

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,  
Prospective et Évaluation

Lyon, le 27 septembre 2013

Affaire suivie par : Laurence Cottet-  
Dumoulin  
Unité Évaluation Environnementale  
Tél. : 0426286752  
Courriel : laurence.cottet-dumoulin  
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale  
sur l'étude d'impact du projet de Zone Industriale-portuaire de Salaise-Sablons  
(ZIP), dans le département de l'Isère**

REFER : *S:\CEPE\EEPPP\06\_EIE\_Projets\Avis\_AE\_Projets\AE\_urba\38\Salaise-  
sur-Sanne\ZIP\_Salaise\_Sablons\AvisAE.odt*

En application des dispositions des articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été saisie par le Syndicat Mixte de la Zone Industriale-portuaire de Salaise-Sablons, pour avis sur l'étude d'impact du dossier de création de ZAC de la ZIP Salaise-Sablons en Isère.

L'avis de l'Autorité environnementale (AE) porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet d'aménagement.

En application de l'article R 122-7 du code de l'environnement, le directeur général de l'Agence régionale de santé - délégation territoriale de l'Isère et le préfet du département concerné ont été consultés.

L'information et la participation du public seront notamment assurées, sur le fondement des articles R122-7-II, R122-11 à R122-13 du CE. En particulier, l'avis de l'autorité environnementale sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL ainsi que sur celui de l'autorité compétente.

L'avis de l'AE sera joint à tout dossier d'enquête publique en lien avec le présent aménagement dans le cadre de la présente procédure ou d'autres.

## I. Présentation du projet et de son contexte

Le projet de Zone Industriale-Portuaire consiste à étendre la zone économique actuelle d'une superficie de 130 ha, développée autour du port public et de la plate-forme chimique des Roches – Roussillon gérée par le groupement d'intérêt économique (GIE) Osiris. Il est positionné en bordure du canal d'amenée du Rhône, en limite sud du département de l'Isère, à 40 km au sud de l'agglomération lyonnaise et 50 km au nord de Valence. Il bénéficie de connexions de qualité, fluviales sur le bassin Rhône-Saône à grand gabarit avec un débouché direct sur Fos/Marseille et Sète, ferroviaires (axe Paris – Lyon – Marseille) et routières (moins d'un kilomètre de l'autoroute A7 et de la nationale 7). Le site constitue actuellement le deuxième site portuaire de l'axe Saône-Rhône en terme de volume manutentionné (2,5 MT), derrière le port Edouard Herriot de Lyon (11 MT) et il se situe parmi les premiers sites fret de la région Rhône Alpes.

Le projet de développement, porté par le syndicat mixte de la Zone Industriale-Portuaire de Salaise-Sablons en partenariat avec la Compagnie Nationale du Rhône vise la création d'une plateforme multimodale pour le transport des marchandises. Il est identifié par la Région comme l'un des « Grands projets de développement de Rhône-Alpes » au nom de « Rhône Médian ». L'objectif est de mettre en place un système d'écologie industrielle qui s'appuie sur le développement du transport de marchandises prioritairement par le fleuve et le rail, de valoriser la ZIP de Salaise - Sablons pour en faire une vitrine industrielle au bénéfice d'un vaste territoire s'étendant d'Ampuis à Saint-Vallier et de Bourg-Argental à Beaurepaire et redynamiser le bassin d'emploi en favorisant l'accueil d'environ 3000 emplois. Le projet est également identifié dans le schéma portuaire du bassin Rhône-Saône de 2010, porté par Voie Navigable de France et le volet Transport Fluvial du Plan Rhône.

L'aménagement porte au total sur un périmètre de 341 ha, englobant un certain nombre de parcelles déjà aménagées et occupées par des entreprises (environ 100 ha). L'extension de la zone industrielo-portuaire porte sur une superficie de 237 ha et représente une surface à aménager estimée à 221 ha, selon trois phases entre 2015 et 2035. Il prévoit l'aménagement de 630 000 m<sup>2</sup> de surface plancher dédiés aux activités économiques, cinq orientations économiques étant privilégiées : techniques et énergie durable, matériaux renouvelables, la logistique, les PME internationales, un pôle Recherche et développement orienté chimie high-tech et innovation.

Le projet prévoit un certain nombre d'aménagements tels que :

- un équipement ferroviaire : 12.4 ha d'emprises comprenant, l'élargissement du faisceau de réception existant à l'Est de la zone (4.5 ha), l'aménagement de la voie mère au Nord d'Eurofloat (1.6 ha), et un faisceau desservant les parcelles de la partie centrale du projet (6.3 ha) ;
- la construction de voies de desserte et le réaménagement de voies existantes permettant des circulations confortables pour tous les modes de déplacement : environ 15 ha de surfaces de voiries nouvelles aménagées, complétant les 6 ha de voiries existantes ;
- la construction d'ouvrages permettant l'amélioration de l'accessibilité du site (ponts au dessus de la Sanne, élargissement d'un pont sous la voie ferrée à l'Est, ronds-points, etc.).

Afin de renforcer le développement du transport fluvial, le projet prévoit :

- de privilégier sur les terrains CNR à aménager (26 ha en bord de fleuve) l'implantation de filières économiques utilisatrices de la voie d'eau.
- de prévoir une réserve foncière (2ha) pour un futur terminal à conteneur dans le prolongement du port public, afin de développer une escale fluviale locale conteneurisée sur le site.

Ces développements nécessiteront la réalisation de nouveaux quais le long du canal du Rhône (de 40 à 120m), adaptés aux volumes et marchandises à traiter.

Le scénario d'aménagement présenté identifie les différentes vocations des parcelles du projet : une zone d'équipement intermodal, une zone de réserve foncière pour le futur terminal à conteneur, une

zone réservée aux industries multimodales/logistiques, une zone « grand projet », une zone pour les entreprises de transformation, une zone de service et une zone tertiaire/ingénierie-PME-PMI (carte du rapport de présentation du dossier de création de ZAC p.41)

Des objectifs de développement durable sont affichés dans le projet, qui porteront à la fois sur l'aménagement et le fonctionnement de la zone mais aussi sur les entreprises qui souhaitent s'installer sur le site du projet. A noter sur le plan environnemental que le projet intègre

- l'aménagement d'espaces de compensation permettant de gérer les eaux pluviales, le risque inondation, et servant d'espaces de compensation pour la biodiversité : 14.5 ha d'espaces verts positionnés, dimensionnés et aménagés pour répondre à ces enjeux, en complément des rives de la Sanne (19,2 ha) et du bassin d'orage existant (12,8 ha) ;
- l'aménagement d'espaces verts accompagnant le lit de la Sanne et les circulations douces : 22.5 ha d'espaces verts.

### **Contexte juridique**

Le site de la zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons est couvert par le schéma de cohérence territoriale des Rives du Rhône, approuvé en mars 2012. Le projet de ZAC est conforme à ses orientations. Il s'inscrit en particulier en cohérence avec l'orientation 2.2 du PADD "Favoriser un développement coordonné des sites stratégiques de la Vallée du Rhône" qui précise l'importance accordée à " la recherche d'un haut niveau de qualité environnementale, paysagère et de services ; la complémentarité entre ces zones métropolitaines et les autres types d'offres ; la promotion d'une politique d'accueil sélective afin d'éviter des cohabitations d'activités contraires à leur profil métropolitain."

Le zone industrialo-portuaire de Salaise-Sablons, située sur les communes de Salaise-sur-Sanne et Sablons, est soumise à l'application des documents d'urbanisme communaux.

La commune de Salaise-sur-Sanne, possède un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé le 22 mars 2002 et modifié le 13 septembre 2010. Une majeure partie des espaces est identifiée dans le POS comme des zones réservées aux activités économiques, suffisamment équipées (UYx) ou insuffisamment équipées (Nac, Nai, Naiy). Sur la rive gauche de la Sanne, la partie sud-est du projet, les espaces sont identifiés « zone non constructible » (NA) et nécessiteront une modification du POS pour les aménagements prévus, ou en « zone naturelle à préserver » (ND) pour le corridor de la Sanne, non aménagé dans le projet.

Le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de la commune de Sablons approuvé au cours de l'été 2013 classe la ZIP en zone à urbaniser (AU). Il nécessitera une modification de PLU pour la réalisation du projet.

Le site de projet présente un certain nombre de servitudes liées à la présence de pipelines (I3 et I5), de la voie ferrée (T1), de canaux d'irrigation agricole (A2), d'une ligne haute tension HTB (I4).

## **II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet de ZAC**

Sur le plan formel, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux (le milieu naturel, le paysage, l'hydrogéologie, les risques inondation, l'alimentation en eau, l'assainissement, les déplacements, la qualité de l'air, l'énergie). Les sensibilités environnementales du site de projet sont hiérarchisées. Les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et compensatoires sont présentées. La compatibilité du projet aux différents documents cadre (SDAGE Rhône-Méditerranée, SAGE Bièvre-Valloire, ScoT des Rives du Rhône) est démontrée.

L'étude d'impact présente également une analyse des effets cumulés conformément au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact. L'analyse prend en compte différents projets de zones d'activités du territoire, susceptibles d'avoir des incidences cumulées en matière de déplacements notamment. Les réflexions et projets portés dans le cadre du Plan Rhône (augmentation du débit réservé dans le Rhône court-circuité, projet de réhabilitation écologique des îlots du Vieux-Rhône de Péage de Roussillon) sont également prises en compte.

Sur le fond, on soulignera la démarche entreprise (décrite en page 47 et suivantes) ayant permis de déterminer les différentes contraintes et enjeux environnementaux à prendre en compte dès l'amont dans la conception du projet : ce sont notamment les risques inondation et technologiques, la gestion des eaux pluviales, les servitudes liées à la présence de lignes haute tension, mais également la biodiversité en présence (corridor et espèces protégées). La démarche a permis l'élaboration d'un premier scénario d'aménagement baptisé ECO+ qui prévoit la répartition des différentes vocations économiques envisagées ainsi que la structuration des équipements de desserte routière et ferroviaire sur le site de projet en fonction des diverses contraintes. Le scénario retenu intègre ainsi l'aménagement d'espaces verts publics permettant de rendre cohérent à l'échelle du projet, les compensations liées aux différentes problématiques environnementales : optimisation du foncier, gestion des eaux pluviales, espaces de compensation hydraulique, espaces de compensation écologique, les espaces de gestion hydraulique et de compensation en matière de biodiversité ayant été préférentiellement positionnés au droit des zones concernées par les risques industriels et liés à la présence de lignes Très Haute Tension. Le scénario a été ensuite adapté en fonction des apports des études environnementales.

L'étude d'impact appelle néanmoins quelques remarques :

### **Milieu naturel**

Le périmètre de projet est situé à proximité de la Réserve Naturelle de l'île de la Platière dont les milieux naturels font l'objet de nombreux zonages de protections, d'inventaires et d'engagement internationaux (Site Natura 2000, ENS, ZNIEFF). Il est traversé par la Sanne et sa rypisilve qui constitue un des derniers corridors écologiques pour les espèces terrestres et aquatiques entre les Alpes (massif de Bonnevaux) et le massif central via la vallée du Rhône.

L'état initial en matière de biodiversité est globalement de bonne qualité, basée sur une analyse bibliographique (dont la version projet du Schéma Régionale de Cohérence Ecologique) et la réalisation d'inventaires de terrains (17 visites de terrain au total) réalisés sur 2 ans entre 2011 et 2012, couvrant un cycle biologique complet et portant sur la majorité des groupes faunistiques, sur la flore et les habitats naturels.

Les inventaires n'ont pas montré la présence d'espèces végétales protégées. Le secteur abrite néanmoins de nombreuses espèces animales protégées. L'étude recense 66 espèces protégées (47 espèces d'oiseaux, 13 espèces de mammifères, 1 espèce d'amphibien, 5 espèces de reptiles) dont 8 espèces en liste rouge du département et/ou de la région Rhône-Alpes. Elle recense également des espèces non protégées mais à enjeux (rares ou en danger en Isère et vulnérables en Rhône-Alpes).

Le projet entraînera la disparition de 176 ha de milieux ouverts ainsi que 21 ha de milieu arbustifs et arborés. 1740 m<sup>2</sup> de zone humide seront détruits. Le tableau de la page 75 du document E4 présente les surfaces d'habitat d'espèces protégées par groupe d'espèces à écologie comparable qui seront détruits.

L'étude d'impact présente des mesures d'évitement d'impact via la conservation des habitats et de la fonctionnalité de la Sanne (création de mares temporaires, de milieux ouverts de haies et de structures boisées), des mesures de réduction d'impact (réutilisation des terres végétales décapées, gestion différenciée des espaces verts, pratiques de fauches tardives, exclusion de l'utilisation de plantes exogènes envahissantes et de l'utilisation des pesticides, limitation de l'éclairage public).

L'étude d'impact prévoit des mesures compensatoires à hauteur de 1/1 sur la zone de projet pour la majorité des espèces impactées, via le confortement de la végétation en bordure de la Sanne, l'aménagement des ouvrages de compensation d'inondation et de gestion des eaux pluviales et la végétalisation des voiries internes de la zone. Des compensations hors site à hauteur de 1/1 sont également prévues ; elles sont envisagées à proximité des sites naturels voisins (Natura 2000 et ENS). Les détails du dimensionnement des mesures compensatoires « espèces protégées » et leurs caractéristiques devront effectivement être traitées précisément dans le dossier de dérogation à la protection des espèces, comme indiqué p. 71.

Néanmoins, l'analyse présentée mérite d'être précisée sur deux points :

- la superficie des impacts résiduels du projet sur les espèces protégées au niveau local après la mise en œuvre des mesures de réduction d'impact doit être affichée. Une cartographie (similaire à celle p 217/E2) mettant en évidence les surfaces d'habitat impactées et les surfaces d'habitat préservées permettrait d'avoir cette vision des impacts résiduels, toutes espèces confondues. Elle permettrait également d'illustrer les efforts faits en matière de réduction d'impact.

- le ratio de compensation global limité à 2/1 proposé par l'étude d'impact mérite également d'être mieux justifié à ce stade de projet. La méthodologie ayant permis de définir la hauteur de compensation prévue doit être précisée espèce par espèce. L'étude d'impact doit en effet démontrer que les mesures proposées sont proportionnées au regard de l'état de conservation des espèces protégées au niveau local et qu'elles seront de nature à compenser les impacts sur les espèces protégées et leur habitat.

### Evaluation d'incidences Natura 2000

Le dossier d'étude d'impact présente une évaluation d'incidence sur le site Natura 2000 « Milieux alluviaux et aquatiques de l'île de la Platière », conformément à l'article L414-4 du code de l'environnement. Les risques d'incidences liés à au risque d'abaissement de la nappe du fait de pompes industrielles sont identifiés et bien décrits. Le dossier démontre l'absence d'incidences du projet de ZIP, en expliquant sa position dans les perspectives de l'étude du SMIRCLAID en cours, étude qui vise à évaluer la ressource disponible pour les différents usages en compatibilité avec les enjeux écologiques du secteur. On rappelle néanmoins que tout nouveau prélèvement (soumis à autorisation ou déclaration) devra faire l'objet d'une évaluation d'incidence Natura 2000, avec analyse cumulée des impacts de l'ensemble des prélèvements du secteur sur la nappe alluviale et les habitats d'intérêt communautaire de l'île de la Platière.

### Risques naturels

La Zone Industriale-Portuaire est concernée par les Plans de Prévention du Risque inondation (PPRI) de Salaise sur Sanne et Sablons (risques d'inondation de la Sanne) sur 36% de sa surface, les zones bleues soumises à contraintes d'urbanisation représentant ainsi une superficie de 71 ha soit 24% de la superficie totale.

La conception du projet a pris en compte ces documents : respect des zones d'inconstructibilité et des prescriptions de surélévation et coefficient plafond d'emprise au sol (RESI) pour les zones constructibles des PPRI.

L'étude d'impact fait une estimation des volumes soustraits au champ d'expansion des crues (95600m<sup>3</sup>) présente des principes de compensation de ces volumes (réalisations de bassins) avec mise en place d'un parcours à moindre dommage pour assurer l'écoulement de l'eau en cas d'inondation.

Une étude hydraulique devra être élaborée en vue des dossiers d'autorisation loi sur l'eau et de réalisation de ZAC, de sorte à préciser l'incidence des aménagements vis-à-vis du risque inondation et affiner les principes de compensation.

### **Gestion des eaux pluviales**

L'étude d'impact dresse un état des lieux relativement complet des masses d'eau superficielles et souterraines du territoire de projet. Les enjeux relatifs aux milieux aquatiques (zones humides et d'habitats particuliers) sont également appréciés. Les projets développés dans le cadre du Plan Rhône sont pris en compte. Quelques lacunes subsistent néanmoins avec la faible prise en compte des récentes règles de gestion des débits du vieux Rhône et d'amélioration des écoulements de surface, pouvant mener à court et moyen terme à modifier le fonctionnement hydraulique du secteur (niveaux de nappe et du fleuve, circulation des eaux). Le dossier aurait pu préciser l'état et les objectifs de bon état pour le Vieux Rhône de Roussillon. A noter par ailleurs que le dossier présente le secteur comme non concerné par le risque de remontée de nappe. Or, selon le site [inondationsnappe.fr](http://inondationsnappe.fr), l'aléa de remontée de nappe varie de très faible à très élevée.

Le projet aura pour principal effet de conduire à l'imperméabilisation des sols et au transfert de pollutions chroniques et accidentelles pouvant entraîner une dégradation du milieu aquatique. L'étude d'impact propose des mesures, de sorte à réduire les impacts tant sur le plan qualitatif que quantitatif.

Ainsi, afin de maintenir l'alimentation de la nappe alluviale par les bassins versants, le pétitionnaire cherche à privilégier l'infiltration des eaux au droit du site. Un dimensionnement et un positionnement sommaires des bassins d'infiltration sont proposés compte-tenu des volumes générés. Pour les secteurs d'aménagement ne pouvant pas être infiltrés, le dossier prévoit un rejet direct vers le canal de dérivation du Rhône, qui participe majoritairement à l'alimentation de la nappe alluviale du Rhône. Ainsi, les conditions hydrologiques de la Sanne ne seront pas modifiées. Le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau devra confirmer ces principes.

Sur un plan qualitatif et afin de réduire le risque de pollution, le dossier propose d'imposer aux lots privés le traitement qualitatif des eaux avant connexion au réseau local et la mise en place d'un réseau de noues/bassins qui assureront l'épuration des eaux. Le traitement sera par ailleurs adapté à l'activité concernée.

Le maître d'ouvrage prévoit une réduction de la charge polluante par la mise en place de systèmes de traitement. Toutefois, le dossier ne présente pas d'évaluation de la charge polluante approximative ainsi que l'objectif de qualité à atteindre, notamment au regard des objectifs des masses d'eau concernées par le projet. L'étude d'impact devra être précisée sur ce point.

### **Prélèvement d'eau**

La création de la Zone Industriale-Portuaire s'accompagnera de la mise en place de nouvelles industries potentiellement consommatrices d'eau. La maîtrise des prélèvements d'eau dans la nappe alluviale du Rhône constitue l'un des enjeux majeurs du projet. Celle-ci est en effet actuellement très exploitée, très majoritairement par les usages industriels (plate-forme OSIRIS), mais aussi domestiques (SIGEARPE, SIAEP) et dans une moindre mesure par les usages agricoles. Les déséquilibres, notamment saisonniers, inhérents à ces différents usages, ressurgissent sur la qualité des milieux aquatiques remarquables présents (faune-flore). Les principaux enjeux se situent sur les risques de dégradation de ces milieux remarquables, indirectement ou plus directement liés aux niveaux et qualité d'eaux de nappe : cette situation oblige à la plus grande vigilance sur tout nouveau prélèvement, encourageant toute initiative de réduction de la pression actuelle et de développement de nouvelles ressources (par ex: recours à l'eau du canal du Rhône ou eau de la nappe de la molasse profonde).

L'étude d'impact présente un état des lieux des prélèvements actuels (industriels, d'eau potable et agricole) ainsi que les volumes de prélèvement en discussion et elle rappelle l'influence des pompes actuelles sur les différents écoulements de la nappe d'accompagnement du Rhône. L'enjeu de maîtrise des prélèvements dans la nappe est bien perçu.

Les besoins en eau liés au projet de ZIP ne sont toutefois pas suffisamment explicités, ne permettant pas de juger de la gestion prospective et de l'impact sur le long terme du projet sur les eaux (quantitatif). L'étude d'impact explique certes que les consommations fluctuent de manière significative suivant la nature de l'activité à venir et le process employé et que l'incidence piézométrique et quantitative de nouveaux prélèvements sur la ressource sera également fonction de la destination des eaux exploitées. L'étude d'impact rappelle de manière justifiée que ces prélèvements ne devront pas induire d'impact (piézométrique et bilan quantitatif) sur la ressource et les milieux naturels associés et qu'ils devront également s'inscrire dans la continuité d'évolution des orientations du Plan Rhône. Ces besoins en eau liés au projet de ZIP méritent d'être affinés néanmoins.

Dans l'optique de limiter l'incidence des prélèvements nécessaires au fonctionnement des futures activités, sur la nappe d'accompagnement du Rhône, l'étude d'impact envisage de solliciter d'autres ressources telles que le canal de dérivation du Rhône ou la nappe profonde. Si ce principe peut être accepté pour réduire les effets sur la nappe d'accompagnement du Rhône, le dossier n'apporte pas tous les éléments pour pouvoir juger de l'opportunité de telles mesures. La mise en œuvre de ces propositions mérite d'être argumentée.

On soulignera que le pétitionnaire affiche se positionner dans le contexte de mise en œuvre de bonne gestion de l'eau à l'échelle du territoire, dont l'actuelle étude du SMIRCLAID doit permettre de définir le cadrage (évaluations des volumes prélèvements).

L'étude d'impact affirme en page 15 (partie Impacts) que les nouveaux prélèvements qui seront mis en œuvre au droit du projet respecteront les préconisations énoncées (débit et volume) dans l'étude SMIRCLAID en cours qui vise à évaluer la ressource disponible pour les différents usages. A noter que le maître d'ouvrage prévoit également afin de limiter l'impact sur la ressource :

- la réinfiltration sur place de l'eau prélevée en cas d'usage seulement thermique (process industriels ou chauffage/refroidissement de bâtiments) ; dans ce cas, les eaux devront respecter le critère température fixée aux eaux destinées à la consommation humaine ;
- la mise en place de moyens optimisés pour limiter la consommation nette d'eau ;

Le pétitionnaire peut proposer d'autres solutions d'usage des eaux dans l'aménagement de la zone : utilisation des eaux pluviales, irrigation alternative ou faible et moindres intrants dans les espaces verts, etc. En ce qui concerne la réduction des prélèvements à la source, le maître d'ouvrage a certes constaté une réduction des volumes prélevés par les industriels déjà installés sur le site mais il pourrait également s'engager pour la concrétisation réglementaire de ce constat.

### **Gestion des eaux usées**

Pour ce qui concerne les eaux usées, le dossier précise que les communes de Salaise et Sablons sont actuellement connectées à la Station d'épuration de Péage de Roussillon, actuellement non conforme à la réglementation, en équipement et en performance. La reconstruction de la station d'épuration est prévue pour 2015 par le SIGEARPE portant la capacité de traitement à 65000 EH. Certaines entreprises disposent par ailleurs de leur propre système de traitement des eaux, rejetant dans le canal d'amenée.

Le dossier prévoit que les eaux issues des process industriels soient :

- traitées in situ par des ouvrages adaptés à la nature de l'activité ;
- rejetées dans le réseau du SIGEARPE après accord de ce dernier ;

- rejetées dans la station de traitement existante de la plate-forme chimique.

Les solutions paraissent adaptées d'autant plus que le projet de ZAC a été intégré au projet de construction de la nouvelle STEP de Péage de Roussillon.

### **Risques industriels et risque de Transport de matières dangereuses (TMD)**

L'étude d'impact analyse l'ensemble des risques présents sur le projet (risques nucléaires, de rupture barrage, risques liés aux canalisations de Transport de matières dangereuses (TMD), risques liés aux activités SEVESO). A noter toutefois la présence d'incohérences au fil des pages de l'étude d'impact en ce qui concerne le nombre d'établissements Seveso seuil haut.

L'étude rappelle que le PPRT 2 de Roussillon est en cours d'élaboration et qu'il contraint notamment le nord de l'emprise foncière du projet de ZAC, en présentant la carte des aléas issus du porté à connaissance de l'Etat ainsi que le zonage en projet à la date de février 2013. L'étude affirme que le projet de ZIP se conformera au règlement édicté par le futur PPRT (p.44-partie mesures).

L'étude mériterait toutefois d'être actualisée en faisant référence au projet de PPRT mis en consultation depuis le 7 juin 2013. Son approbation devrait intervenir au cours du 1er semestre 2014. Les dispositions réglementaires qu'il propose sont maintenant plus complètes que celles évoquées dans le projet de ZAC.

Les contraintes liées à la présence de canalisation de Transport de matières dangereuses ont été prises en compte à ce stade de l'étude ; elles seront intégrées à l'amont de chaque opération d'aménagement inscrite dans le projet, en phase de conception opérationnelle.

### **Déplacements**

De manière générale, la question des déplacements est bien traitée au sein du dossier. L'étude d'impact produit une évaluation des trafics induits par le projet de zone industrialo-portuaire aux horizons 2020, 2025 et 2035, en fonction de la proportion d'aménagements réalisés sur la zone et en prenant en compte des projets en cours et à venir qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les conditions de circulation des voiries du secteur (RN7, RD1082M) et sur le fonctionnement des différents carrefours. Si la démarche est à souligner, on note toutefois que deux projets ont été oubliés et mériteraient également d'être pris en compte pour une analyse des impacts cumulés : l'extension et la restructuration de la Zone d'Activité de Champ Rolland (6ha d'activités artisanales et 10 000 m<sup>2</sup> d'espace de vente ce qui engendre 230 à 290 veh/h supplémentaires) et l'extension de la zone Green Center (15 000m<sup>2</sup> soit 330 à 390 veh/h supplémentaires).

Comme l'indique l'étude d'impact, la nécessité de maintenir un niveau de fonctionnement adapté du giratoire de Chanas et de la RN7 sur cette portion de territoire, justifie de conduire des études déplacement qui dépassent le cadre des perturbations que pourraient engendrer l'aménagement de la Zone Industrialo-Portuaire. La future étude à mener devra confirmer que pour les rond-points RN 7 (Chanas et la Paix), la ZIP n'a d'effets significatifs sur le trafic qu'à partir de 2025, et identifier plus largement les perturbations qui pourraient subvenir en dehors de la ZIP. Les Le dossier de réalisation de la ZIP devra apporter ainsi des réponses sur ces questions.

Le dossier d'étude d'impact présente par ailleurs le principe de fonctionnement interne et d'accès à la zone industrialo-portuaire, basé sur la séparation des flux Poids Lourds et Véhicules Légers, avec la mise en place de deux liaisons nord-sud en lien avec les accès existants ou à créer. L'aménagement prévoit au total cinq accès à la zone. Néanmoins, ce schéma et ses modalités de fonctionnement mériteront d'être précisés au stade du dossier de réalisation. L'accès sur la RN7 doit d'être étudié, dans la mesure où la saturation de la RN7 peut amener à des remontées de

bouchons importantes à l'intérieur de la ZIP. De même, le dossier devra préciser les mesures d'accompagnement nécessaires pour que l'axe interne nord-sud à l'Est de la ZIP ne soit pas emprunté dans le contexte de la saturation de la RN7.

Le dossier manque également de précisions sur le fonctionnement de la ZIP au cours de chacune des phases de réalisation et notamment sur l'organisation des accès mais aussi des déplacements internes au cours des phases 1 et 2 et en phase travaux. Comment s'organiseront en effet les flux VL et PL avec un accès unique, dans la mesure où les accès par le biais de la RD1082 ne seront pas réalisés simultanément ?

On note enfin que si la question du giratoire de Chanas et de la RN7 est abordée au sein du dossier indiquant que des réponses seront apportées au dossier de réalisation, il n'est pas précisé quelles seront les mesures prises pour aménager la RD1082 afin de prendre en compte la hausse de trafic, ni quels seront les acteurs associés pour la réalisation des deux accès de la ZIP sur cet axe. Le fonctionnement de la RD1082 en phase travaux de la ZIP n'est pas analysé.

### **Transports en commun**

Le document met l'accent sur les possibilités offertes par le site en termes de frêt (ferroviaire, fluvial, routier) et de desserte de la ZIP par le fer. Néanmoins, la question des transports en commun est abordée sans précisions. Le document indique le souhait de mise en place, à terme, des Plans de Déplacements d'Entreprises et Plan de Déplacements Inter-Entreprises de sorte à faciliter et rationaliser les déplacements sur une zone d'entreprises.

Ces pistes de réflexion restent néanmoins à creuser, en particulier sur le contenu de ces plans (esquisses de cheminements, emplacements des arrêts et des parcs relais, acteurs concernés). La mise en place d'un réseau de transport en commun efficace permettrait de limiter la saturation de la RN7 et des giratoires attenants. La question des modes doux est également rapidement abordée sans piste concrète à ce stade. Ces éléments pourraient être fournis dans le dossier de réalisation.

### **Bruit**

L'impact du projet de la ZIP sur l'exposition au bruit des habitants proches est en premier lieu lié à l'augmentation de trafic sur les voies routières, ferroviaires et navigable existantes. Cet aspect est bien détaillé et argumenté.

Le site d'implantation de la ZIP est éloigné des zones d'habitations existantes. Seuls deux secteurs sont directement concernés par les nuisances sonores provenant des activités de la ZAC :

- Le quartier de la gare de Salaise, déjà fortement affecté par les bruits des infrastructures et les activités existantes actuellement sur la partie nord du site,
- Le quartier de Moncey à Sablons au sud est de la zone, de l'autre côté du canal CNR.

Toutefois le dossier ne fait pas mention du classement en zone à urbaniser (AU) d'un secteur de la commune de Sablons situé face au projet de ZAC et considéré par le PLU de Sablons comme marge de manœuvre. De plus l'essentiel des secteurs constructibles de Sablons est prévu, par le PLU, à l'est du village dans une zone plutôt calme actuellement (voir état initial § 5.3 page 160) mais qui se situera, à terme, face aux nouveaux quais et aux infrastructures d'interface avec la voie d'eau destinées à la manutention et au déchargement des barges. Ce point aurait mérité une analyse dans le dossier afin de prévenir une situation qui peut être à l'origine de nuisances pour les occupants de cette zone d'habitat lorsqu'elle sera ouverte à l'urbanisation mais qui pourra également représenter une contrainte pour les activités qui s'implanteront sur cette partie de la Zone Industriale-Portuaire (voir p. 59 de l'étude d'impact).

## Consommation foncière

La consommation foncière du projet est très importante, l'extension de la ZIP représentant 237 ha (pour 341 ha au total), dont 78% environ seront artificialisés.

L'étude d'impact prévoit des mesures d'optimisation foncière et de compensations qui sont positives et rejoignent la stratégie régionale foncière de l'État, qui promeut la logique "éviter-réduire-compenser" pour lutter contre la consommation excessive des terres naturelles et agricoles.

Des principes de mutualisation (optimisation du foncier, mutualisation des stationnements, ...) ou de concentration d'offre d'infrastructures guident le projet de ZIP.

Une stratégie de une veille foncière est mise en place par convention avec la SAFER pour constituer des compensations foncière sur les communes de Salaise sur Sanne et Sablons mais également sur les communes environnantes (Chanas, Agnin) ;

Le Syndicat Mixte engage une étude afin d'analyser « les leviers d'action pour l'agriculture du territoire », afin d'établir des synergies avec l'industrie (valorisation de ses produits, des échanges de flux d'énergie, développement de la filière bois-énergie, méthanisation...).

A noter enfin que les intercommunalités du territoire (la CCPR notamment) s'engagent à la mise en place d'une politique de reconversion de friches industrielles pour limiter la consommation de terres agricoles et naturels, en lien avec l'EPORA.

### **En conclusion,**

L'étude d'impact est complète ; elle aborde l'ensemble des champs requis, à des échelles de territoire pertinentes (parfois élargies) de sorte à prendre en compte certaines problématiques environnementales d'un point de vue global. Elle a permis l'identification des contraintes et des enjeux environnementaux du territoire concerné par le projet de ZIP et leur intégration dans un schéma d'aménagement, avec définition de mesures de réduction et de compensation d'impact.

Certaines problématiques devront être approfondies dans le cadre d'études spécifiques voire dans le cadre des diverses procédures administratives (autorisation loi sur l'eau, dérogation à la protection des espèces) en vue du stade ultérieur de réalisation de la ZAC : études hydrauliques (prise en compte des risques inondation, gestion des eaux pluviales, impacts des prélèvements), études en matière de déplacements, études en matière de biodiversité afin de préciser les mesures compensatoires liées à la mises en œuvre du projet.

Les mesures dépassant le seul cadre de la ZIP nécessiteront la mise en place d'une gouvernance et d'une programmation appropriée, comme la réalisation probable de certains aménagements sur l'axe de la RN7 au droit du giratoire de Chanas.

Pour le préfet de région, par délégation,

La directrice régionale,

  
DREAL Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

Jean-Philippe DENEUVY