



PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

Projet intitulé « STEEL- Pôle commercial de la ZAC de Pont-de-l'Ane-Monthieu à Saint-Etienne et Saint-Jean-Bonnefonds (42) »
(Maître d'ouvrage : SCI Pont-de-l'Ane)

**Avis de l'Autorité environnementale de l'État
compétente en matière d'environnement
sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact**

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

22 NOV. 2016

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

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

Préambule

La Société Civile Immobilière (SCI) Pont-de-l'Ane a déposé un dossier de demande d'autorisation pour la réalisation du pôle commercial de la ZAC Pont-de-l'Ane-Monthieu (projet « STEEL ») situé sur les communes de Saint-Etienne et Saint-Jean-Bonnefonds (42).

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

L'article R122-6 III. du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région, qui a accusé réception du dossier le 13 octobre 2016.

En application de l'article R122-7 III. du code de l'environnement, l'agence régionale de santé et le préfet de la Loire ont été consultés pour contribuer à l'avis de l'autorité environnementale.

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

1. Présentation du site et du projet

Le projet se situe dans le département de la Loire, sur les communes de Saint-Etienne et Saint-Jean-Bonnefonds. Il constitue la principale entrée de ville de Saint-Etienne depuis Lyon et la vallée du Gier.

Il est desservi par l'autoroute A72 et la route nationale (RN)488 et longe l'axe ferroviaire Lyon-Saint-Etienne.

Le site est constitué d'une ancienne friche industrielle entourée d'activités commerciales (IKEA, Casino), industrielles et de quelques habitations. Actuellement, cette entrée de ville souffre d'un paysage dégradé qui nuit à l'image de Saint-Etienne (offre commerciale existante vieillissante, développement non maîtrisé du secteur, caractéristiques naturelles du site appauvries).

Situé en dent creuse, le projet a notamment pour objectif de répondre aux enjeux de limitation de la consommation d'espace et de restructuration urbaine.

Le projet STEEL consiste à réaliser le pôle commercial prévu dans la phase 1 de la ZAC du Pont de l'Ane-Monthieu, qui a fait l'objet d'un dossier de création approuvé le 5 mars 2010 et d'un dossier de réalisation approuvé le 8 juillet 2011. Un avis de l'autorité environnementale a été rendu le 24 juin 2010 :

<http://cgedd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Cqpc-OUV00001010&n=496&q=organisme%3A>

Le projet prévoit la création d'un pôle commercial et de loisirs de 70 351 m² de surface de plancher de commerces dont 2 300 m² environ de restauration, et de 2 270 m² d'hébergement hôtelier.

Environ 1860 places de stationnement seront créées (dont 60 places pour l'hôtel), réparties en 8 poches de stationnement, dont un parking silo.

Son positionnement marketing est orienté autour de la thématique « maison-décoration-design », associée à une offre de loisirs et de restauration, afin d'élargir l'attractivité commerciale de l'agglomération en complémentarité de l'offre existante dans le centre-ville de Saint-Etienne, qui doit rester la destination commerciale principale.

Les objectifs du projet sont les suivants :

- fabriquer un lieu accueillant avec une identité propre (entrée de ville à valoriser) ;
- révéler l'eau (redonner une visibilité à l'eau et la mettre en scène) ;
- prendre en compte le site et ses contraintes pour développer le projet (reconquête paysagère du quartier, valorisation des zones préservées, s'adapter à la topographie du site pour limiter les déblais et remblais, révéler le passé minier de la ville, constituer des liaisons urbaines fortes).

Le projet entend se positionner comme un pôle d'attractivité régionale sur la région d'influence de Saint-Etienne.

Les aménagements paysagers prévus consistent en la création d'une coulée verte appelée « vallon diagonal » d'environ 800 m de long situé au cœur du projet et constitué de 4 clairières successives : carrières de la glisse, du jeu, des sports et de la biodiversité.

La réversibilité d'une partie des espaces extérieurs (parkings et voies de circulation) le dimanche et certains jours particuliers est prévue afin d'offrir aux visiteurs un vaste espace « apaisé », interdit aux véhicules.

2. Analyse du dossier

2.1. Appréciation globale de la qualité de l'étude d'impact

Cette analyse porte sur la qualité du dossier fourni, comprenant notamment l'étude d'impact.

Celle-ci comporte toutes les parties réglementairement exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement.

Le résumé non technique reprend fidèlement les éléments présentés dans l'étude d'impact et est bien illustré. Il est clair et accessible au public.

Lors des différentes étapes précédentes de création et réalisation de la ZAC certains sujets avaient suscité des points de vigilance concernant notamment la gestion de l'eau, la prise en compte des risques miniers et la pollution des sols, la prise en compte de la qualité des paysages urbains, la gestion des déplacements et de la desserte, les nuisances pour la santé (bruit, pollution de l'air, gestion des déchets). Le présent avis s'assure de la prise en compte de ces aspects dans le dossier d'étude d'impact.

2.2. Description de l'état initial de l'environnement

L'aire d'étude est située sur les communes de Saint-Etienne et de Saint-Jean-Bonnefonds, au nord-est de l'agglomération stéphanoise. Elle est bordée :

- à l'est par l'A72
- au nord par les emprises d'IKEA et le giratoire entre les rues de l'Eparre et Jean Huss
- à l'ouest par la voie ferrée et le rond point Antoine Pinat
- au sud par l'échangeur avec l'A72



Etude d'impact p.79

L'agglomération stéphanoise s'inscrit dans une vaste dépression houillère présentant de nombreuses failles. La zone d'étude est encadrée par des collines et des terrils, son altitude moyenne varie entre 500 et 550 m.



Gestion des eaux et protection de la ressource en eau

Concernant les eaux souterraines, la zone d'étude s'inscrit dans la masse d'eau souterraine « Forez Bassin Versant Loire », de bonne qualité et présentant un objectif de bon état global pour 2015. Elle s'avère cependant vulnérable aux pollutions superficielles du fait de la présence de failles. Des études de pollution ont

révélé des anomalies persistantes en métaux lourds et COHV¹.

La zone d'étude est également concernée par les aquifères miniers « réservoir hydrogéologique Villiers Supérieur », « Verpilloux à Saint-Etienne et le réservoir Talaudière » et « Sauvagère à Saint-Jean-Bonnefonds », créés suite à l'arrêt des travaux souterrains en lien avec l'exploitation minière. Ils sont également vulnérables aux pollutions superficielles.

Concernant les eaux superficielles, la zone d'étude s'inscrit dans le bassin du Furan. Sa qualité est globalement mauvaise, il a un objectif de bon état global fixé pour 2027.

La zone d'étude n'est pas soumise au risque inondation mais est concernée par un risque de saturation de réseau en raison de la présence d'une zone d'accumulation d'eau.

Aucun captage public pour l'alimentation en eau potable ne se situe au droit ou à l'aval hydraulique immédiat du site.

L'eau est considérée comme un enjeu central puisque le site doit pouvoir contenir une pluie avec une période de retour de 30 ans.

Le dossier retient un enjeu fort pour le maintien de la qualité de la ressource en eau souterraine, la prise en compte des écoulements souterrains et des pressions qu'ils exercent dans le cadre des aménagements. Un enjeu moyen est retenu pour le maintien de la situation hydraulique existante et la préservation de la ressource en eau.

➤ Risques et pollution des sols

La zone est principalement concernée par le risque minier, les aléas définis au droit de la zone d'étude sont en lien avec des effondrements et des tassements. Des études géotechniques ont été réalisées et permettent de caractériser finement les enjeux du site. Le plan de prévention des risques miniers (PPRM) est actuellement en cours d'élaboration sur la commune de Saint-Jean-Bonnefonds et celui de la périphérie Nord et Est de Saint-Etienne est opposable depuis le 20 septembre 2016.

Concernant la pollution des sols, les études réalisées ont permis de recenser les différentes sources de pollution, qui s'étendent sur 6510 m² et atteignent un volume d'environ 18 678 m³. Elles sont essentiellement liées au contexte historique du secteur et aux activités minières et industrielles développées. Un plan de gestion a été réalisé pour gérer les espaces pollués, cependant le scénario de traitement de l'ancien site d'ATEMAX (équarrissage), du fait de la multiplicité de substances, n'est pas encore défini.

Concernant les risques naturels, la zone d'étude présente un aléa moyen à élevé pour la présence de radon. *Les risques technologiques* sont essentiellement liés aux risques miniers et à la pollution des sols.

Le dossier retient à juste titre un enjeu fort pour la prise en compte des anciennes exploitations minières dans la conception du projet afin d'assurer sa stabilité. L'enjeu est également fort pour la dépollution du site.

Bruit : les infrastructures de transport constituent les principales sources de bruit de la zone d'étude et au vu des données présentées, l'ambiance sonore du site peut être considérée comme non modérée à leurs abords. (essentiellement A72 et RN488).

Qualité de l'air : le dossier présente le contexte à différentes échelles (régionale, départementale, agglomération et site). Les stations de mesures étant relativement éloignées de la zone d'étude, l'analyse s'appuie sur les cartographies dressées par Air Rhône-Alpes en 2014, qui permettent de conclure que la qualité de l'air est dégradée et essentiellement liée au trafic routier sur les axes structurants situés à proximité directe de la zone d'étude (dépassements en NO₂, arsenic et particules fines).

➤ Transports - déplacements

Les comptages de trafic routier réalisés en 2012 et 2016 au niveau des carrefours de la ZAC ne font apparaître aucune difficulté particulière de circulation.

La zone d'étude est desservie par deux arrêts de la ligne de bus n° 2 qui relie la gare de Firminy à Métrotech 2 (sans que la fréquence des dessertes soit indiquée) avec un parc relais libre d'accès offrant 60 places de stationnement.

L'offre de places de stationnements autour de la zone d'étude est très limitée.

Concernant les modes doux, aucune piste cyclable ou de cheminement doux n'existe actuellement.

(1) Composés organiques halogénés volatiles : famille de micropolluants parmi les plus fréquemment rencontrés

Le plan de déplacements urbains (PDU) de Saint-Etienne, en cours de révision, évoque le secteur de Pont-de-l'Ane-Monthieu au travers d'un projet de mise en place d'un parc logistique urbain, de projets de voies structurantes au droit de la ZAC, du projet de halte Terrenoire-Monthieu avec un parking-relais de proximité et la création d'un axe cyclable structurant (rue Emile Zola). Le plan d'aménagement et de développement durable (PADD) du PLU de Saint-Jean-Bonnefonds identifie également la zone du projet comme étant un axe majeur à valoriser en termes de liaison cyclable. Enfin, le PADD du PLU de Saint-Etienne prévoit la création d'un axe cyclable urbain.

Le dossier retient un enjeu moyen pour le stationnement et pour la prise en compte des projets à venir identifiés dans les documents d'urbanisme des communes de Saint-Etienne et Saint-Jean-Bonnefonds. La qualification de cet enjeu ne paraît pas adaptée à la dimension du projet, à l'impact prévisible de la fréquentation du site en lien avec les pôles d'attractivité déjà présents (IKEA, Casino) et à venir (nouveau centre commercial, hôtel, loisirs) et à l'évolution du trafic sur le site.

➤ **Milieux naturels**

Le périmètre d'étude se situe en zone urbaine à vocation d'activités.

Les inventaires de terrain, réalisés sur un cycle biologique complet, ont concerné les habitats, la flore et la faune.

Les sensibilités écologiques relevées concernent principalement des zones boisées ou herbacées, en majorité isolées : prairies de fauche et boisements associés, talus de l'autoroute, zones humides, corridor boisé de la voie ferrée pouvant constituer une « liaison verte ».

Des zones humides sont présentes au droit de la zone d'étude :

- boisement de peupliers noirs au sud d'IKEA (1 773 m²)
- deux ouvrages hydrauliques relatifs à la gestion des eaux pluviales des parkings d'IKEA
Bien que n'étant pas considérées comme des zones humides à compenser, le dossier ne précise pas leur fonctionnalités écologiques potentielles.
- le talus de l'A72, correspond à des résurgences qui alimentent un écoulement permanent, réceptionné dans un bassin artificiel. Il présente une petite roselière à massette ainsi qu'une jonchaie à jonc diffus.

Le dossier indique que ces zones d'origine anthropique peuvent cependant présenter un intérêt écologique en accueillant des espèces spécifiques (faune et flore). Il aurait pu être plus précis sur ce point en explicitant leur fonctionnalité potentielle.

Concernant la faune, la plupart des espèces d'oiseaux contactées sont communes, malgré la présence de certaines espèces de milieux boisés (mésange à longue queue, pivert) et de fourrés (fauvette grisette, fauvette à tête noire et hypolaïs polyglotte).

Parmi les reptiles, seul le lézard vert (espèce protégée bien que commune) a été contacté.

Les prospections relatives aux chauves-souris ont confirmé l'absence de gîtes dans les bâtiments désaffectés voués à la destruction. La pipistrelle de Kuhl et la pipistrelle commune ont néanmoins été contactées en chasse en lisière du boisement et à proximité des bâtis limitrophes du périmètre d'étude.

Concernant la flore, le site, précédemment artificialisé, a été pour partie recolonisé par une végétation spontanée et peut présenter un intérêt écologique du fait de sa colonisation par des espèces floristiques.

Le dossier mentionne la présence de quelques grands arbres en bon état de conservation qui pourraient être préservés.

Plusieurs espèces exotiques envahissantes sont présentes et nécessiteront donc une surveillance particulière lors de la phase travaux : renouée du japon, robinier faux-acacia, ailante et buddleia.

Aucune ZNIEFF, parc naturel ou arrêté de protection du biotope ne se situe dans la zone d'étude. Seul le bois d'Avaize, à environ 700 m au sud du projet, appartient au site Natura 2000 « Vallée de l'Ondenon, Contreforts nord du Pilat » (ZPS et ZSC).

L'enjeu retenu est fort pour la compensation des zones humides afin de préserver ces habitats et leur biodiversité. Quant aux sensibilités écologiques recensées, l'enjeu est considéré comme moyen.

➤ **Paysage**

Le secteur d'étude se trouve en zone urbanisée, les terrains destinés au projet sont actuellement en friche. En tant qu'éléments structurants du paysage, l'A72, la RN488 et la voie ferrée constituent des coupures des structures urbaines et permettent d'identifier plusieurs structures paysagères : espaces végétalisés et agro-naturels, zones industrielles et commerciales, habitat pavillonnaire. La carte p. 143 et les photos p.144 permettent de l'illustrer.

L'enjeu retenu pour le paysage est faible, s'agissant essentiellement de friches. Cette appréciation n'est pas en adéquation avec l'objectif de revalorisation et de requalification de cette entrée de ville majeure de St-Etienne dont les aménagements nécessitent une intégration paysagère de qualité.

Au final, l'état initial met bien en évidence les enjeux du site, bien que certains paraissent sous-estimés (paysage et transports - déplacements notamment). Le dossier présente, en pages 196 et 197, une synthèse et une hiérarchisation des enjeux environnementaux identifiés, ce qui permet d'en avoir une vision globale.

2.3. Justification des choix dans le projet de création du pôle commercial au regard des enjeux environnementaux

Le dossier consacre sa partie E4 à l'origine et la justification du projet. Celle-ci est analysée de manière détaillée par rapport aux documents d'urbanisme : DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise, Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) Sud Loire et son document d'aménagement commercial (DAC), plan local d'urbanisme (PLU) des communes concernées.

Le dossier apporte des justifications pour prendre en compte les enjeux en matière de biodiversité et d'espaces verts. Le projet a également évolué pour intégrer les dispositions paysagères des orientations particulières d'aménagement (OAP) des PLU de Saint-Etienne et Saint-Jean Bonnefonds afin de recréer une trame bleue. Celle-ci permet la gestion des eaux pluviales à travers la création d'un réseau de collecte à l'air libre constitué à la fois de noues, d'espaces verts de rétention et le maintien de la trame paysagère entre le bâtiment STEEL et IKEA.

Le projet STEEL répond aux objectifs de requalification de l'entrée de ville, de maîtrise de l'étalement urbain par l'urbanisation d'une dent creuse et de requalification de friches industrielles, de modernisation et de réorganisation de l'offre commerciale. Cependant, l'étude d'impact ne démontre pas que la synergie avec le commerce de centre-ville et les risques de concurrence avec les nouveaux commerces du projet ont été analysés.

L'analyse de l'évolution de la solution retenue se limite à une liste des modifications principales, sans davantage d'explication sur les raisons qui ont conduit à les opérer (p62-63). Elle ne démontre pas la mise en œuvre d'une démarche itérative d'analyse des effets du projet sur l'environnement et sur le plan sanitaire.

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

Le dossier présente les impacts positifs et négatifs du projet selon qu'ils soient directs ou indirects et, s'agissant des impacts négatifs, qu'ils interviennent en phase de travaux ou en phase d'exploitation.

➤ **Gestion et ressources en eau**

Les terrassements réalisés durant la phase travaux sont susceptibles d'impacter temporairement la qualité des *eaux souterraines*.

Les mesures de réduction prévues pour limiter ce risque en phase travaux sont satisfaisantes.

Elles consistent, outre les mesures classiques de gestion de chantier, en un décapage des terres végétales avant les terrassements, en l'engazonnement des espaces au plus tôt afin d'éviter leur érosion, le « *rebouchage des points d'eau « vraisemblablement » non utilisés à la vue des usages du sol actuel* ». Cette dernière mesure n'est cependant pas claire et mériterait d'être précisée.

S'agissant des eaux superficielles, aucun cours d'eau n'étant situé au droit du site, elles ne sont pas susceptibles d'être directement impactées par les terrassements. En revanche, elles peuvent l'être

indirectement lors d'épisodes pluvieux pouvant entraîner des MES² dans les réseaux d'assainissement, dont elles constituent l'exutoire. Enfin, la modification des ruissellements en surface, occasionnée par la modification de l'occupation du sol lors des travaux, peut également occasionner localement des zones d'accumulation d'eau.

En phase d'exploitation, le projet est susceptible de perturber les ruissellements. Les mesures de protection prévues (réalisation de bourrelets d'interception en haut de talus, récupération des eaux lors des orages sur l'emprise des plate-formes mises à nu et interception des eaux de transit semi-infiltrées) permettent de répondre à cet enjeu.

Le système de gestion des eaux pluviales permet de maîtriser les risques de pollutions lors des travaux et en phase d'exploitation de préserver la qualité des eaux déversées dans le réseau projeté de la ZAC. Les mesures prévues sont également adaptées pour maîtriser quantitativement les ruissellements en évitant tout risque d'inondation en aval et les débordements des réseaux d'assainissement : collecte et stockage à hauteur d'une pluie trentennale avec un débit spécifique de rejet de 5l/s/ha, noues de collecte, chaussées réservoir et bassins (ouvrages de stockage étanches).

Ces ouvrages devront acheminer, après rétention, les eaux pluviales vers l'exutoire, un point bas situé au Nord-Ouest du site.

Les ouvrages n'étant pas dimensionnés pour retenir les eaux d'une pluie exceptionnelle (centennale), les eaux de ruissellement aboutiront au droit du point bas où elles s'accumuleront, dans la zone de compensation de zone humide inscrite dans les espaces verts.

En termes de suivi, les ouvrages d'assainissement pluvial seront contrôlés annuellement et après chaque épisode pluvieux important.

L'infiltration des eaux pluviales n'est pas envisagée dans le cadre du projet (perméabilité faible, problématique de pollution des sols).

Eau potable et eaux usées : le projet entraînera une augmentation du volume des eaux usées. La station d'épuration de Furania dispose des capacités nécessaires pour les gérer (capacité 296 600 EH, charge entrante de 178 450 EH en 2013, 650 EH estimés pour le projet).

L'assainissement envisagé avec réseau séparatif (eaux de ruissellement collectées et rejetées à débit limité dans le réseau d'assainissement projeté de la ZAC et eaux usées collectées et rejetées dans le réseau des eaux usées) permet de réduire la quantité d'eaux de ruissellement rejetées directement dans le réseau d'assainissement et ainsi de ne pas engorger la station d'épuration avec des eaux propres.

Le projet induit également une consommation d'eau potable plus importante. Le dossier indique que le réseau actuel a les capacités suffisantes pour alimenter le projet, sans toutefois en faire la démonstration. La récupération des eaux pluviales pour l'alimentation des sanitaires des espaces communs et ceux destinés au public permettra de réduire partiellement la consommation en eau potable et participera à la préservation des ressources naturelles.

Le dossier permet de répondre de manière satisfaisante aux remarques de l'autorité environnementale dans son avis du 24 juin 2010, qui attirait l'attention sur la gestion des eaux en cas de pluie importante, sur le débit de fuite des bassins de rétention et sur les risques de remobilisation éventuelle des polluants par la modification du cycle de l'eau sur la zone. Ce dernier point mériterait d'être vérifié.

➤ Milieu humain

Le projet STEEL a un impact positif sur la requalification d'une fiche industrielle et l'amélioration de l'offre commerciale et de loisirs de l'agglomération stéphanoise, contribuant à l'attractivité du secteur et des entreprises existantes et une limitation de l'extension urbaine (construction en dent creuse).

➤ Risques technologiques

Le projet présente des risques de tassements et d'instabilités du sol lors de l'implantation des bâtiments et lors des terrassements, en raison de l'ancienne exploitation minière. Dès la phase de conception du projet, le relief a été pris en compte afin de limiter ces risques et réduire les volumes de déblais/remblais. Le respect des prescriptions des études géotechniques réalisées (SIC INFRA42) permet également d'éviter ces risques (pas de constructions sur zone principale d'aléas miniers ni sur le puits Henry).

➤ Sols pollués

Les mesures de réduction prévues en phase chantier sont de nature à réduire ce risque : réutilisation des

(2) Matières en suspension

déblais sains, l'élimination des matériaux ne pouvant être réutilisés, terre végétale décapée et stockée en vue de sa réutilisation pour les aménagements paysagers, mise en œuvre du plan de gestion DEKRA et du plan de désamiantage.

➤ Transports

Le projet prévoit la séparation des flux (véhicules/ piétons) et des aménagements au sein du pôle commercial, permettant l'amélioration et la sécurisation des modes doux et des personnes à mobilité réduite.

Les liaisons modes doux avec les magasins IKEA et Casino situés à proximité directe du projet ainsi que sa desserte par les transports en commun devrait permettre la mutualisation des parkings et donc une optimisation des stationnements et une limitation de leur emprise.

L'étude de déplacements réalisée dans le cadre de la réalisation de la ZAC démontre cependant une situation tendue en période d'hyperpointe (vendredi en heure de pointe du soir et samedi après-midi) sur la rue Marc Charras en sens sud-nord.

Les mesures de réduction du trafic en phase d'exploitation consistent en une série d'aménagements visant à fluidifier le trafic (priorité bus et programmes adaptés aux heures creuses avec détection des queues, boucles de détection). Il est également évoqué la question de réduire le trafic routier par un report modal sur les transports en commun grâce à la desserte du site par les bus, la création d'un parking-relais accessible depuis la RN488 permettant à la clientèle de stationner et se rendre à pied sur le site. Ces aménagements sont préconisés par l'étude déplacements mais aucune mention dans le dossier ne permet de s'assurer qu'ils seront effectivement réalisés notamment au préalable de l'urbanisation du site (calendrier de réalisation absent).

D'autre part, il est envisagé la mise en place d'une navette publique entre Pont-de-l'Ane-Monthieu et le Centre-ville (pour laquelle il serait demandé une contribution financière à IKEA, CASINO et APSYS) et la possibilité d'aménager des arrêts supplémentaires sur la ligne de bus n°5.

Ces deux pistes de réflexion sur les transports en commun sont présentées comme permettant de limiter le trafic routier lié au projet. Elles ne sont cependant pas encore actées (pas de maîtrise d'ouvrage désignée et pas de calendrier de réalisation).

Ces mesures, visant à réduire le trafic routier, pourraient également avoir un impact positif sur la qualité de l'air et le bruit sur la zone d'étude et l'ensemble du quartier. Toutefois l'échelle temporelle de réalisation de ces aménagements et services ne semble pas cohérente avec la temporalité du projet. Il aurait été utile de préciser quelles seront les conditions de circulations et leurs impacts en termes de nuisances (bruit et pollution de l'air notamment) en l'absence de réalisation.

➤ Qualité de l'air

Le dossier indique que « le projet n'aura pas d'effet notable important supplémentaire en ce qui concerne la qualité de l'air du secteur ». Cependant, considérant que la principale source de dégradation de la qualité de l'air est attribuable au trafic généré et que les mesures proposées pour y remédier n'ont pas de caractère certain (propositions issues de l'étude de transports en commun et reports sur les cheminements en mode doux), cette conclusion semble peu pertinente.

➤ Bruit

Le dossier indique que les principales sources de bruit sont liées au trafic routier, mais que « néanmoins le projet se situe dans un secteur urbanisé fortement soumis à des nuisances semblables. De plus, aucune habitation n'est présente au droit du site. » Or, le projet de ZAC Pont-de-l'Ane-Monthieu prévoit un secteur d'habitat qui sera situé au sud-est du centre commercial « Le Steel ». Dans le cadre de l'étude d'impact de la ZAC, une étude acoustique a été réalisée qui prend en compte l'ensemble des trafics liés à la ZAC. Il aurait été intéressant de reprendre ses conclusions dans le présent dossier, afin d'étayer la conclusion de l'absence d'impact notable du projet sur la santé qui paraît peu réaliste.

➤ Energie

Une étude de faisabilité en approvisionnement énergétique a été réalisée afin de favoriser la mise en place d'énergies renouvelables.

Plusieurs scénarios ont été envisagés et leur comparaison permet de conclure que le scénario « géothermie minière avec boucle tempérée » est préférable, tant en termes d'investissement financier que de performance environnementale. Une étude complémentaire doit cependant confirmer cette possibilité.

➤ Paysage

Le dossier indique à juste titre que les aménagements paysagers projetés et la valorisation d'une friche industrielle par l'implantation de bâtiments de qualité architecturale ont un effet positif sur le cadre paysager du

secteur. Dans son avis du 24 juin 2010, l'autorité environnementale soulignait la nécessité de soigner l'intégration paysagère des constructions envisagées, notamment par des prescriptions concernant l'intégration des appareillages techniques (panneaux photovoltaïques par exemple), les dimensions et le nombre des enseignes ainsi que l'éclairage public.

Le dossier traite rapidement de ce dernier point, indiquant que l'éclairage du site et des enseignes, sera commandé par un détecteur de luminosité pour extinction la nuit hors période d'activité. L'insertion paysagère des aires de stockage de déchets est également évoquée.

Toutefois, le dossier mériterait d'être complété sur cette thématique à fort enjeux pour la valorisation du site.

➤ Milieu naturel

Le projet entraîne la disparition d'une partie des habitats naturels du site :

- une partie des boisements situés au nord-ouest du périmètre (essences pionnières)
- les anciens jardins familiaux en en évolution vers la friche
- les anciennes prairies de fauche.

Ces habitats présentent des enjeux faibles à moyens compte tenu de leur caractère anthropique et très contraint fonctionnellement.

La conception du projet et le maintien d'une partie des boisements et des talus au nord de la zone d'étude permet de conserver une continuité d'habitats naturels.

Faune

En phase travaux, la faune (oiseaux notamment) est susceptible d'être perturbée par la circulation des engins de chantier. Le dossier retient à juste titre un impact faible, dans la mesure où les espèces concernées sont communes et peuvent se reporter sur les milieux présents au sud du site. Afin de réduire le dérangement de la faune, il est prévu une délimitation stricte des emprises du chantier et un marquage des arbres devant être abattus. En outre, le calendrier des travaux sera adapté à la sensibilité de l'avifaune : tout défrichage sera interdit pendant la période de nidification.

Les chiroptères seront impactés par la disparition d'une zone de chasse, mais il s'agit d'une zone de faible intérêt (ressource en insectes faibles) et les espèces concernées sont communes et peuvent s'orienter vers d'autres zones d'actions. L'impact retenu sur les chiroptères est également faible.

L'éclairage au droit du site est également susceptible d'engendrer un dérangement de la faune. Ses impacts seront cependant limités grâce à l'extinction des éclairages extérieurs et des enseignes la nuit hors période d'activité.

Flore

Afin de limiter le risque de dissémination d'espèces exotiques envahissantes, les mesures préventives (végétalisation rapide des terrains mis à nu, plantation d'espèces compétitrices dans les zones de stockage de matériaux) et curatives (arrachage manuel et mécanique, gestion des déchets) prévues sont suffisantes. Elles seront supervisées par un écologue, ce qui permet d'apporter des garanties sur leur efficacité.

Un suivi sera réalisé les deux premières années suivant la phase travaux, avec un passage une à deux fois par an.

Concernant la bonne prise des aménagements paysagers, il est prévu un passage par mois durant les deux ans suivant leur mise en œuvre.

Zones humides :

Le projet entraîne la destruction d'une surface de 3010 m² dont 1277m² correspondant au bassin hydraulique d'IKEA. Ce bassin n'étant pas considéré comme une zone humide à compenser, la surface totale à compenser s'élève à 1733 m². Le projet prévoit la création de zones humides pour une superficie totale de 2800m², soit plus des 100 % devant être compensés. Le dossier ne précise cependant pas de quel document sont issus ces 100%. Ces zones humides prendront place en pied de talus de l'autoroute et dans le boisement conservé au nord-ouest du site (« clairière de la biodiversité ».) Elles seront conçues sur la base d'une couche d'argile imperméable afin d'éviter toute infiltration sur site et reliées entre elles hydrauliquement.

Il aurait été intéressant d'illustrer plus précisément ces nouvelles zones, en particulier celle située au pied du talus autoroutier, et de prévoir un suivi de leur évolution et du caractère opérationnel de ces mesures.

Le dossier indique que les aménagements paysagers prévus auront un impact positif sur les enjeux écologiques et sur l'amélioration de la biodiversité. En effet, le travail collaboratif avec un écologue a permis la prise en compte de ces enjeux en phase de conception avec la conservation d'une zone naturelle boisée au nord-est du site qui sera mise en valeur dans le cadre d'une « clairière de la biodiversité ».

D'autre part, les aménagements prévus (espaces verts, noues paysagères, bassin naturel, etc.) permettront l'implantation d'une « faune urbaine » et seront favorables au développement d'espèces et d'habitats.

Enfin, le dossier conclut de manière suffisamment argumentée que le projet n'aura pas d'incidences sur le site Natura 2000.

3. Impacts cumulés

Le dossier étudie à juste titre les effets cumulés du présent projet avec le projet de la ZAC Manufacture Plaine Achille située à plus de 1,5 km du projet Steel et concernant la reconversion de l'ancienne Manufacture d'Armes de Saint-Etienne, la création d'un parc technologique, universitaire et créatif, la création d'un parc urbain, la construction de nouveaux logements et du centre dramatique national « la Comédie ».

Ils sont positifs en termes de requalification urbaine et de cadre de vie, en ce qui concerne les aménagements paysagers et le milieu naturel, et la qualité du sous-sol dans la mesure où les deux projets induisent au préalable une dépollution des sols.

En revanche, les effets se cumulent en termes de trafic routier, d'émissions atmosphériques, de déchets, de consommations énergétiques, de besoins en eau potable et en réseaux divers. La problématique minière concerne les deux sites.

Le dossier ne présente pas les effets cumulés du projet avec les autres phases de la ZAC Pont-de-l'Ane-Monthieu, dont il est l'un des éléments, au motif que l'étude d'impact de la ZAC les a déjà étudiés. Il aurait cependant été intéressant de rappeler les conclusions de cette étude d'impact, notamment au regard de la construction de logements prévus dans ce cadre.

Il avait été demandé lors des étapes préalable de la ZAC, que le porteur de projet présente les dispositions envisagées en termes de protection contre le bruit, de hiérarchisation des circulations et des voiries et d'aménagement des espaces publics de transition afin d'assurer la cohabitation entre les fonctions commerciales, résidentielles et de loisirs sur ce site pour garantir la qualité de vie du quartier. Le dossier mériterait d'être complété sur ce point.

Par ailleurs, concernant l'ampleur et la durée prévisible de la phase travaux du projet, et de ceux des autres ZAC ou phases de ZAC et de la densité d'urbanisation proche (proximité de secteurs d'habitations), il serait nécessaire de mettre en place un processus de suivi des mesures envisagées pour éviter et réduire les nuisances et inconvénients (Cf paragraphe E 6-III.1). Le dossier mériterait une approche détaillée sur ce point pour la bonne information du public.

4. Compatibilité du projet avec les documents de planification

L'étude d'impact analyse de manière satisfaisante la prise en compte par le projet des orientations des documents de planification du territoire, notamment la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'aire métropolitaine lyonnaise, le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) Sud Loire et le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de St Etienne.

L'analyse est suffisamment détaillée et permet de conclure à la bonne prise en compte de ces objectifs et orientations fondamentales par le projet.

Toutefois, les dispositions actuelles du PLU de la commune de Saint-Jean-Bonnefonds ne permettent pas la réalisation du projet et nécessiteront une évolution du document.

Il étudie également la prise en compte par le projet des orientations fondamentales du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne et du Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) Loire en Rhône-Alpes, sans toutefois préciser s'il s'agit bien des dernières versions de ces documents³.

S'agissant du SDAGE, le dossier conclut à une compatibilité du projet avec son orientation n°8 « Préserver les zones humides ». Or, même si le projet prévoit de créer de nouvelles zones humides en compensation des zones détruites, on ne peut pas considérer pour autant que leur « préservation » est effective. Ce point mériterait d'être ajusté.

Conclusion sur la prise en compte de l'environnement par le projet

Le projet s'inscrit au droit d'une friche industrielle, en dent creuse, il permet ainsi de maîtriser l'étalement

(3) SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 approuvé le 18 novembre 2015 et SAGE Loire en Rhône-Alpes approuvé le 30 août 2014

urbain et répond à l'enjeu de requalification de cette entrée de ville majeure pour Saint-Etienne. S'agissant du positionnement commercial du projet, le dossier aurait pu être plus précis sur la synergie avec le commerce de centre-ville et les risques de concurrence.

La prise en compte de la topographie du site et de ses contraintes démontre que l'insertion paysagère globale du projet a été analysée de manière satisfaisante, une approche plus précise sur l'intégration paysagère des constructions serait un gage de qualité.

D'une manière générale, les mesures proposées sont adaptées aux enjeux de maintien de la qualité de la ressource en eau, au maintien de la situation hydraulique actuelle et à la prise en compte des anciennes exploitations minières dans la conception du projet.

Les risques liés au passé minier et industriel du site sont pris en compte de manière adaptée. Cependant, concernant les sols pollués, le plan de gestion n'étant pas encore défini, le dossier devra être complété sur ce point afin de garantir un traitement approprié des sols concernés et une compatibilité avec les usages projetés notamment l'hôtellerie et les loisirs sur le site mais également le logement à proximité.

Le projet se situe dans un milieu fortement anthropisé et présente un enjeu moyen en termes de milieux naturels. La destruction de 1773 m² de zones humides est compensée par la création de 2800 m² de nouvelles zones humides, permettant ainsi de proposer des milieux favorables aux espèces et habitats concernés.

Enfin, il ressort des éléments du dossier que la desserte du site par les transports en commun et les modes doux est une condition indispensable au bon fonctionnement de ce quartier en phase chantier mais également de façon pérenne. Cette desserte nécessite des améliorations importantes et le dossier n'apporte pas toutes les informations sur la mise en œuvre des aménagements et des services envisagés. Ce point mériterait des compléments pour une bonne information du public.

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



Michel DELPUECH