

PROLONGEMENT DE LA 3<sup>E</sup> LIGNE DE TRAMWAY  
DE SAINT-ÉTIENNE

DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À  
LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

## VOLUME B

Objet de l'enquête et  
informations juridiques et  
administratives

3<sup>e</sup> LIGNE  
DE TRAMWAY



SAINT-ÉTIENNE  
MÉTROPOLE







## SOMMAIRE

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>3</b>
<b>1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE</b> .....	<b>4</b>
1.1 Le maître d'ouvrage .....	4
1.2 Le projet soumis à enquête publique .....	4
1.3 Les conditions de l'enquête .....	5
1.3.1 Procédure d'examen au cas par cas et étude d'impact .....	5
1.3.2 Enquête publique régie selon le code de l'environnement .....	5
1.4 L'objet de l'enquête publique .....	5
1.5 Le contenu du dossier .....	5
<b>2 INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION</b> .....	<b>6</b>
2.1 Le projet avant l'enquête.....	6
2.1.1 La procédure de concertation préalable.....	6
2.1.2 Compatibilité du projet avec le PLU de Saint-Etienne .....	11
2.1.3 Consultation de l'autorité environnementale.....	11
2.1.4 Ouverture et organisation de l'enquête publique.....	11
2.2 Déroulement de l'enquête publique .....	11
2.3 À l'issue de l'enquête publique .....	12
2.4 Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique .....	12
2.4.1 La déclaration de projet .....	12
2.4.2 La déclaration d'utilité publique .....	12
2.4.3 L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation .....	13
2.4.4 Urgence à prendre possession des biens expropriés.....	13
2.4.5 Procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques.....	13
2.4.6 Procédure de création de servitudes pour l'ancrage des lignes électriques.....	13
2.4.7 Permis de démolir .....	13
2.4.8 Procédure relative à la sécurité du transport guidé .....	13
2.5 Les études de détails.....	14
2.6 Schéma d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative .....	15

<b>3 TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE</b> .....	<b>16</b>
3.1 Les codes .....	16
3.2 Textes relatifs aux enquêtes publiques .....	16
3.3 Textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact .....	16
3.4 Textes relatifs à l'eau .....	16
3.5 Textes relatifs au paysage .....	16
3.6 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques .....	16
3.7 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels .....	17
3.8 Textes relatifs au bruit.....	17
3.9 Textes relatifs à l'air .....	17
3.10 Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale.....	17
3.11 Textes destinés à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public ainsi que les voies publiques ou privés accessibles à la circulation publique.....	18
<b>PRÉCISION SUR LE CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT</b> .....	<b>19</b>
<b>TABLE DES ILLUSTRATIONS</b> .....	<b>21</b>

## 1 OBJET ET CONDITIONS DE L'ENQUÊTE

### 1.1 Le maître d'ouvrage

Le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway de l'agglomération stéphanoise est réalisé sous la maîtrise d'ouvrage de la Communauté Urbaine de Saint-Etienne Métropole :



Saint-Etienne Métropole  
2 Avenue Grüner - CS 80257  
42 006 Saint-Etienne Cedex 1

### 1.2 Le projet soumis à enquête publique

Le présent dossier d'enquête publique concerne le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway de Saint-Etienne Métropole entre la gare de Châteaureux et l'actuelle station Geoffroy Guichard sur la rue Bergson.

Le principe de prolongement vers l'Est du réseau de tramway est inscrit au Plan des Déplacements Urbains de l'agglomération stéphanoise qui a été approuvé le 10/05/2004.

Le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway traverse le quadrant Nord-Est de Saint-Etienne délimité par la voie ferrée Lyon / Saint-Etienne au Sud et à l'Ouest (en direction de Clermont-Ferrand et de Roanne) et par l'autoroute A72 à l'Est et au Nord. D'une longueur de 4,3 km, le prolongement comprend la réalisation de 6 nouvelles stations et emprunte, depuis la gare de Châteaureux, les voies suivantes :

- Les rues Cugnot et Soulié,
- la rue Colonel Marey,
- le chemin du Bardot à travers l'îlot Rocher,
- les boulevards Fauriat et 8 Mai 1945,
- la rue Scheurer Kestner,
- les rues de la Robotique, de la Presse et Bénévent
- la rue de l'Innovation et l'allée V. Durkovic,
- l'Allée Guy Huguet
- la rue Claude Odde pour rejoindre l'actuelle infrastructure tramway rue Bergson.

Le projet intègre également la création de cheminements piétons associés.

Le tracé présenté dans le présent dossier correspond au scénario 4 présenté dans le volume C – Notice Explicative.

La mise en service du prolongement est prévue en 2019.

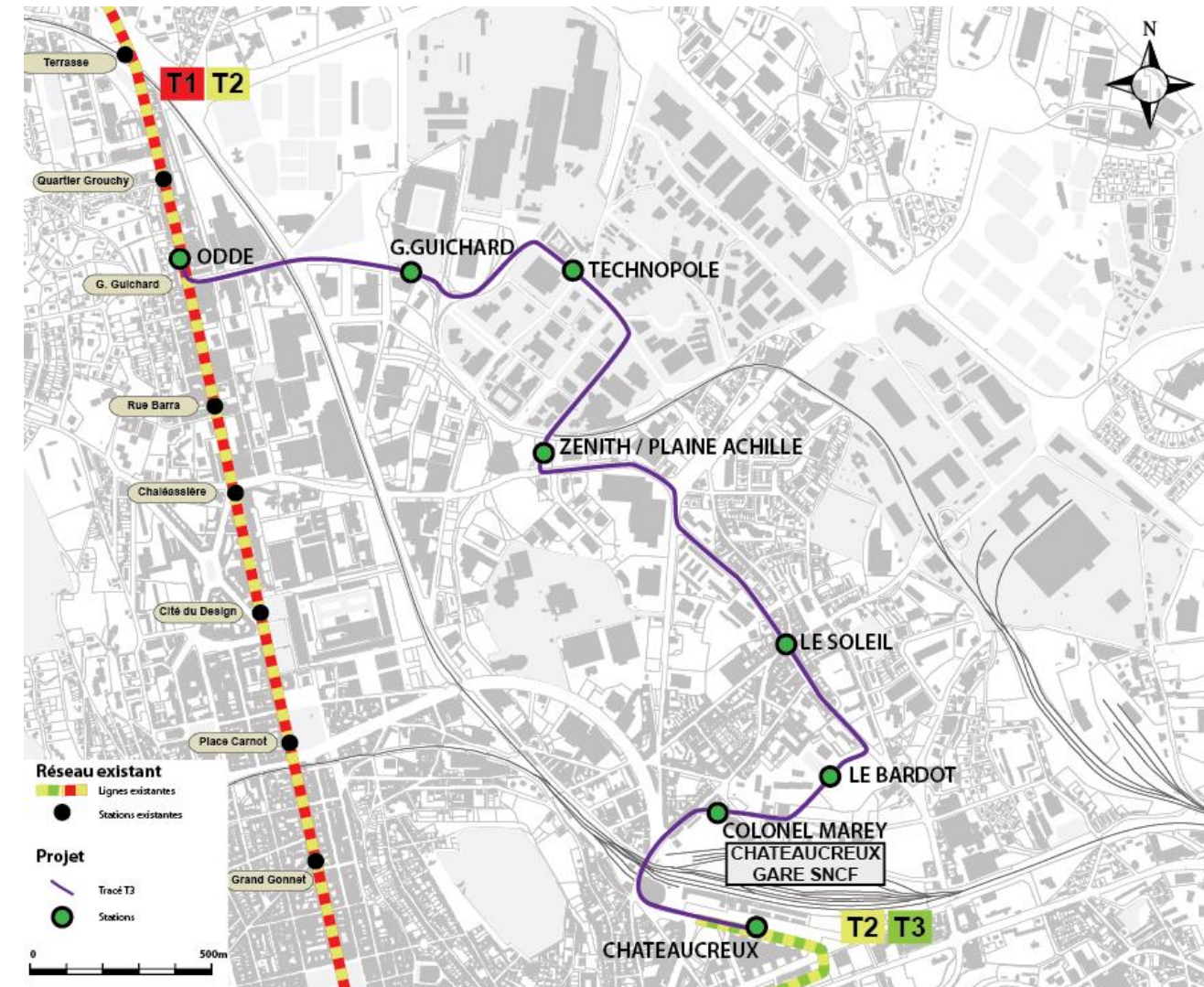


Figure 1 : Prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway



## 1.3 Les conditions de l'enquête

### 1.3.1 Procédure d'examen au cas par cas et étude d'impact

L'article L122-1 du code de l'environnement mentionne que les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements exécutés par des personnes publiques ou privées devant comporter une étude d'impact doivent faire l'objet, préalablement à leur autorisation, leur approbation ou leur adoption, d'une enquête publique régie par le code de l'environnement.

L'annexe à l'article R.122-2 du code de l'environnement soumet les projets de travaux d'ouvrages ou d'aménagement à la réalisation préalable d'une étude d'impact soit de façon systématique, soit à l'issue de la procédure d'examen au cas par cas de l'Autorité Environnementale.

D'après l'annexe de l'article R122-2 qui précise les projets faisant l'objet d'une étude d'impact systématique ou d'une demande d'examen au cas par cas, les modifications ou extensions de transports guidés sont soumis à une demande d'examen au cas par cas.

Le projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway a fait l'objet de cette procédure de demande d'examen au cas par cas. Compte tenu de l'importance de l'opération, SEM a fait apparaître, dans le dossier, sa volonté de réaliser une étude d'impact. La DREAL Auvergne Rhône Alpes a été saisie le 28 avril 2016 et a rendu un avis tacite en date du 4/06/2016, lequel confirme la nécessité d'une étude d'impact (cf 4- Annexe – réponse de la DREAL à la demande d'examen au cas par cas).

### 1.3.2 Enquête publique régie selon le code de l'environnement

L'article L123-2 du code de l'environnement stipule que tout projet soumis à étude d'impact est soumis à enquête publique.

Les articles 236 et 239 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (dite « loi de Grenelle II ») et le décret n°2011-2018 du 29 décembre 2011 portant réforme de l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement codifié au code de l'environnement, ont procédé à une réforme des procédures d'enquête publique et au regroupement des enquêtes publiques existantes en deux catégories principales :

- l'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement, régie par le code de l'environnement,
- l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, régie par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les emprises foncières nécessaires au projet d'aménagement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway ne sont pas toutes maîtrisées par Saint-Etienne Métropole.

L'opération envisagée nécessite donc la réalisation d'une procédure d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettant, une fois l'utilité publique du projet prononcée par arrêté préfectoral, de recourir, si nécessaire, à l'expropriation de biens immobiliers conformément au code de l'expropriation.

Néanmoins, conformément à l'article L.110-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, lorsque la déclaration d'utilité publique porte sur une opération susceptible d'affecter l'environnement relevant de l'article

L.123-2 du code de l'environnement, l'enquête qui lui est préalable est régie par la procédure d'enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement.

**L'enquête publique du projet s'insère donc dans la procédure d'expropriation mais son déroulement est régi par le code de l'environnement auquel le code de l'expropriation renvoie.**

L'enquête publique permet d'informer le public et de recueillir ses observations, suggestions et contre-propositions afin de permettre à l'autorité compétente de disposer de tous les éléments nécessaires à son information.

## 1.4 L'objet de l'enquête publique

Le présent dossier est élaboré en vue de servir de support à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux du prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway de l'agglomération stéphanoise.

## 1.5 Le contenu du dossier

Le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique est composé des volumes suivants :

- Le volume « A – Plan de situation » permettant de connaître la localisation du projet.
- Le présent Volume « B – Objet de l'enquête et informations Juridiques et Administratives » présentant le déroulement de l'enquête et les aspects juridiques attenants.
- Le volume « C – Notice Explicative » présentant les aspects juridiques, matériels et géographiques de l'opération. La notice explicative a pour objet d'expliquer les raisons du choix du parti, de démontrer l'utilité publique du projet et sa faisabilité.
- Le volume « D – Plan Général des Travaux » précisant la nature du projet.
- Le volume E « Caractéristiques principales des ouvrages ».
- Le volume « F – Appréciation Sommaire des dépenses » dans lequel le montant des acquisitions foncières et le coût des travaux sont distingués conformément à la circulaire du 26 Mars 1993 du Ministère de l'Intérieur.
- Le volume « G – Étude d'impact », rédigé conformément au Code de l'Environnement. L'étude d'impact évalue les incidences du projet sur l'environnement et propose les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation des impacts.
- Le volume « H – Évaluation socio-économique ».
- Le volume « I : Avis de l'autorité environnementale et réponse du maître d'ouvrage »,
- Le Volume « J – Annexes », intégrant notamment les délibérations de Saint-Etienne Métropole et le bilan de la concertation préalable.

## 2 INSERTION DE L'ENQUÊTE DANS LA PROCÉDURE ADMINISTRATIVE RELATIVE À L'OPÉRATION

### 2.1 Le projet avant l'enquête

#### 2.1.1 La procédure de concertation préalable

En application des dispositions de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, le projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway a fait l'objet d'une concertation publique préalable avec les populations concernées du 15 juin 2015 au 20 mai 2016.

Cette concertation s'est déroulée en deux temps :

- Une première phase de concertation du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016 a porté sur la présentation de l'opération, ses enjeux et objectifs et les hypothèses de tracés et variantes. Elle a permis de confirmer l'opportunité de l'opération et de définir le tracé retenu (cf scénario 4 présenté dans le volume C – Notice Explicative »).
- Une deuxième phase de concertation du 4 avril au 20 mai 2016 a porté sur l'intégration urbaine de la nouvelle ligne de tramway sur la base du tracé retenu.

Entre les deux phases, la concertation s'est poursuivie permettant au public de continuer à s'exprimer.

La concertation se poursuivra également pendant toute la durée de l'élaboration du projet.

#### Déroulement de la concertation

Le Conseil de Communauté de Saint-Etienne Métropole a approuvé le programme et l'enveloppe prévisionnelle de l'opération, ainsi que les modalités de concertation envisagées le 1er avril 2015. Les modalités de concertation ont été ajustées par la délibération du 4 février 2016 pour améliorer le dialogue avec le public.

La première phase de concertation sur le projet s'est déroulée du 15 juin 2015 au 15 janvier 2016. Afin d'informer et d'échanger avec les publics concernés, une réunion publique a été organisée le 15 décembre 2015.

L'information sur la concertation et sur le projet a été relayée à travers les supports suivants :

- Dossier de concertation à disposition à Saint-Etienne Métropole, à l'hôtel de ville de Saint-Etienne et de Saint-Priest en Jarez, et en ligne sur les sites internet de ces collectivités et de la Société de Transport de l'Agglomération Stéphanoise (STAS),
- Annonce de la concertation par voie de presse,
- Diffusion d'une lettre d'information n° 1 du projet sur le secteur concerné par le projet,
- Page dédiée sur le site internet de Saint-Etienne Métropole, accessible depuis les sites Saint-Etienne.fr, Saint-Priest-en-Jarez.fr et reseau-stas.fr,
- Articles d'information dans le magazine Saintémag (n° juin 2015, et décembre 2015),
- Courriers spécifiques adressés aux maires des 45 communes, associations, chambres consulaires, entreprises, commerçants et partenaires en amont de la concertation et pour annoncer la réunion publique,

- Annonce de la réunion publique par voie de presse et sur les panneaux lumineux de la ville de Saint-Etienne,
- Affichage dans les lieux publics et le quartier du Soleil pour annoncer la date de la réunion publique et inviter à s'exprimer sur le projet.

Le public a pu apporter sa contribution au projet grâce aux outils mis à sa disposition :

- Registre en ligne disponible sur la page du site Internet de Saint-Etienne Métropole dédié au projet (accessible depuis les sites de la Ville de Saint-Etienne, de St-Priest-en-Jarez et de la STAS),
- Registres disposés dans les halls des mairies de Saint-Etienne et de St-Priest-en-Jarez ainsi qu'au siège de Saint-Etienne Métropole et à la Cité du Design le jour de la réunion publique,
- Adresse postale pour tout envoi de courrier.

#### Les modalités d'information et d'échanges

##### ▪ S'informer

L'information sur la concertation et sur le projet a été transmise à travers différents supports comme détaillé précédemment. Notamment des courriers d'information ont été envoyés pour leur permettre de s'exprimer par courrier ou les inviter à déposer leurs remarques sur les registres, et les convier à la réunion publique :

- Aux associations concernées et aux chambres consulaires (CCI, CMA),
- Aux délégataires du stade (ASSE), du Zénith (DSP), des autres équipements, aux autres collectivités (Département, Région), EPASE, EPORA,
- À toutes les communes de l'agglomération,
- Aux entreprises concernées par le projet.

##### ▪ Échanger

Plus de 50 rencontres ont été organisées durant cette première phase de concertation :

- Une réunion avec la chambre de commerce et d'industrie, et la chambre des métiers et de l'artisanat (automne 2015),
- Rencontre avec les associations d'entreprises du Technopôle,
- Rencontre avec la majorité des entreprises potentiellement impactées par le projet (dont concession Renault, Garage Philip, AFPA, AxleTech...),

Une réunion publique a été organisée le 15 décembre 2015 à l'auditorium de la Cité du Design, qui a rassemblé plus de 300 personnes.

Après une présentation des enjeux du projet, une vidéo en 3D a permis au public d'appréhender les différents tracés à l'étude dans le territoire desservi. Les personnes présentes ont pu ensuite faire part de leurs interrogations et avis. Les élus et les techniciens de la mission tramway de Saint-Etienne et de Saint-Etienne Métropole ont apporté des éléments de réponse.



À l'issue de la réunion publique :

- Les modalités de participation à la concertation ont été rappelées invitant chacun à participer.
- Les supports de présentation (diaporama, vidéo 3D, compte-rendu de la réunion) ont été mis à la disposition du public sur la page dédiée au projet sur le site internet de SEM.
- **Contribuer**  
Le public a pu contribuer et exprimer son avis :
  - Sur le registre en ligne de la page dédiée au projet et à la concertation accessible depuis le site Internet de Saint-Étienne Métropole (page accessible depuis les sites de la Ville de Saint-Etienne, de Saint-Priest-en-Jarez, de la STAS),
  - Sur les registres papier consultables dans chaque collectivité concernée par l'opération : Hôtel de Ville de Saint-Étienne, Mairie de Saint-Priest-en-Jarez et au siège de Saint-Étienne Métropole (site Grüner),
  - Sur le registre mis à disposition dans le hall de l'auditorium de la Cité du Design lors de la réunion publique,
  - Lors de la réunion publique,
  - Par courrier, adressé à Saint-Etienne Métropole.

**Bilan de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation**

Au total, plus de 300 personnes ont participé à la réunion publique du 15 décembre 2015 et 308 avis ont été exprimés répartis de la manière suivante :

Canal d'expression du public	Nombre	Part
1_Registre en ligne	229	74%
2_Registre papier	46	15%
3_Réunion publique	18	6%
4_Courrier	15	5%
Total général	308	100%

Le nombre de participants à la réunion publique ainsi que le nombre d'avis reçus soulignent une forte mobilisation autour du projet. **La première phase de concertation préalable a donc atteint les objectifs poursuivis :**

- **donner à chacun la possibilité de s'exprimer et d'être entendu,**
- **obtenir de la part des porteurs de projet des précisions et des explications à ce stade du projet.**

Le bilan de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation avait vocation à rendre compte des contributions du public, sous forme de questions ou de commentaires.

Le public s'est largement exprimé sur un certain nombre de sujets tels que les hypothèses de tracé, la desserte, le coût, la problématique du stationnement, l'amplitude horaire, l'insertion du projet au droit de la rue Claude Odde, les aménagements cyclables et le mode de transport.

Thèmes	% contributions	Total avis
Hypothèses de tracé	47%	146
Desserte	44%	135
Coût	12%	36
Stationnement	9%	29
Amplitude horaire - fréquence Tram et Bus	8%	24
Rue Claude Odde	7%	23
Aménagement pistes cyclables	6%	18
Mode	5%	14

**La majorité des avis exprimés a été favorable au projet.** En effet, parmi les 308 avis recueillis :

- 238 (77 %) avis étaient favorables au projet de prolongation du tramway,
- 58 (19%) avis étaient défavorables,
- 12 (4%) avis ne se positionnaient pas.

De manière générale, le dispositif de concertation a été bien perçu par les personnes qui se sont exprimées dans le cadre de la concertation. Ainsi, les personnes qui ont manifesté en réunion publique le souhait d'intervenir ont pu le faire. Et les internautes n'ont pas rencontré de difficulté technique pour accéder à l'information et certains ont même souhaité souligner la qualité du dossier de concertation et la possibilité de donner son avis.

**Les hypothèses de tracé et les enjeux de desserte**

De nombreux avis :

- soulignaient l'intérêt du projet qui rendra les transports en communs plus attractifs et favorisera la mobilité durable et l'intermodalité,
- indiquaient que le prolongement de la troisième ligne de tramway constitue un projet structurant pour l'ensemble du territoire métropolitain. Le projet de tramway constitue ainsi un levier de renouvellement urbain et de développement économique pour le secteur Nord-Est,
- soulignaient l'intérêt du projet qui participe au renouvellement du quartier du Soleil. Il est néanmoins à noter que quelques contributeurs s'interrogeaient sur l'opportunité de desservir le quartier du Soleil.
- Reconnaissaient l'opportunité de desserte des équipements sportifs et culturels. Toutefois, on a relevé de nombreux avis qui s'interrogeaient sur la pertinence de desservir le Zénith et le stade Geoffroy Guichard compte-tenu de leur fonctionnement non régulier, du fait que ces équipements sont déjà accessibles par les transports actuels et de l'importance des flux drainés qui nécessiteront d'interrompre le tramway.
- étaient favorables à la création d'une liaison entre Châteaueux et La Terrasse même si certains contributeurs considéraient que cette liaison est déjà assurée par le tramway actuel et le TER.

En revanche :

- les avis étaient nuancés en ce qui concerne la desserte du Technopôle. Certains se prononçaient en sa faveur ; d'autres ne jugeaient pas opportun de desservir le Technopôle dans la mesure où la majorité des actifs s'y rendent en voiture,
- Plusieurs contributeurs et participants regrettaient que le quartier de Montreynaud ne soit pas directement desservi par le tramway et soulignaient l'intérêt des variantes A et B qui permettent de se rapprocher de ce quartier,
- Certains avis n'étaient pas favorables à la desserte du secteur Nord-Est et lui préféraient la desserte du secteur Pont de l'Âne-La Métare.

#### **Le coût et le financement du projet**

Plusieurs participants et contributeurs s'inquiétaient de l'impact du projet sur les impôts locaux, la maîtrise de l'endettement de SEM et se sont exprimés sur le coût élevé du projet.

#### **L'insertion du projet et ses effets sur le cadre de vie**

Des participants ont interrogé le maître d'ouvrage sur d'éventuelles expropriations.

De nombreux avis s'interrogeaient sur la pertinence et la faisabilité d'insérer le tramway rue Claude Odde compte-tenu de la présence de deux ouvrages d'art : le pont de chemin de fer et le pont routier.

Les avis en faveur du projet de prolongement du tramway étaient nombreux : en effet, un projet de tramway s'accompagne d'aménagements urbains sur tout son parcours, améliorant ainsi le cadre de vie et les conditions de circulation des différents modes de transport.

Certains se sont interrogés sur des sujets liés à l'évolution du cadre de vie, comme la rénovation de l'habitat ancien.

#### **Problématique des stationnements**

Des questionnements sont apparus quant à l'impact du tramway sur les capacités de stationnement et certains participants ont exprimé la nécessité de créer des parkings aux abords des stations et de conserver du stationnement résidentiel.

#### **Modes doux et accessibilité**

Quelques avis se sont exprimés en faveur de la réalisation de pistes cyclables afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport et certaines personnes ont souhaité aborder les aménagements prévus pour garantir l'accessibilité du tramway pour les personnes à mobilité réduite et/ou handicapées.

#### **L'intermodalité et la réorganisation du réseau**

Des avis s'inquiètent de l'impact négatif que pourrait avoir le tramway sur les conditions de circulation routière. À contrario, d'autres avis soulignent l'impact positif du tramway qui permettra de diminuer la circulation automobile et les nuisances engendrées. La diminution du nombre de voies de circulation est également identifiée comme un objectif.

L'articulation du tramway avec les lignes de bus apparaît comme un sujet de préoccupation fort. Les participants s'inquiètent de la suppression de lignes de bus ou de la diminution de l'offre avec la mise en service du tramway, notamment pour le quartier de Montreynaud.

#### **Le fonctionnement du futur tramway**

Les contributeurs sont en majorité satisfaits du mode proposé. La qualité de service élevée (rapidité, fiabilité et confort) qu'offre le tramway suscite l'adhésion. Cependant, certains participants et contributeurs jugent ce mode trop onéreux et suggèrent d'autres alternatives (bus à haut niveau de service, trolleybus, ligne hybride). Le tram-train a également été évoqué comme solution alternative dans quelques avis.

Des contributeurs et participants s'interrogent également sur les prévisions de trafic et sur l'amplitude horaire en souhaitant une circulation adaptée aux horaires des équipements desservis.

Enfin, certains avis jugent prioritaire d'améliorer la fréquence et l'amplitude horaire sur le réseau actuel notamment le soir plutôt que d'étendre la troisième ligne de tramway.

#### **Conclusion de la 1<sup>ère</sup> phase de concertation**

Saint-Etienne Métropole retient comme principaux éléments exprimés lors de la première phase de la concertation préalable :

- Une adhésion générale au projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une implication des élus du territoire et une forte participation de la population.
- L'opportunité du projet et le souhait qu'il participe au développement et à la valorisation urbaine du territoire Nord-Est de Saint-Etienne. Enfin qu'il impulse un nouveau dynamisme, signe de l'attractivité du territoire métropolitain. 77% des avis exprimés sont favorables au projet.
- Le souhait que le projet participe à l'amélioration du cadre de vie et des conditions de circulation des différents modes de transport en faveur des transports en commun et des modes « doux ».
- Le souhait que le projet de tramway desserve les équipements.
- Un large consensus du public autour du choix du mode. Même si à première vue ce projet de tramway peut paraître ambitieux et coûteux, replacé dans le contexte du territoire stéphanois et de son réseau structurant à forte dominante tramway, la mise en place d'un autre mode ne recueille que très peu d'adhésion.
- Des inquiétudes sur les impacts du tracé, qui sera retenu, sur la qualité du cadre de vie notamment la circulation (particulièrement avec la mise en sens unique de la rue Claude Odde), le stationnement (restitution de poches de stationnement et création de parking relais) et le foncier (expropriations).
- Le souhait d'une bonne prise en compte de l'inter modalité dans les aménagements et d'une attention toute particulière sur l'amplitude et la fréquence horaire de circulation du tramway le soir et le week-end (notamment aux abords des équipements sportifs et culturels).





- Des précisions à apporter sur le coût du projet au regard du tracé qui sera privilégié. Saint-Etienne Métropole a pris l'engagement de ne pas augmenter la fiscalité des particuliers et des entreprises, et maîtriser sa dette. L'État pourrait venir compléter le financement du projet au titre des innovations en terme énergétique et numérique.
- Un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour associer et informer la population sur le projet de tramway.

Saint-Etienne Métropole entend, lors de la seconde phase de concertation apporter des éléments de réponse grâce aux études en cours et préciser les suites données aux principales observations ou questions formulées.

### Bilan de la 2<sup>ème</sup> phase de concertation

A l'issue de la première phase de concertation, Saint-Etienne Métropole a retenu une adhésion générale au projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une forte participation de la population. L'opportunité du projet et le souhait qu'il participe au développement et à la valorisation urbaine du territoire Nord-Est de Saint-Etienne a été fortement relayé.

Fortes de cette adhésion et prenant en compte les nombreuses propositions et interrogations du public, les études se sont poursuivies au cours du premier trimestre 2016 : elles ont permis de présenter aux élus plusieurs choix de tracés pour cette nouvelle ligne.

Le 10 mars 2016, les élus de Saint-Étienne Métropole ont sélectionné le tracé de référence. Sur cette base, s'est déroulée la seconde phase de concertation du 4 avril au 20 mai 2016. Elle avait pour objectif de présenter à la population les principes d'intégration urbaine du projet sur la base du tracé retenu.

Les paragraphes suivants rendent compte des contributions du public, sous forme de questions ou de commentaires émis du 16 janvier au 20 mai 2016 par courrier, sur les registres papier, en ligne ou lors des réunions publiques (26 et 29 avril 2016, 3 et 4 mai 2016). Pour ce faire, un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants.

Le public s'est largement exprimé sur certains sujets comme le montre les tableaux de synthèse ci-dessous. On constate notamment des avis similaires à la première phase de concertation ainsi que l'expression de nouvelles attentes, avis et questionnements.

Thèmes	% contributions	Total avis
Circulation	20,5%	21
Stationnement	19,6%	20
Tracé retenu	18,6%	19
Positionnement et services en station	17,6%	18
Prise en compte des modes doux	11,8%	12
Evolution du cadre de vie	9,8%	10
Le fonctionnement du futur tramway	7,8%	8
Coût et financement	6,8%	7
Rue Claude Odde et boulevard Thiers	5,8%	6
Intermodalité	3,9%	4
Autre : aménagement rue Grouchy, passerelle gare de Chateaucieux, pars à chiens)	3,9%	4
Concertation	1,9%	2
Sécurité	1,9%	2
Travaux	1,9%	2
Indemnisation des commerçants	1,9%	2
Emploi	1%	1

### Un projet dont le soutien populaire est confirmé

A l'issue de la phase 1 de la concertation, 77% des 308 avis recueillis étaient favorables au projet de prolongement du tramway. Ce constat est confirmé à l'issue de la seconde phase. En effet, parmi les 102 avis recueillis :

- 54% soutiennent l'opportunité du projet et le choix du tracé,
- 26,4% sont défavorables,
- 20,6% portent sur des questionnements et n'affirment pas une position tranchée sur le projet.

Au total, ce sont donc 71% des 410 avis qui soutiennent le projet.

Comme lors de la phase 1, les avis favorables insistent majoritairement sur les bénéfices du projet en matière de développement urbain pour le quart Nord-Est de Saint-Etienne, d'amélioration du cadre de vie et aussi pour une desserte renforcée des équipements d'envergure métropolitaine.

A contrario, les opposants expriment majoritairement des inquiétudes sur le coût et le financement de cet investissement.

### La croissance du quart Nord-Est et l'évolution du cadre de vie comme principaux bénéfices

Plusieurs contributeurs considèrent que le projet constitue un levier de renouvellement urbain et de développement pour le secteur Nord-Est de la ville de Saint-Etienne.

Plus particulièrement, les participants insistent sur le fait que le projet améliorera le cadre de vie le long du tracé grâce à la réalisation de nouveaux aménagements. Ils formulent alors des attentes en matière d'aménagements paysagers ou d'équipements en station.

### Le choix du tracé et la desserte des équipements

Thème principal de la phase 1 de concertation, plusieurs contributeurs de la phase 2 soulignent l'intérêt du projet par la nouvelle desserte offerte. Ainsi, le tracé retenu satisfait aux avis exprimés depuis l'ouverture de la concertation.

En complément, près de 10% des avis exprimés font la demande d'une nouvelle station au niveau de l'AFPA au débouché du boulevard du 8 mai 1945.

Quelques participants regrettent que le tracé ne permette pas une desserte plus fine de la Plaine-Achille.

Enfin, une partie des participants maintient sa préférence pour d'autres tracés ou pour la réalisation d'un projet plus ambitieux.

### Les enjeux d'insertion du projet

Objectif principal du maître d'ouvrage lors de la seconde phase de concertation, c'est la thématique qui a reçu le plus d'avis de la part du public. En effet, plus de 60% des avis exprimés portent sur les modalités d'insertions du projet.

### ■ La circulation

Beaucoup d'avis s'interrogent sur l'impact que pourrait avoir les reports de trafics sur la circulation dans les rues adjacentes à la plateforme du tramway. Ces questions concernent principalement le quartier du Soleil en lien avec la mise en sens unique des boulevards Fauriat et 8 mai 1945.

Les habitants du quartier Bergson s'interrogent également sur le futur plan de circulation après la mise à sens unique de la rue Claude Odde.

### ■ Le stationnement

Plusieurs avis émis font part d'inquiétudes quant à l'impact du tramway sur les capacités de stationnement. C'est l'un des thèmes les plus abordés au cours de cette phase. Il concerne l'ensemble des secteurs traversés.

### ■ La prise en compte des modes doux

Comme lors de la phase 1, les cyclistes et les piétons ont largement participé à la concertation. Une dizaine d'avis se sont à nouveau exprimés en faveur de la réalisation de pistes cyclables dédiées et confortables afin d'éviter les risques de conflits d'usage avec les autres modes de transport.

### ■ L'insertion du tramway rue Claude Odde

Malgré de nouvelles réponses apportées par les porteurs du projet, quelques participants s'interrogent toujours sur la faisabilité de l'insertion du tramway rue Claude Odde compte-tenu de la présence de deux ouvrages d'art : le pont de chemin de fer et le pont routier. La faisabilité de l'insertion entre la rue Claude Odde et la rue Bergson est aussi questionnée.

### L'offre de service du tramway

Des contributeurs sont intervenus sur l'amplitude et sur la fréquence horaire du tramway. Majoritairement, ils déclarent attendre une amélioration par rapport à la situation actuelle.

Quelques participants questionnent également le futur schéma d'exploitation de la ligne.

### L'intermodalité

Au cours de la seconde phase de concertation, quelques contributions ont porté sur la prise en compte d'une bonne intermodalité entre le tramway et les lignes de bus. Par ailleurs, des participants ont demandé la réalisation de parkings de rabattement.

### Conclusion de la concertation (phases 1 et 2)

En conclusion, il ressort donc de ce bilan une **mobilisation forte autour du projet** : au total, plus de 500 personnes ont participé aux 5 réunions publiques et 410 avis ont été exprimés. Les principaux éléments exprimés lors de cette concertation sont les suivants :

- Une large adhésion au projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, qui s'est notamment traduite par une forte mobilisation de la population. 410 avis ont été exprimés dont 71% sont favorables au projet ;
- Un projet dont l'opportunité est confirmée pour participer au développement et au renouvellement urbain du territoire nord-est de Saint-Etienne ;
- Le choix du mode « tramway » a également fait l'objet d'un large consensus au cours de la première phase de la concertation ;
- Un souhait, exprimé lors de la phase 1 de la concertation, que le projet de tramway desserve les équipements publics qui s'est traduit par le choix d'un tracé adapté. La pertinence de ce choix de tracé a été largement confirmée par les avis réceptionnés au cours de la phase 2 de la concertation ;
- Une adhésion globale aux aménagements proposés avec cependant :
  - des questions sur les impacts du projet sur la circulation automobile et le stationnement, particulièrement avec les mises en sens unique des boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945 et de la rue Claude Odde, et la suppression de la circulation non riveraine de la rue Soulié.
  - Le souhait d'une bonne prise en compte des modes doux, et en particulier du développement d'aménagements cyclables continus et performants.
- Des modalités de concertation sur le projet de tramway appréciées.

Les nombreuses observations du public émises pendant la concertation préalable ainsi que les propositions formulées vont enrichir les études d'avant-projet et permettre de préciser les aménagements attendus de cette ligne de tramway en vue de l'enquête d'utilité publique à venir.

A l'image de la concertation préalable, Saint-Etienne Métropole entend poursuivre cette démarche de dialogue et de concertation tout au long des phases à venir.



### 2.1.2 Compatibilité du projet avec le PLU de Saint-Etienne

Le projet de prolongement de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway intercepte les zonages suivants du PLU de Saint-Etienne : UAc, UAe, Ubb, Ubas, UCa1, UD, UE, UF, Ufd, Ufg dont les règlements autorisent la réalisation d'un tramway.

5 emplacements réservés (ER) sont concernés par le projet :

N° d'emplacement réservé	Nature de l'emplacement réservé / Étendue / bénéficiaire
77	Aménagement d'un mail et des débouchés sur la voie Bérard, ce mail accepte les équipements d'infrastructure et de superstructure d'accueil des usagers des transport en commun / 473 m <sup>2</sup> / Saint-Etienne Métropole
91	Aménagement de la rue du Colonel Marey, élargissement à 22 m de la rue F. Albert et aménagement du carrefour entre ces deux voies / 3189 m <sup>2</sup> / Saint Etienne Métropole
106	Aménagement d'un boulevard urbain / 40 420 m <sup>2</sup> / Saint-Etienne-Métropole
118	Élargissement à 26 m rue de la Presse / 1822 m <sup>2</sup> / VSE
119	Liaison modes doux Zenith Geoffroy Guichard / 12109 m <sup>2</sup> / VSE

L'ER77 est compatible avec le prolongement de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway.

En ce qui concerne l'ER91, la réalisation du tramway sur cet emplacement réservé n'empêche pas l'aménagement de la rue du colonel Marey puisque les deux projets ont été conçus en parallèle et que la rue du colonel Marey se situe au Nord de la plateforme tramway. De plus, le bénéficiaire de l'ER est Saint-Etienne Métropole également maître d'ouvrage de l'opération du tramway. Ainsi, la réalisation du tramway est compatible avec l'ER91.

En ce qui concerne l'ER106, la réalisation du tramway empiète à la marge l'emplacement réservé mais n'empêche pas la réalisation du boulevard urbain. Ainsi, le projet de prolongement de la 3<sup>e</sup> ligne n'est pas incompatible avec le projet d'aménagement du boulevard urbain porté par Saint Etienne Métropole.

L'ER118 prévoit un élargissement de la rue de la presse compatible avec le projet de tramway.

En ce qui concerne l'ER119, la traversée de la plate-forme tramway de cet ER ne remet pas en cause la liaison modes doux qui est envisagée. Ainsi, le projet permet toujours la réalisation de l'aménagement prévu sur l'ER et est donc en cohérence avec l'ER119.

**Ainsi, le projet est compatible avec le PLU de Saint-Etienne.**

### 2.1.3 Consultation de l'autorité environnementale

Conformément à l'article L.122-1 du code de l'environnement, préalablement à l'ouverture de l'enquête publique, l'étude d'impact et le dossier d'enquête publique ont été soumis à l'avis de l'autorité compétente en matière d'environnement (dans le cas présent le préfet de région qui s'appuie sur les services de la DREAL Auvergne Rhône-Alpes). Cet avis est formulé afin d'améliorer la prise en compte de l'environnement dans le projet et d'en informer le public.

Une copie de l'avis de l'Autorité Environnementale formulé par la DREAL Auvergne Rhône-Alpes sur le dossier d'étude d'impact est insérée dans le volet I du dossier d'enquête publique.

### 2.1.4 Ouverture et organisation de l'enquête publique

Préalablement à l'ouverture de la présente enquête organisée par arrêté préfectoral et à la demande du Préfet, le Président du Tribunal Administratif désigne un commissaire enquêteur ou les membres d'une commission d'enquête au sein de laquelle il choisit un président.

Le Préfet, après concertation avec le commissaire enquêteur, précise par arrêté quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique :

- L'objet de l'enquête, notamment les caractéristiques principales du projet, plan ou programme, la date à laquelle elle sera ouverte et sa durée qui ne peut être inférieure à un mois, mais qui, par décision motivée du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête, peut être prolongée pour une durée maximale de trente jours, notamment lorsque le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête décide d'organiser une réunion d'information et d'échange avec le public durant cette période de prolongation de l'enquête.
- de la ou des décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et des autorités compétentes pour statuer ;
- du nom et des qualités du commissaire enquêteur ou des membres de la commission d'enquête, de la date d'ouverture, du lieu de l'enquête, de sa durée et de ses modalités ;
- de l'existence d'une évaluation environnementale, d'une étude d'impact ou, à défaut, d'un dossier comprenant les informations environnementales se rapportant à l'objet de l'enquête, et du lieu où ces documents peuvent être consultés ;
- lorsqu'il a été émis, de l'existence de l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement mentionné aux articles L. 122-1 et L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme, et le lieu où il peut être consulté.
- L'identité de la ou des personnes responsables du projet, plan ou programme ou de l'autorité auprès de laquelle des informations peuvent être demandées,
- Le cas échéant, l'adresse du site internet sur lequel des informations relatives à l'enquête pourront être consultées, ou les moyens offerts au public de communiquer ses observations par voie électronique.

L'information du public est assurée par tous moyens appropriés, selon l'importance et la nature du projet, plan ou programme, notamment par voie d'affichage sur les lieux concernés par l'enquête, par voie de publication locale ou par voie électronique.

La personne responsable du projet assume les frais afférents à ces différentes mesures de publicité de l'enquête publique.

## 2.2 Déroulement de l'enquête publique

La présente enquête a pour but de recueillir les observations des personnes intéressées à la réalisation du projet de prolongement de la 3<sup>e</sup> ligne de tramway et de leur permettre ainsi, d'apporter des éléments d'informations utiles à l'administration pour apprécier l'utilité publique du projet.

À cet effet, le dossier présente la nature et la localisation des travaux, les raisons qui ont conduit le Maître d'Ouvrage à retenir le projet soumis à l'enquête et ses impacts sur l'environnement.

Le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet et de participer effectivement au processus de décision en lui permettant de présenter ses observations et propositions. Dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État, la participation du public peut s'effectuer par voie électronique.

Pendant l'enquête, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête reçoit le maître d'ouvrage de l'opération soumise à l'enquête publique à la demande de ce dernier. Il peut en outre :

- recevoir toute information et, s'il estime que des documents sont utiles à la bonne information du public, demander au maître d'ouvrage de communiquer ces documents au public ;
- visiter les lieux concernés, à l'exception des lieux d'habitation, après en avoir informé au préalable les propriétaires et les occupants ;
- entendre toutes les personnes concernées par le projet qui en font la demande et convoquer toutes les personnes dont il juge l'audition utile ;
- organiser, sous sa présidence, toute réunion d'information et d'échange avec le public en présence du maître d'ouvrage.

À la demande du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et lorsque les spécificités de l'enquête l'exigent, le président du tribunal administratif ou le conseiller qu'il délègue peut désigner un expert chargé d'assister le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête. Le coût de cette expertise est à la charge du responsable du projet.

Pendant l'enquête publique, si la personne responsable du projet visé au I de l'article L. 123-2 estime nécessaire d'apporter à celui-ci des modifications substantielles, l'autorité compétente pour ouvrir et organiser l'enquête peut, après avoir entendu le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête, suspendre l'enquête pendant une durée maximale de six mois. Cette possibilité de suspension ne peut être utilisée qu'une seule fois.

## 2.3 À l'issue de l'enquête publique

À l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête est mis à disposition du commissaire enquêteur ou du président de la commission d'enquête et clos par lui. En cas de pluralité de lieux d'enquête, les registres sont transmis sans délai au commissaire enquêteur (ou au président de la commission d'enquête) et clos par lui.

Dès réception du registre et des documents annexés, le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête rencontre, dans la huitaine, le responsable du projet, et lui communique les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet dispose d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

Le commissaire enquêteur (ou la commission d'enquête) est garant de la neutralité de la procédure d'enquête publique. Après avoir examiné les observations consignées aux registres d'enquête, il est chargé d'établir un rapport relatant le déroulement de l'enquête et de rédiger des conclusions motivées.

Le commissaire enquêteur ou le président de la commission d'enquête transmet, dans le délai de trente jours à compter de la date de clôture de l'enquête, le dossier avec ses conclusions motivées au Préfet.

Une copie du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur (ou de la commission d'enquête) seront mis à la disposition du public à la Préfecture de la Loire et en mairie de la ou des communes concernées et le resteront pendant un an à compter de la clôture de l'enquête publique.

Une copie de ses pièces sera adressée au Président du Tribunal Administratif, à la mairie de la ou des communes concernées et au maître d'ouvrage.

Au vu des observations du public, du rapport et des conclusions du commissaire enquêteur, il appartiendra au maître d'ouvrage d'approuver, le cas échéant, la réalisation des travaux du prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, au besoin après modification du projet soumis à l'enquête.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra ainsi différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte, notamment, des observations recueillies au cours de l'enquête. Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête serait alors organisée.

## 2.4 Les procédures engagées simultanément ou ultérieurement à l'enquête publique

### 2.4.1 La déclaration de projet

Les articles L. 126-1 du Code de l'Environnement et L.122-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique prévoient que le Maître d'Ouvrage d'un projet public ayant donné lieu à enquête publique relative aux opérations susceptibles d'affecter l'environnement se prononce par déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération.

À l'issue de l'enquête publique, Saint-Etienne Métropole se prononcera dans un délai qui ne peut excéder six mois, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

La déclaration de projet mentionne l'objet de l'opération tel qu'il figure dans le dossier soumis à l'enquête et comporte les motifs et considérations qui justifient son caractère d'intérêt général. La déclaration de projet prend en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement et le résultat de la consultation du public. Elle indique, le cas échéant, la nature et les motifs des principales modifications qui, sans en altérer l'économie générale, sont apportées au projet au vu des résultats de l'enquête publique.

Si la déclaration de projet n'est pas intervenue dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête, l'opération ne peut être réalisée sans une nouvelle enquête.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

Si les travaux n'ont pas reçu de commencement d'exécution dans un délai de cinq ans à compter de la publication de la déclaration de projet, la déclaration devient caduque. Toutefois, en l'absence de changement dans les circonstances de fait ou de droit, le délai peut être prorogé une fois pour la même durée, sans nouvelle enquête, par une déclaration de projet prise dans les mêmes formes que la déclaration initiale et intervenant avant l'expiration du délai de cinq ans.

### 2.4.2 La déclaration d'utilité publique

Après transmission de la déclaration de projet ou à l'expiration du délai imparti à la collectivité ou à l'établissement intéressé, l'autorité de l'État compétente décide de la déclaration d'utilité publique.

L'acte déclarant l'utilité publique doit intervenir au plus tard un an après la clôture de l'enquête préalable. Passé ce délai, il y a lieu de procéder à une nouvelle enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération. Il devra également intégrer des prescriptions particulières en matière de protection de l'environnement, en application de l'article L.122-2 du Code de l'Expropriation, notamment celles issues de l'étude d'impact.



L'acte déclarant d'utilité publique de l'opération doit de plus préciser le délai pendant lequel l'expropriation devra être réalisée, lequel ne peut être supérieur à cinq ans (article L121-4 du code de l'expropriation). Lorsque le délai accordé pour réaliser l'expropriation n'est pas supérieur à cinq ans, un acte pris dans la même forme que l'acte déclarant l'utilité publique peut, sans nouvelle enquête, proroger une fois les effets de la déclaration d'utilité publique pour une durée au plus égale.

L'arrêté de déclaration d'utilité publique permet de reconnaître l'utilité publique du projet préalablement à l'expropriation lorsque celle-ci est nécessaire. Si tel est le cas, l'expropriation devra être précédée sur le plan administratif d'une enquête parcellaire indiquant quels sont les biens immobiliers à exproprier. En cas de désaccord entre l'expropriant et les personnes expropriées, une phase judiciaire pourra être engagée devant le juge de l'expropriation.

Conformément à l'article L.121-1 du code de l'expropriation, la Déclaration d'utilité Publique (DUP) sera prononcée par arrêté préfectoral et publiée au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Loire.

En cas de contestation, l'acte déclaratif d'utilité publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication audit recueil.

### 2.4.3 L'enquête parcellaire et la procédure judiciaire d'expropriation

L'enquête parcellaire est conduite en vertu des dispositions du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles R131-1 et suivants).

Elle a pour but de procéder à la détermination contradictoire des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits réels et autres intéressés. Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits.

L'enquête parcellaire sera réalisée ultérieurement à l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

À l'issue de l'enquête parcellaire, un arrêté préfectoral de cessibilité permettra de déclarer cessibles les biens immobiliers dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet.

Indépendamment des accords à l'amiable qui pourront être passés pour la cession des emprises foncières nécessaires à la réalisation du projet, la procédure d'expropriation judiciaire sera conduite, si nécessaire, conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

### 2.4.4 Urgence à prendre possession des biens expropriés

S'agissant d'un projet d'infrastructure linéaire, l'opération nécessite un ordonnancement et un phasage rigoureux des travaux afin de permettre la mise en service de la ligne dans les meilleurs délais et de limiter ainsi la durée des perturbations des riverains qui sont inévitables de par la nature des travaux. Ainsi, il est justifié de solliciter le préfet pour que dans son arrêté DUP ou dans un acte postérieur de même nature, il constate l'urgence à prendre possession des biens expropriés, comme le permet l'article R232-1 du Code de l'Expropriation.

### 2.4.5 Procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques

**L'analyse ci-dessous des éventuelles rubriques susceptibles d'être concernées par le prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway de l'agglomération stéphanoise montre que le projet n'est pas soumis à une procédure loi sur l'eau :**

- Rubrique 2.1.5.0 : Rejet d'eaux pluviales dans les eaux douces superficielles ou sur le sol ou dans le sous-sol : le projet n'induisant pas d'infiltration de ses eaux pluviales (absence d'ouvrages d'infiltration), seuls des rejets dans les eaux superficielles pourraient être induits au niveau du Furan (collecteur à statut de cours d'eau induisant si tel est le cas un rejet aux eaux superficielles). Dans ce secteur, seuls des rejets aux réseaux existants sont prévus, ce qui ne constitue pas un rejet direct aux eaux superficielles. Cette rubrique est ainsi sans objet,
- Rubrique 2.2.4.0 : Installations ou activités à l'origine d'un effluent correspondant à un apport au milieu aquatique de plus de 1 t/j de sels dissous : la plateforme du tramway pourra être salée en période hivernale. En considérant un apport journalier curatif de 30 g/m<sup>2</sup> de surface traitée du tramway, la quantité de sel déversée serait de 780 kg, soit inférieure à 1 t (seuil déclaratif de la rubrique). Cette rubrique est ainsi sans objet,
- Rubrique 3.2.2.0 : Installations, ouvrages, remblais dans le lit majeur d'un cours d'eau : le projet s'inscrit localement au droit de la zone blanche hachurée du PPRI du Furan (zonage potentiellement assimilable au lit majeur du Furan). Comme le projet s'inscrira au niveau du terrain naturel à ce niveau, il ne prélèvera pas du potentiel lit majeur du Furan. De ce fait, cette rubrique est sans objet,

De ce fait, la procédure IOTA au titre de la réglementation sur l'eau et les milieux aquatiques ne sera pas mise en œuvre.

### 2.4.6 Procédure de création de servitudes pour l'ancrage des lignes électriques

Un dossier de servitudes électriques faisant l'objet d'une procédure d'utilité publique sera réalisé. Les servitudes d'ancrage si nécessaires seront instituées conformément au Code de la voirie routière.

### 2.4.7 Permis de démolir

Le projet nécessite la démolition de quelques bâtiments. Le projet nécessite donc des permis de démolir dont certains sont inscrits dans le périmètre d'Opération d'Intérêt National (OIN).

### 2.4.8 Procédure relative à la sécurité du transport guidé

Conformément au décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés, les travaux de construction d'un système de transport public guidé ou ferroviaire ne peuvent être engagés avant que l'État ait approuvé un dossier préliminaire adressé au représentant de l'État, accompagné d'un rapport sur la sécurité établi par un expert ou un organisme qualifié, agréé. La mise en exploitation commerciale est subordonnée à une autorisation. Celle-ci est délivrée par l'État, au vu d'un dossier de sécurité, en fonction des garanties de sécurité offertes par les caractéristiques et les modalités d'exploitation de l'ouvrage. Elle peut être assortie de conditions restrictives d'utilisation.

## 2.5 Les études de détails

---

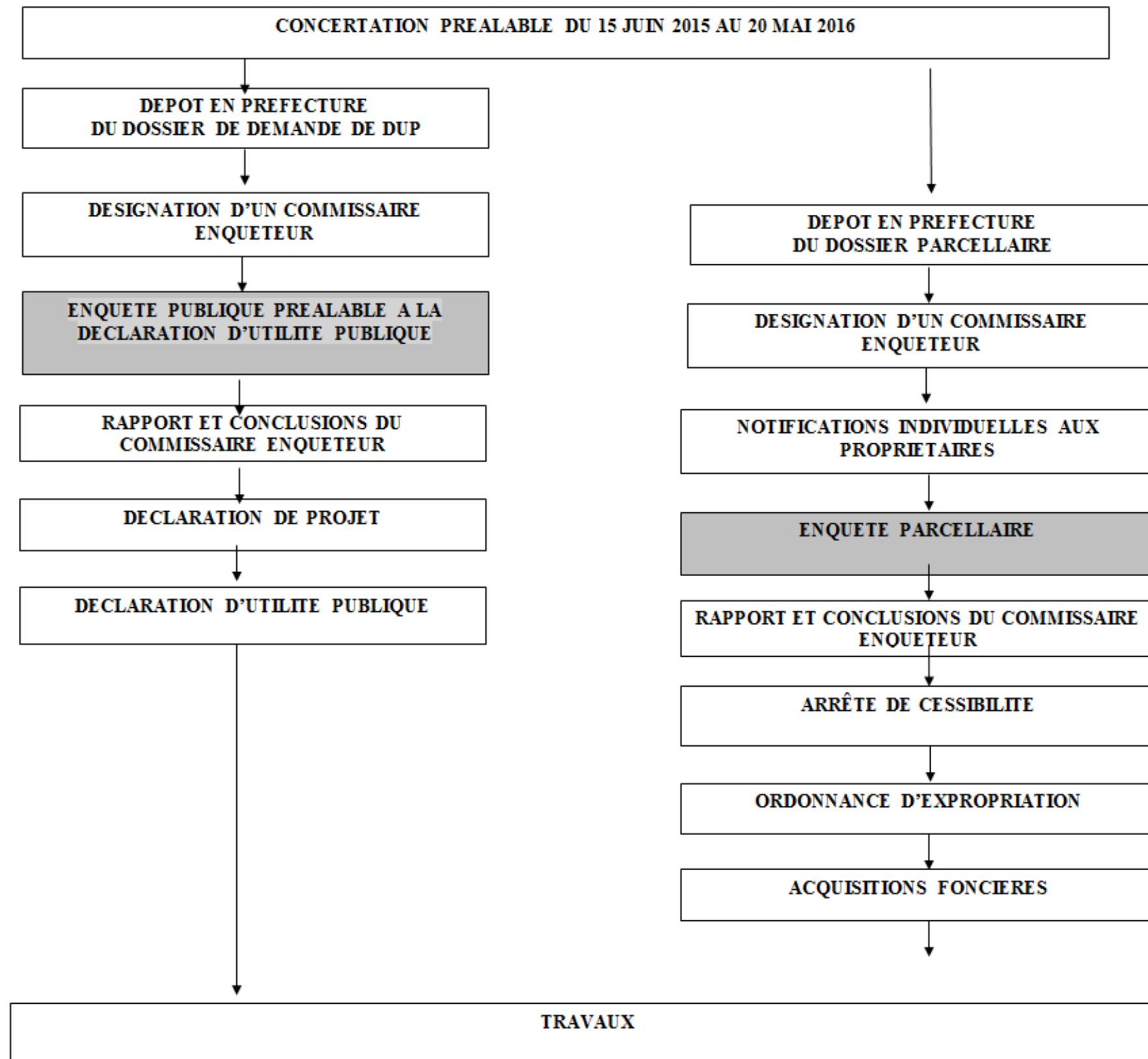
Saint-Etienne Métropole engagera sous sa propre responsabilité les études de détail nécessaires à la définition précise du projet.

Le projet qui sera effectivement réalisé pourra différer de celui faisant l'objet du présent dossier, pour tenir compte notamment des observations recueillies au cours de la présente enquête, sans cependant déborder des emprises définies dans ce dossier.

Si des modifications substantielles en résultaient, une nouvelle enquête pourrait s'avérer nécessaire.



2.6 Schéma d'insertion de l'enquête dans la procédure administrative



## 3 TEXTES RÉGISSANT L'ENQUÊTE

### 3.1 Les codes

Les codes sont :

- Le Code de l'Environnement,
- Le Code d'Expropriation pour cause d'Utilité Publique,
- Le Code de l'Urbanisme,
- Le Code de la voirie routière,
- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des Transports.

### 3.2 Textes relatifs aux enquêtes publiques

Les enquêtes publiques sont régies par les textes et codes suivants :

- Le code de l'environnement, notamment les articles L. 123-1 à L. 123-16, relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'environnement notamment les articles R 123-1 à R. 123-46 relatifs au champ d'application des enquêtes publiques et au déroulement de la procédure administrative de ces enquêtes,
- Le code de l'expropriation pour cause d'Utilité Publique notamment les articles L121-1 et suivants et R121-1 et suivants relatifs à la Déclaration d'Utilité Publique et l'article L131-1 et les articles R131-1 et suivants relatifs à la procédure d'enquête parcellaire.

### 3.3 Textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact

Les textes relatifs à la protection de la nature et aux études d'impact sont :

- La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle 2 »,
- Les articles L.122-1 et suivants et R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- Le décret n°77-1141 du 12 octobre 1977, complété par le décret 93-245 de février 1993,
- La loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et plus particulièrement l'article 2 relatif à la protection de la nature,
- Les articles L.414-1 à 7 et R.414-19 à 26 du Code de l'Environnement relatif à l'évaluation des incidences Natura 2000,
- Les arrêtés ministériels fixant la liste des espèces animales et végétales protégées.

### 3.4 Textes relatifs à l'eau

Les textes relatifs à l'eau sont :

- L'article L. 210-1 du Code de l'Environnement qui stipule que l'eau fait partie du patrimoine commun de la nation et que sa protection, sa mise en valeur et le développement de la ressource utilisable, dans le respect des équilibres naturels, sont d'intérêt général.
- Les articles L. 214-1 et suivants ainsi que les articles R. 214-1 et suivants du Code de l'Environnement (abordant les modalités des procédures de déclaration et d'autorisation au titre de la loi sur l'eau).

### 3.5 Textes relatifs au paysage

Les textes relatifs au paysage sont :

- Les articles L. 350-1 et suivants du Code de l'environnement relatifs à la protection et à la mise en valeur des paysages.

### 3.6 Textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques

Les textes relatifs à la protection du patrimoine et aux fouilles archéologiques sont :

- Notamment les articles L. 621-1 à L. 621-33 et L.622-1 à L. 622-29 du Code du Patrimoine codifiant la loi du 31 décembre 1913 relative aux monuments historiques qui disposent que « les immeubles dont la conservation présente, au point de vue de l'histoire ou de l'art, un intérêt public, sont classés comme monuments historiques en totalité ou en partie par les soins du ministre chargé des affaires culturelles » et qui précise les modalités d'inscription ou de classement des monuments historiques et les règles qui en découlent.
- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L.341-1 et suivants, précisant, que dans chaque département, il existe une liste des monuments naturels et des sites dont la conservation ou la préservation présente, au point de vue artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, un intérêt général. Ces articles disposent de plus les modalités d'inscription ou de classement et les règles d'usage qui en découlent.
- Les articles L. 521-1 à L524-16 du Code du Patrimoine, relatifs à l'archéologie préventive, qui précise notamment que l'archéologie préventive a, notamment, « pour objet d'assurer, à terre et sous les eaux, dans les délais appropriés, la détection, la conservation ou la sauvegarde par l'étude scientifique des éléments du patrimoine archéologique affectés ou susceptibles d'être affectés par les travaux publics ou privés concourant à l'aménagement. Elle a également pour objet l'interprétation et la diffusion des résultats obtenus. »
- Les articles L. 531-14 et suivants du Code du Patrimoine relatifs à la mise en œuvre de fouilles de sauvegarde en cas de découverte de vestiges archéologiques qui précisent, notamment, « Lorsque, par suite de travaux ou d'un fait quelconque, des monuments, des ruines, substructions, mosaïques, éléments de canalisation antique, vestiges d'habitation ou de sépulture anciennes, des inscriptions ou généralement des objets pouvant intéresser la préhistoire, l'histoire, l'art, l'archéologie ou la numismatique sont mis au jour, l'inventeur de ces vestiges ou objets et le propriétaire de l'immeuble où ils ont été découverts sont tenus d'en faire la déclaration immédiate au maire de la commune, qui doit la transmettre sans délai au préfet.





Celui-ci avise l'autorité administrative compétente en matière d'archéologie. Si des objets trouvés ont été mis en garde chez un tiers, celui-ci doit faire la même déclaration ».

- Le décret n°2004-490 du 3 juin 2004 modifié relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive dont l'article 1 dispose que « Les opérations d'aménagement, de construction d'ouvrages ou de travaux qui, en raison de leur localisation, de leur nature ou de leur importance, affectent ou sont susceptibles d'affecter des éléments du patrimoine archéologique ne peuvent être entreprises que dans le respect des mesures de détection et, le cas échéant, de conservation et de sauvegarde par l'étude scientifique ainsi que des demandes de modification de la consistance des opérations ». Ce texte précise également les modalités de ces fouilles archéologiques.

### 3.7 Textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels

Les textes relatifs à la prévention des risques technologiques et naturels sont les articles L. 561-1 et suivants du Code de l'Environnement.

### 3.8 Textes relatifs au bruit

Les textes relatifs au bruit sont :

- L'article L. 571-9 du Code de l'Environnement précisant que la conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres doivent, d'une part, prendre en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords et, d'autre part, envisager des mesures pour supprimer ou réduire les conséquences dommageables des nuisances sonores.
- Les articles L. 572-1 et suivants sur l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement pour :
  - chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'État ;
  - Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et de l'intérieur. Cet arrêté est mis à jour au moins tous les cinq ans.
- L'article 7 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transport terrestre et les articles R.571-44 à R.571-52 du Code de l'Environnement disposant, notamment, que :
  - La conception, l'étude et la réalisation d'une infrastructure de transports terrestres nouvelle et la modification, ou la transformation, significative d'une infrastructure de transports terrestres existante doivent être accompagnées de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances sonores excessives.
  - Le maître d'ouvrage de travaux de construction, de modification ou de transformation significative d'une infrastructure est tenu, sous réserve des situations prévues à l'article 9, de prendre les dispositions nécessaires pour que les nuisances sonores affectant les populations voisines de cette infrastructure soient limitées, dans les conditions fixées par le présent décret, à des niveaux compatibles avec le mode d'occupation ou d'utilisation normale des bâtiments riverains ou des espaces traversés.

- L'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires précisant les indicateurs de gêne à prendre en compte (l(6 h - 22 h) pour la période diurne et l(22 h - 6 h)) et mentionnant les niveaux sonores maximaux admissibles suivants l'usage et la nature des locaux et le niveau de bruit préexistant.

### 3.9 Textes relatifs à l'air

Les textes relatifs à l'air sont :

- Le Code de l'Environnement, notamment les articles L.220-1 et suivants, qui disposent entre autre que « L'État et ses établissements publics, les collectivités territoriales et leurs établissements publics ainsi que les personnes privées concourent, chacun dans le domaine de sa compétence et dans les limites de sa responsabilité, à une politique dont l'objectif est la mise en œuvre du droit reconnu à chacun à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé. Cette action d'intérêt général consiste à prévenir, à surveiller, à réduire ou à supprimer les pollutions atmosphériques, à préserver la qualité de l'air et, à ces fins, à économiser et à utiliser rationnellement l'énergie. La protection de l'atmosphère intègre la prévention de la pollution de l'air et la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre ».
- Les articles L.221-1 et suivants, L.222-1 et suivants et L.223-1 et suivants relatif à la surveillance de la qualité de l'air et l'information du public du Code de l'Environnement.
- La circulaire n°98-36 du 17 février 1998 relative à l'application de l'article 19 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (Code de l'environnement, art. L.122-1 et suivants), complétant le contenu des études d'impact des projets d'aménagement.

### 3.10 Textes relatifs à l'évaluation économique et sociale

Les textes relatifs à l'évaluation économique et sociale sont :

- La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI),
- Décret n°84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 ou loi d'orientation des transports intérieurs relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs,
- L'article 17 de la loi N)2012-1558 du 31 décembre 2012,
- Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

### 3.11 Textes destinés à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public ainsi que les voies publiques ou privés accessibles à la circulation publique

---

Les textes mentionnés fixent les dispositions techniques destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées les établissements recevant du public, ainsi que les voies publiques ou privées ouvertes à la circulation publique :

- Les articles L.114-4 et L.243-7 du Code de l'action sociale et des familles,
- Le Code de la construction et de l'habitation, et notamment les articles L.111-7 et L.111-8-1 à L.111-8-4, la Loi n° 75-534 du 30 juin 1975 modifiée d'orientation en faveur des personnes handicapées (codifié dans le Code de l'action Sociale et des Familles),
- L'article 2 de la Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public,
- La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 concernant l'égalité des droits et chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- Le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie publique et des espaces publics,
- L'arrêté du 31 mai 1994 fixant les dispositions techniques d'accessibilité des établissements recevant du public, notamment l'article 4 fixant la largeur des places de stationnement réservées aux personnes handicapées,
- L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.



## PRÉCISION SUR LE CONTENU DE L'ÉTUDE D'IMPACT

Le contenu de l'étude d'impact est conforme à l'article R.122-5 du Code de l'Environnement. La répartition des éléments exigés par cet article est dans la présente étude d'impact est présentée dans le tableau suivant :

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5	Répartition des informations dans les chapitres de l'étude d'impact
1° Une description du projet comportant des informations relatives à sa conception et à ses dimensions, y compris, en particulier, une description des caractéristiques physiques de l'ensemble du projet et des exigences techniques en matière d'utilisation du sol lors des phases de construction et de fonctionnement et, le cas échéant, une description des principales caractéristiques des procédés de stockage, de production et de fabrication, notamment mis en œuvre pendant l'exploitation, telles que la nature et la quantité des matériaux utilisés, ainsi qu'une estimation des types et des quantités des résidus et des émissions attendus résultant du fonctionnement du projet proposé.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 1 Volume G1 - Description du projet et esquisse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
2° Une analyse de l'état initial de la zone et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet, portant notamment sur la population, la faune et la flore, les habitats naturels, les sites et paysages, les biens matériels, les continuités écologiques telles que définies par l'article L. 371-1, les équilibres biologiques, les facteurs climatiques, le patrimoine culturel et archéologique, le sol, l'eau, l'air, le bruit, les espaces naturels, agricoles, forestiers, maritimes ou de loisirs, ainsi que les interrelations entre ces éléments.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 3 Volume G3 – Etat initial de l'environnement
3° Une analyse des effets négatifs et positifs, directs et indirects, temporaires (y compris pendant la phase des travaux) et permanents, à court, moyen et long terme, du projet sur l'environnement, en particulier sur les éléments énumérés au 2° et sur la consommation énergétique, la commodité du voisinage (bruits, vibrations, odeurs, émissions lumineuses), l'hygiène, la santé, la sécurité, la salubrité publique, ainsi que l'addition et l'interaction de ces effets entre eux.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphes 5 et 7 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphes 2 et 4
4° Une analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 13 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 10

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5	Répartition des informations dans les chapitres de l'étude d'impact
5° Une esquisse des principales solutions de substitution examinées par le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage et les raisons pour lesquelles, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine, le projet présenté a été retenu.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 1 Volume G1 - Description du projet et esquisse des principales solutions de substitution et les raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu
6° Les éléments permettant d'apprécier la compatibilité du projet avec l'affectation des sols définie par le document d'urbanisme opposable, ainsi que, si nécessaire, son articulation avec les plans, schémas et programmes mentionnés à l'article R. 122-17, et la prise en compte du schéma régional de cohérence écologique dans les cas mentionnés à l'article L. 371-3.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 10 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 7
7° Les mesures prévues par le pétitionnaire ou le maître de l'ouvrage pour :  -éviter les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et réduire les effets n'ayant pu être évités ;  -compenser, lorsque cela est possible, les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, le pétitionnaire ou le maître d'ouvrage justifie cette impossibilité.  La description de ces mesures doit être accompagnée de l'estimation des dépenses correspondantes, de l'exposé des effets attendus de ces mesures à l'égard des impacts du projet sur les éléments visés au 3° ainsi que d'une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur les éléments visés au 3°.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphes 5 et 12 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphes 2 et 9
8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial visé au 2° et évaluer les effets du projet sur l'environnement et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 14 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 11
9° Une description des difficultés éventuelles, de nature technique ou scientifique, rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser cette étude.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 14 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 11
10° Les noms et qualités précises et complètes du ou des auteurs de l'étude d'impact et des études qui ont contribué à sa réalisation.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 15 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 12

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5	Répartition des informations dans les chapitres de l'étude d'impact
11° Lorsque certains des éléments requis en application du II figurent dans l'étude de maîtrise des risques pour les installations nucléaires de base ou dans l'étude des dangers pour les installations classées pour la protection de l'environnement, il en est fait état dans l'étude d'impact.	Le projet n'est pas concerné par ce paragraphe.
12° Lorsque le projet concourt à la réalisation d'un programme de travaux dont la réalisation est échelonnée dans le temps, l'étude d'impact comprend une appréciation des impacts de l'ensemble du programme.	Le projet n'est pas concerné par ce paragraphe. Une explication est présentée dans les volumes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- G0 - Résumé non technique - paragraphe 2</li> <li>- G2 – Appréciation des impacts du programme au sens du code de l'environnement et justification de l'absence de notion de programme</li> </ul>
III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : -une analyse des conséquences prévisibles du projet sur le développement éventuel de l'urbanisation ; -une analyse des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles et forestiers portant notamment sur la consommation des espaces agricoles, naturels ou forestiers induits par le projet, en fonction de l'ampleur des travaux prévisibles et de la sensibilité des milieux concernés ;	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 11 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 8
III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : -une analyse des coûts collectifs des pollutions et nuisances et des avantages induits pour la collectivité. Cette analyse comprendra les principaux résultats commentés de l'analyse socio-économique lorsqu'elle est requise par l'article L. 1511-2 du code des transports ; -une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation du projet, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter ;	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 12 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 3
III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre : -une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 4 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 1

Contenu de l'étude d'impact selon l'article R.122-5	Répartition des informations dans les chapitres de l'étude d'impact
III.-Pour les infrastructures de transport visées aux 5° à 9° du tableau annexé à l'article R. 122-2, l'étude d'impact comprend, en outre :  Elle indique également les principes des mesures de protection contre les nuisances sonores qui seront mis en œuvre en application des dispositions des articles R. 571-44 à R. 571-52	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 5 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 2
IV.-Afin de faciliter la prise de connaissance par le public des informations contenues dans l'étude, celle-ci est précédée d'un résumé non technique des informations visées aux II et III. Ce résumé peut faire l'objet d'un document indépendant.	Volume G0 - Résumé non technique
V.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements soumis à autorisation en application du titre Ier du livre II, l'étude d'impact vaut document d'incidences si elle contient les éléments exigés pour ce document par l'article R. 214-6.	Le projet n'est pas concerné par ce paragraphe.
VI.-Pour les travaux, ouvrages ou aménagements devant faire l'objet d'une étude d'incidences en application des dispositions du chapitre IV du titre Ier du livre IV, l'étude d'impact vaut étude d'incidences si elle contient les éléments exigés par l'article R. 414-23.	Volume G0 - Résumé non technique - paragraphe 9 Volume G4 - Analyse des effets du projet sur l'environnement et mesures et autres parties de l'étude d'impact – paragraphe 6
VII.-Pour les installations classées pour la protection de l'environnement relevant du titre Ier du livre V du présent code et les installations nucléaires de base relevant du titre IV de la loi du 13 juin 2006 susmentionnée, le contenu de l'étude d'impact est précisé et complété en tant que de besoin conformément aux articles R. 512-6 et R. 512-8 du présent code et à l'article 9 du décret du 2 novembre 2007 susmentionné.	Le projet n'est pas concerné par ce paragraphe.



## TABLE DES ILLUSTRATIONS

### Figures

Figure 1 : Prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway

4



# 3<sup>e</sup> LIGNE DE TRAMWAY



SAINT-ÉTIENNE  
MÉTROPOLE

