

PRÉFET DE LA REGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement
de Rhône-Alpes

Service Connaissance, Etudes, Prospectives
et Evaluation

Lyon, le 30/06/2010

Avis proposé par : Delphine LEDUC
Unité Evaluation Environnementale
Tél. : 04 37 48 37 32
Télécopie : 04 37 48 36 31
Courriel : delphine.leduc
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale
sur l'étude d'impact du projet de création de la ZAC sur les communes de Les
Olmes et de Saint-Romain-de-Popey
Département du Rhône
Dossier présenté par la Communauté de Communes du Pays de Tarare**

Préambule

L'autorité environnementale a été saisie, en application du décret n° 2009-496 du 30 avril 2009 relatif à l'autorité compétente de l'Etat en matière d'environnement et de l'article R122-8 du code de l'environnement, par dépôt à la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes d'un dossier de création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) sur les communes de Les Olmes et de Saint-Romain-de-Popey, dossier comportant une étude d'impact.

Il a été accusé réception de cette saisine et des documents le 30 avril 2010, ouvrant ainsi le délai de deux mois pour la production de l'avis de l'autorité environnementale sur l'étude d'impact.

1. Présentation du contexte du projet

1.1 Présentation du projet

Le projet a pour objet la création d'une ZAC pour la réalisation d'un parc d'activités économiques sur les communes de Les Olmes et Saint-Romain-de-Popey, à proximité du futur échangeur de l'autoroute A89 (Les Olmes).

Ce projet porté par la Communauté de Communes du Pays de Tarare (CCPT) prévoit la réalisation d'une zone d'activité économique sur 77 hectares comportant :

- 2,6 ha d'artisanat / services,
- 15,6 ha de petite industrie / artisanat / services,
- 4,1 ha de petite industrie,
- 3 ha de services / tertiaire / hôtellerie,
- 11,8 ha de logistique,
- 8,2 ha d'activités / industrie,

Soit une SHON totale estimée entre 200 000 m² et 250 000 m².

1.2 Le projet dans un contexte global

Le SCOT du Beaujolais approuvé le 29 juin 2009 identifie le secteur de "Tarare Est / Les Olmes" comme l'un des pôles économiques majeurs et permet le dimensionnement d'une zone pouvant aller jusqu'à 150 hectares. Ces "pôles majeurs" doivent toutefois respecter les critères suivants :

- des critères technologiques y compris pour les pépinières, avec un objectif de mise en réseau,
- la facilitation des transformations sur place de productions locales,
- la participation aux processus d'échanges modaux (eau, fer, route) de biens ou de marchandises.

Ces pôles majeurs doivent également être réalisés afin de répondre à un besoin, dans le respect d'une politique globale de gestion du foncier et des zones d'activités sur ce secteur sous l'influence de l'échangeur Les Olmes.

Pour rappel, l'étude prospective sur le schéma de développement économique autour de l'A89 montrait que le secteur Tarare / Pontcharra présentait des **atouts** liés à l'A89 (potentialités de développement économique, apport de population nouvelle...) **mais des risques** : risque de se tromper de stratégie (positionnement par rapport à Roanne, Lyon, fonctionnellement, structurellement...), risque de privilégier une urbanisation extensive préférée à la restructuration des centralités, risque d'artificialiser des superficies disproportionnées par rapport aux besoins, risque d'image négative du cadre de vie (traitement de la cohabitation autoroute – ville)... Elle mettait en avant l'enjeu de coordonner l'ensemble des projets à l'échelle du territoire et de réussir un développement maîtrisé des zones d'activités. Elle avait permis de faire émerger un certain nombre de préconisations :

- rationaliser l'espace (densifier, positionner au regard des déplacements...),
- contrôler l'effet vitrine et la pression naturelle autour des échangeurs par des actions d'anticipation foncière et un accompagnement qualitatif de l'urbanisation
- mettre en oeuvre une stratégie différenciée de toutes les zones économiques de la vallée, permettant notamment de coordonner la relation entre les zones créées et les zones existantes, d'exiger un niveau qualitatif élevé...
- utiliser les ressources locales (agriculture, viticulture, sylviculture...) comme support de marketing territorial et de développement touristique,
- définir des espaces de respiration (coupures sous forme d'espaces agricoles, coupures paysagères...) pour garantir le maintien du cadre de vie et le séquençage visuel à partir de l'autoroute.

2. Analyse du caractère complet de l'étude d'impact, de la qualité et du caractère approprié des informations qu'elle contient

Sur la forme, l'étude d'impact doit être complétée par un résumé non technique, conformément à l'article R 122-3 du code de l'environnement.

Sur le fond, l'étude d'impact couvre l'ensemble des thèmes requis, mais de nombreuses données doivent être actualisées :

- Page 12 : il est nécessaire de préciser certains éléments concernant le risque retrait-gonflement des sols argileux (se reporter au site www.argiles.fr) : le secteur n'est pas directement concerné, mais une bande d'aléa faible se situe juste à proximité (sur la commune de St Romain, au sud de la ZAC),
- Page 20 : le SDAGE Rhône Méditerranée a été approuvé fin 2009,
- Page 20 : le PPRI Brévenne-Turdine a été prescrit le 4 juin 2009, il concerne les deux communes.

Il est demandé dans le code de l'environnement que l'étude d'impact présente « *les raisons pour lesquelles, notamment du point de vue des préoccupations d'environnement, parmi les partis envisagés qui font l'objet d'une description, le projet présenté a été retenu* ».

Or le programme de la ZAC et le parti d'aménagement retenu ne sont pas justifiés. De plus, compte tenu de la pression foncière liée à l'échangeur de l'A89 Les Olmes et des enjeux de préservation des espaces agricoles et naturels, le dossier devrait être complété par des précisions sur le choix du site de projet retenu. En effet, aucun projet alternatif n'est présenté ici.

Cette ZAC ne s'inscrit pas dans un programme d'ensemble, mais compte tenu du fait qu'elle est fortement liée à la réalisation de l'A89, il semble indispensable de faire figurer dans le dossier de création (sur la base des études réalisées dans le cadre de l'A89) une synthèse de l'étude des effets cumulés des projets sur ce secteur principalement sur la thématique de la consommation d'espace agricole et naturel.

3. Analyse de la prise en compte de l'environnement

3.1 La consommation d'espace

Le syndicat mixte d'études pour l'aménagement et le développement économique de l'ouest rhodanien (SMADEOR) créé le 1^{er} mars 2010 rassemble le conseil général, 7 communautés de communes, la CCI et la chambre d'agriculture. Il aura pour objet de *"conduire l'étude des modalités de réalisation d'un parc d'activités d'importance significative, sur un ou plusieurs sites à proximité du futur diffuseur de Tarare"*. Cette réflexion d'ensemble doit permettre de répondre aux besoins de zones d'activités tout en limitant la consommation d'espace.

Or, le projet de création de la ZAC dont l'étude d'impact est présentée à l'autorité environnementale est sans lien avec le lancement de la démarche SMADEOR. Afin que cette démarche de gestion d'ensemble des projets de zones d'activités puisse être efficace, et en vue d'une préservation des espaces naturels et agricoles, il paraît important, de vous rapprocher de ces acteurs et des services de l'Etat.

Pages 44 à 47 de l'étude d'impact, les éléments présentés sur les zones d'activités existantes et les projets de zones d'activités ne sont pas exhaustifs et méritent des commentaires plus fins.

3.2 Les atteintes aux espaces agricoles et naturels

Le projet occupe 77 hectares en grande partie sur des espaces agricoles et naturel et il ne semble pas y avoir une volonté forte d'utilisation économe de l'espace.

Page 106 de l'étude, il est montré que les prés, les grandes cultures et les mares abritent des espèces protégées comme l'Oedicnème criard ou le Triton crêté. Les aménagements prévus risquent de porter atteinte à ces espèces et à leur habitat. Or aucune mesure de réduction n'est mise en avant et les mesures compensatoires concernent uniquement certaines espèces. Par exemple des mares seront créées ou préservées, cette mesure est favorable aux amphibiens, mais la destruction des prairies, habitat de l'Oedicnème criard, n'est pas compensée.

Il conviendrait donc de travailler sur la densité de la zone de manière à limiter la consommation d'espace agricole et naturel. Ensuite des mesures compensatoires devront être envisagées pour limiter les effets de la zone sur l'environnement, mais également sur l'agriculture. En effet, des mesures compensatoires ont été proposées dans le cadre de la réalisation de l'A89 pour les milieux naturels et agricoles et il est précisé dans le dossier que le projet de ZAC ne va pas compromettre ces mesures. Aucune mesure compensatoire n'étant proposée pour l'agriculture dans ce projet, cette ZAC est susceptible de remettre en cause les démarches réalisées dans le cadre de l'A89 auprès des agriculteurs. Il serait donc intéressant, afin de préserver l'agriculture, que la communauté de commune s'associe à la démarche de remembrement initiée dans le cadre des compensations liées à l'A89.

De plus, cette démarche serait cohérente avec les orientations du SCOT du Beaujolais qui demandent le maintien d'une agriculture de qualité et de proximité.

3.3 Le paysage

Le projet se situe dans la zone d'éligibilité du 1% paysager. Il serait dommage de ne pas utiliser cette possibilité de financement des études et des travaux permettant des aménagements paysagers. Le projet de ZAC pourrait notamment prétendre à une éligibilité au titre de l'objectif 3 (actions 14 et 16) portant sur :

- les études d'insertion paysagère,
- les travaux liés à la valorisation de la trame verte et bleue,
- la reconstitution bocagère,
- les travaux de premier verdissement de l'opération avant commercialisation,
- l'acquisition des terrains pour les prairies humides.

L'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme prévoit qu'*en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.*

(...) Le plan local d'urbanisme, ou un document d'urbanisme en tenant lieu, peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages."

Une réflexion préalable sur l'aménagement futur des abords des voies est donc nécessaire, afin de prendre en compte la sécurité routière et d'améliorer la qualité de l'urbanisme. Il convient donc de réaliser cette étude justificative et de la faire figurer dans le dossier de ZAC et dans le PLU. Les orientations d'aménagement développées dans le projet de ZAC et dans le PLU devront faire apparaître les choix d'implantation retenus.

3.4 Les déplacements

Dans un objectif de limitation des émissions de gaz à effet de serre, une étude fine de déplacements est attendue dans l'étude d'impact. Certains éléments peuvent figurer dans l'étude d'impact dès le stade de la création de la ZAC.

Page 70-71, il eut été utile de préciser les niveaux de trafic estimés sur la RN7 après la mise en service de l'A89. Il est seulement indiqué page 78 que le flux de poids lourds va augmenter dans une zone déjà accidentogène. En l'état, il est donc difficile de formuler un avis quant aux impacts de la ZAC sur :

- la RN 7 et sur son trafic (notamment le nombre de poids lourds supplémentaires au niveau des échanges avec l'autoroute et la RN7)
- les traversées de bourgs qui vont perdurer pouvant avoir des incidences sur la qualité de vie des habitants (pour rappel, 11 hectares de la ZAC seraient dédiés à la logistique par camions).

Par ailleurs de nouveaux flux (autre que poids lourds : salariés, clients, véhicules utilitaires légers...) seront générés par cette ZAC et ne sont pas estimés, il est donc difficile de comprendre dans cette étude quelle sera l'augmentation de trafic générée par cette ZAC et ses effets (bruit, qualité de vie, émission de gaz à effet de serre, saturation de voiries...).

Page 128, la mesure n°10 propose d'*"assurer une desserte de qualité en transports en commun et pour les circulations douces"* : parmi les intervenants, seuls les aménageurs et les communes sont cités pour l'organisation des transports. Ne faudrait-il pas citer le conseil général (pour les cars inter-urbains) et la région (pour les TER) ? Il y a un réel enjeu à ce que la desserte en transport en communs soit envisagée en amont avec la possibilité de navettes de rabattement, de liaisons régulières avec les villes-centres situées à proximité.

On peut aussi ajouter la possibilité de mettre en place des mesures incitant à limiter l'usage de la voiture comme les plans de déplacements inter-entreprises, les parkings dédié aux co-voitureurs, les

ratios défavorable aux véhicules légers (0,8 place de stationnement par salarié pour toute nouvelle implantation), les réserves foncières pour créer de nouveaux arrêts de transports en commun, stationnement vélo (ratio par entreprise) et les bandes cyclables. Si un nombre important de salariés sont concernés, on peut aussi imaginer des navettes directes ZAC/gares TER en coordination avec les horaires des trains du matin et du soir. Ceci à destination des clients SNCF mais aussi pour les habitants des bourgs qui pourraient ainsi se rendre en modes doux dans les gares pour prendre ensuite un bus et rejoindre la ZAC.

Les mesures permettant de gérer les flux poids lourds et autres véhicules ne sont pas décrites, pourtant c'est bien au moment de la phase de la création qu'il faut dimensionner et anticiper ces éventuels aménagements.

3.5 Les réseaux

L'assainissement

Pages 54 et 103, il est estimé que les besoins de la ZAC seront de 2 000 équivalents habitants (EH) et que la station des Arthauds doit passer au 31/12/2011 de 10 220 EH à 15 000 EH. Après consultation du service police de l'eau, il apparaît que les données fournies dans le dossier sont inexactes. La station d'épuration de Sarcey est une nouvelle installation mise en service en 2007, de capacité nominale 1150 EH. La station d'épuration de Saint-Romain les Arthauds est une station de 9200 EH, à la limite de la conformité à la directive ERU (Eaux Résiduaires Urbaines) au vu des difficultés liées à la gestion des eaux pluviales. Le syndicat s'est engagé d'ici fin 2011 à une meilleure gestion du pluvial actuel. Toute extension de la station nécessitera la réalisation d'un dossier d'autorisation loi sur l'eau (non prévu à ce jour), dont le délai de réalisation est de 6 mois et d'instruction 1 an avant tout démarrage de travaux d'extension.

Une extension de la station d'épuration de Saint-Romain les Arthauds pour accueillir les eaux de la ZAC paraît donc incompatible avec les échéances de réalisation de la ZAC.

L'étude d'impact doit donc être complétée sur son volet assainissement.

Les Réseaux d'énergie et de télécommunication

Page 52 de l'étude, il n'est fait référence qu'à l'ADSL (taux d'éligibilité compris entre 80 et 95 %). Vu l'envergure de ce parc d'activités, il semble pertinent de prévoir un accès très haut débit (THD). Une utilisation des fibres optiques liées à l'A89 serait-elle envisageable et dans ce cas des contacts avec le conseil général et ASF sont-ils prévus ?

Avis conclusif de l'autorité environnementale

Le dossier d'étude d'impact n'est pas satisfaisant au regard des enjeux de préservation de l'environnement. Des compléments doivent être apportés afin de justifier ce projet et sa localisation et d'en étudier les effets principalement sur la consommation d'espace agricole et naturel, sur les espèces et milieux, sur les déplacements. Des études complémentaires devront également être menées en matière de paysage et d'assainissement.

Cet avis simple mais obligatoire, destiné au public, doit être soumis à la concertation du public. Au vu du décret du 30 avril 2009 relatif à l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, il doit également être consultable sur le site de la communauté de communes, autorité décisionnaire du projet.

Pour le Préfet de région, autorité environnementale,
et par délégation,

Pour le Directeur de la DREAL et par délégation,
la responsable de l'unité évaluation environnementale
des plans, programmes et projets

Nicole CARRIÉ

