

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS**

**SEANCE DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 26 JANVIER 2017**

**DELIBERATION N°BC/2017.00008**

**DECLARATION DE PROJET PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE  
PUBLIQUE (DUP) EN VUE DE LA REALISATION DU PROLONGEMENT DE LA  
TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY DE SAINT-ETIENNE**

Le Bureau communautaire a été convoqué le 24 janvier 2017

Nombre de membres en exercice : 62

Nombre de présents : 53

Nombre de pouvoirs : 0

Nombre de voix : 53

**Membres titulaires présents :**

M. Gilles ARTIGUES, M. Jean-François BARNIER, M. Jean-Alain BARRIER, M. Denis BARRIOL, M. Eric BERLIVET, M. Paul CELLE, M. Jean-Claude CHARVIN, M. Jean-Luc DEGRAIX, M. Marc FAURE, M. Bernard FAUVEL, M. Christophe FAVERJON, Mme Sylvie FAYOLLE, M. Christian FAYOLLE, M. Jean-Claude FLACHAT, M. Luc FRANCOIS, M. Michel GANDILHON, M. Roland GOUJON, M. Rémy GUYOT, M. Daniel JACQUEMET, M. Marc JANDOT, M. Christian JULIEN, M. Robert KARULAK, M. Bernard LAGET, M. Michel MAISONNETTE, M. Pascal MAJONCHI, M. Gérard MANET, M. Yves MORAND, M. Yves PARTRAT, M. Gilles PERACHE, M. Gaël PERDRIAU, M. Marc PETIT, M. Hervé REYNAUD, M. Jean-Paul RIVAT, M. Joseph SOTTON, M. Gérard TARDY, M. Jean-Marc THELISSON, M. Gilles THIZY, M. Daniel TORGUES, M. Alain VERCHERAND, M. Bernard BONNET, M. Enzo VIVIANI, M. Georges ZIEGLER, M. Jean-Yves CHARBONNIER, M. Jean-Marc SARDAT, M. Gilbert SOULIER, Mme Stéphanie CALACIURA, Mme Emmanuelle CHAROLLAIS-CHEYTION, M. Guy FRANCON, M. Pascal GONON, Mme Ramona GONZALEZ GRAIL, Mme Annie GREGOIRE, Mme Siham LABICH, Mme Marie-Christine THIVANT

**Membres titulaires absents excusés :**

M. Marc CHAVANNE, M. Gilles ESTABLE, M. Yves LECOCQ, Mme Michèle NIEBUDKOWSKI, M. Jean-Michel PAUZE, M. Jean-Philippe PORCHEROT, M. Marc ROSIER, M. Jean-Claude SCHALK, M. André CHARBONNIER

**Secrétaire de Séance :**

M. Rémy GUYOT

**REÇU EN PREFECTURE**

**Le 02 février 2017**

**VIA DOTELEC - iXBus**

042-244200770-20161213-D20170000811-DE

DATE D'AFFICHAGE :20170202

## **DELIBERATION DU BUREAU COMMUNAUTAIRE DU 26 JANVIER 2017**

### **DECLARATION DE PROJET PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE (DUP) EN VUE DE LA REALISATION DU PROLONGEMENT DE LA TROISIEME LIGNE DE TRAMWAY DE SAINT-ETIENNE**

#### **PREAMBULE**

Par délibération en date du 1<sup>er</sup> avril 2015, le conseil communautaire de Saint-Etienne Métropole a validé le programme et l'enveloppe prévisionnelle du projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway, ainsi que les modalités de la concertation préalable en application de l'article L103-2 et suivants du Code de l'Urbanisme.

Ce projet a fait l'objet d'une procédure de concertation préalable au titre des dispositions de l'article L 103-2 du Code de l'Urbanisme, dont le bilan a été arrêté par délibération du conseil communautaire du 30 juin 2016.

Conformément à l'article L 123-2 du Code de l'Environnement, le projet est soumis à étude d'impact au titre de l'article L.122-1 du même code, et doit faire l'objet d'une enquête publique.

Bien que s'inscrivant essentiellement sur le domaine public communautaire, ce projet d'intérêt communautaire, nécessitera néanmoins l'acquisition d'assiettes foncières riveraines de la voirie existante. Il s'agit de biens appartenant à des personnes privées, au domaine privé d'autres collectivités ou à des personnes publiques.

Les négociations et procédures d'acquisitions foncières amiables sont privilégiées. Toutefois, à défaut d'accord avec les propriétaires concernés, il convient de réserver la possibilité d'exproprier les terrains nécessaires au projet en organisant l'enquête publique menée au titre des articles L123-1 et suivants du code de l'environnement en vue de l'obtention d'une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) conformément à l'article L110-1 du Code de l'Expropriation

Par délibération en date du 7 juillet 2016, le bureau communautaire de Saint-Etienne Métropole a approuvé le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement de la troisième ligne de tramway et autorisé Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à saisir Monsieur le Préfet afin qu'il diligente la procédure d'enquête publique.

Par décision en date du 15 septembre 2016, le Président du Tribunal Administratif de Lyon a nommé Monsieur Gilles MATHIEUX, en qualité de commissaire enquêteur et Monsieur Bernard ZABINSKI en qualité de commissaire enquêteur suppléant.

Par arrêté en date du 23 septembre 2016, le Préfet de la Loire a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement de la troisième ligne du tramway de Saint-Etienne.

L'enquête publique s'est déroulée du 17 octobre 2016 au 21 novembre 2016 inclus.

La présente délibération vaut déclaration de projet au sens de l'article L126-1 du Code de l'Environnement.

## 1. RAPPEL DE L'OBJET DE L'OPERATION

Le projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne revêt une ambition globale en matière :

- de maillage et d'attractivité du réseau structurant,
- d'intermodalité (articulation avec les TGV, TER, cars TIL et bus STAS) et de report modal depuis la voiture individuelle
- de desserte de grands équipements,
- de requalification urbaine et d'espaces publics.

Il se place ainsi résolument au service :

- du renouveau sociodémographique et économique de la ville-centre
- du rayonnement de l'agglomération stéphanoise à l'échelle de son bassin de vie et, au regard du potentiel du quart nord-est de la ville et des espaces de projet du quartier d'affaires de Châteaueux, à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Les objectifs peuvent ainsi être déclinés :

- 1. Poursuivre la construction d'un **réseau de tramway maillé**, en prolongeant une ligne de tramway existante qui améliore le temps de parcours entre Terrasse et Châteaueux, sur un itinéraire alternatif au passage par l'hyper-centre
- 2. Créer une offre de transport attractive et bien connectée aux pôles d'échanges et aux parcs relais de l'agglomération, afin de **favoriser l'usage des transports en commun et le report modal**
- 3. Réaliser un tramway qui **améliore l'attractivité du quart nord-est de Saint-Etienne**, en conformité avec les documents programmatiques de l'agglomération, dont le Programme Local de l'Habitat de Saint-Etienne Métropole et le Schéma de Cohérence Territoriale du Sud-Loire
- 4. Desservir les grands équipements (stade Geoffroy Guichard, Zénith de Saint-Etienne Métropole, Parc des expositions, Comédie, Fil...) et les secteurs d'emplois du Technopôle et de Châteaueux, qui **rayonnent à l'échelle de toute l'agglomération** et du bassin de vie Sud-Loire
- 5. Contribuer à **effacer la coupure** que constituent aujourd'hui les voies ferrées dans le tissu urbain, en reliant le quart nord-est aux autres polarités et quartiers de la ville, engager la **requalification des voiries et espaces publics** traversés par le projet, et attirer **une clientèle nouvelle** sur le réseau de transport en commun en rendant attractif un nouvel itinéraire.

- 6. Etre **vecteur d'image** pour le territoire au travers d'une démarche « **design** » intégré au projet.

Au regard des études entamées depuis l'automne 2015 et du bilan de la concertation préalable, le tracé retenu relie la gare de Châteaureux à la rue Bergson via la ZAC Châteaureux Nord, le cœur du quartier du Soleil, la Plaine Achille et ses équipements de rayonnement communautaire, le Technopôle et le pôle sportif stade Geoffroy-Guichard - Etivallière.

Ce tracé emprunte la rue Soulié, la rue Colonel Marey, le chemin du Bardot, les boulevards Fauriat et du 8 Mai 1945, la rue Scheurer Kestner puis passe devant le Zénith, traverse la voie verte pour emprunter la rue de la Robotique, la rue de la Presse et la rue de l'Innovation. Il passe ensuite au Sud du stade Geoffroy-Guichard – allée Durkovic, longe les parkings existants devant le stade, pour emprunter enfin la rue Claude Odde et se raccorder au réseau existant rue Bergson à destination de la Terrasse et de l'Hôpital Nord.

Le tracé retenu représente une extension de réseau de 4,3 km qui comportera 6 nouvelles stations avec une inter distance moyenne de 620 m. Grâce à cette nouvelle infrastructure, la liaison entre la gare de Châteaureux et la gare de la Terrasse s'effectuera avec un gain de temps estimé à 5 minutes.

Ce projet permettra 14 000 déplacements quotidiens supplémentaires sur le réseau tramway par rapport à la situation actuelle.

Il permettra en outre de desservir 5 800 habitants et 4 800 emplois existants. A l'horizon 2025, avec la mise en œuvre du projet urbain du secteur Nord Est de Saint-Etienne, ce sont 3 300 habitants et 4 200 emplois supplémentaires qui pourront bénéficier de cette ligne.

## **2. PRISE EN CONSIDERATION DE L'ETUDE D'IMPACT ET DE L'AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE PAR LE PROJET**

Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et la santé humaine sont précédés d'une étude d'impact.

Tel est le cas de la réalisation d'une infrastructure de tramway et de ses aménagements d'accompagnement (notamment les voiries, les pistes cyclables, les cheminements piétons) qui constituent des catégories d'opérations susceptibles d'affecter l'environnement soumises à ce titre à une étude d'impact au regard de la nouvelle nomenclature annexée à l'article R 122-2 du Code de l'Environnement.

L'étude d'impact du projet de prolongement de la troisième ligne de tramway a été transmise pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement. L'avis de l'autorité environnementale a été rendu le 22 septembre 2016.

### **2.1 Synthèse des effets et impacts du projet**

Le projet présente des effets positifs sur :

- Les déplacements,
- Le cadre de vie et la requalification des axes urbains,
- L'environnement (qualité de l'air)

Les principaux effets du projet en phase travaux portent sur :

- Les déplacements,
- Les acquisitions foncières,

- Le déplacement de réseaux concessionnaires

Les principaux effets en phase exploitation portent sur :

- La prise en compte du risque minier,
- Le stationnement,
- Les vibrations,

### 2.1.1 Effets positifs

Les principaux effets positifs du projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway sont les suivants :

- Amélioration de la desserte en transport en commun du quadrant Nord-Est et plus globalement de la mobilité au sein de l'agglomération,
- Amélioration des conditions de circulation pour les modes doux par la création de cheminements piétons et cycles,
- Renforcement des modes de déplacements alternatifs à la voiture,
- Amélioration des déplacements des Personnes à Mobilité Réduite (PMR),
- Amélioration de la desserte du quartier du Soleil,
- Amélioration de la desserte des équipements du secteur,
- Amélioration de la fréquentation du réseau de transport en commun,
- Amélioration des conditions de circulation,
- Amélioration de la qualité de l'air et réduction des nuisances acoustiques liées au trafic routier,
- Amélioration de la sécurité des usagers par une séparation des différents flux,
- Requalification des axes urbains et amélioration du paysage urbain en accompagnement de la plateforme tramway,
- Amélioration du cadre de vie et de l'attractivité des secteurs,
- Amélioration de l'attractivité du quadrant Nord-Est, développement urbain et économique,
- Création d'emplois et amélioration de l'accès à l'emploi,
- Effets positifs sur les déchets grâce notamment au recyclage des rames de tramway en alternative à l'achat de nouvelles rames,
- Effets positifs globaux sur la santé.

### 2.1.2 Effets en phase chantier

Les principaux effets du projet en phase chantier nécessitant des mesures sont les suivants :

**Géologie** : projet excédentaire en matériaux, décaissements de 50 à 90 cm maximum (et plus localement dans les zones de risque minier jusqu'à 1.8 m),

**Risques miniers** : Tassements lors de la phase de compactage notamment dans les secteurs Geoffroy Guichard et Châteaureux.

**Sols pollués et déchets** : Production de déchets de chantier (déchets de démolition de voiries, déblais, canalisations, déchets non inertes....).

#### **Hydrologie, hydrogéologie et risques d'inondation :**

Cours d'eau présents dans le secteur d'étude, majoritairement canalisés et servant d'exutoires aux réseaux d'eaux pluviales et ne présentent pas d'enjeux particuliers. La masse d'eau souterraine présente en revanche une vulnérabilité notable aux pollutions accidentelles. Le principal enjeu dans ce type de milieu fortement anthropisé concerne la collecte et le stockage des eaux pluviales de ruissellement générées par l'aménagement.

**Milieu naturel** : Dérangement des espèces notamment la faune présente aux abords de la zone de travaux, propagation d'espèces végétales invasives, abatage d'environ 150 arbres globalement en mauvais état, mise en suspension de particules fines et de polluants notamment au niveau du Furan, destruction potentielle du lézard des murailles (espèce protégée mais commune au niveau de la traversée de l'ancienne voie ferrée de l'Etivallière).

**Réseaux et servitudes** : Présence de nombreux réseaux interceptés par les travaux (assainissement, alimentation en eau potable, électricité, chauffage urbain, gaz, réseaux de télécommunications, éclairage public, signalisation lumineuse tricolore, ...).

**Urbanisation, socio-économie et paysage** : Impacts des circulations induites et des travaux sur les riverains et les usagers. Perturbation locale des activités existantes (activités commerciales, de service, de santé ...), essentiellement en terme d'accessibilité (stationnement inclus), de visibilité. Modification du paysage urbain en raison du chantier. Nécessité d'acquisition d'emprises foncières avec pour certaines destruction de bâtis.

**Trafic, déplacement et sécurité** : Perturbations temporaires des circulations automobiles ou de transports en commun sur les voiries routières et trafic poids lourds supplémentaire.

**Nuisances en phase chantier** : Emissions atmosphériques, nuisances sonores et vibrations liées aux mouvements d'engins de chantier, aux terrassements, ...

### 2.1.3 Effets en phase exploitation

Les principaux effets du projet en phase exploitation nécessitant des mesures sont les suivants :

**Risques miniers** : Tassement du sol et dégradations de la plateforme avec des risques pour les usagers en cas de déraillement éventuels du fait de la présence de zones d'aléas miniers d'effondrement.

**Courants vagabonds et perturbations électromagnétiques** : Corrosion des canalisations et structures métalliques enterrées liée aux courants vagabonds, perturbations électromagnétiques possibles sur les lignes téléphoniques ou les bandes de fréquence audible, perturbation radioélectrique: réception radio des riverains dérangé

**Déchets** : Production des déchets par les usagers du tramway et issus de la maintenance des rames de tramway.

**Trafic et déplacements** : Mise à sens unique de la rue Claude Odde dans le sens est-ouest.

Fermeture de la rue Soulié dans sa section empruntée par le tramway (maintien des accès riverains). Mise en impasse de la rue Soulié entre colonel Marey et Albert Thomas avec maintien du stationnement résidentiel.

Mise en sens unique des boulevard 8 Mai et Fauriat dans le sens nord-sud.

**Stationnement** : Suppression de places de stationnement le long du tracé.

**Vibrations** : Gêne susceptible d'être provoquée par les vibrations engendrées par la circulation du tramway.

**Ancrages** : Ancrages pour l'accrochage de la ligne aérienne de contact dans les rues les plus étroites.

## 2.2 Synthèse et conclusion de l'avis de l'Autorité Environnementale

Dans la synthèse et la conclusion de son avis, l'autorité environnementale indique que :

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

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

## 2.3 Synthèse des réponses du maître d'ouvrage à l'avis de l'Autorité Environnementale

Saint-Etienne Métropole a apporté dans le dossier soumis à enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du prolongement de la troisième ligne de tramway les compléments suivants :

**Gestion des terres polluées :** Résultats des études de sols par secteur et plan de gestion des terres polluées en phase travaux.

**Qualité de l'air :** Etude d'évaluation de l'impact sanitaire de la pollution atmosphérique urbaine réalisée par l'institut de veille sanitaire sur l'agglomération de Saint-Etienne en 2014 qui permet de compléter l'état initial de l'environnement de l'étude d'impact.

**Gestion de l'ambrosie :** Engagement du maître d'ouvrage d'intégrer aux cahiers des contraintes environnementales du chantier un plan de gestion de cette plante invasive.

**Pollution lumineuse :** Détail des engagements du maître d'ouvrage pour limiter la pollution lumineuse.

**Vibrations :** Justifications des règles d'atténuation des effets vibratoires.

## 3. RESULTATS DE L'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

Les modalités concrètes d'organisation et les conditions de déroulement de l'enquête sont décrites dans le rapport du commissaire enquêteur joint à la présente délibération. Un mémoire en réponse a été remis le 6 décembre 2016 par Saint-Etienne Métropole suite aux questions formulées par le commissaire enquêteur en réponse aux observations et propositions du public.

Le commissaire enquêteur a remis son rapport et ses conclusions motivées au Préfet de la Loire le 9 janvier 2017.

Le commissaire enquêteur estime au terme de son analyse que *les atteintes à la propriété privée, le coût financier réellement envisageable, les inconvénients d'ordre social et*

*environnemental que comporte l'extension de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway Saint-Etienne ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente et émet un avis favorable sans recommandation* à l'extension de la 3ème ligne du tramway de Saint-Etienne.

#### **4. PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION JUSTIFIANT LE CARACTERE D'INTERET GENERAL**

En application de l'article L. 126-1 du Code de l'Environnement, la déclaration de projet doit notamment énoncer les motifs et les considérations qui justifient le caractère d'intérêt général de l'opération.

Le projet de prolongement de la troisième ligne de tramway participe à la dynamique du secteur Nord-Est de la ville de Saint-Etienne qui représente un secteur de développement urbain et économique fort du territoire de la Communauté Urbaine. Par ailleurs, dans un contexte territorial d'augmentation du trafic automobile au sein du territoire stéphanois, le projet s'inscrit dans une logique globale d'amélioration des déplacements et de la mobilité pour l'agglomération et au-delà.

L'intérêt général de l'opération se justifie dans la mesure où le projet permettra de :

- Faciliter les déplacements des habitants de la communauté urbaine, l'usage des transports en commun et le report modal,
- Développer le réseau structurant de transports en communs et son maillage,
- Favoriser et renforcer le dispositif de transfert modal "voiture-tramway" et les échanges intermodaux "train/car-tramway",
- Améliorer l'attractivité résidentielle et économique du territoire par la desserte de secteurs en mutations et en développement, vecteurs d'opportunités foncières pour de nouvelles implantations,
- Contribuer à la densification de la ville centre pour lutter contre l'étalement urbain,
- Renforcer la centralité urbaine par la desserte des grands équipements publics de rayonnement métropolitain,
- Favoriser la cohésion sociale en rapprochant du centre ville, des quartiers à géographie prioritaire et des quartiers en devenir (atténuation des coupures physiques et géographiques du territoire),
- Densifier le maillage du réseau cyclable sur l'ensemble du secteur et renforcer les liaisons inter-quartiers,
- Améliorer l'environnement et la qualité de vie dans la ville et agir plus particulièrement sur la qualité de l'air et les nuisances sonores en favorisant le recours aux transports en commun et aux circulations par des modes actifs (cyclistes, piétons) plutôt qu'à la voiture particulière,
- Requalifier et valoriser les sites traversés par le tramway en réalisant des aménagements de qualité,
- Répondre aux enjeux de la COP 21 et du développement durable en termes d'émissions de gaz à effet de serre, de réduction de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores,
- Mettre les habitants au cœur des réflexions dès le stade de la conception, par une démarche innovante de design d'usage et de design de service permettant de définir des espaces publics et des stations adaptées aux besoins futurs des usagers du réseau de transport,

- Poursuivre le développement d'un système de transport adapté et accessible aux personnes à mobilité réduite,
- Répondre aux besoins de soutien à l'économie locale par une politique d'investissement ambitieuse. Pour ce projet, pendant la phase travaux, il est prévu la création ou le maintien d'environ 330 emplois/an directs et 215 emplois/an indirects .

**Ce projet accompagne le développement urbain d'un secteur stratégique métropolitain. Il dessert des équipements structurants de loisirs et de sport, et un pôle d'emplois stratégique du territoire. Il participe au désenclavement de quartiers à géographie prioritaires en les reliant de manière plus efficace à des bassins d'emplois, à des lieux de vie et à la centralité urbaine. Il contribue de manière positive à la qualité urbaine, à l'environnement et vise à limiter l'étalement urbain.**

**En ce sens, le projet de prolongement de la 3ème ligne du tramway de Saint-Etienne présente un bilan très largement positif et l'intérêt général de cette opération est pleinement justifié et démontré.**

## **5. MESURES EN FAVEUR DE L'ENVIRONNEMENT ET EFFETS ATTENDUS DE CES MESURES COMPTE TENU DES IMPACTS DU PROJET**

En application des dispositions du Code de l'Environnement, la déclaration de projet et la décision de l'autorité compétente qui autorise ou approuve la réalisation de l'opération doit - après avoir pris en considération l'étude d'impact, l'avis de l'autorité environnementale et les résultats de la consultation du public, mentionner les mesures proportionnées destinées à éviter, réduire et si possible compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine et présenter les principales modalités de suivi de ces mesures et de leurs effets.

L'étude d'impact a démontré que la réalisation et le fonctionnement du projet de prolongement de la troisième ligne de tramway de Saint-Etienne ne devrait pas avoir d'effets négatifs sur l'environnement ou la santé humaine, l'infrastructure étant implantée en surface, pour partie sur des voies existantes et majoritairement dans des espaces à aménager ou à réaménager. L'incidence résiduelle demeure très faible et le bilan environnemental est considéré comme positif. Les enjeux sur les milieux physiques et naturels sont globalement faibles.

Des dispositions constructives spécifiques au risque minier seront mises en œuvre pour protéger la plateforme tramway et les usagers en cas de tassement du sol. De même, des dalles anti-vibratiles seront installées sous la plateforme pour limiter la propagation des vibrations.

Les mesures dont la mise en œuvre est prévue pour compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évités ni suffisamment réduits ainsi que les effets attendus de ces mesures sont décrits dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique.

Des plans de suivi de ces mesures en phase chantier et en phase exploitation seront mis en œuvre.

### **5.1 Mesures en phase chantier**

En phase chantier, le plan de suivi portera essentiellement sur les mesures opérationnelles qui seront imposées aux entreprises titulaires des marchés de travaux. Ces mesures

figureront soit dans les pièces contractuelles des marchés soit dans les documents établis par les entreprises dans le cadre de leur démarche qualité. Il s'agira notamment des documents suivants :

- le Cahier des Contraintes Environnementales de Chantier (CCEC) qui sera joint aux dossiers de consultations et qui comprend :
  - o la description générale des travaux effectués dans le cadre de l'opération,
  - o les règles de coordination mises en place entre les intervenants pour la gestion du chantier et du planning, les contraintes d'organisation des zones de chantier (principes de phasage, déviations de circulation, barriérage, zones de stockage, bases vie, travail de nuit,...)
  - o les contraintes liées à l'environnement du chantier (riverains, dessertes, propreté des abords, circulation, gestion des accès secours,...)
- le Plan d'Actions Environnementales (PAE) qui sera produit par les entreprises titulaires de marchés. Il décrit l'organisation du chantier prévue pour la protection de l'environnement: procédures en cas de pollution, stratégie d'approvisionnement, certifications, organisation du contrôle de l'environnement, réduction des nuisances sonores....
- le Schéma Organisationnel de Gestion des Déchets (SOGED) joint au PAE de l'entreprise. Il précise notamment les moyens mis en place pour la gestion des déchets sur le chantier, leur recyclage, et les mesures de sensibilisation mises en place auprès du personnel.

Le maître d'œuvre contrôlera l'application de ces mesures.

Le tableau suivant précise le plan de suivi des mesures en faveur de l'environnement en phase chantier. Il détaille les documents dans lesquels elles figureront et les indicateurs du plan de suivi (nombre de pénalité en cas de non-respect de la mesure, nombre de réclamations ...).

Impact	Mesures à suivre	CCEC	PAE	SOGED	Bilan Carbone offres	Plan de suivi
Poussières et émissions atmosphériques	Camions bâchés		X			Pénalités (analyse évolution nombre entre 2 plans de suivi)
	Arrosage des pistes de chantier et des voiries	X	X			Nombre de réclamations
	Optimisation des déblais et des approvisionnements		X		X	Rapport sur offres des entreprises
	Engins conformes aux normes en termes de rejets atmosphériques.		X			Nombre de réclamations
Sols	Mesures en phase chantier particulières liées au risque minier					Nombre de pénalités
	Suivi observationnel (Mission G4) lié au risque minier					Rapport de la mission G4
Déchets	Gestion des déchets (quantité, traitement)			X		Bordereaux de suivi des déchets
Eaux et réseaux	Bon état des engins de chantier	X	X			Nombre de pénalités
	Entretien / nettoyage / ravitaillement des engins	X	X			Nombre de pénalités

Impact	Mesures à suivre	CCEC	PAE	SOGED	Bilan Carbone offres	Plan de suivi
	sur des aires étanches					
	Stockage des produits dangereux sur des aires étanches	X	X			Nombre de pénalités
	Mise en place d'un dispositif d'alerte pour permettre une intervention rapide en cas de pollution accidentelle.	X	X			Nombre de pénalités
	Présence de kits anti-pollution	X	X			Nombre de pénalités
Milieu humain	signalétique spécifique pour les commerces, les services et équipements	X				Pénalités
	Maintien des accès	X				Nombre de réclamations
Milieu naturel	Limitation des emprises du chantier	X				Nombre de pénalités
	Limitation des espèces invasives	X				Nombre de pénalités
	Mesures spécifiques vis-à-vis du Furan	x				Nombre de pénalités
Environnement de chantier	Utilisation des palissades de chantier pour la communication	X				Nombre de réclamations
	respect du périmètre strict des emprises travaux	X				Nombre de pénalités
	Information sur le déroulement du chantier	X				Articles dans le journal de Saint-Etienne Métropole Informations sur le site internet Journal informations travaux
	Favoriser la circulation des engins dans les emprises du chantier	X	X			Nombre de réclamations
	Nuisances sonores	X				Nombre de réclamations
	Engins conformes à la réglementation en ce qui concerne les nuisances sonores	X	X			Nombre de réclamations
Sécurité environnement de chantier	Dispositifs généraux de prévention (chantier clôturé..)	X	X			Rapport du SPS

## 5.2 Mesures après la mise en service

Après la mise en service, des campagnes de mesures seront réalisées sur la qualité de l'air et les niveaux de bruit dans le cadre du bilan socio-économique (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) qui vise à évaluer si les objectifs du projet ont été atteints.

Impacts	Mesures à suivre	Plan de suivi
---------	------------------	---------------

Acoustique	Respect des seuils réglementaires	Campagne de mesures acoustiques après la mise en service – Bilan LOTI
Aménagements paysagers	Mise en place des aménagements paysagers	Entretien et garantie de reprise des plantations et gestion des espèces invasives pendant une durée de deux ans
Qualité de l'air	Respect des seuils réglementaires	Campagnes de mesures de la qualité de l'air – Bilan LOTI

**Le Bureau de Saint-Etienne Métropole, après en avoir délibéré :**

- **prend acte du rapport et des conclusions avec avis favorable sans recommandation de Monsieur le commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de prolongement de la troisième ligne de tramway de Saint-Etienne,**
- **prend en considération l'étude d'impact du projet de prolongement de la troisième ligne de tramway de Saint-Etienne, l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement du 22 septembre 2016 et le résultat de la consultation du public du 17 octobre 2016 au 21 novembre 2016, tel que plus amplement exposé au rapport de la présente délibération,**
- **déclare d'intérêt général le projet de prolongement de la 3<sup>ème</sup> ligne de tramway de Saint-Etienne, et la réalisation des aménagements d'accompagnement (aménagement urbains sur des sections de voiries, pistes cyclables, cheminements piétons....),**
- **décide la mise en œuvre des mesures destinées à éviter, réduire et compenser les effets négatifs du projet sur l'environnement et la santé humaine et des mesures de suivi des effets du projet sur l'environnement, telles qu'exposées dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête publique et dans le rapport de présentation de la présente délibération. Un bilan des mesures de suivi sera réalisé selon le calendrier mentionné au rapport,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à saisir Monsieur le Préfet afin qu'il déclare d'utilité publique les travaux d'aménagement du prolongement de la troisième ligne de tramway de Saint-Etienne et qu'il prononce l'urgence à prendre possession des biens expropriés,**
- **autorise Monsieur le Président, ou son représentant dûment habilité, à lancer toutes les démarches utiles dans le cadre de cette procédure,**
- **la présente délibération fera l'objet d'un affichage au siège de Saint-Etienne Métropole et de la Ville de Saint-Etienne.**

**Ce dossier a été adopté à l'unanimité avec 5 abstentions.**

Pour extrait,  
Le Président,



Gaël PERDRIAU

**ANNEXE 1**

**RAPPORT DU COMMISSAIRE ENQUETEUR ET SON ANNEXE (MEMOIRE EN  
REPONSE DE SAINT-ETIENNE METROPOLE)**