle actualisation des « impacts/états/bénéfices » générés par les 3 entités⁶ dont les bâtiments, les espaces extérieurs et les activités sont maintenus à l'identique entre ces deux temporalités ? »

Éléments de réponse :

L'article R.122-5 II. du Code de l'environnement qui décrit le contenu attendu de l'étude d'impact d'un projet dispose à ce sujet que celle-ci doit aborder le « *cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées* ».

Il précise que « *les projets existants sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont été réalisés* », que « *les projets approuvés sont ceux qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact, ont fait l'objet d'une décision leur permettant d'être réalisés* », que « *sont compris, en outre, les projets qui, lors du dépôt du dossier de demande comprenant l'étude d'impact : ont fait l'objet d'une étude d'incidence environnementale au titre de l'article R.181-14 et d'une consultation du public ; ont fait l'objet d'une évaluation environnementale au titre du présent code et pour lesquels un avis de l'autorité environnementale a été rendu public* » et enfin que « *sont exclus les projets ayant fait l'objet d'un arrêté mentionnant un délai et devenu caduc, ceux dont la décision d'autorisation est devenue caduque, dont l'enquête publique n'est plus valable ainsi que ceux qui ont été officiellement abandonnés par le maître d'ouvrage* ».

Il appartient donc au maître d'ouvrage d'identifier les projets correspondant à cette description situés dans le secteur géographique du projet, ou dans sa sphère d'attraction ou de fréquentation, ou dont il intersecterait la sphère d'attraction et d'étudier leurs potentiels impacts cumulés avec

⁶ CMD, MDT et PIC, dont il n'est pas prévu que les entités bâties ni les activités accueillies évoluent.

ceux du projet de Parc Cataroux. L'extension du stade Gabriel Montpied, l'opération de renouvellement urbain du quartier des Vergnes plus largement, les projets de BHNS clermontois par exemple sont autant de projets qui pourraient avoir des effets cumulés avec le projet d'ensemble sur le site Michelin Cataroux.

Il sera utile au maître d'ouvrage d'inclure, au-delà de ces projets "*connus*", ceux dont il a connaissance, en particulier parce qu'il assure ou fait partie de leur maîtrise d'ouvrage, et aussi ceux dont d'autres acteurs majeurs du territoire, comme Clermont Métropole, ont connaissance, en particulier s'ils ont déjà fait l'objet d'information ou de communications au public. Cela lui permettra de constituer un dossier plus compréhensible pour le public et de mieux anticiper de futurs effets cumulés.

2.2. Question relative à l'étude de densité des constructions

Question posée :

« L'étude d'optimisation de la densité des constructions est apparue récemment dans les dossiers d'étude d'impact environnemental des projets d'aménagement urbain. Quels sont les attendus de cette étude au regard des objectifs visés par le projet de réaménagement du Quartier des Pistes ? »

Éléments de réponse :

L'article 214 de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 a en effet introduit dans le Code de l'urbanisme l'article L.300-1-1 l'obligation de réaliser une étude sur l'optimisation de la densité des constructions préalablement à une opération d'aménagement faisant l'objet d'une évaluation environnementale.

Cette étude de densification devra prendre en compte la qualité urbaine ainsi que la préservation et la restauration de la biodiversité et de la nature en ville. Elle permettra au maître d'ouvrage d'intégrer les préoccupations environnementales et de santé le plus en amont possible dans l'élaboration du projet envisagé.

L'optimisation de la densité de constructions est un aspect crucial dans la planification et la conception des zones d'activités.

Dans ce contexte, l'étude d'optimisation de la densité vise à maximiser l'utilisation de l'espace disponible pour les constructions et les activités économiques, tout en réduisant l'impact sur l'environnement naturel. Elle cherche à répondre aux objectifs de réduction de l'artificialisation des sols en trouvant le juste équilibre entre la densité de constructions et la préservation des espaces naturels. Cela implique une analyse minutieuse des besoins en construction et en espaces de stationnement, ainsi que la reconquête de la biodiversité, de lutte contre les îlots de chaleur dans un contexte de réchauffement climatique, et de prise en compte des déplacements.

3. Autres observations de l'Autorité environnementale

Pour établir son étude d'impact sur le projet d'ensemble, le pétitionnaire peut se reporter utilement à la « note de l'Autorité environnementale relative aux zones d'aménagement concerté (ZAC) et autres projets d'aménagements urbains » en date du 5 février 2020⁷.

3.1. Description du projet et de son contexte

Le principe de « mutation progressive et par étapes de ce site [de 42 hectares] » exposé dans le dossier (p.5) est à préciser par le pétitionnaire, dans le cadre de la définition de son projet d'ensemble. La définition d'un projet est inscrite à l'article L. 122-1 du code de l'environnement⁸ complétée par les précisions apportées par les articles L. 122-1-1 et L 122-1-3⁹. La maîtrise d'ouvrage doit justifier le choix du périmètre de son projet au regard des termes de ces articles.

À ce stade, les éléments dont a connaissance l'Autorité environnementale ne lui permettent pas de conforter que les quatre opérations présentées au §1.3 forment projet à elles seules, ni de comprendre en quoi ces quatre opérations constitueraient un projet, aux objectifs et objets précisément définis. Il convient que la maîtrise d'ouvrage, qui doit être envisagée par défaut comme potentiellement multiple (dès lors que des aménagements de voiries, d'accès, de transports en commun, de réseaux, etc. seraient nécessaires par exemple), analyse les liens fonctionnels entre les différentes opérations réalisées, en cours ou en projet (même à terme plus lointain) sur le site Michelin Cataroux. Dès lors que des liens fonctionnels significatifs existent entre opérations, que celles-ci sont nécessaires à l'atteinte de l'objectif assigné au projet d'ensemble par la maîtrise d'ouvrage, qu'elles y contribuent donc d'une façon suffisamment importante, elles font partie du projet d'ensemble. Cette analyse sera à restituer dans l'étude d'impact. Le projet d'ensemble sera clairement décrit, ainsi que ses composantes, même si elles le sont dans un degré de précision différent selon leur degré de maturité. De nombreux projets phasés dans le temps se précisent au cours du temps, au fur-et-à mesure de l'avancée des études. Le code de l'environnement a d'ailleurs prévu cette situation et donc la possibilité ou nécessité d'actualiser l'étude d'impact au fil des demandes d'autorisation nécessaires à la réalisation de telle ou telle opération constitutive du projet.

Il conviendra donc que l'évaluation environnementale définisse précisément le projet et qualifie les liens entre les opérations qui le constituent, en intégrant la réflexion qui a conduit à se poser la question d'intégrer ou d'écarter d'autres opérations existantes en explicitant les raisons notamment environnementales ayant conduit au choix retenu.

L'étude d'impact doit notamment répondre aux questions suivantes :

- quelle est la poursuite des activités de Michelin sur le secteur ?
- comment s'insèrent-elles dans ce dispositif et pourquoi ne font-elles pas partie du projet d'ensemble ?

Le dossier devra expliquer comment va "fonctionner" l'ensemble du quartier, entre les activités de Michelin industriel production, celles de Michelin RH/développement/formation et celles de Michelin promoteur culturel/patrimonial/immobilier, ainsi potentiellement que celles d'autres opérateurs.

⁷ <https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/les-notes-deliberees-de-l-ae-a1788.html>

⁸ la réalisation de travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol....

⁹ dernier alinéa : « Lorsqu'un projet est constitué de plusieurs travaux, installations, ouvrages ou autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, il doit être appréhendé dans son ensemble, y compris en cas de fractionnement dans le temps et dans l'espace et en cas de multiplicité de maîtres d'ouvrage, afin que ses incidences sur l'environnement soient évaluées dans leur globalité »

Ainsi, le dossier doit indiquer comment ces opérations qui changent radicalement l'image et l'usage du quartier s'articulent avec l'opération concernant l'O23 et d'autres "opérations" en cours ou terminées ou à venir.

Sur la base de cette définition, étayée, documentée, il reviendra ensuite au pétitionnaire de :

- définir le périmètre des études (cf paragraphe 3-2) ;
- préciser quel est l'état initial de l'environnement ;
- indiquer l'ensemble des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions réalisées dans le cadre du périmètre du projet, donc l'état d'avancement du projet ;
- analyser les incidences directes et indirectes, cumulatives, à court, moyen et long termes, permanentes et temporaires, positives et négatives du projet d'ensemble.

Concernant l'état initial de l'environnement, l'article R 122-5-II-3) indique « *l'étude d'impact comporte...3° Une description des aspects pertinents de l'état initial de l'environnement, et de leur évolution en cas de mise en œuvre du projet ainsi qu'un aperçu de l'évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet, dans la mesure où les changements naturels par rapport à l'état initial de l'environnement peuvent être évalués moyennant un effort raisonnable sur la base des informations environnementales et des connaissances scientifiques disponibles* ».

Pour constituer l'état initial, le dossier transmis par le pétitionnaire aborde certaines thématiques à une échelle générale (paysage...). Cependant pour nombre d'entre elles (énergie, gaz à effet de serre, qualité de l'air, etc) cet état initial du site est restreint parfois aux quatre pôles (PIC, CMD, MdT, QdP) ou au seul pôle du quartier des pistes. Par ailleurs, alors que l'annexe 2 du calendrier indique que l'étude d'impact sera réalisée en 2023 et les travaux du quartier des pistes fin 2023 (démolitions), il est prévu que l'état initial soit réalisé en 2023 pour le pôle du quartier des pistes, et le pôle de la manufacture des talents, 2024 pour le pôle centre des matériaux durables et 2025 pour le pôle Innovation Cataroux.

L'Autorité environnementale rappelle que l'état initial du site correspond à l'état du site avant tout démarrage de travaux et ne peut pas correspondre à plusieurs dates pour un même projet. Ainsi, la date de démarrage des premiers travaux opérés sur l'un des quatre pôles est à retenir pour l'ensemble du projet.

Concernant l'ensemble des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions réalisées dans le cadre du périmètre du projet, le dossier présenté par le pétitionnaire se limite essentiellement au quartier des pistes, les trois autres pôles étant considérés comme constituant une partie de l'état initial du projet, ce qui n'est pas conforme à l'article L 122-1-3 du code de l'environnement.

Un état des lieux et d'avancement précis de chacune de ces opérations (bâtiment et activités qu'ils accueillent) est à présenter. Il est à replacer en outre dans le contexte de l'évolution de l'activité Michelin, des déménagements d'équipes/d'activités entre différents bâtiments étant à l'œuvre, et d'autres opérations étant en cours dans le secteur « Cataroux » plus largement : cf l'avis de la MRAe en 2021 sur la reconversion de la Halle O3.

L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit intégrer l'ensemble des travaux de construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions réalisées dans le cadre du périmètre du projet. Les travaux de démolitions et constructions déjà conduits, l'exploitation de ces bâtiments, sont à intégrer au projet. Leurs incidences, y compris sur le trafic, sur d'autres secteurs du site, sur les ressources etc, de leurs activités sont à évaluer.

Concernant l'analyse des incidences directes et indirectes, cumulatives, à court, moyen et long termes, permanentes et temporaires, positives et négatives du projet d'ensemble, là aussi l'approche du dossier fourni est limitée au pôle du quartier des pistes, ce qui n'est pas conforme à l'article R 122-5-II 5 et 6 du code de l'environnement.

Selon l'article L. 122-1-1 III du code de l'environnement « *Lorsque les incidences du projet sur l'environnement n'ont pu être complètement identifiées ni appréciées avant l'octroi de cette autorisation, le maître d'ouvrage actualise l'étude d'impact en procédant à une évaluation de ces incidences, dans le périmètre de l'opération pour laquelle l'autorisation a été sollicitée et en appréciant leurs conséquences à l'échelle globale du projet. En cas de doute quant à l'appréciation du caractère notable de celles-ci et à la nécessité d'actualiser l'étude d'impact, il peut consulter pour avis l'autorité environnementale. Sans préjudice des autres procédures applicables, les autorités mentionnées au V de l'article L. 122-1 donnent un nouvel avis sur l'étude d'impact ainsi actualisée, dans le cadre de l'autorisation sollicitée* ».

L'Autorité environnementale rappelle que l'étude d'impact doit intégrer toutes les incidences liées à l'ensemble des travaux de démolition, construction, d'installations ou d'ouvrages, ou d'autres interventions réalisées dans le cadre du périmètre du projet.

3.2. Périmètre des études (aires d'étude)

L'aire d'étude est la zone géographique potentiellement soumise aux impacts temporaires et permanents, directs et indirects du projet.

Les aires d'études sont évolutives et variables selon les thématiques environnementales. Elles doivent clairement être définies et justifiées dans l'étude d'impact.

Pour chaque thème de l'environnement, le pétitionnaire doit spécifier l'aire ou les aires d'étude au sein desquelles seront étudiées les caractéristiques de l'état initial et seront analysés les impacts directs et indirects du projet et des différentes solutions envisagées.

L'étude d'impact doit distinguer :

- les sites d'implantation du projet (aire d'étude immédiate) : espaces où les éléments du projet auront une influence le plus souvent directe et permanente (emprise physique des aménagements, impacts fonctionnels) ;
- les zones d'influence du projet (aire d'étude rapprochée et aire d'étude éloignée) : là où le projet aura des impacts spatiaux en raison de la nature même du paramètre affecté (trafic, qualité de l'air, bruit, paysage, socio-économie) et des impacts indirects en raison des relations fonctionnelles entre les divers compartiments du milieu.

Cette définition des aires d'études doit être réalisée pour chaque thématique environnementale en lien avec les documents d'urbanisme existants, les documents de planification existants tels le PLUIH, le Scot, le PCAET, le PGRI, le Sage, etc.

3.3. Observations relatives à la santé des populations

Le projet est implanté à la fois sur un ancien site industriel dont les sols sont pollués¹⁰ et dans une zone altérée à dégradée en matière de qualité de l'air et de bruit¹¹.

Le pétitionnaire indique que la caractérisation de l'état initial de la qualité de l'air sur le site sera fondée sur les données relevées sur la station de mesure de qualité de l'air existante ainsi que sur les émissions de polluants atmosphériques générées par les activités présentes au sein du périmètre, et sera complétée par un état détaillé de la qualité de l'air. Cet état devra comprendre les polluants traceurs des émissions liées au trafic et aux rejets des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) situées à proximité. Le pétitionnaire devra établir des mesures in situ et une modélisation des opérations prévues.

Une étude acoustique et des vibrations est également prévue. Celle-ci devra comprendre un inventaire des sources de bruit et une localisation des bâtiments sensibles à ces nuisances. Le pétitionnaire devra également établir des mesures in situ et une modélisation des opérations prévues en utilisant des logiciels à jour.

À titre d'information, les sites suivants peuvent être consultés pour établir un état initial fiable (liste non exhaustive) :

- Portail d'Atmo Auvergne-Rhône-Alpes : <http://data-atmoaura.opendata.arcgis.com/> (indicateurs Air – Santé dans l'onglet « exposition des populations » et carte stratégique Air de Clermont Auvergne Métropole) ;
- Observatoire régional harmonisé Auvergne Rhône Alpes des nuisances environnementales air bruit (Orhane) : <http://www.orhane.fr/> ;
- Base locale d'informations statistiques en santé Auvergne Rhône Alpes (Balises) : www.balises-auvergne-rhone-alpes.org/OSE.php (base de données de 26 indicateurs sur la santé et l'environnement) ;
- Réseau national de surveillance aérobiologique Végétation en ville : <http://www.vegetation-en-ville.org/wp-content/themes/vegetationenville/PDF/Guide-Vegetation.pdf?v=2018.01.04-10.13.10> (guide d'information) ;
- Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN) : <https://www.irsn.fr/FR/connaissances/Environnement/expertises-radioactivite-naturelle/radon/Pages/5-cartographie-potentiel-radon-commune.aspx#.X2xa0E1OK9I> (cartographie à l'échelle communale du risque radon) ;
- Observatoire régional climat air énergie Auvergne Rhône-Alpes : <https://www.orcae-auvergne-rhone-alpes.fr/> (cartographie à l'échelle régionale climat air et énergie)

Si l'étude d'impact doit évaluer les effets du projet sur l'environnement, il convient également qu'elle analyse l'impact de l'environnement existant et futur sur les futurs usagers du quartier. Le maître d'ouvrage devra ainsi présenter la manière dont a été prise en compte l'exposition aux polluants et nuisances (bruit, qualité de l'air et des sols) des populations fréquentant le site.

¹⁰ [Base de données Géorisques](#)

¹¹ [Base de données Orhane](#)

L'évaluation environnementale devra ainsi conduire à ce que ces enjeux soient pris en compte dans la conception même du projet en mettant en œuvre les principes suivants : ne pas construire d'établissements accueillant des populations sensibles sur des sites pollués ; implanter et concevoir des espaces bâtis et des espaces de vie limitant l'exposition des populations, notamment les publics vulnérables et défavorisés : éloignement des zones destinées à l'habitation des axes routiers à fort trafic et des sources de bruit, choix de l'implantation de certains bâtiments ou équipements (salle polyvalente, terrain de sport ou de loisirs, etc.), isolation phonique des bâtiments, localisation des prises d'air neuf, etc.¹² ; éviter toute implantation de nouvelle population dans des atmosphères présentant des concentrations supérieures aux valeurs guides de l'OMS pour la qualité de l'air, et aussi pour le bruit

En matière de bruit et de qualité de l'air, les valeurs guides de l'organisation mondiale de la santé, plus exigeantes que la réglementation nationale, seront à prendre comme référence, pour éviter de dégrader la santé des populations qui fréquenteront le site ou y résideront.

3.4. Observations relatives au risque d'inondation

Le projet est situé en partie dans la zone inondable définie dans le plan de prévention des risques naturels prévisibles d'inondation (PPRNpi) de l'agglomération clermontoise¹³.

Le dossier de demande indique qu'une modélisation du fonctionnement hydraulique sur le site suite aux aménagements prévus sera effectuée. Il convient de souligner que l'état projeté ne devra pas dégrader la situation actuelle : vitesse d'écoulement, hauteurs d'eau, etc. L'étude d'impact doit donc faire ressortir l'impact positif ou négatif sur l'hydraulique de tous les aménagements projetés. Le porteur de projet devra évaluer les volumes de remblais / déblais en zone inondable et étudier l'impact des éventuelles compensations, qui peuvent en outre avoir une incidence sur l'aspect paysager (trous et bosses liés aux déblais / remblais). Il convient de souligner que la transparence hydraulique des aménagements est à rechercher avant de proposer toute mesure compensatoire.

Par ailleurs, les opérations prévues par le projet devront respecter le règlement du PPRNpi (zones O et Ru), notamment en matière de :

- cote de mise hors d'eau des planchers des constructions nouvelles ;
- démonstration que les travaux et évolutions projetés des bâtiments conservés ne conduisent pas à une augmentation de la vulnérabilité, notamment en augmentant le coût économique des dégâts ou le nombre de personnes exposées.

Une information sur le risque inondation et la conduite à tenir en cas de crue devra en outre être prévue sur le site.

3.5. Observations relatives à la gestion de la ressource en eau

Le dossier de demande annonce des objectifs ambitieux en termes de réutilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts (7 000 m³ par an). Les dispositifs à mettre en œuvre afin d'optimiser l'utilisation de cette ressource devront être décrits (systèmes de goutte-à-goutte, par exemple). Par ailleurs, la possibilité de mettre en place un réseau spécifique à partir des cuves de récupération pour l'alimentation des toilettes et des lave-linge pourra être étudiée.

¹² Les travaux du Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement (Cerema) en ce sens peuvent utilement être consultés : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/amenagement-urbain-fiches-enjeux-sanitaires-prendre-compte>

¹³ Approuvé le 8 juillet 2016

L'Autorité environnementale recommande au pétitionnaire de s'appuyer sur les retours d'expérience des opérations déjà réalisées dans le secteur en matière de fossés, de noues, et de dispositifs de gestion de la ressource en eau d'une manière générale. Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation déjà mises en place pour les opérations réalisées dans le secteur doivent faire l'objet d'une analyse pour retenir in fine les bonnes pratiques adaptées au terrain concerné.

En outre, les quantités et l'origine de l'eau nécessaire au fonctionnement du « Quartier fraîcheur » évoqué dans le dossier (p.24) nécessitent d'être précisées.

De fait, la réflexion sur la gestion de la ressource en eau est à connecter avec l'objectif de développer la nature en ville pour en particulier favoriser la biodiversité et lutter contre les îlots de chaleur dans un contexte de réchauffement climatique.

3.6. Observations relatives aux déplacements

Le volet « déplacement » à réaliser dans les études est essentiel, d'abord parce qu'il permet d'évaluer les incidences du projet sur les différents réseaux de transport, ensuite parce que de la qualité de cette approche dépend la pertinence des prévisions d'émissions sonores et de polluants liées au transport qui constituent une donnée d'entrée essentielle des volets « bruit », « qualité de l'air », « gaz à effet de serre » des études d'impact ainsi que des évaluations de risques sanitaires.

Il doit permettre, dans une logique de maîtrise des déplacements automobiles, condition majeure de la réduction de la production des gaz à effet de serre cohérente avec les engagements nationaux et internationaux, de tester différentes stratégies d'accessibilité et de desserte.

Le pétitionnaire doit s'assurer que son projet ne génère un volume significatif de déplacements automobiles, avec parfois de fortes incidences en termes de saturation des réseaux routiers aux heures de pointes. Cela nécessite de s'assurer que la desserte en transports en commun devienne une véritable stratégie alternative à la desserte automobile.