

**DIRECTION RÉGIONALE DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'AMÉNAGEMENT ET DU LOGEMENT
AUVERGNE – RHÔNE – ALPES**

**RN88 – Complément du demi-échangeur
de la Varizelle à Saint-Chamond**

DOSSIER D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

PIÈCE COMPLÉMENTAIRE

MÉMOIRE EN RÉPONSE AU COMMISSAIRE ENQUÊTEUR

Septembre 2023



**PRÉFET
DE LA RÉGION
AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

La DREAL propose de substituer le nouveau texte ci-après, à celui du paragraphe 2.4.3 de la pièce D – Volet Dérogation Espèces Protégées.

2.4.3 Justification de l'intérêt public majeur du projet

L'intérêt public majeur de l'opération de complément du demi-échangeur de la Varizelle réside avant tout dans la réponse qu'elle apporte à des problématiques d'accessibilité au territoire, à ses équipements et aux zones d'emplois, ainsi qu'à des problématiques de surcharge marquée de la voirie locale qui se poseront à moyen terme en l'absence de sa réalisation. De plus, la mise en œuvre du projet permettra un certain nombre d'améliorations environnementales sur ce secteur, qui ne seraient pas déployées sans sa réalisation.

- **Une réponse à une problématique d'accessibilité du territoire, avec un effet de coupure important à résorber**

L'intérêt public majeur de la réalisation du complément du demi-échangeur de la Varizelle découle en particulier du fait qu'aujourd'hui le secteur sud du projet où sont implantés une zone d'activités, d'emplois et de commerces réaménagée en 2021-2022 (ZAC de la Varizelle), ainsi qu'un grand équipement métropolitain livré en 2022 qu'est l'Aréna de 4200 places, sont handicapés par un lourd défaut d'accessibilité. La configuration actuelle des voiries routières fait qu'ils sont implantés dans un quasi-cul-de-sac, alors qu'il s'agit d'équipements structurants pour le territoire.

Si la bretelle de sortie existante de la RN88 (échangeur 17) permet effectivement un accès efficace au secteur en provenance de Saint-Etienne, le mouvement retour nécessite d'emprunter la voirie locale sur environ deux kilomètres pour ressortir de la ZAC de la Varizelle à l'ouest et rejoindre la RN88 soit à l'échangeur 16, soit à l'échangeur 17 en retraversant des zones urbanisées sur plus d'un kilomètre, via la route de la Varizelle.

En provenance du centre de Saint-Chamond, l'accès au secteur se fait exclusivement en traversant toute la ZAC ce qui est également assez pénalisant en termes de temps de parcours et a tendance à surcharger le réseau local, particulièrement lors des événements à l'Aréna. Dans cette configuration le réseau est en outre pénalisé par une vulnérabilité face aux aléas ou lors des chantiers.

En outre, cette partie ouest de Saint-Chamond est pénalisée par l'effet de coupure significatif que constitue la RN88. Le seul franchissement existant se situe au niveau de la rue Jean Rivaud, le suivant est un passage très étroit sous la RN au niveau du Chemin du Champ Blanc qui ne permet pas l'accès à la ZAC de la Varizelle. Ainsi les habitants de ce secteur nord-ouest doivent effectuer un assez long détour via la voirie locale en secteur urbanisé pour rejoindre la ZAC de la Varizelle. Cette difficulté d'accessibilité concerne au passage aussi bien les déplacements motorisés que les modes actifs.

En outre, alors que des efforts significatifs ont été déployés pour développer la zone d'emploi Métrotech (ex hôpital de Saint-Jean-de-Bonnefonds) au nord de la RN88, ce secteur reste également pénalisé par une accessibilité limitée aux aménités du territoire.

L'intérêt public majeur réside donc dans la résorption de l'ensemble de ces problématiques d'accessibilité, avec des gains de temps de déplacements significatifs à la fois pour les quartiers d'habitations du nord-ouest de Saint-Chamond et pour la ZAC de la Varizelle au sud-est, aussi bien pour les trajets motorisés que cyclistes.

Le renforcement du maillage des réseaux routiers, cyclables et piétons améliorera au passage la robustesse et la résilience des réseaux sur ce secteur urbanisé où la demande de déplacement est importante. Les aménagements pour les modes actifs seront étendus sur la route de la Varizelle jusqu'au chemin des prairies en sécurisant l'accès à l'arrêt de bus en interface avec la piste cyclable.

- **Un projet nécessaire au regard des perspectives de développement local et de la surcharge induite à moyen terme sur la voirie locale**

Ce secteur ouest de Saint-Chamond est concerné par des projets importants de développement économiques et commerciaux. Outre la ZAC de la Varizelle déjà évoquée supra, la zone d'emplois de Métrotech et la reconversion du site Novaciéries constitueront des zones fortement génératrices de déplacements et de flux PL dans ce secteur péri-urbain dynamique. Dans ce contexte, les projections de trafics réalisées à horizon 2043 tablent, en l'absence de réalisation du projet, sur des augmentations significatives de la circulation routière par rapport à la situation en 2018 :

- de l'ordre de +15% sur la RN88, alors que l'axe est déjà très chargé ;
- de l'ordre de +50 % sur la route de la Varizelle, la rue Jean Rivaud et la route de Saint-Etienne ;
- de l'ordre de +80 % sur la rue 17 octobre 1961.

Les modélisations des heures de pointe font craindre, de surcroît, des remontées de file sur la section courante de la RN88 au niveau de l'échangeur du Champ du Geai (n°16), en raison de l'aggravation de la saturation du giratoire de cet échangeur.

Ces perspectives attestent la nécessité d'un délestage de la route de la Varizelle, ainsi que du giratoire au sud du Pont Rivaud et du giratoire du Champ de Geai compte tenu des niveaux de trafic attendu sur ces axes urbains non dimensionnés pour cela. De plus, le développement de Métrotech amènerait un flux poids-lourds supplémentaire traversant le quartier de la Varizelle, générant des nuisances pour les riverains de cet axe tout au long de la journée.

Dans ce contexte, le projet permettra un rééquilibrage de la répartition des trafics et une réduction des distances parcourues, pour accéder à la RN88 et à la ZAC de la Varizelle. Certaines voiries locales, en particulier la route de la Varizelle et la rue Jean Rivaud qui accueillent actuellement des trafics importants qui rejoignent par ces rues l'entrée de la RN88 direction Saint-Etienne (échangeur 17) seront fortement délestées au profit d'un report sur la RN88. Cette évolution sera nettement profitable au cadre de vie des riverains de ce quartier, avec moins de circulation, et partant, moins de nuisances sonores et d'insécurité.

- **De nombreux effets bénéfiques du projet sur l'environnement**

Le projet s'accompagnera également d'un certain nombre de travaux d'amélioration environnementale qui ne se feraient pas sans sa réalisation.

En premier lieu, les travaux prévoient une remise à niveau du système d'assainissement de la RN88 présent dans les emprises. En effet, à ce jour, les deux bassins existants au nord de l'axe ne permettent que le piégeage d'une pollution accidentelle avec une rétention décennale, et un débit de fuite largement au-dessus des débits imposés par les référentiels techniques de l'État. Dans le cadre du projet, il est donc prévu une mise aux normes complète de l'assainissement, avec la création de deux bassins multifonctions, l'un issu de la fusion des deux bassins existants précités, l'autre totalement nouveau pour traiter les eaux collectées sur les nouvelles surfaces imperméabilisées (barreau et bretelle de sortie). Ces deux bassins permettront de gérer une pollution accidentelle par temps sec, comme par temps de pluie par la mise en place de by-pass en entrée de bassins. Ils permettront aussi l'abattement de la pollution chronique, avec la mise en place d'équipements permettant notamment les traitements primaires (dessablages, déshuilage, dégrillage) des eaux recueillies avec un dimensionnement conforme aux référentiels techniques en vigueur (guide du Setra – GTPOR).

Enfin, ces deux bassins feront l'objet d'un traitement d'intégration paysagère, avec notamment la remise en place de terres végétales ensemencées.

Par ailleurs, dans le cadre des travaux, le décaissement qui sera réalisé dans la zone des bassins, ainsi que la suppression du seuil d'une hauteur de près de deux mètres sur le cours du Janon, vont permettre d'améliorer les capacités de stockage de la crue, avec une augmentation du volume d'expansion localement. Ces travaux permettront donc de limiter la vulnérabilité des habitations voisines du projet à l'aléa inondation.

En parallèle, les travaux prévoient le rétablissement ou l'amélioration de plusieurs continuités écologiques. En effet, en l'état, la petite faune rencontre des difficultés importantes pour franchir les cours d'eau et les différentes infrastructures en présence, en particulier la bretelle de sortie existante au sud de la RN88. À cet égard, le projet prévoit donc la création de cheminements en console et en banquettes dans les ouvrages pour leur franchissement par la faune.

En parallèle, la continuité du Janon sera rétablie par l'arasement du seuil existant. L'ensemble des cours d'eau sera réaménagé avec l'amélioration de la continuité écologique pour la faune piscicole (barrettes, conception du lit mineur, ripisylve pour le maintien d'un couvert végétal, ombre et fraîcheur...).

Le projet permettra également une amélioration de la prise en compte des déplacements de l'avifaune et des chiroptères par la mise en œuvre de barrières type « hop-over » au niveau des ouvrages (afin de limiter l'écrasement avec les poids-lourds). De plus, il est prévu la pose de gîtes spécifiques pour les reptiles et les chiroptères au droit de la zone.

Là encore ces travaux ne seraient pas réalisés en l'absence du projet.

La réalisation du projet permettra en outre une élimination systématique des espèces exotiques envahissantes (EEE) présentes dans les emprises, au premier rang desquelles la Renouée du Japon qui a largement colonisé ce secteur, en particulier les abords des cours d'eau et des axes routiers. Un traitement sera réalisé de façon massifiée sur l'ensemble des emprises, dès les premières phases du chantier, avec une vigilance sur la durée des travaux pour éliminer d'éventuelles réapparitions de nouveaux sujets.

Une renaturation des berges sera ensuite réalisée : les aménagements paysagers prévoient en particulier l'implantation d'espèces végétales diversifiées et locales de manière à recréer un milieu de meilleure qualité environnementale que l'existant.

En effet, les déboisements et défrichages prévus au démarrage du chantier concerneront en grande majorité des talus de la route nationale, ainsi que des haies en bordure de propriétés privées, d'une qualité environnementale relativement faible. La renaturation des talus et les nouvelles plantations prévus in fine permettront d'améliorer significativement la qualité environnementale de l'ensemble de ce secteur, en permettant une diversité des milieux.

