



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉGION AUVERGNE RHÔNE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Projet intitulé : « Prolongement de la 3^{ème} ligne de tramway de
Saint-Étienne Métropole »**

(Maître d'ouvrage : Communauté d'agglomération de Saint-Étienne Métropole)

**Avis de l'autorité administrative 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

Avis n° 2016-ARA-AP-00067 émis le 22 SEP. 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 relatif à l'élaboration de l'avis

La Communauté d'agglomération de Saint-Étienne Métropole projette le prolongement de la troisième ligne de tramway de la commune de Saint-Étienne (42). Le conseil communautaire a approuvé ce projet le 7 juillet 2016. Celui-ci nécessitant des expropriations sur le trajet de l'infrastructure, une enquête préalable à sa déclaration d'utilité publique est nécessaire. Le maître d'ouvrage a transmis au préfet de la Loire un dossier à ce sujet comportant une étude d'impact sur l'environnement du projet d'aménagement.

Il est rappelé que pour tous les projets, plans ou programmes soumis à étude d'impact ou à évaluation environnementale, une « Autorité environnementale » désignée par la réglementation doit donner son avis et le mettre à disposition du maître d'ouvrage et du public.

L'avis de l'Autorité environnementale est un avis simple. Il ne constitue pas une approbation au sens des procédures d'autorisation préalables à la réalisation de travaux. Il ne dispense pas des autres procédures auxquelles le projet, plan ou programme peut être soumis par ailleurs.

L'avis de l'Autorité environnementale ne porte pas sur l'opportunité de l'opération, mais sur la qualité de l'étude d'impact présentée par le maître d'ouvrage et sur la prise en compte de l'environnement par l'opération. Il n'est donc ni favorable, ni défavorable au projet, plan ou programme. Il vise à améliorer sa conception et la participation du public à l'élaboration des décisions qui le concernent.

L'article R.122-6 III. du code de l'environnement dispose que l'autorité environnementale pour ce projet est le préfet de région. En application de l'article R.122-7 II. du même code, celui-ci doit donner son avis sur le dossier complet dans les deux mois suivant sa réception, le 25 juillet 2016.

Le présent avis a été préparé, pour le compte du préfet de région, par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes / service CIDDAE / pôle autorité environnementale.

En application de l'article R.122-7 III. du code de l'environnement, l'agence régionale de santé et le préfet de la Loire ont été consultés pour contribuer à cet avis.

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.

2. Analyse du dossier et du projet d'infrastructure

Cette analyse porte sur la qualité du dossier d'enquête publique préalable à la DUP¹, comprenant notamment les différents volumes de l'étude d'impact (G0 à G4). Cette étude comporte toutes les parties réglementairement exigées par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Les méthodes mises en œuvre pour sa réalisation sont présentées (G4, p.137 et suivantes) et les noms et qualifications de ses auteurs sont indiqués (G4, p.149).

Le **résumé non technique** fourni, qui fait l'objet d'un document séparé (volume G0), est synthétique, très largement illustré et pédagogique, notamment grâce à l'explicitation des termes réglementaires et techniques utilisés. Il constitue de fait un document permettant au grand public de prendre connaissance du projet et de ses principaux impacts de manière très satisfaisante.

L'étude d'impact aborde la notion de « **programme d'aménagement** » définie par l'article L.122-1 du code de l'environnement (volume G2). Il est conclu, à juste titre, que les autres aménagements prévus dans le secteur d'étude : ZAC Châteaucreux et ses équipements publics liés (aménagement du boulevard urbain colonel Marey), ZAC Manufacture Plaine Achille et voie verte des Confluences, présentent un lien fonctionnel avec le projet, car ils participent tous d'un objectif commun de revitalisation du secteur, mais ne constituent pas pour autant une unité fonctionnelle avec celui-ci (« chacun n'a pas besoin de l'autre »).

Une **analyse comparative des différents modes de transport envisagés** pour cette nouvelle ligne de TC² est réalisée : amélioration de la desserte bus existante, mise en place de ligne(s) de bus à haut niveau de service (BHNS), métro, tramway sur pneus ou sur fer (G1, p.36 et suivantes). Le tableau de synthèse fourni permet de retenir l'extension du réseau de tramway sur fer comme option à privilégier.

De plus, une analyse multicritères visant à **comparer quatre variantes de tracé** de ce prolongement est menée (G1, p.40 et suivantes). Le tableau de synthèse de cette analyse conduit au choix de la variante n°4. Il convient de noter que ce choix intègre le fait que cette variante représente une des options les plus coûteuses et qu'elle génère un impact non négligeable sur l'offre de stationnement.

2.1. État initial de l'environnement

La description de l'état initial de l'environnement du secteur d'étude est effectuée dans le volume G3. L'ensemble des enjeux environnementaux susceptibles d'être impactés par le projet sont décrits. Les observations suivantes peuvent être émises concernant les principaux enjeux du site :

Les cours d'eau présents dans le secteur d'étude, majoritairement canalisés et servant d'exutoires aux réseaux d'eaux pluviales, ne présentent pas d'enjeux particuliers. La masse d'eau souterraine présente en revanche une vulnérabilité notable aux pollutions accidentelles. Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection concernant les eaux destinées à la consommation humaine et les eaux minérales naturelles.

Le principal enjeu dans ce type de milieu urbain fortement anthropisé concerne la collecte et le stockage des eaux pluviales de ruissellement générées par l'aménagement projeté.

Le projet se situe dans un milieu urbain dense éloigné des zones présentant un intérêt écologique listées et décrites (G3, p.34 et suivantes). Le dossier souligne toutefois que la ville de Saint-Étienne constitue dans le SRCE³ Rhône-Alpes un « secteur prioritaire d'intervention en vue d'atteindre le bon état des continuités écologiques » (G3, p.37). De plus, le Furan, bien qu'il soit canalisé sur ce secteur, est identifié comme « coulée verte » dans le SCoT Sud Loire.

Il est à noter que le dossier ne comporte pas les résultats de l'ensemble des inventaires prévus, les prospections estivales et automnales n'ayant pas encore été réalisées. Les inventaires hivernaux et printaniers suffisent cependant à constater que les milieux naturels sont rares dans ce secteur urbanisé. Ils consistent en quelques alignements d'arbres le long des voiries et de friches (le Bardot et l'ancienne voie ferrée) colonisées par des espèces invasives (G3, carte p.45). Les espèces faunistiques contactées (oiseaux et chauves-souris), anthrophiles, sont communes.

Le paysage du secteur, proche (alignements d'arbres sur les espaces publics, parcs et jardins, plantations sur les parcelles privées, patrimoine, équipements) comme plus éloigné (vues ouvertes sur le grand paysage), fait

(1) Déclaration d'utilité publique

(2) Transports en commun

(3) Schéma régional de cohérence écologique

l'objet d'une description illustrée détaillée (G3, p.56 et suivantes).

Trois lignes de tramway existent actuellement sur l'agglomération (G3, p.121). Celles-ci desservent principalement l'axe central de la ville. Les autres dessertes sont assurées par des lignes de bus, ce qui est notamment le cas sur le secteur nord-est (G3, p.126). Les chiffres d'exploitation du réseau de TC montrent que « la fréquentation sur les lignes de tramway correspond à presque la moitié de la fréquentation du réseau STAS⁴ » (G3, p.122). Les voyageurs empruntant les deux lignes les plus fréquentées (8 et 9) se déplacent en interne au secteur (Montreynaud) ou se dirigent vers le centre-ville (place Carnot), le pôle d'échange nord (Terrasse) ainsi que, de plus en plus, vers l'extrémité nord-est du secteur (technopôle).

Le fonctionnement des deux principaux pôles d'échanges multimodaux actuels auxquels sera connecté le projet, Châteaueux et Terrasse, est présenté (G3, p.129 et suivantes).

L'analyse des déplacements, réalisée à différentes échelles, montre en particulier que sur la période récente « la part modale des TC augmente dans les secteurs desservis par le tramway alors qu'elle baisse fortement ailleurs » et que « les évolutions de la part modale du tramway sont quant à elles toutes positives au sein de la ville centre » (G3, p.104). Celle-ci souligne également une répartition modale en faveur des TC plus faible au sein du secteur d'implantation du projet que sur le reste de la ville, mettant en évidence une carence manifeste en offre TC sur ce secteur. L'analyse montre également qu'une grande partie des déplacements s'effectue en interne à ce secteur ou avec les quartiers voisins desservis par le tramway actuel ou par le projet de nouvelle ligne (G3, p.106).

La gare de Saint-Étienne Châteaueux, principale gare de voyageurs de la ville, est le centre de l'étoile ferroviaire : lignes reliant la ville à Lyon, Roanne, Clermont-Ferrand et Le Puy.

La question des mobilités douces (itinéraires piétons et vélos) est également abordée. Il est souligné que « des pistes cyclables existent sur les voies susceptibles d'être empruntées par le projet de tramway » (G3, p.141).

Un certain nombre d'éléments générant des risques technologiques sont recensés à proximité du tracé du projet ou sur celui-ci : puits de mines pouvant entraîner des risques d'effondrement, ICPE⁵, sols pollués suite à une ancienne activité industrielle. Sur ce dernier point, l'état initial s'appuie sur les données issues des bases métiers usuelles (BASIAS et BASOL) ainsi que sur des éléments d'information issus d'études historiques. Un programme d'investigation des sols potentiellement pollués au droit du tracé du futur tramway a été défini et il est indiqué que « les investigations et analyses des prélèvements sont en cours » (G3, p.155). Or, afin d'être en mesure de prévoir les dispositions précises à mettre en œuvre durant les travaux (mesures constructives éventuelles) voire en phase exploitation, ainsi que les conséquences sur le calendrier d'avancement du projet, l'étude d'impact devrait comprendre les résultats de ces analyses.

L'analyse de la qualité de l'air sur le secteur d'étude montre en particulier que la valeur réglementaire en dioxyde d'azote n'est « toujours pas respectée en 2014 à proximité des principaux axes routiers structurants » (G3, carte p.163). L'étude d'impact aurait utilement pu exploiter l'étude d'évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine réalisée par l'Institut de veille sanitaire sur l'agglomération de Saint-Étienne publiée en 2014.

2.2. Impacts du projet sur l'environnement et mesures proposées pour y remédier

L'étude d'impact comporte également une analyse des impacts du projet sur les principaux enjeux environnementaux identifiés et une présentation des mesures proposées pour y remédier (volume G4). Les constats suivants peuvent en particulier être effectués :

Les précautions à mettre en œuvre lors de la phase chantier sont présentées de manière détaillée. En particulier :

- un suivi des risques miniers sera assuré ;
- les sols pollués éventuellement excavés seront traités conformément à la réglementation (ce point pourrait être complété si les résultats des études de sol étaient disponibles) ;
- des mesures adaptées seront mises en œuvre afin de prévenir toute pollution des eaux souterraines et superficielles (entretien et suivi des engins de chantier, aires étanches, kits anti-pollution, etc.) ;
- l'évitement des quelques éléments et zones présentant un intérêt en termes de milieu naturel (ancienne voie ferrée, arbres en meilleur état à conserver) sera assuré et des mesures visant à éviter la propagation des espèces invasives seront mises en œuvre. Sur ce dernier point, et même si aucun plan d'ambrosie à feuilles d'armoise n'a été identifié lors des phases de reconnaissance de terrain, l'autorité environnementale recommande au pétitionnaire d'intégrer un plan de gestion de cette plante aux cahiers des contraintes

(4) Réseau des transports urbains de Saint-Étienne Métropole

(5) Installations classées pour la protection de l'environnement

environnementales du chantier au regard de l'arrêté préfectoral n° 2003/416 du 26 juin 2003 qui rend obligatoire la destruction de cette plante invasive.

De par sa nature, le projet n'aura pas d'impact notable durant son exploitation sur les eaux souterraines ou superficielles. Le milieu étant déjà fortement imperméabilisé, aucune augmentation notable des eaux de ruissellement ne sera observée.

Un certain nombre d'arbres sera supprimé (147), mais cet impact sera largement compensé par la plantation de nouveaux individus (246). Il est à noter que la limitation de la pollution lumineuse ne fait pas l'objet d'un engagement clair du maître d'ouvrage (« l'aménagement de la voie pourra comporter des éclairages limitant la pollution lumineuse [...] » : G4, p.53).

Le dossier indique que l'insertion du projet contribuera à la requalification urbaine et à la valorisation paysagère du secteur, notamment via les aménagements d'accompagnement prévus (espaces publics, mobilier urbain, plantations, etc.). Le rôle de lien entre les différents espaces traversés que jouera l'infrastructure, permettant de « gommer [la] perception de territoire morcelé » (G4, p.22), est à juste titre mis en avant.

Le principal impact positif du projet sera de rendre accessibles par les TC et par les cheminements piétons aménagés depuis ceux-ci les quartiers d'habitat (le Soleil, notamment) et d'emplois traversés et les équipements et commerces du secteur.

L'étude de trafic menée montre que la mise en service du projet entraînera une diminution des trafics automobiles constatés sur la majorité des voies du secteur d'étude, le report modal de la voiture vers le tramway étant estimé à 621.100 déplacements annuels (G4, p.21). Seules quelques voies (principalement François Albert et colonel Marey) actuellement peu circulées accueilleront un trafic de report important permettant en outre de décharger le centre-ville, sans toutefois générer de saturation des carrefours durant les heures de pointe. Le dossier note donc à juste titre un impact globalement positif du projet sur le trafic du secteur.

Le dossier souligne de plus que le projet aura pour effet d'améliorer les conditions de circulation pour les modes doux dans le secteur où il s'implantera : des cartes indiquent les aménagements piétons et cycles à créer ou à conforter à court ou plus long terme (G4, p.18 et 19).

Ce report modal entraînera une amélioration de la qualité de vie pour les riverains : amélioration de la qualité de l'air et réduction globale des nuisances sonores, en particulier. La question de la gêne par phénomène vibratoire (transmissions solidiennes) est également prise en compte via des mesures constructives sur certaines sections : mise en place sur les voies de dispositifs anti-vibratiles (E, p.19 et suivantes). Il aurait été utile que des précisions (références bibliographiques) soient apportées sur le choix des classes de distances ([0 ; 7m], [7 ; 12m] et [> 12m]) définies pour le choix de l'objectif d'atténuation ainsi que sur l'atténuation vibratoire théorique prise en compte (en l'absence d'étude vibratoire). De plus, il est regrettable que la réalisation de la seule pré-étude vibratoire n'ait porté que sur trois « sociétés présentant des contraintes fortes vis-à-vis des vibrations » implantées dans la zone (G4, p.64) et non sur des secteurs à usage d'habitation ou comprenant des ERP⁶ sensibles. Par ailleurs, les perspectives de développement de l'urbanisation portées par le plan local d'urbanisme actuellement en cours de révision pourraient utilement être intégrées à la réflexion afin de ne pas créer à terme de point particulier d'exposition et, le cas échéant, de réglementer préventivement l'implantation de bâtiments et leurs usages.

2.3. Articulation du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme

Le dossier étudie l'articulation du projet avec les plans, programmes et documents d'urbanisme concernés. Le territoire de la commune de Saint-Étienne est inclus dans la DTA⁷ de l'aire métropolitaine lyonnaise (G3, p.65 et suivantes) qui prévoit notamment de « valoriser la situation géostratégique de la métropole grâce à des infrastructures et des services de transport garantissant une bonne accessibilité ». Par ailleurs, le SCoT⁸ Sud-Loire comprenant l'intercommunalité de Saint-Étienne Métropole a pour objectif « d'articuler développement urbain et desserte en transports alternatifs à la voiture individuelle, et de promouvoir le maillage du territoire par un système de déplacement durable » (G3, p.66). En particulier, le PADD⁹ et le DOO¹⁰ fixent des principes de développement des transports collectifs par rapport aux aménagements routiers et de développement de l'intermodalité permettant de structurer les pôles d'échanges. De même, le PLU¹¹ prévoit l'amélioration de la

(6) Établissements recevant du public

(7) Directive territoriale d'aménagement

(8) Schéma de cohérence territoriale

(9) Projet d'aménagement et de développement durable (document constitutif du SCoT)

(10) Document d'orientation et d'objectifs (document constitutif du SCoT)

(11) Plan local d'urbanisme

desserte en transports collectifs des quartiers d'habitat, et notamment le passage d'un TCSP¹² au sein du secteur nord-est. La desserte par les transports en commun des sites universitaires, des espaces économiques et des équipements culturels et sportifs est également prévue afin de développer et valoriser ceux-ci. Enfin, la valorisation et le réaménagement des espaces publics constituent également une ambition du PADD.

Le PLH¹³ a, de plus, identifié un enjeu d'« articulation de l'habitat, [du] développement économique et [des] transports » (G3, p.69).

Le dossier estime à juste titre que le projet prend bien en compte l'ensemble de ces orientations.

3. Synthèse et conclusion

L'étude d'impact réalisée par le pétitionnaire aborde de manière globalement proportionnée l'ensemble des enjeux environnementaux susceptibles d'être impactés par le projet.

Elle démontre que le projet s'inscrit dans un environnement urbain fortement anthropisé. En dépit de quelques éléments relatifs à l'impact sanitaire à compléter, notamment pour gérer la phase de travaux, l'étude d'impact permet de mettre en évidence que celui-ci aura un impact positif sur de nombreux sujets : la limitation des déplacements automobiles et des nuisances associées en premier lieu, mais également la participation à la revalorisation urbaine du secteur et à sa dynamisation en termes d'habitat et d'activités ainsi que le développement des modes de déplacements doux (piétons, cycles) via ses infrastructures associées. Elle démontre ainsi les bénéfices attendus du projet dans le fonctionnement urbain des quartiers nord-est de l'agglomération stéphanoise.

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

Michel DELPUECH

(12) Transport en commun en site propre

(13) Programme local de l'habitat