



PRÉFET DE LA REGION RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**« Projet de création de la ZAC des Rives de l'Ozon »
présenté par la mairie de La Talaudière
sur la commune La Talaudière (Loire)**

**Avis unique de l'Autorité environnementale
sur le dossier de création de ZAC,
comprenant l'étude d'impact du projet**

Au titre des articles L. 122-1 et suivants du code de l'environnement
(évaluation environnementale)

Avis n° 2015-001987

émis le

2 - OCT. 2015

n° 1179

DREAL RHONE-ALPES / Service CAEDD
5, Place Jules Ferry
69453 Lyon cedex 06

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

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Rhône-Alpes / Service Connaissance, Autorité environnementale, Développement Durable / Unité Autorité Environnementale, pour le compte de Monsieur le préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet de création de la zone d'aménagement concerté (ZAC) des Rives de l'Ozon, situé sur la commune La Talaudière (69) et présenté par la mairie de La Talaudière, est soumis à l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1, R. 122-2 et R. 122-7 du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 7 juillet 2015 par la mairie. Le dossier de création de ZAC, comprenant notamment une étude d'impact datée de juin 2015, a été reçu complet le 4 août 2015. Cette saisine étant conforme aux articles L. 122-1 (III) et R. 122-7 (I) du code de l'environnement, il en a été respectivement accusé réception le 4 août 2015.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, le préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé ont notamment été consultés le 11 août 2015.

Il est rappelé ici 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.

Conformément à l'article R. 122-9 du code de l'environnement, le présent avis devra être inséré dans le dossier du projet soumis à enquête publique ou à une autre procédure de consultation du public prévue par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, ou mis à disposition du public conformément à l'article L. 122-1-1 du code de l'environnement.

En application de l'article R. 122-7 (II) de ce même code, le présent avis devra également être mis en ligne :

- sur le site Internet de l'Autorité environnementale. À noter que les avis « Autorité environnementale » du préfet de région et des préfets de départements en Rhône-Alpes sont regroupés sur le site de la DREAL : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr, rubrique « Autorité environnementale » ;
- et sur le site Internet de l'autorité chargée de le recueillir, lorsque cette dernière dispose d'un tel site.

À noter que les avis de l'Autorité environnementale (AE) mentionnés dans le corps du présent avis sont eux-mêmes disponibles sur le site Internet de la DREAL, aux liens suivants :

- avis AE du 05/07/2010 sur un projet de régularisation et d'augmentation d'une activité de traitement de surfaces à Sorbiers, avis AE du 02/11/2010 sur un projet d'exploitation d'une activité d'abattage d'animaux à La Talaudière et avis AE sur le projet de la ZAC Chabrier-Debussy à Saint-Étienne sur : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/2009-2010-loire-a608.html ;
- avis AE du 10 janvier 2011 sur un projet d'augmentation de l'activité de transformation du papier carton de la société Beillard Tubes carton à La Talaudière, visible sous : www.rhone-alpes.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Avis_AE_cle27148e-4.pdf.

Synthèse de l'avis

L'étude d'impact porte sur un projet de création de zone d'aménagement concerté (ZAC) de 17 ha à 19 ha à vocation mixte (logements, activités, équipements, parc de loisirs), localisé au sud du quartier de la Goutte sur la combe de La Talaudière (Loire), dans le fuseau du projet d'autoroute A45.

Sur la forme

L'étude d'impact est bien structurée et comprend les différentes parties prévues aux 1° à 11° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement.

Sur la forme, l'état initial aborde les thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement. Leur analyse est globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet. La principale limite de cet état initial réside cependant dans le fait que celui-ci est surtout conçu comme un état statique et non comme une analyse dynamique intégrant les perspectives d'évolution du site et de son environnement à court, moyen et long termes. Or, plusieurs projets à moyen et long termes (en particulier l'extension de la zone industrielle de la Chazotte, à proximité Sud du site, et l'autoroute A45) sont susceptibles de modifier significativement cet environnement d'ici à la mise en œuvre de la ZAC (2030).

La présentation du projet doit porter sur l'ensemble du site du projet et sur l'ensemble des composantes de ce projet. La présentation des aménagements envisagés sur la moitié Sud du projet est notamment quasi-inexistante. L'étude d'impact doit donc être complétée sur ce point.

Les raisons du choix du projet au regard aux effets sur la santé humaine doivent également être indiquées au titre de l'article R.122-5 (II, 5°) du code de l'environnement. On peut regretter qu'aucune variante n'ait été évoquée concernant la localisation du site de la ZAC, vu que le plan local d'urbanisme propose deux zones à urbaniser et que le site retenu est largement concerné par la bande des 300 m déclarée d'utilité publique par décret pour la réalisation du projet A 45 (non constructible).

L'analyse de l'articulation du projet avec les documents d'urbanisme opposables comme avec les documents-cadres mentionnés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, est trop succincte et doit être étoffée significativement. Elle doit permettre en particulier d'étayer l'articulation du projet avec la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et le SCoT Sud Loire, sachant qu'à défaut d'explications complémentaires, le projet ne paraît cohérent, en l'état, ni avec la prise en compte du projet A45 par le SCoT et la DTA, ni avec certaines dispositions du SCoT encadrant la production de logements et les développements urbains.

Sur le fond

L'étude d'impact doit être revue significativement afin de pouvoir mesurer les impacts du projet à moyen et long termes, en application de l'article R. 122-5 (II, 3°) du code de l'environnement. En particulier, cette analyse ne peut pas faire abstraction de la réalisation probable du projet d'autoroute connu préalablement au présent dossier de création de ZAC. L'analyse des effets cumulés mérite aussi d'être poursuivie en ce qui concerne les projets connexes étudiés et notamment celui d'extension de la zone industrielle de La Molina.

À défaut, cette vision à court terme remet en question la pertinence des conclusions de l'analyse des impacts et des mesures proposées concernant plusieurs incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine.

À moyen et long termes, vu sa localisation, ce projet risque en effet d'augmenter significativement l'exposition des populations et notamment de publics sensibles (527 logements et une école de 200 élèves...) à des problématiques de nuisances sonores, de qualité de l'air et, par corollaire, de santé publique.

Le projet a également des effets sur d'autres enjeux, dont la consommation d'espace (à l'échelle communale et du territoire Sud Loire). L'analyse des effets sur la biodiversité, les milieux naturels et la trame verte et bleue doit être réexaminée une fois connus les aménagements sur la partie Sud du site du projet.

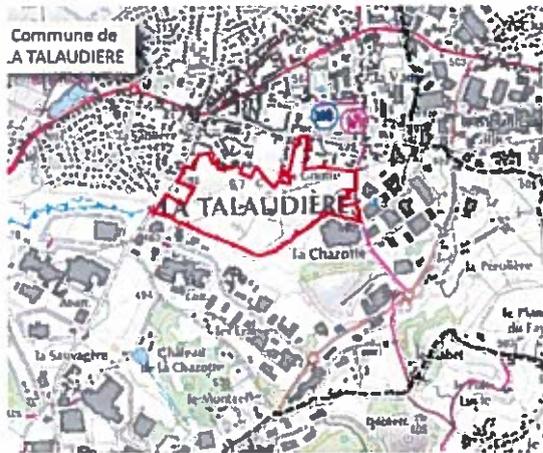
En conclusion, l'Autorité environnementale recommande donc de revoir significativement l'étude d'impact du projet et la prise en compte de l'environnement par le projet avant la mise à disposition du dossier au public, en particulier sur les points suivants :

- les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement et l'analyse des impacts à moyen et long termes, en incluant les évolutions probables liés aux projets alentours ;
- l'analyse de l'articulation du projet avec le SCoT Sud Loire et la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise ;
- ainsi que les variantes à la localisation retenue, sachant que plusieurs zones de développement urbain étaient envisagées par le PLU.

Avis

1) Analyse du contexte du projet

1.1. Description du projet



L'étude d'impact porte sur un projet de création de zone d'aménagement concerté (ZAC) de 17 ha à 19 ha, à vocation mixte (logements, activités, équipements, parc de loisirs), localisé au sud du quartier de la Goutte sur la combe de La Talaudière (Loire). Son périmètre est délimité :

- au Sud par le ruisseau l'Onzon et, au-delà, par les zones d'activités industrielles de La Molina - Chazotte et La Talaudière ;
- au Nord par la frange urbaine du bourg de la Talaudière (le quartier de la Goutte) à dominante d'habitat ;
- à l'Ouest par la rue Jean Brossy et, au-delà, par un secteur d'habitat individuel et la trame verte et bleue de l'Onzon ;
- à l'Est par la rue de la Chazotte et par des occupations du sol variées (habitat, agriculture, activités industrielles).

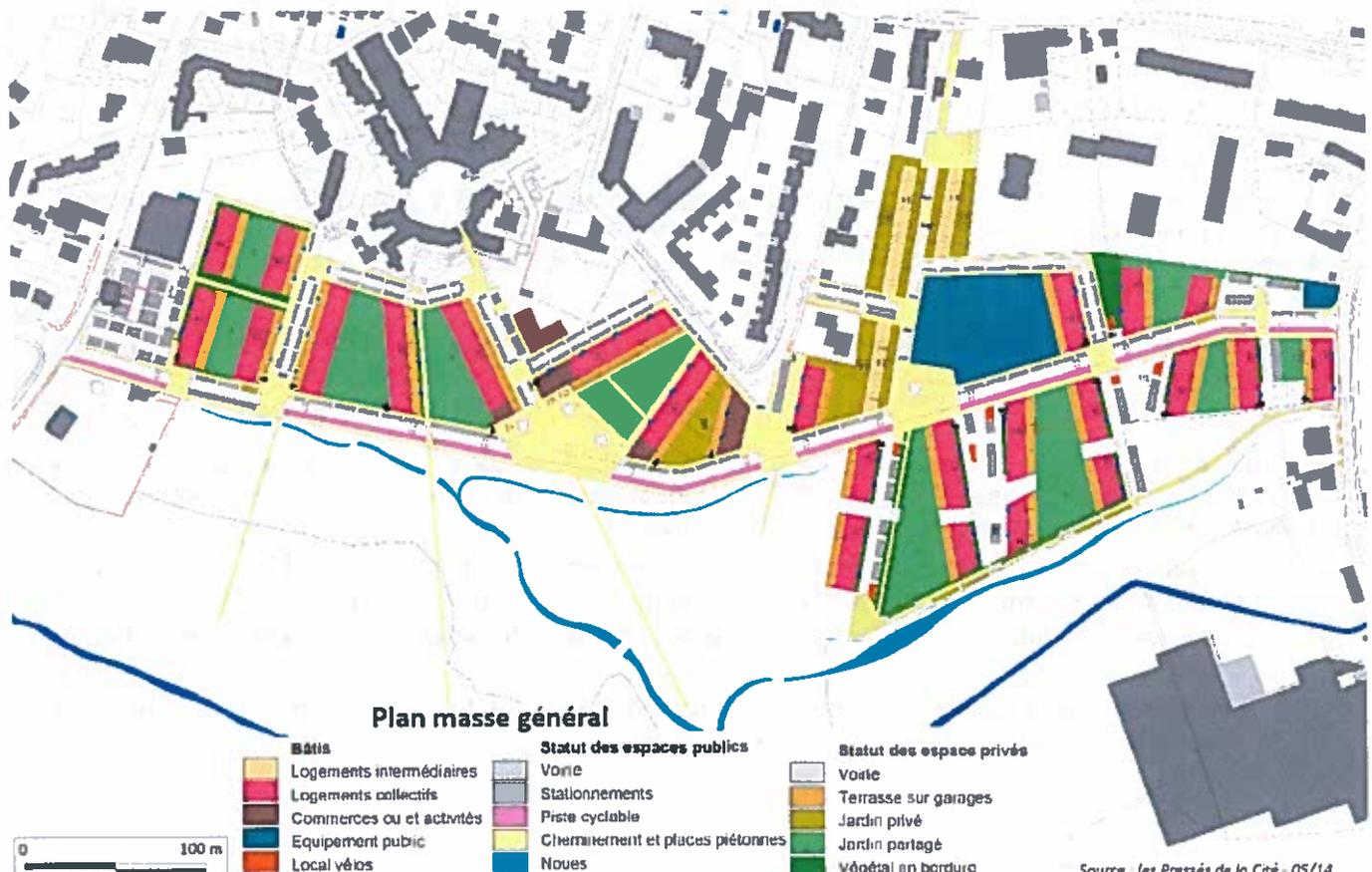
Ce projet de ZAC a notamment pour objectifs de conforter la mixité sociale, de renforcer la dynamique du centre-bourg, de traiter la limite de la ville et d'adopter une densité soutenable.

Le programme d'aménagement de la future ZAC prévoit sur sa moitié Nord (environ 8 ha) la création de :

- 34 000 m² d'habitat soit 527 logements, dont 44 % en accession libre (245 logements), 22 % en accession sociale (111 logements) et 34 % en locatif social (171 logements) ;
- 2 500 m² d'équipements, notamment une école de 200 élèves et une « recyclerie » ;
- environ 1 800 m² de commerces et/ou d'activités ;
- 830 à 840 places de stationnement : 549 privées (459 en ouvrage), 283 publiques et 8 en auto-partage ;
- un maillage viaire couplé à des espaces publics (dont 3 places urbaines) ;
- un réseau de cheminements piétonniers.

La réalisation de cette partie du projet est envisagée sur 13 à 14 ans (2017-2030), en 5 phases d'urbanisation allant d'Ouest en Est et supposant la démolition d'une maison située rue Jean Brossy (au Nord-Ouest).

Sur la partie Sud du périmètre de ZAC, située entre les logements et le cours d'eau de l'Onzon, ce programme prévoit l'aménagement d'un parc de loisirs d'environ 9 ha, comprenant des aménagements non décrits par le dossier mais incluant potentiellement certains équipements (city stade... -voir point 2.2 ci-après).



1.2. Interaction avec d'autres projets

S'agissant des projets connexes, on relèvera que plusieurs projets situés non loin du site du présent projet ont fait l'objet d'une étude d'impact et d'un avis de l'Autorité environnementale (AE) :

- un projet d'augmentation d'une activité de traitement de surfaces, situé au 5 rue Jean Berthon dans la zone industrielle de la Vaure à Sorbiers, à proximité Est du site du présent projet (avis AE du 05/07/2010) ;
- un projet d'exploitation d'une activité d'abattage d'animaux situé à proximité Sud du présent projet, rue Salvadore Allende dans la zone industrielle de Molina Nord sur La Talaudière (avis AE du 02/11/2010) ;
- un projet d'augmentation de l'activité de transformation du papier carton, localisé à proximité Sud-Est du présent projet, au 18 rue de la Chazotte sur La Talaudière (avis AE du 10/01/2011) ;
- plus au Sud, le projet de création de la ZAC Chabrier-Debussy sur Saint-Étienne (avis AE du 25/06/2010), mais pour lequel le plan local d'urbanisme de Saint-Étienne ne confirme pas l'aboutissement de la ZAC.

L'étude d'impact rappelle que le présent projet de ZAC se situe par ailleurs :

- en grande partie dans le fuseau de 300 m du projet d'autoroute A 45, déclaré d'utilité publique par décret ministériel du 16/07/2008 ;
- sur le tènement du projet de contournement du centre de La Talaudière, inscrit au projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du plan local d'urbanisme (PLU) communal en vigueur ;
- à proximité du projet d'extension de la zone industrielle de La Molina (au Sud du présent projet), d'une surface de 22,5 ha répartis sur 4 secteurs dont 3 sur La Talaudière ;
- à proximité de plusieurs projets immobiliers de logements dont les 2 plus proches, situés en centre-bourg de La Talaudière, au Nord du site du présent projet et en cours d'aménagement, sont l'éco-quartier Danton-Evrard (94 logements sur 10 455 m²) et un projet de construction rue Evrard (50 logements).

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 est bien structurée et comprend les parties prévues aux 1° à 11° du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement. Les noms et les qualités précises et complètes des auteurs des principales études ayant contribué à la réalisation de la présente étude d'impact sont pour la plupart précisées dans ces études (annexées au dossier).

2.1. État initial de l'environnement

Le site du projet constitue un secteur agro-naturel de 17 à 19 ha, localisé en continuité Sud du bourg de La Talaudière. Essentiellement dédié à l'agriculture, il présente certaines qualités écologiques matérialisées par la présence du cours d'eau de l'Onzon en bordure Sud du site (continuité verte et bleue identifiée comme cours d'eau à remettre en bon état par le SRCE et comme coulée verte par le SCoT Sud Loire), ainsi que de zones humides (5,6 à 6,6 ha concernés), d'habitats d'intérêts communautaires et d'espèces faunistiques protégées à l'intérieur de son périmètre.

Contrairement à ce qui est indiqué dans le dossier de création (p.31), ce site n'est pas inclus dans le tissu urbain actuel. Il est en revanche entouré par l'urbanisation existante : zones urbaines du bourg au Nord, zones d'activités économiques de La Molina - Chazotte et La Talaudière au Sud. Il est surtout concerné, en son sein comme à proximité, par des projets urbains ou d'infrastructures antérieurs à la réalisation du dossier du projet de ZAC et susceptibles de modifier significativement l'état environnemental du site du présent projet à court, moyen et/ou long terme(s), en premier lieu en matière de déplacements, de nuisances (sonores et autres) et de qualité de l'air (projets d'autoroute A 45, de contournement du bourg, d'extension de la zone industrielle -voir point 1.2 ci-avant).

Il convient également de préciser que le site du projet est notamment concerné par le risque d'inondation (par débordement de l'Onzon et par remontée de la nappe souterraine) et par l'aléa minier. Il est traversé par une ligne à haute tension et concerné par un dépôt de matériaux (dont le type n'est pas précisé) au Sud-Ouest.

Sur la forme, l'état initial (chapitre 3 de l'étude) aborde les thématiques environnementales visées à l'article R. 122-5 (II, 2°) du code de l'environnement, y compris les énergies renouvelables et les nuisances autres que sonores (nuisances olfactives, émissions lumineuses...). Leur analyse est globalement proportionnée aux enjeux du site et du projet. Elle s'appuie notamment sur des études complémentaires jointes en annexes : étude trafic et acoustique, volet « milieu naturel », étude du potentiel « énergies renouvelables » prévue à l'article L. 128-4 du code de l'urbanisme. Il convient toutefois d'actualiser certaines données datant de fin 2013 - début 2014 concernant des projets de constructions à proximité du site (qui ont dû être partiellement réalisés depuis -p.126-127) et surtout les documents-cadres (voir point 2.3 ci-après). Il serait par ailleurs utile d'aborder la problématique environnementale liée à la consommation d'espace et à la lutte contre l'étalement urbain.

La principale limite de cet état initial réside dans le fait que celui-ci est essentiellement conçu comme un état statique de l'environnement à un moment donné (et passé), et non comme une analyse dynamique intégrant

les perspectives d'évolution du site et de son environnement à court, moyen et long termes. Plusieurs projets susceptibles de modifier significativement cet environnement d'ici à la mise en œuvre de la ZAC (2030) sont en effet exposés dans l'état initial (voir ci-avant et p.125-128 l'étude) ; mais cet exposé est dissocié du reste de l'analyse, ce qui fait que certaines conclusions de la synthèse des sensibilités environnementales et enjeux du site ne sont pas forcément pertinentes au-delà du moyen voire du court terme (sur la santé, le bruit, la qualité de l'air, les déplacements ou les activités humaines). Cette même limite se retrouve dans l'étude de trafic et acoustique complétant l'état initial, réalisée sans prendre en compte le projet d'autoroute A45.

Afin de garantir la pertinence de cette partie de l'étude d'impact et de ses conclusions, il est donc nécessaire d'intégrer, à chaque thématique concernée dans l'état initial, les perspectives d'évolution du site et de son environnement y compris à moyen et long termes. Dans ce cadre, l'étude d'impact pourra s'appuyer entre autres sur les études réalisées dans le cadre du projet A45 qui sont disponibles sur le site Internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie¹.

2.2. Description et justification du projet

La description du projet (chapitre 1 de l'étude) est synthétique et pédagogique mais ne couvre pas l'ensemble du périmètre du projet. Pour la moitié construite du site, l'étude présente en effet les caractéristiques des voiries, les hauteurs de constructions, les ambiances paysagères et urbaines recherchées, ou encore les différentes phases des aménagements. Le fait que la voirie centrale Est-Ouest du projet se superpose au projet de voie de contournement du centre-ville de La Talaudière (voir étude p.125) est en revanche passé sous silence dans cette présentation (p.54). Il convient donc de confirmer ou d'infirmer cet usage potentiel.

Par ailleurs, aucune description n'est apportée pour ce qui concerne la moitié Sud (non construite) du site, plus proche de l'Onzon. Or, un zoom à 300% sur les plans du "pignon sur parc" et du phasage de la partie construite (p.59 et 61) permet de faire apparaître des aménagements de cette partie Sud, notamment des jardins thématiques à l'Ouest et potagers à l'Est, une "passerelle sur pilotis dans [la] zone inondable" en limite Sud-Ouest, un "city stade" et 2 aires de jeux. Un skate parc (non localisé) est aussi évoqué p.19 et 37 du dossier de création. Sur la pointe Sud-Ouest du site, actuellement occupée par une zone de dépôt de matériaux, le dossier évoque ou symbolise tour à tour une zone en gradins "réversible en stationnements" (étude d'impact p.61, 134), l'abandon de ce projet de plateforme réversible (p.220, sans préciser par quoi il serait remplacé), un aménagement de type parcours santé (p.19 du dossier de création)... La carte du dossier de création (p.19) symbolise des aménagements du parc de l'Onzon (tables et bancs ?) et du sentier pédestre longeant le cours d'eau, qui mériteraient d'être évoqués dans l'étude d'impact. Aucune indication n'est donnée sur la nature et la localisation de la "recyclerie" citée p.51. Le système de noues visible en partie Sud sur le plan d'aménagement (p.50) pourrait également être évoqué. Il convient de même de confirmer que les trames prolongeant celles de la partie construite au sein de la partie Sud seront seulement piétonnes. En outre, il serait utile d'aborder dans ce chapitre la réflexion en cours sur l'enfouissement partiel ou sur la modification du tracé de la ligne à haute tension traversant le site du projet (cf. étude d'impact, p.260-264).

L'étude d'impact doit donc impérativement être complétée pour décrire l'ensemble du projet, y compris la partie Sud du site et usages, mais aussi les autres éléments mentionnés ci-avant (dont la vocation de contournement du bourg affectée ou pas à la trame viaire principale du projet). Dans ce cadre, il pourrait être intéressant de localiser sur les plans la maison située rue Jean Boissy et destinée à être démolie.

L'esquisse des principales solutions de substitutions (chapitre 4) évoque 3 scénarios préalables au choix du présent projet. Les raisons du choix du projet au regard aux effets sur la santé humaine doivent être indiqués au titre de l'article R.122-5 (II, 5°) du code de l'environnement. Au regard des dispositions du SCoT (voir points 2.3 et 3.2 ci-après), il s'agit aussi d'expliquer l'ajout d'une quarantaine de logements par rapport au scénario initial retenu (scénario 3 : « mikado urbain »). De même, l'énoncé dans ce chapitre (et non pas uniquement dans l'étude acoustique) des 2 scénarios envisagés pour la voirie centrale du site (évoqués p.294) permettrait d'éclairer le public sur les mesures visant à réduire les incidences en matière de déplacements automobiles.

Par ailleurs, aucune variante n'est proposée concernant la localisation du site de la ZAC, tandis que le PLU proposait 2 zones à urbaniser (voir point 2.3 ci-après). Cette absence soulève en pratique la question de la compatibilité avec le projet A45. Une partie très importante du périmètre du présent projet est située dans la bande des 300 mètres déclarée d'utilité publique en 2008 pour la réalisation de l'A45. Si la majorité de la partie construite (moitié Nord) est située en dehors de cette bande, une partie de son programme (phases 2 et 3) empiète néanmoins ponctuellement sur l'emprise réservée. Ce conflit d'usage potentiel concerne aussi certaines sections du réseau viaire projeté : partie centrale du prolongement de la rue de Bramefaim, qui constitue le mail central structurant du projet (avec une fonction potentielle de "contournement du centre-ville"), partie sud du prolongement de la rue de la Goutte, et voie de desserte des îlots de phase 3. La mention figurant en p.28 de l'étude de trafic confirme d'ailleurs que "le fuseau actuellement retenu pour l'infrastructure [A45] et [celui de] l'aménagement des rives de l'Onzon sont deux projets difficilement compatibles ».

(1) www.developpement-durable.gouv.fr/Autoroute-A45-Saint-Etienne-Lyon.html

2.3. Compatibilité du projet avec les documents cadres

L'analyse de l'articulation du projet avec les documents-cadres est présentée au chapitre 9 de l'étude d'impact. S'agissant des documents d'urbanisme, cette analyse est trop succincte et doit être étoffée significativement, afin d'étayer en particulier l'articulation du projet avec :

- les orientations de la DTA de l'aire métropolitaine lyonnaise et du SCoT Sud Loire confirmant la prise en compte du projet d'autoroute A45 ;
- les dispositions du SCoT Sud Loire visant à organiser un développement spatial maîtrisé, d'une part en justifiant les surfaces en extension urbaine et le phasage de leur ouverture à l'urbanisation au regard des possibilités de constructions et de renouvellement au sein du tissu urbain existant et sur le bâti existant, d'autre part en produisant 30 % des nouveaux logements dans le tissu aggloméré existant (DOO du SCoT, p. 118 et 120). Ces points doivent être abordés dans la mesure où le présent projet de ZAC correspond à une extension urbaine au sens du SCoT (cf. définition par le DOO du « *tissu aggloméré existant* ») ;
- à structurer l'armature du territoire en encadrant la production de logements par EPCI, selon les objectifs du programme local de l'habitat -PLH (DOO, p. 77). Ce programme fixe un objectif cadre de 41 logements par an sur l'ensemble de La Talaudière. Il convient donc d'étayer la compatibilité du projet avec cette orientation du SCoT au regard des objectifs du PLH, des logements déjà réalisés sur la commune et du potentiel existant sur d'autres parties de La Talaudière (en zones urbaines et à urbaniser) ;
- l'orientation générale du SCoT visant à limiter l'exposition des populations au bruit et à la pollution et disposant que « *les opérations de développement urbain devront poursuivre un objectif de préservation de l'exposition des populations vis-à-vis des pollutions de l'air et sonores et en particulier de la limiter à proximité immédiate d'équipements accueillant des populations sensibles (écoles [...])* » (PADD du SCoT, p.62). Ce point mérite d'être abordé au regard des logements et de l'équipement scolaire envisagés par le présent projet, sur un site concerné en large partie par un projet d'autoroute et à proximité d'un projet d'extension d'une zone industrielle.

Concernant le PLU, le décret de déclaration d'utilité publique (DUP) du 16/07/2008 du projet A 45 a emporté la mise en compatibilité de tous les documents d'urbanisme des 23 communes traversées par ce projet dans la Loire et le Rhône. Depuis lors, aucune construction ne peut être autorisée dans la bande des 300 mètres, d'où une incompatibilité du présent projet avec cette disposition s'imposant au PLU.

Par ailleurs, l'étude d'impact ne précise pas l'engagement pris par la commune en 2010, lors de l'élaboration du PLU, de conditionner l'ouverture à l'urbanisation du site du présent projet, d'une part, en fonction de la réalisation ou non de l'A45 à l'échéance du PLU et, d'autre part, de n'urbaniser qu'un seul des deux secteurs de développement (le site du présent projet ou celui de La Giraudière) pour rester compatible avec le SCoT. En l'espèce, le présent projet anticipe la réalisation ou non de l'A45 et intervient alors que des projets de constructions sont déjà en cours sur le secteur de La Giraudière.

S'agissant des documents-cadres visés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement, l'étude d'impact (notamment l'état initial) pourra tout d'abord être actualisée pour tenir compte de l'approbation du SAGE Loire en Rhône-Alpes le 30/08/2014, de la mise à disposition du public des documents du projet de SDAGE Loire-Bretagne². De même, ses différentes parties pourront être harmonisées s'agissant de l'approbation en 2014 du schéma régional de cohérence écologique (SRCE, qui succède au réseau écologique Rhône-Alpes -p.86-87 et 197) et du schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (p.115, 198).

Sur cette sous-partie également, l'analyse de l'articulation avec les documents-cadres reste globalement trop succincte et doit être davantage étayée. Il serait également intéressant d'évoquer dans ce chapitre le projet de plan des déplacements urbains (PDU) de la métropole stéphanoise et la prorogation du délai d'approbation du plan de prévention des risques miniers (PPRM -voir point 3.2 ci-après), ces deux projets pouvant aboutir d'ici à la phase du dossier de réalisation de la ZAC.

2.4. Résumé non technique

Le résumé non technique est lisible et sa structure se cale sur celle du reste de l'étude d'impact. Il serait utile de développer certaines parties ou paragraphes trop succincts et/ou qui se résument à des références et termes techniques sans explication complémentaire. Par exemple, aucune description des scénarios du projet n'est fournie au-delà de leur intitulé qui n'est pas forcément explicite pour tous (« *front* », « *pignon* » et « *mikado* » -p.24). Le résumé non technique devra par ailleurs être actualisé afin de prendre en compte les évolutions de l'étude d'impact suite au présent avis.

3) Prise en compte de l'environnement par le projet

3.1. Aspect formel et approche globale

Le chapitre 5 de l'étude d'impact analyse les impacts du projet et les mesures associées et expose les effets

(2) www.eau-loire-bretagne.fr/sdage/sdage_2016_2021/projet_de_sdage

positifs et négatifs, temporaires ou permanents, directs ou indirects sur l'environnement et la santé humaine (à noter qu'une partie de la synthèse des mesures et de leurs modalités de suivi n'est pas visible p.322). Elle aborde l'essentiel des thématiques environnementales impactées. Les incidences et mesures concernant l'activité et les espaces agricoles et les vibrations pourraient être davantage abordées en phase travaux.

L'analyse en phase exploitation doit aborder les effets du projet sur les risques. Elle mérite un développement sur les questions d'eaux pluviales, de consommation d'espace, de déchets (cf. projet de « recyclerie »), la proximité de nuisances olfactives potentielles pour la population future (voir état initial). S'agissant des effets sur la population, il serait opportun de préciser le nombre de personnes attendues sur le site (en particulier le nombre d'habitants). Sur les déplacements, comme évoqué au point 2.3 (ci-avant), la lisibilité de l'étude d'impact pour le public suppose d'expliquer préalablement les 2 scénarios envisagés sur la voirie centrale pour les déplacements automobiles (p.294). Sur l'eau potable et l'assainissement, vu les projets de développement urbain alentours, il serait utile de préciser le bilan « besoins futurs / ressource », ainsi que l'état et la capacité résiduelle de la station d'épuration.

Par ailleurs, en phase travaux comme en phase d'exploitation, cette partie de l'étude devra aborder l'addition et l'interaction des effets du projet entre eux (article R. 122-5, II, 3°, du code de l'environnement). À titre d'exemple, la réflexion en cours sur la mesure d'enfouissement partiel ou de modification du tracé de la ligne à haute tension traversant le site, envisagée principalement pour améliorer les effets sur le paysage, peut aussi avoir des incidences négatives sur la biodiversité et les espaces naturels (voir point 3.2 ci-après).

S'agissant des effets cumulés avec les projets connus, l'étude exclut de l'analyse les projets connexes ayant fait l'objet d'un avis de l'Autorité environnementale (évoqués au point 1.1), mais y intègre utilement les projets d'éco-quartier et d'extension de la zone d'activités de La Molina et évoque aussi l'A45. Sur ce dernier projet, l'assertion selon laquelle il reviendra au projet A45 de prendre en compte le présent projet de ZAC, et non l'inverse (p.348), est en revanche substantiellement non conforme au décret de DUP du 16/07/2008 précité. Ce positionnement est en outre totalement contradictoire avec la reconnaissance par l'étude d'impact de la nécessité de prendre en compte le projet A 45 (p.203) et de déposer une demande d'autorisation auprès de l'État vu la localisation du présent projet dans le fuseau de ce projet d'autoroute. La prise en compte de ce projet par celui de l'A45 serait d'ailleurs difficilement réalisable compte-tenu du caractère très contraint de ce secteur pour le projet A45 (cf. études préalables à la DUP : présence au Sud du pôle industriel, au Nord du secteur bâti existant de la Talaudière et au centre de l'Onzon - enjeu environnemental important).

Du fait de ce positionnement de l'étude, la principale limite à cette analyse des impacts du projet de ZAC et à la pertinence des mesures proposées reste similaire à celle évoquée pour l'état initial de l'environnement (voir point 2.1) : leur approche a été envisagée uniquement à court terme (alors que le projet est phasé jusque 2030), évacuant de ce fait et en premier lieu l'hypothèse de la réalisation du projet d'autoroute A45. Or, d'une part, **l'étude d'impact doit analyser les effets du projet aussi sur le moyen et le long termes**, en application de l'article R. 122-5 (II, 3°) précité. **D'autre part, cette vision à court terme remet en question la pertinence des conclusions et mesures visant plusieurs incidences du projet sur l'environnement et la santé humaine**, en premier lieu sur les déplacements, les nuisances sonores, la qualité de l'air et la santé (voir point 3.2 ci-après).

L'étude d'impact doit donc être revue et complétée afin d'intégrer, dans les perspectives d'évolution de l'état initial de l'environnement comme dans l'analyse des effets à moyen et long termes du projet sur l'environnement et sur la santé humaine, l'hypothèse de la réalisation du projet A45.

3.2/ Approche thématique des effets du projet sur l'environnement

3.2.1. Déplacements, nuisances (notamment sonores), qualité de l'air et santé humaine

En l'état actuel, le site du projet est concerné par un trafic dense aux heures de pointes sur les rues bordant les limites Est et Ouest projet. La rue Jean Brossy reçoit en moyenne 5 330 véhicules par jour (dont 3 % de poids lourds) et la rue de la Chazotte 3 594 (dont 1 % de poids lourds). Ces deux rues présentent un caractère stratégique pour la commune, dans la mesure où elles desservent une partie des entreprises en zones d'activités (ZA Molina - La Chazotte pour la rue Jean Brossy, ZA de La Talaudière pour la rue de la Chazotte) et où elles assurent également l'accès à l'agglomération.

En l'état futur, l'étude de trafic prévoit, pour la voirie principale Est-Ouest traversant le site du projet, un trafic supérieur à celui actuellement constaté sur la rue de la Chazotte (prévision de 3 880 véhicules par jour), sachant que cette prévision n'inclut ni le trafic lié aux commerces et activités tertiaires de la partie construite du projet, ni celui lié aux activités de loisirs (parc) prévues sur la moitié Sud du site.

L'impact du projet sur le trafic moyen journalier des rues Jean Brossy et de la Chazotte (reliées par cette voirie nouvelle) mérite quant à lui d'être explicité, de même que la capacité de ces deux rues à absorber le trafic supplémentaire (au-delà des seules modalités d'intersection avec la voie nouvelle Est-Ouest qui les reliera). Vu les fonctions d'accès à l'agglomération et de desserte de zones d'activités de ces deux rues, cette problématique mérite d'être abordée au regard des effets cumulés du présent projet avec les projets prévus à proximité des rues Chazotte et Jean Brossy, en particulier les projets d'extension de la zone d'activités de la

Molina (dont les secteurs La Sauvagère et Le Gabet) et d'éco-quartier Danton-Evrard, et notamment en ce qui concerne les déplacements domicile-travail. La question de l'interaction avec le projet d'autoroute en terme de déplacements n'est pas abordée.

S'agissant des nuisances sonores, même si le périmètre de ZAC n'est pas à ce jour concerné par des voiries classées comme infrastructures de transport terrestre bruyantes par arrêté préfectoral, ce site présente déjà un environnement sonore dégradé et pouvant être qualifié comme non propice à l'implantation de nouvelles habitations. En effet, d'après l'OMS³, les valeurs de bruit mesurées dans l'étude d'impact atteignent des niveaux où une exposition prolongée serait notamment à l'origine d'une gêne sérieuse et de perturbations du sommeil. L'étude acoustique annexé au dossier révèle que les principales sources de bruit sont le trafic routier en bordure de rues Brossy et Chazotte et le bruit industriel des activités de la zone d'activités de la Chazotte, en bordure de l'Onzon.

Dans le scénario 1 envisagé, l'étude d'impact indique que le site en situation future serait concerné par un niveau sonore à terme, en période diurne, inférieur à 60 dB(A) pour une partie des futures habitations et supérieur à 60 dB(A) pour les façades proches de la voirie centrale (et de la rue de la Chazotte -cf. carte p.315). L'étude acoustique semble cependant analyser cet effet du projet toutes choses égales par ailleurs, en étudiant les niveaux de bruit potentiellement générés par le projet, mais pas le risque induit par l'accueil de publics supplémentaires, y compris sensibles (527 logements, une école de 200 élèves...), à proximité de sources de bruit existantes ou en projet et de l'élévation prévisible du niveau de bruit sur la zone à court, moyen et long termes. Peuvent ainsi être évoqués le projet d'extension de la zone d'activités La Molina (dont l'effet cumulé sur le bruit et la santé humaine ne sont pas abordés pp.348-352), mais surtout le projet d'autoroute A45. En cas de réalisation de l'A45, la totalité du site du projet sera en effet concernée par le bruit lié à cette infrastructure bruyante. Or, aucune mesure n'est annoncée pour éviter, réduire ou compenser l'exposition des populations supplémentaires à ces nuisances futures. Le suivi des mesures concernant les effets permanents en matière acoustique n'est d'ailleurs pas prévu au-delà de la livraison des immeubles (p.323). Dans ce cadre, il est essentiel de souligner que le concessionnaire ne sera réglementairement pas tenu de protéger les constructions du bruit, compte-tenu de l'antériorité de la DUP sur les autorisations qui permettront leur réalisation.

S'agissant de la qualité de l'air, celle-ci est jugée bonne en l'état actuel. L'analyse des impacts est détaillée et prend bien en compte les lieux sensibles existants et les augmentations des émissions de gaz à effet de serre induits par le projet de ZAC. Elle estime ainsi que les émissions quotidiennes de gaz à effet de serre en 2038 seraient de 1 039 kg sans réalisation du présent projet et de 1 422 kg avec. Les mesures visant à réduire la pollution à court terme consistent notamment à favoriser les déplacements alternatifs à l'automobile (proximité du centre, projet de desserte de bus, parking vélos, cheminements piétons...) et à la végétalisation (maintien d'une partie non construite en parc, place des végétaux en partie construite).

Les limites de l'analyse sont cependant similaires à celle évoquée ci-dessus concernant les nuisances sonores : les effets du projet à long terme supposent d'étudier aussi les effets cumulés sur l'air et la santé humaine avec les autres projets connus (pp.348-252) et de tenir compte de l'hypothèse de réalisation du projet A45. Des mesures adaptées devront aussi être proposées dans cette hypothèse, sachant qu'en matière de pollution de l'air comme en matière de bruit, la mesure la plus efficace est l'éloignement aux sources d'émission. L'étude d'impact rappelle en ce sens la difficulté de trouver des mesures efficaces pour réduire l'exposition à la pollution atmosphérique d'origine routière (p.310-311). Aucune mesure spécifique n'est prévue pour l'école prévue sur le site.

Comme relevé au point 3.1 ci-avant, ces enjeux doivent particulièrement être réexaminés. Par corollaire aux observations sur le bruit et l'air, l'analyse des effets du projet sur la santé humaine devront l'être également.

D'autre part, on relèvera que le site du projet est concerné :

- par des nuisances olfactives restant occasionnelles à ce jour et non significatives selon l'étude d'impact (émissions des pots d'échappement des véhicules et proximité d'industries susceptibles de générer des émissions odorantes). Il serait toutefois utile d'analyser sur ce point les effets cumulés du projet avec les autres projets précités ;
- par des ondes électromagnétiques existantes associées à la traversée du site par une ligne haute tension aérienne de 63 Kv. Les mesures prévues dans ce domaine sont en cours de réflexion et l'étude d'impact pourra être actualisée, une fois le choix arrêté (enfouissement partiel ou modification du tracé).

3.2.2. Consommation d'espace et activités agricoles

Les effets du projet sur la consommation d'espace peuvent au premier abord paraître limités à l'échelle du seul site du projet : ce dernier entraîne la suppression de 9,5 ha de terres cultivées, pour lesquelles l'étude d'impact annonce une recherche de solutions pour les personnes exploitant les parcelles. Aucune mesure de

(3)Résumé d'orientation des Directives de l'OMS relatives au bruit dans l'environnement disponible à l'adresse suivante : <http://www.who.int/docstore/peh/noise/bruit.htm>

suivi n'est cependant affichée en ce sens ; aussi serait-il utile d'en prévoir. La partie construite du projet devrait a priori représenter 8 ha, sachant que les 9 ha restant auront essentiellement une vocation de parc naturel aménagé en espace de loisirs (jardins...).

Les effets négatifs sont par contre plus notables à l'échelle de la commune et du territoire Sud Loire, au regard des enjeux de structuration de la consommation d'espace mis en avant par le SCoT (voir point 2.3). En l'espèce, le présent projet de ZAC aboutit à un étalement de la « tâche urbaine » et à un risque de déséquilibre de l'armature urbaine dessinée par le SCoT Sud Loire. Le rapport de présentation du PLU en vigueur rappelle en ce sens la nécessité de n'ouvrir à l'urbanisation qu'un seul des deux projets de zones à urbaniser que le PLU prévoit (celui du présent projet ou celui de la Giraudière). Dans ce cadre, la réalisation du présent projet a donc des impacts cumulés avec les projets de constructions en cours sur la Giraudière.

3.2.3. Biodiversité, milieux naturels et trame verte et bleue

Les impacts du projet (en phase travaux et de fonctionnement) sur la biodiversité, les milieux naturels -dont les zones humides- et la trame verte et bleue peuvent difficilement être appréciés à ce stade, qu'il s'agisse des impacts en phase travaux ou de fonctionnement, sans une description plus précise des aménagements prévus sur la partie Sud du site du projet (laquelle concentre les enjeux les plus significatifs dans ce domaine) et des effets induits par ces aménagements (effet des travaux d'enfouissement ou de déviation de la ligne haute tension, création d'équipements sur la zone, de cheminements, effets sur la fréquentation du secteur et détermination des lieux plus particulièrement fréquentés...).

Par ailleurs, la surface des zones humides recensées (passant de 5,6 à 6,6 ha selon les pages de l'étude) et la méthodologie et les données utilisées pour les cartographier méritent quelques éclaircissements. Dans tous les cas, l'étude d'impact indique d'ores et déjà qu'une demande de dérogation au titre de l'article L. 411-2 du code de l'environnement sera nécessaire concernant les espèces protégées.

3.2.4. Risques, eau, sol et prévention des pollutions

Le site du projet est exposé à un risque inondation par débordement de l'Onzon et par remontée de la nappe souterraine. De manière globale, et sous réserve d'une description plus complète des aménagements prévus en partie Sud (voir point 2.2 ci-avant), le projet paraît prendre en compte le risque inondation cartographié dans le PPRNPi du Furan et affluents en maintenant la vocation naturelle des zones inondables du PPRNi. La description des impacts sur les eaux pluviales et des mesures visant à limiter l'imperméabilisation et à gérer les eaux pluviales sont cependant insuffisamment décrites dans l'étude d'impact, laquelle doit donc être étoffée sur ce point sans attendre le dossier de réalisation ou le dossier loi sur l'Eau.

Concernant le risque minier, l'arrêté préfectoral du 27/03/2015 a prorogé le délai d'approbation du PPRM sur les communes de la périphérie Nord et Est de Saint-Étienne (dont La Talaudière). Après mise à jour de la cartographie des aléas en 2015, les consultations officielles sur ce projet sont au cours du 2^{ème} semestre 2015, avec une approbation du document au cours du 1^{er} semestre 2016⁴. Dans ce cadre, le site du projet (surtout sa partie Est) paraît essentiellement impacté par des aléas faibles, hormis une fendue où doivent être évitées toute construction nouvelle, voirie ou parking. Il est donc recommandé de mettre en oeuvre le projet en dehors de ces aléas.

Concernant les risques de pollution des sols, comme indiqué dans l'étude d'impact, l'absence de localisation du site du projet dans les bases de données Basol et Basias (sur les anciens sites industriels et les sites et sols pollués ou potentiellement pollués) ne garantit pas que le site soit exempt de toute pollution, notamment au regard de la localisation de sites Basol à proximité du périmètre du projet de ZAC. Ce point suppose donc être davantage abordé dans l'étude, de même qu'il suppose d'évoquer l'état du sol et la nature de matériaux qui ont pu être entreposés sur la zone de stockage existante en partie Sud-Ouest du site, ainsi que le devenir de ces matériaux.

D'autre part, l'étude d'impact (p. 235) annonce la réalisation de bâtiments avec sous-sol -sans indiquer le nombre de niveaux. Or, l'étude géotechnique conduite sur le site du projet n'a été réalisée que sur une partie du périmètre (au Nord-Ouest) et a mis en évidence des remontées d'eau. Pour autant, cette étude n'a pas été complétée sur l'ensemble du site et l'étude d'impact (p.235-236 et 269) renvoie à la réalisation d'études géotechniques ou de pollutions ultérieures pour déterminer les conditions de stabilité du sous-sol et la localisation de la nappe souterraine, ainsi que la présence éventuelle ou non de pollutions et leurs modalités de traitement. En conséquence, elle ne permet pas, à ce stade, d'apprécier les effets du projet sur le sous-sol et les eaux souterraines. Ces éléments devront être apportés au plus tard en phase de réalisation de la ZAC.

Le préfet de la région Rhône-Alpes,
Préfet du Rhône-alpes

Michel DELPUECH

(4) www.loire.gouv.fr/les-risques-miniers-sur-le-territoire-de-l-a2918.html