



Mission régionale d'autorité environnementale

Auvergne-Rhône-Alpes

**Avis délibéré de la mission régionale d'autorité  
environnementale relatif au projet d'ateliers de profilage bac  
acier et de fabrication de panneaux à base de mousse  
polyuréthane présenté par la société Bacacier sur la commune  
de Riom (63)**

**Avis n° 2021-ARA-AP-1125**

## Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

La mission régionale d'autorité environnementale (MRAe) Auvergne-Rhône-Alpes du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a délibéré par voie électronique sous la coordination de Éric Vindimian, en application de sa décision du 18 août 2020 portant exercice de la délégation prévue à l'article 17 du décret du 2 octobre 2015 modifié relatif au CGEDD, pour statuer sur la demande d'avis sur le projet d'ateliers de profilage de bacs acier et de fabrication de panneaux à base de mousse polyuréthane présenté par la société Bacacier .

En application du règlement intérieur de la MRAe en date du 13 octobre 2020, chacun des membres délibérants atteste qu'aucun intérêt particulier ou élément dans ses activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause son impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

La direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal) Auvergne-Rhône-Alpes a été saisie le 18 février 2021, par les autorités compétentes pour délivrer l'autorisation du projet, pour avis au titre de l'autorité environnementale. Ce projet avait déjà fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale le 16 février 2021 précisant qu'elle n'avait pas été mise en situation d'étudier correctement le dossier, des compléments le concernant ayant été apportés un jour avant la date limite pour que l'Autorité environnementale rende son avis<sup>1</sup>. Conformément aux dispositions du II de l'article R. 122-7 du code de l'environnement, l'avis doit être fourni dans le délai de deux mois.

Conformément aux dispositions du III du même article, les services de la préfecture du Puy de Dôme, au titre de ses attributions dans le domaine de l'environnement, et l'agence régionale de santé ont été consultées.

Conformément aux dispositions des articles D. 181-17-1 et R. 181-19 du même code, les avis des services de l'État concernés et de l'Agence régionale de santé, qui ont été consultés dans le cadre de la procédure liée à l'autorisation environnementale, ont été transmis à l'Autorité environnementale.

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.

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

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

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

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

---

1 Lien vers ce 1<sup>er</sup> avis: [http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210216\\_apara21\\_bacacier\\_63\\_delibere.pdf](http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210216_apara21_bacacier_63_delibere.pdf)

## Synthèse

L'entreprise Bacacier a pour projet la reprise de l'ancien site industriel de la Seita sur la commune de Riom afin d'y regrouper ses activités auvergnates et y développer une nouvelle activité de fabrication de panneaux sandwichs isolants à base de mousse polyuréthane ou de laine de roche.

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- le cadre de vie et la santé pour les riverains du projet, en termes de qualité de l'air et plus particulièrement de perceptions olfactives<sup>2</sup>, mais également de nuisances sonores liées au fonctionnement de l'activité et au trafic généré par celle-ci ;
- les risques industriels.

L'étude d'impact identifie la majeure partie des thématiques environnementales pertinentes. Cependant leur étude est dans la plupart des cas trop peu approfondie. Si la reprise d'une friche industrielle constitue l'un des points forts du projet, de même que la possibilité d'une remise en service du raccordement du site au réseau ferré qui gagnerait cependant à être précisée, le devenir des anciens sites sur les communes d'Aigueperse et de Cébazat n'est pas totalement défini, et l'impact de la reprise des sites par de nouveaux exploitants, ou de leur absence de reprise n'est pas étudié.

Enfin, sur la forme, le dossier d'étude d'impact manque de qualité quant aux illustrations fournies dont l'absence ou la mauvaise qualité rendent difficiles l'identification des éléments mentionnés pour le lecteur. Il nécessite en outre pour être compris de se reporter aux annexes du dossier ce qui nuit à son appropriation par le public

L'Autorité environnementale fait donc un certain nombre de recommandations pour améliorer l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le projet

Ces recommandations sont détaillées dans l'avis qui suit.

---

2 Au regard des émissions de composés organiques volatiles (COV) qui seront émis par l'activité.

« Les composés organiques volatils regroupent une multitude de substances, qui peuvent être d'origine biogénique (naturelle) ou anthropique (humaine). Les plus connus sont le butane, le toluène, l'éthanol (alcool à 90°), l'acétone et le benzène que l'on retrouve dans l'industrie, le plus souvent sous la forme de solvants organiques (par exemple, dans les peintures ou les encres). [...] Les COV ont un double effet sur la santé :

- un effet indirect en agissant sur l'ozone, en tant que précurseurs de ce gaz dans l'air : les conséquences de cette surproduction d'ozone pour la santé varient selon le niveau d'exposition, le volume d'air inhalé et la durée de l'exposition. [...]
- un effet direct en tant que substance toxique, jusqu'à des niveaux de gravité extrêmes justifiant une classification rigoureuse. Les COV les plus nocifs, comme le benzène, sont classés CMR (cancérogène, mutagène et reprotoxique). [...]

Source : site internet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

# Sommaire

<b>1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Contexte et présentation du projet.....</b>	<b>5</b>
<b>1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Qualité du dossier.....</b>	<b>8</b>
<b>2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement.....</b>	<b>8</b>
2.1.1. Cadre de vie.....	9
2.1.2. Qualité de l'air.....	10
2.1.3. Sols pollués.....	10
2.1.4. Ressource en eau.....	11
2.1.5. Evolution de l'état initial sans la mise en œuvre du projet.....	11
<b>2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser.....</b>	<b>11</b>
2.2.1. Cadre de vie.....	11
2.2.2. Émissions de polluants atmosphériques et de poussières.....	14
2.2.3. Sols pollués.....	14
2.2.4. Ressource en eau.....	15
2.2.5. Risques.....	15
<b>2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus.....</b>	<b>16</b>
<b>2.4. Articulation du projet avec les documents de planification.....</b>	<b>16</b>
<b>2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études.....</b>	<b>16</b>
<b>2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact.....</b>	<b>16</b>

# Avis détaillé

## 1. Contexte, présentation du projet et enjeux environnementaux

### 1.1. Contexte et présentation du projet

L'entreprise Bacacier, comptant actuellement dans le Puy-de-Dôme deux ateliers sur la commune d'Aigueperse<sup>3</sup> et quatre autres dans la zone industrielle de Ladoux, sur la commune de Cébazat<sup>4</sup>, souhaite regrouper l'ensemble de ces activités dans la zone d'activité de la Varenne à Riom<sup>5</sup>, dans l'ancien bâtiment industriel de la Seita<sup>6</sup> repris entre temps par la société britannique Imperial Tobacco, et ayant fermé ses portes en 2018. Elle souhaite également y développer une nouvelle activité de fabrication de panneaux sandwichs isolants à base de mousse de polyuréthane ou de laine de roche.

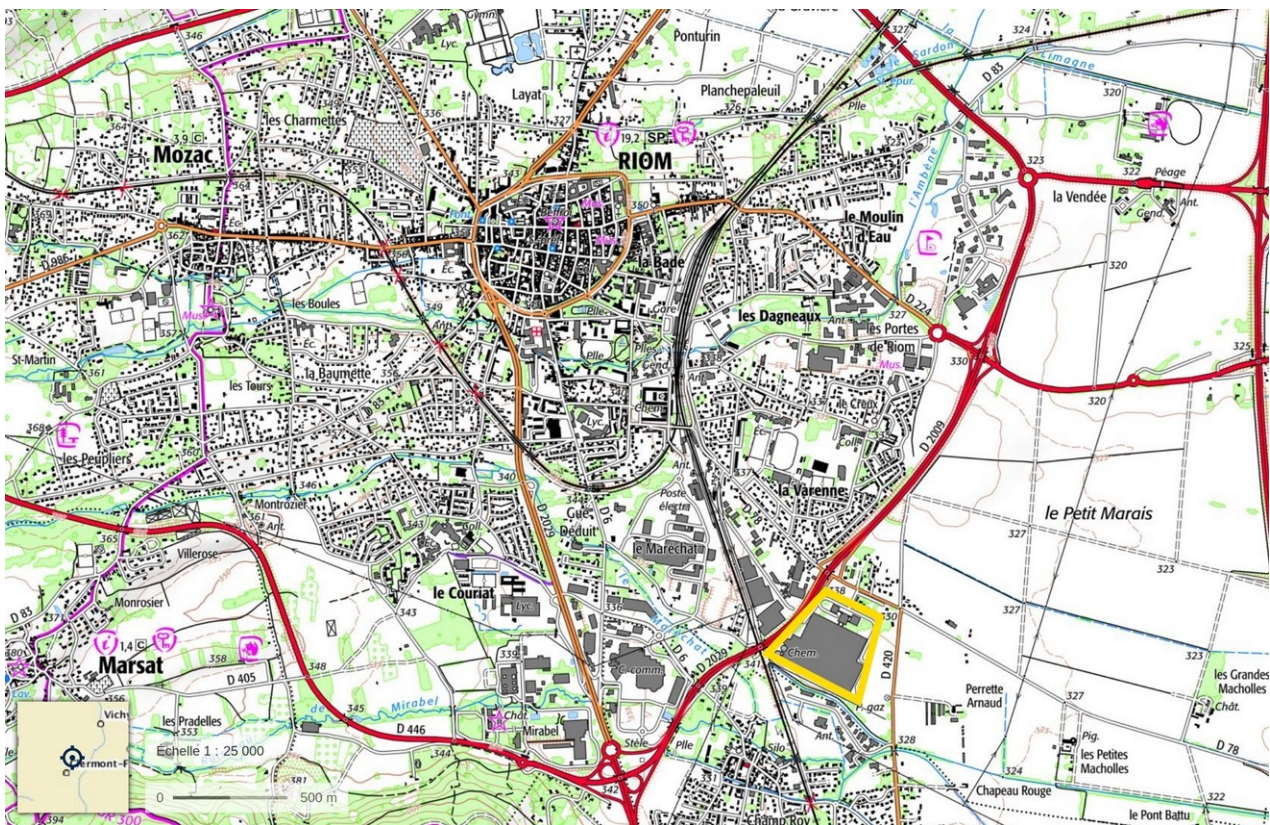


Figure 1 : carte de localisation du projet, figuré en jaune au sud-est de Riom. Source Géoportail.

Le terrain objet du projet, d'une superficie d'environ 22 hectares est situé à proximité immédiate à l'est de la route départementale RD 2009 qui contourne Riom, voir figure 1. Il est bordé au sud par

3 Commune localisée à une trentaine de kilomètres au nord de Clermont-Ferrand.

4 Commune jouxtant Clermont-Ferrand au nord.

5 Sous-préfecture du département du Puy-de-Dôme, située à environ 15 kilomètres au nord de Clermont-Ferrand.

6 Société d'exploitation industrielle des tabacs et allumettes : « *Entreprise publique française en charge de la production et de la commercialisation du tabac et des allumettes en France*[...] la Seita fut privatisée en 1995. [...] En 1999, la Seita fusionna avec l'entreprise publique espagnole Tabacalera pour fonder le groupe Altadis. Ce dernier fut racheté en 2008 par Imperial Tobacco. [...] » Source : site internet du comité national contre le tabagisme.



le ruisseau le « Maréchat », affluent du Bédât, lui-même affluent de l'Allier, et matérialisant la frontière entre les communes de Riom et de Ménérol à cet endroit. Immédiatement au sud du Maréchat s'étend une zone d'activités comprenant quelques habitations, puis le bourg de la commune de Ménérol. Au nord du terrain, de l'autre côté de la route départementale RD 78 se trouve une zone pavillonnaire. Enfin, à l'est du site, de l'autre côté de la RD 420 démarre une zone de grandes cultures ponctuée d'habitations éparses au sein de la plaine de la Limagne.

Les parcelles sur lesquelles est envisagé le projet comportent actuellement un bâtiment industriel désaffecté entouré de voies de circulations, des locaux administratifs, des pavillons et un parking au nord, et une zone enherbée sur la partie est (voir figure 2). Une partie des terrains présente une pollution aux hydrocarbures au niveau d'anciennes cuves de stockage.



Figure 2 : Vue aérienne du site du projet. Source Géoportail.

Le site est raccordé à la voie ferrée passant à proximité immédiate au sud du terrain et reliant Riom à Clermont-Ferrand vers le Sud, et à Saint-Germain-des-Fossés (Allier) puis Paris en direction du nord, ou Lyon en direction de l'est. Le porteur de projet prévoit la réhabilitation du bâtiment afin que celui-ci puisse accueillir ses activités de travaux mécaniques des métaux (découpe et profilage) et de fabrication de panneaux isolants à base de mousse de polyuréthane (mousse réalisée sur le site par un mélange de composés chimiques injectés entre les deux parements du panneau) et de laine de roche.

Le parking existant sera conservé, et la partie bureaux sera également réhabilitée. Enfin, le site comportera trois zones d'expéditions dont deux seront créées par imperméabilisation du secteur en herbe à l'est du site (voir figure 3).

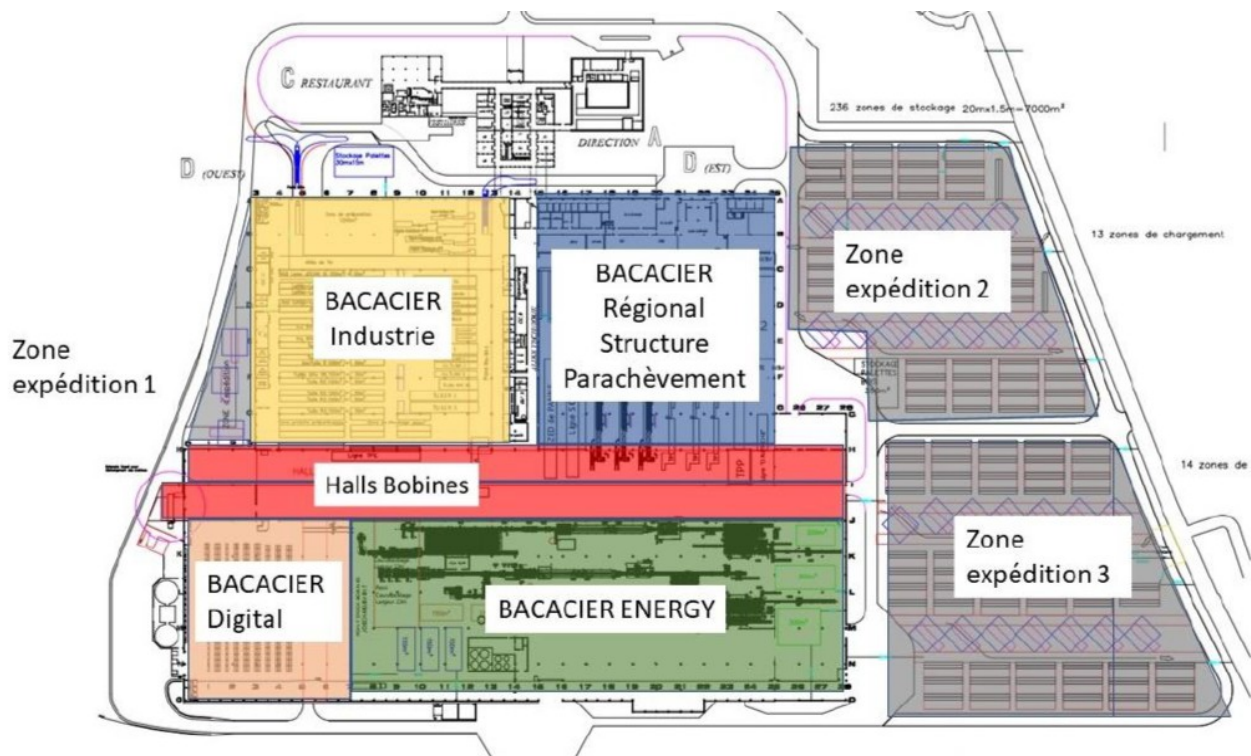


Figure 3 : projet de Bacacier sur le site de Riom (Source dossier)

Le présent avis porte donc sur les éléments suivants :

- les travaux de réhabilitation des bâtiments existants sur le site, et de création de zones d'expédition sur un secteur du site qui n'est pas actuellement imperméabilisé ;
- le fonctionnement du site une fois celui-ci de nouveau en activité ;
- le devenir des six anciens ateliers qui ne seront plus exploités par la société Bacacier.

## 1.2. Principaux enjeux environnementaux du projet et du territoire concerné

Pour l'autorité environnementale, les principaux enjeux du territoire et du projet sont :

- le cadre de vie et la santé pour les riverains du projet, en termes de qualité de l'air<sup>7</sup> et plus particulièrement de perceptions olfactives, mais également de nuisances sonores liées au fonctionnement de l'activité et au trafic généré par celle-ci ;
- les risques industriels.

7 Au regard des émissions de composés organiques volatiles (COV) qui seront émis par l'activité.  
 « Les composés organiques volatils regroupent une multitude de substances, qui peuvent être d'origine biogénique (naturelle) ou anthropique (humaine). Les plus connus sont le butane, le toluène, l'éthanol (alcool à 90°), l'acétone et le benzène que l'on retrouve dans l'industrie, le plus souvent sous la forme de solvants organiques (par exemple, dans les peintures ou les encres). [...] Les COV ont un double effet sur la santé :

- un effet indirect en agissant sur l'ozone, en tant que précurseurs de ce gaz dans l'air : les conséquences de cette surproduction d'ozone pour la santé varient selon le niveau d'exposition, le volume d'air inhalé et la durée de l'exposition. [...]
- un effet direct en tant que substance toxique, jusqu'à des niveaux de gravité extrêmes justifiant une classification rigoureuse. Les COV les plus nocifs, comme le benzène, sont classés CMR (cancérogène, mutagène et reprotoxique). [...]

Source : site internet de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, [www.ademe.fr](http://www.ademe.fr)

## 2. Qualité du dossier

Le dossier comprend toutes les pièces prévues par l'article R. 122-5 du code de l'environnement. L'étude d'impact prend en compte l'ensemble des aspects environnementaux de la phase de construction puis d'exploitation du nouveau site.

En revanche, le dossier manque d'illustrations de qualité pour situer ce dont il est question dans le texte. Des photomontages du site une fois celui-ci réhabilité font également défaut. En effet, bien qu'il soit clair que l'impact paysager du bâtiment principal ne changera pas fondamentalement, certains espaces vont être nouvellement aménagés, notamment les aires de déchargement des poids-lourds en lieu et place de zones enherbées. Aussi, l'aspect final du site mériterait-il d'être illustré depuis différents points de vue judicieusement choisis.

**L'autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des illustrations de qualité devant faciliter la compréhension du projet pour le lecteur.**

Le dossier manque de précision quant au devenir de certains des sites qui ne seront plus exploités par Bacacier. Il ressort notamment du dossier qu'une partie des bâtiments de la zone industrielle de Ladoux ne sera plus exploitée dans l'immédiat, de même que le bâtiment principal d'Aigueperse<sup>8</sup>. Le devenir de ces bâtiments est donc consubstantiel au projet, les incidences de leur réutilisation ou de leur démantèlement doivent en conséquence être comprises dans le périmètre du projet<sup>9</sup>.

**L'Autorité environnementale recommande d'étendre le périmètre de l'étude d'impact au devenir des anciens sites de la société Bacacier comportant les incidences d'un éventuel abandon ou des travaux ou opérations dont ces sites feraient l'objet en cas de démolition ou de reprise éventuelle dans le cadre d'une autre activité.**

L'Autorité environnementale constate également que la partie de l'étude d'impact concernant l'état actuel de l'environnement est composée de beaucoup de définitions génériques assez longues, notamment concernant les périmètres de protection de la biodiversité, pour finalement conclure que le projet n'a pas d'interaction avec ces sujets et qu'il n'y a aucun enjeu les concernant.

**L'Autorité environnementale recommande de moins développer les sujets de moindres enjeux dans l'état initial de l'environnement, afin de mieux faire ressortir les réels enjeux du projet.**

### 2.1. Aspects pertinents de l'état actuel de l'environnement

Le dossier indique<sup>10</sup> que « l'étendue de la zone étudiée dans ce chapitre est définie arbitrairement comme étant la superficie des communes touchées par [le] rayon d'affichage » de l'enquête publique, soit un rayon de trois kilomètres autour du site du projet et défini par le code de l'environ-

8 Cf Note de présentation non technique du projet, p.7

9 En effet, l'article L. 122-1 (III) du code de l'environnement indique que « 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. » Par ailleurs, le guide technique « Évaluation environnementale – Guide d'interprétation de la réforme du 3 août 2016 » du CGDD indique en page 21 que « Le projet doit donc être appréhendé comme l'ensemble des opérations ou travaux nécessaires pour le réaliser et atteindre l'objectif poursuivi. Il s'agit des travaux, installations, ouvrages ou autres interventions qui, sans le projet, ne seraient pas réalisés ou ne pourraient remplir le rôle pour lequel ils sont réalisés. »

10 cf. EI, p.10



nement. L'Autorité environnementale rappelle que la délimitation d'une aire d'étude doit se baser sur des éléments pertinents identifiés en périphérie du site comportant des enjeux environnementaux pouvant être affectés compte tenu des caractéristiques du projet, sans condition de distance vis-à-vis de celui-ci.

**L'Autorité environnementale recommande de revoir le périmètre des aires d'étude en fonction des thématiques traitées et des enjeux environnementaux concernés.**

### **2.1.1. Cadre de vie**

#### *Identification des enjeux*

En termes de cadre de vie, le dossier d'étude d'impact indique que « *les premières habitations sont situées au voisinage immédiat au nord du site. Elles font partie d'un ensemble pavillonnaire moyennement dense* »<sup>11</sup>. Elle indique également que des pavillons sont présents au sud du site dans la zone d'activités des Charmes<sup>12</sup>, que le centre de Riom se situe à deux kilomètres au nord-ouest du site, et elle dresse la liste des différents lieux recevant du public dans le périmètre de l'aire d'étude.

L'Autorité environnementale constate que l'étude d'impact ne donne pas de détails concernant les pavillons inclus dans le site, au nord-est de celui-ci. Elle n'indique pas s'ils sont actuellement habités, ni leur devenir dans le cas de la reprise du site par le porteur de projet. D'autre part, les informations sur les populations concernées et les établissements sensibles ne sont disponibles que dans l'annexe relative à l'évaluation des risques sanitaires. Il convient d'en reprendre les principales informations dans le corps de l'étude d'impact.

**L'Autorité environnementale recommande de reprendre les informations sur la population concernée présentes dans l'annexe sur les risques sanitaires dans le corps de l'étude d'impact.**

#### *Nuisances sonores*

En matière de nuisances sonores, l'étude retient un enjeu fort. Le dossier indique qu'elles ont actuellement principalement pour origine le trafic sur la route départementale RD 2009 qui assure le contournement de Riom, ainsi que sur la route départementale RD 78 qui borde le site au nord. Le bruit en provenance de la voie ferrée qui passe au sud du site est également relevé. Sur la base d'une étude acoustique, l'étude d'impact affirme que les habitations les plus exposées sont celles du secteur nord. L'état initial de l'environnement sonore se base sur des mesures réalisées en bordure du site au niveau de trois points localisés pour deux d'entre eux au sud du bâtiment principal, et pour le troisième au niveau des pavillons au nord.

---

11 cf. EI, p.38

12 Commune de Ménérol

## *Analyse du trafic lié au site*

Concernant le trafic, l'étude d'impact indique<sup>13</sup> qu'« une première mesure réalisée en 2014 sur la RD 420, passant à l'Est du Site, a permis d'établir un débit journalier de 6 600 véhicules, dont 455 poids lourds, soit 6,9 % du trafic journalier. Un second comptage réalisé en 2015 sur la RD 78, passant au nord du site, a permis d'estimer un débit moyen journalier de 1466 véhicules dont 52 poids-lourds, représentant 3,62 % du trafic journalier. » En revanche, elle ne précise pas le sens de ce trafic, indication qui pourrait être utile, en particulier concernant la RD 420 qui traverse une zone pavillonnaire du bourg de Ménétrol.

Enfin, le dossier précise que le site est raccordé au réseau ferré, sans pour autant indiquer si ce raccordement est fonctionnel, ni s'il était utilisé jusqu'à récemment par le précédent exploitant du site.

## *Environnement olfactif*

Enfin, au sujet de l'environnement olfactif du site, l'étude indique une absence d'odeurs particulières mise à part éventuellement en période d'épandage sur les terres agricoles voisines. Elle affirme que les habitations situées les plus au nord sont les plus sensibles aux odeurs et qualifie l'enjeu en la matière de faible, sans pour autant le détailler de manière distincte pour chacune des zones habitées alentour, notamment compte tenu de la rose des vents. Or, celle-ci indiquant que les vents dominants dans cette zone sont de secteur nord-ouest, la commune de Ménétrol située au sud du site doit être considérée comme un enjeu important concernant cette thématique.

### **2.1.2. Qualité de l'air**

En matière de pollution atmosphérique, l'étude d'impact précise que les émissions de polluants mesurées dans ce secteur sont principalement dues au trafic routier, notamment celui de la route RD 2009, très circulée. La station de mesures urbaine de Riom rapporte un indice de la qualité de l'air qui est bon 80 % du temps. Les polluants majoritairement relevés sont les particules fines et l'ozone. En revanche, les valeurs de concentration relevées à Riom ne sont présentes que dans l'annexe concernant l'évaluation des risques sanitaires.

Le porteur de projet retient un enjeu modéré concernant cette thématique, en précisant que c'est surtout le trafic routier du secteur qui est source de pollution. Néanmoins, l'Autorité environnementale tient à souligner qu'une part importante de trafic, en particulier de poids lourds, va être générée par le projet et que les procédés industriels mis en œuvre sur le site vont également être générateurs d'émissions de polluants, notamment de pentane. Ces émissions étant situées à proximité des habitations, le niveau d'enjeu doit être relevé.

**L'Autorité environnementale recommande de remonter le niveau d'enjeu retenu pour la qualité de l'air qui est clairement l'un des sujets majeurs du dossier et d'indiquer les valeurs des concentrations de polluants atmosphériques avant projet.**

### **2.1.3. Sols pollués**

Le porteur de projet précise qu'une pollution du sol aux hydrocarbures au-dessus du seuil réglementaire de 500 mg/kg jusqu'à une profondeur de 2,5 mètres a été identifiée dans le cadre d'un diagnostic de 2017, près d'anciennes cuves de fioul. L'étude précise également que les investiga-

---

13 Cf. EI, p.42

tions n'ont pas montré de contamination de la nappe d'eau sous-jacente. L'étude d'impact n'indique pas d'enjeu particulier retenu pour cette thématique qu'il s'agira pourtant de prendre en compte, en particulier dans la phase de réalisation des travaux du projet.

#### **2.1.4. Ressource en eau**

L'étude d'impact retient un enjeu modéré en la matière. Les incidences potentielles concernent le ruisseau du Maréchat qui coule en limite immédiate du site, au sud, et qui est désigné comme cours d'eau à préserver dans le schéma régional de cohérence écologique de l'ex-région Auvergne<sup>14</sup>, ainsi que la nappe d'eau souterraine située au droit du projet, dont le dossier indique sans plus de détails qu'elle est présente à très faible profondeur. L'étude d'impact indique par ailleurs que le projet n'est pas localisé dans un périmètre de protection de captage d'eau pour l'alimentation en eau potable.

L'étude d'impact donne des éléments concernant la qualité de l'eau de la rivière Bédât<sup>15</sup>, dont le Maréchat est un affluent, mais n'apporte aucun détail sur la qualité des eaux du Maréchat.

**L'Autorité environnementale recommande de présenter des éléments concernant la qualité des eaux du Maréchat pouvant servir de base de comparaison aux éventuels impacts du rejet des eaux pluviales prévu par le projet dans ce ruisseau. Des éléments semblables sont attendus concernant la nappe d'eau située au droit du site, ainsi qu'une définition plus précise de ses caractéristiques.**

#### **2.1.5. Evolution de l'état initial sans la mise en œuvre du projet**

L'évolution du site en l'absence de mise en œuvre du projet est assez peu développée<sup>16</sup>. L'étude d'impact indique qu'en l'absence de mise en œuvre du projet, le niveau sonore ambiant demeurera inchangé. Par ailleurs, les sols pollués ne seront pas traités. Enfin, elle indique qu'« *une autre entreprise ayant des nuisances plus importantes pourrait s'implanter* » mais n'envisage pas la possibilité d'une reprise du site par une entreprise générant moins de nuisances.

## **2.2. Incidences notables potentielles du projet sur l'environnement et des mesures prévues pour les éviter, les réduire ou les compenser**

### **2.2.1. Cadre de vie**

L'étude d'impact indique sur cette thématique<sup>17</sup> qu'en dehors du trafic routier généré par l'activité, « *le site ne sera pas à l'origine de nuisances pour le voisinage* ». Pour l'Autorité environnementale, il s'agit d'étayer cette affirmation par une démonstration de l'absence d'impact de l'activité en termes de bruit, d'odeurs, et de pollution atmosphérique.

---

14 SRCE: « *Le schéma régional de cohérence écologique est le document cadre à l'échelle régionale de mise en œuvre de la trame verte et bleue. L'objectif principal du SRCE est l'identification des trames vertes et bleues d'importance régionale, c'est-à-dire du réseau écologique qu'il convient de préserver pour garantir à l'échelle régionale les déplacements des espèces animales et végétales. Ces capacités de déplacements sont nécessaires au maintien du bon état de conservation des populations d'espèces.* »  
Source : site internet de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, <http://www.auvergne-rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr>

Nota : le SRCE est aujourd'hui abrogé et le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sraddet Auvergne-Rhône-Alpes), approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020, s'y substitue.

15 Elle indique notamment des teneurs importantes en produits phytosanitaires

16 Cf. EI, p.52

17 Cf. EI, p.53

## *Nuisances sonores*

En matière de bruit, en phase travaux, le porteur de projet précise que les engins de chantier seront générateurs de nuisances sonores. En phase de fonctionnement de l'activité, il indique uniquement les rotations de poids lourds le jour, et éventuellement le fonctionnement de l'alarme en cas d'incident, comme sources de nuisances sonores. Le dossier ne donne aucun détail sur d'autres sources de bruit éventuelles.

Une étude acoustique a été menée, mais celle-ci se contente de dresser l'état actuel de l'environnement sonore et des émergences maximales prévues par la réglementation. Aucun modèle de propagation sonore n'a été développé. L'estimation des émergences attendues du projet est réalisée par analogie avec des études réalisées sur les sites de Cébazat et Aigueperse de la même entreprise. L'annexe qui présente ces études est absente du dossier. D'après le corps de l'étude d'impact des émergences non réglementaires ont été observées sur le site de Cébazat. En l'absence de modélisation plus précise il faut considérer que de telles émergences se produiront également en phase d'exploitation du projet et mettre en œuvre des mesures d'évitement, de réduction à la source et le cas échéant de compensation.

En termes de mesures d'évitement et de réduction des nuisances sonores, le porteur de projet indique que les rotations de poids lourds n'auront lieu que le jour, que les moteurs des poids lourds seront arrêtés lorsque ceux-ci seront stationnés, et que les portes des bâtiments seront fermées, limitant ainsi la perception du bruit généré par les activités intérieures.

**L'Autorité environnementale recommande de conclure à un potentiel dépassement des niveaux d'émergence sonore réglementaires sur la base du constat effectué sur le site de Cébazat et de préciser les impacts par une analyse plus approfondie puis de mettre en œuvre la séquence éviter, réduire, compenser ; elle rappelle que le maître d'ouvrage a une obligation de résultat en matière de bruit.**

## *Trafic lié au projet et émissions polluantes*

Concernant le trafic routier, il est indiqué qu'en phase d'exploitation du site, la route départementale RD 78 verra son trafic augmenter de 17 % en comparaison de l'époque où le site était exploité par Impérial Tobacco. La RD 420 verra quant à elle son trafic augmenter de 4 %. En effet, le trafic journalier généré par l'activité sera composé des rotations de 200 véhicules légers (salariés) et de 50 poids lourds. Le dossier précise que jusqu'à 100 rotations de poids lourds par jour sont attendues en cas de pics, sans pour autant préciser à quoi correspondent ces pics, ni leur fréquence dans l'année. Comme pour l'état initial, elle ne précise pas non plus le sens de ce trafic, ni s'il y aura des itinéraires préférentiels pour les poids lourds. Si l'on peut imaginer qu'une part importante des rotations de poids lourds se fera depuis et en direction de la route départementale RD 2009, route à deux fois deux voies qui contourne Riom par l'est, le dossier ne précise pas si des zones habitées, telles que le bourg de Ménérol ou d'autres hameaux de la plaine, sont susceptibles d'être traversés par ces poids lourds.

**L'Autorité environnementale recommande de préciser la fréquence des pics de rotation de poids lourds, la moyenne journalière des rotations de poids lourds induites par le site en tenant compte de ces pics, ainsi que de développer les itinéraires qu'ils emprunteront.**

Précisant que, tant en phase chantier qu'en phase d'exploitation, les engins et poids lourds seront conformes aux normes actuelles et que leur moteur sera à l'arrêt pendant les périodes de non utilisation, de chargement et de déchargement, l'étude conclut que « *les effets sur l'environnement*



*des émissions induites par le trafic seront relativement limités* ». Afin d'estimer les émissions de polluants et de gaz à effet de serre du trafic généré par l'activité, l'étude se base notamment sur la distance parcourue par les poids lourds et les véhicules légers au sein du site, soit respectivement 450 et 180 mètres, et conclut que « *les émissions du site représentent 50,5 kg tonnes de CO<sub>2</sub> soient les émissions de moins de 2 habitants* » français moyens<sup>18</sup>. Pour l'Autorité environnementale, l'estimation des quantités de gaz à effet de serre émises par les véhicules en lien avec le site ne saurait se limiter aux seuls déplacements au sein du site, mais doivent prendre en compte l'ensemble de la distance parcourue par les véhicules depuis et en direction du site.

**L'Autorité environnementale recommande de revoir l'estimation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre par les véhicules légers et les poids lourds circulant depuis et en direction du site en prenant en compte l'intégralité de leurs parcours.**

Le porteur de projet estime être en cohérence avec l'orientation structurante du schéma régional climat air énergie Auvergne<sup>19</sup> visant à « *optimiser les transports de marchandises en encourageant les schémas logistiques les moins polluants* » car « *le schéma logistique a été revu pour répondre à cet objectif. Afin d'éviter les manœuvres sur le site, le sens de déplacement des poids lourds sur le site sera unidirectionnel.* » Pour l'Autorité environnementale, la visée de cette orientation du SRCAE désormais remplacé par le Sradet n'a rien à voir avec le principe de circulation des poids lourds au sein du site mais a pour objectif une réflexion sur la manière générale d'organiser le transport des marchandises, en privilégiant par exemple l'usage du train à celui du camion lorsque cela est possible. À ce sujet, l'étude indique d'ailleurs qu'« *une étude de faisabilité est en cours pour analyser les coûts et les avantages de la rénovation des 1,5 km de voie ferrée. En cas d'acceptabilité du projet d'un point de vue financier, celle-ci sera utilisée pour l'approvisionnement en matières premières et en produits chimiques (hors pentane).* » Ces réflexions quant à l'usage de la voie ferrée desservant le site sont positives, bien que des considérations de rentabilité semblent rendre hypothétique cette option. Par ailleurs, le dossier ne permet pas d'apprécier quel serait le trafic de poids lourds évité du fait de ce report modal, et donc les quantités d'émissions de polluants et de gaz à effet de serre évitées.

**L'Autorité environnementale recommande de compléter le dossier afin de préciser dans quelles conditions cet usage du train pourrait être sérieusement envisagé, et de donner le détail des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques évitées en cas de mise en œuvre de cette option.**

En termes d'odeurs, le dossier indique s'attendre à des émissions faibles de pentane, et que « *l'activité ne sera pas source d'odeurs* ». Cependant, cette affirmation n'apparaît pas suffisamment justifiée et aurait dû faire l'objet d'une évaluation plus approfondie au regard notamment des quantités de pentane émises dans l'atmosphère telles qu'annoncées par le dossier en tenant compte de la rose des vents.

18 L'Autorité environnementale considère que si cette valeur était vraie cela correspondrait quand même à plus d'une dizaine d'habitants

19 SRCAE : « *Les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) créés par l'article 68 de la loi Grenelle II de juillet 2010, sont réalisés par les régions. Ils permettent de fixer des objectifs aux horizons 2020 et 2050 en termes de développement des énergies renouvelables, amélioration de l'efficacité énergétique, réduction des émissions de gaz à effet de serre, réduction des émissions de polluants atmosphériques. Ces schémas prennent en compte les enjeux environnementaux, économiques, sanitaires, industriels et sociaux. Ils sont définis par le décret n° 2011-678 du 16 juin 2011 relatif aux schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie. Les SRCAE ne sont pas prescriptifs, ils ne définissent que des orientations stratégiques. Il revient aux Plans climat énergie territoriaux (PCET) et aux documents d'urbanisme (SCOT et PLU) de mettre en œuvre ces orientations.* »  
Source : [www.actu-environnement.com](http://www.actu-environnement.com)

Nota : le SRCAE Auvergne a été annulé par décision du tribunal administratif de Lyon le 3 mai 2016. Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet Auvergne-Rhône-Alpes), approuvé par arrêté du préfet de région le 10 avril 2020, s'y substitue.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par une réelle évaluation de l'impact potentiel des odeurs liées aux activités du site et permettant de justifier les conclusions quant à l'absence d'impact olfactif. En cas d'impact finalement envisagé, l'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact par des mesures propres à limiter ces odeurs.

### 2.2.2. Émissions de polluants atmosphériques et de poussières

En termes d'émissions de poussières et de polluants atmosphériques du fait du fonctionnement des véhicules, en dehors des gaz d'échappements émis en phase travaux et en phase de fonctionnement de l'activité, le porteur de projet identifie le risque d'émissions de poussières en phase travaux par temps sec et venteux. Afin de réduire cet impact potentiel, il envisage notamment l'arrosage du chantier.

En phase de fonctionnement de l'activité, d'autres émissions sont attendues de la part de la ligne de production lors de la formation de la mousse de polyuréthane, notamment des émissions de pentane, qui est l'agent provoquant l'expansion de la mousse. En effet, l'étude d'impact indique que si la majeure partie du pentane demeure emprisonnée lors de la réaction conduisant à la production de la mousse, 8 à 12 % de celui-ci s'évapore, ce qui ne saurait être considéré comme négligeable. D'après les éléments présentés, ce sont 163 tonnes de pentane qui seraient utilisées chaque année dans le cadre du procédé industriel mis en œuvre sur le site, donc des émissions attendues comprises entre 13 et 19 tonnes/an. Ces émanations de pentane seront canalisées et rejetées à l'atmosphère au niveau de deux évacuations situées en toiture à une hauteur de 13,5 mètres, soit 2 mètres au-dessus de la toiture.

Il ressort également du dossier qu'en situation accidentelle, le catalyseur<sup>20</sup> utilisé dans le cadre de la réaction chimique pourrait également être dégagé dans l'atmosphère. Enfin, l'étude indique également que « *la tension de vapeur des autres composés utilisés pour la fabrication du polyuréthane est trop basse pour constituer un danger à ce titre.* »

La découpe des panneaux sandwich au sein du site sera également génératrice de poussières fines qui seront filtrées et traitées au niveau de deux cheminées ;

L'évaluation des risques sanitaires s'est concentrée sur le pentane et les particules fines<sup>21</sup> PM<sub>2,5</sub>, elle conclut à un risque négligeable du fait que le quotient de danger pour le pentane est inférieur d'un ordre de grandeur à l'unité et que le niveau de PM<sub>2,5</sub> est très inférieur à la valeur recommandée par l'OMS pour la préservation de la santé humaine.

Elle n'évalue pas, faute de valeur toxique de référence, l'impact potentiel du dépôt des poussières sur le sol, susceptibles d'être ingérées lors des activités humaines diverses, ou sur les végétaux, pouvant ainsi affecter leur développement.

### 2.2.3. Sols pollués

Ce sujet est insuffisamment développé dans l'étude d'impact. Le dossier prévoit d'enterrer la cuve de pentane au niveau de ces terres polluées qui seront retirées, envoyées vers un centre de tri

20 « *Substance qui augmente la vitesse d'une réaction chimique sans paraître participer à cette réaction.* » Source : [www.larousse.fr](http://www.larousse.fr). L'étude d'impact ne donne aucune précision quant à la nature des catalyseurs employés, mais l'évaluation des risques sanitaire (ERS) jointe au dossier d'autorisation environnementale unique montre qu'il s'agirait notamment d'une molécule de la famille des amines et de propylène glycol.

21 En anglais : Particulate Matter. Particules fines dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres.

spécialisé, et remplacées par des matériaux sains, il ne donne aucune précision sur les procédés qui seront mis en œuvre dans le cadre de la déconstruction du local et de la dalle des anciennes cuves d'hydrocarbures.

#### **2.2.4. Ressource en eau**

En phase travaux, l'étude indique que la nappe peu profonde présente au niveau du site pourrait être polluée en cas de déversement accidentel d'hydrocarbures, et par des matières en suspension du fait du lessivage des matériaux de construction entreposés sur le site ou du nettoyage des engins de chantier. Des mesures d'évitement sont envisagées, avec notamment l'entreposage des matériaux sur des aires étanches et délimitées, ainsi que l'entretien régulier des engins hors chantier ou sur aires étanches et délimitées. Pour l'Autorité environnementale, ces mesures semblent adaptées.

En phase de fonctionnement de l'activité, le dossier précise que les eaux usées du site, qui « *seront exclusivement des eaux sanitaires, dues aux usages du personnel (toilettes, lavabos, etc.)* », seront rejetées dans le réseau collectif raccordé à la station d'épuration de Riom. En revanche, l'étude identifie une incidence potentielle des eaux de nettoyage du sol du bâtiment et éventuellement des eaux employées pour l'extinction en cas d'incendie. Concernant les eaux de voiries, celles-ci seront orientées vers un bassin de collecte temporaire des eaux pluviales d'un volume de 2 150 m<sup>3</sup> avant leur renvoi dans le ruisseau du Maréchat, et transiteront par un groupe de quatre décanteurs/séparateurs d'hydrocarbures.

L'étude indique que les eaux de nettoyage des sols du site, potentiellement polluées, « *seront récupérées par la société de nettoyage.* » En cas d'incendie, les eaux d'extinction seront orientées vers le bassin de rétention des eaux pluviales qui sera automatiquement obturé pour éviter le renvoi d'eaux polluées dans le cours d'eau.

En revanche, aucun dispositif de mesure de la qualité de l'eau dans le Maréchat en sortie du bassin de rétention des eaux pluviales n'est envisagée par le porteur de projet afin de s'assurer d'une absence d'impact de l'activité sur celui-ci.

#### **2.2.5. Risques**

L'étude de danger jointe au dossier n'appelle pas de remarque majeure. Elle identifie plusieurs dangers potentiels liés au projet et étudie notamment en détail les risques d'incendie du site, d'explosion liée notamment aux produits chimiques employés tels que le pentane, ou encore de pollution atmosphérique en cas d'incendie et de formation de fumées toxiques.

En croisant la probabilité de survenue de ces événements avec leurs conséquences potentielles, l'étude de danger conclut que « *l'ensemble des phénomènes dangereux identifiés sur le site ne présentent pas d'effets hors site* », des mesures étant par ailleurs prévues afin de réduire ces risques d'accident.

Cependant, l'étude du scénario d'une éventuelle explosion d'un camion livrant le pentane au niveau de la cuve prévue au sud du bâtiment montre qu'une surpression de 20 mbar pouvant entraîner un bris de vitre peut être envisagée au niveau des premières entreprises de la zone d'activité située de l'autre côté du ruisseau du Maréchat. L'exploitant indique qu'il « *mettra en place une procédure afin de prévenir le voisinage en cas d'incident* » ce qui n'apparaît pas particulièrement approprié en cas d'incident de ce type.

L'Autorité environnementale recommande de compléter l'étude d'impact et l'étude de danger par une étude des possibilités d'implantation de la cuve de pentane qui ne soient pas susceptibles de générer des risques, même non létaux, pour les riverains du site.

### **2.3. Présentation des différentes alternatives possibles et justification des choix retenus**

Le porteur de projet indique que la nouvelle activité envisagée de fabrication de panneaux sandwich isolants à base de mousse de polyuréthane ou de laine de roche nécessitait de nouveaux locaux. Le site de Riom présentait les caractéristiques pour accueillir cette nouvelle activité, ainsi que le regroupement des activités actuellement localisées à Aigueperse et à Ladoux. L'étude précise que si le projet de reprise de ce site actuellement en friche n'avait pu être envisagé, le porteur de projet se serait alors tourné vers un projet de création d'un bâtiment neuf aux caractéristiques similaires. Pour l'Autorité environnementale, la reprise d'un site existant plutôt que l'artificialisation d'un autre site est un aspect positif du projet.

Le dossier ne précise pas l'intérêt du regroupement des activités d'Aigueperse et de Ladoux sur un même site, même si l'on imagine qu'il s'agit probablement de limiter les déplacements inter sites, notamment les déplacements de poids lourds. En revanche, le dossier aurait pu indiquer les conséquences d'un tel regroupement pour les salariés concernant les déplacements domicile travail.

Enfin, si le dossier identifie clairement la position stratégique du site à proximité de grands axes autoroutiers, l'utilisation du raccordement direct existant au réseau ferré n'est évoqué qu'en tant qu'hypothèse et donc insuffisamment approfondie.

### **2.4. Articulation du projet avec les documents de planification**

De manière générale la compatibilité du projet avec les différents documents de planification est correctement étudiée et démontrée<sup>22</sup>. En revanche, l'étude affirme que le projet est conforme aux orientations de l'ex-SRCAE Auvergne, alors que celui-ci comportait notamment comme orientation de « faire le parti du solaire thermique » et de « poursuivre le développement du photovoltaïque en vue de la parité du réseau de demain ». Or le porteur de projet affirme clairement qu'il n'envisage pas l'implantation de panneaux solaires ou photovoltaïques en toiture, alors que le bâtiment ainsi que les parcs de stationnement présentent a priori un potentiel intéressant, renforcé par la proximité des zones habitées qui pourraient ainsi être alimentées en énergies thermiques et électriques et d'un réseau électrique de forte capacité.

### **2.5. Méthodes utilisées et auteurs des études**

Le dossier décrit les méthodes utilisées pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet sur l'environnement. Il cite également les noms des auteurs de l'étude d'impact et des études ayant contribué à sa réalisation ainsi que leurs qualités.

### **2.6. Résumé non technique de l'étude d'impact**

Le résumé non technique présente de manière synthétique les éléments essentiels du dossier. Il est illustré de plans décrivant l'activité envisagée sur le site et présente des tableaux de synthèse, qui facilitent la lecture et la compréhension du public concernant les enjeux environnementaux

---

<sup>22</sup> Plan local d'urbanisme (PLU) et plan de prévention des risques inondation (PPRI) notamment.



identifiés par le porteur de projet. Il présente en revanche les mêmes lacunes que l'étude d'impact en matières d'illustrations.

**L'Autorité environnementale recommande pour la complète information du public de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.**