



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE RHONE-ALPES

Autorité environnementale
Préfet de région

**Avis de l'Autorité environnementale sur le projet de création du « pôle hospitalier public-privé du voironnais et d'une voirie d'intérêt communautaire raccordée à un nouveau giratoire sur la RD1076 »
sur la commune de Voiron (Isère),**

En application des articles L.122-1 et R.122-7 du code de l'environnement

Avis n° 2016-2567

émis le 13 MAI 2016

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

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

Préambule relatif à l'élaboration de l'avis

Le présent avis a été préparé par la direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Auvergne Rhône-Alpes, service Connaissance, Information, Développement durable et Autorité environnementale, pour le compte de monsieur le Préfet de la région Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le projet dénommé « création du pôle hospitalier public-privé du voironnais et d'une voirie d'intérêt communautaire raccordée à un nouveau giratoire sur la RD1076 », situé sur la commune de Voiron (Isère), a fait l'objet d'une étude d'impact dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique et doit recueillir l'avis de l'Autorité environnementale conformément aux articles L.122-1 et suivants, et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 16 mars 2016 par la communauté d'agglomération du pays voironnais. Le dossier comprend un document « étude d'impact » daté de février 2016. Cette saisine étant conforme à l'article R.122-7 du code de l'environnement, il en a été accusé réception le 16 mars 2016.

Afin de produire cet avis et en application de l'article R. 122-7 (III) de ce même code, les services du Préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé, ont été consultés le 22 mars 2016.

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

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

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

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

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

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

Synthèse de l'avis

Construit en 1927, l'actuel centre hospitalier de Voiron est annoncé comme ne répondant plus aux besoins et aux contraintes médicales d'aujourd'hui. A ceci s'ajoute un accès difficile, le vieillissement des bâtiments et l'impossibilité d'une extension sur le site actuel.

En conséquence l'agence régionale de santé a validé la construction d'un nouvel établissement hospitalier en décembre 2002 afin de répondre aux besoins croissants de santé de la population du Pays Voironnais mais également des territoires voisins (Bièvre, Sud Grésivaudan, Chartreuse).

C'est dans ce cadre que s'inscrit la réalisation d'un nouveau pôle hospitalier public-privé en remplacement de l'hôpital de Voiron et de la Clinique Chartreuse sur le site des Marteaux.

Le Pôle hospitalier public-privé du voironnais a ainsi pour principal objectif de :

- conforter une offre de soins dans le Voironnais ;
- limiter les déplacements vers les Pôles hospitaliers de Grenoble, Chambéry ou Bourgoin-Jallieu éloignés en distance et en temps ;
- s'inscrire dans une logique de communauté hospitalière territoriale.

La nouvelle voirie d'intérêt communautaire a pour objectifs de :

- créer deux accès routiers commodes et performants pour le nouveau pôle hospitalier : Un accès à l'Est (RD1075) pour les usagers du centre de Voiron et un accès par l'Ouest (RD1076) pour les autres usagers ;
- améliorer les déplacements sur le Boulevard de Charavines et ses voiries annexes ;
- permettre la desserte du Pôle hospitalier par des lignes de bus ;
- développer les déplacements « mode doux » (piétons et cycles) sur le secteur ;
- permettre, ce faisant, d'urbaniser à terme divers terrains avoisinants destinés notamment à accueillir des activités en lien avec le Pôle hospitalier (zone AUs – PLU de Voiron).

Sur la forme, l'étude d'impact respecte les exigences de contenu figurant à l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle traduit une évidente volonté de bien faire.

L'autorité environnementale apprécie notamment la bonne compréhension qu'elle traduit en ce qui concerne l'application de la notion de programme au sens du code de l'environnement.

Elle reste toutefois perfectible sur quelques points visés ci-après au sein de l'avis détaillé.

Sur le fond, la longue histoire de ce projet a conduit à une évolution très positive du projet dont l'autorité environnementale note qu'elle ne concerne pas que les aspects strictement environnementaux mais aussi l'optimisation de son dimensionnement et donc de son coût de réalisation.

En termes de méthode, l'étude d'impact traduit in fine une excellente compréhension de la séquence « Éviter > Réduire > Compenser » dont on apprécie qu'elle soit portée par le collège des maîtres d'ouvrage et non par le seul auteur de l'étude d'impact.

L'étude d'impact a mis en évidence que le secteur concerné, bien que ne faisant pas partie de zones inventoriées comme appelant a priori à une vigilance particulière du point de vue de l'environnement, n'en était pas moins concerné par des enjeux forts (naturalistes notamment) qui ont été pris en compte avec sérieux.

Les mesures d'intégration environnementales apparaissent globalement adaptées et s'avèrent même exemplaires en ce qui concerne le cas particulier des espèces protégées.

La qualité architecturale du projet fait aussi partie de ses atouts, même si la recherche d'intégration paysagère, qui est un art difficile pour ce type de projet d'aménagement, aurait utilement pu être étendue à la promotion de liens harmonieux avec les secteurs habités et agricoles avoisinants.

Il en est de même des dessertes par les modes alternatifs à la voiture dont l'autorité environnementale apprécie qu'ils fassent partie intégrante du projet, mais qui restent toujours difficiles à calibrer eu égard aux besoins très spécifiques d'établissements de ce type (amplitudes horaires par exemple).

Il s'ensuit un potentiel d'effets négatifs résiduels directs particulièrement faible pour un projet de ce type.

Pour préserver ce capital, comme pour tout projet urbain d'ampleur, la maîtrise des effets indirects à venir devra rester un sujet de vigilance. Ce sujet est visiblement pris au sérieux par le porteur de projet qui s'engage à effectuer un suivi sur une période de trente ans.

Avis détaillé

A/ Contexte du projet

Pour répondre aux perspectives d'augmentation de la population dans les vingt prochaines années, la collectivité est conduite à adapter ses équipements et services, et ce notamment en matière de santé. C'est dans cette logique que s'inscrit le projet de réalisation d'un nouveau pôle hospitalier public-privé en remplacement de l'hôpital de Voiron et de la Clinique Chartreuse sur le site des Marteaux à Voiron.

Une nouvelle liaison à créer entre la RD1076 (rocade ouest) à l'ouest et la RD1075 (avenue du 8 mai 1945) à l'Est ainsi que la réalisation d'un nouveau giratoire permettront d'assurer la desserte du pôle hospitalier tout en améliorant les conditions de déplacements sur cette partie du territoire de la ville de Voiron.

Ce projet fait l'objet d'une procédure de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) portée par le Pays Voironnais au nom du Conseil Départemental de l'Isère et du Centre Hospitalier de Voiron.

Située au pied du massif de la Chartreuse à moins de 30 kilomètres au Nord de Grenoble, Voiron constitue le deuxième pôle urbain de référence de la région urbaine grenobloise avec près de 30 000 habitants et fait partie de la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais (CAPV) qui regroupe 34 communes et 94 000 habitants.

Le périmètre du projet, qui s'étend sur 16 hectares, est situé au Nord-Ouest du territoire de Voiron sur le secteur des Marteaux, entre la RD1076 (rocade Ouest) à l'Ouest, la RD1075 (avenue de Verdun) à l'Est et la RD520 (boulevard de Charavines) au Nord.

La partie Nord du secteur est occupée par d'anciens terrains agricoles, la partie Ouest par des parcelles agricoles exploitées (grandes cultures, maraîchages...) et l'Est par des espaces non occupés et de petits boisements. Le périmètre d'étude est entouré d'un habitat diffus et pavillonnaire. Il constitue l'un des derniers espaces libres proches du centre-ville et propice à l'aménagement envisagé.

Historiquement, cet aménagement d'ensemble a déjà fait l'objet de deux Déclarations d'Utilité Publique (DUP) distinctes pour :

- le Pôle hospitalier du voironnais porté par le centre hospitalier de Voiron, déclaré d'Utilité Publique le 31/10/2008,
- la voirie d'accès au Pôle hospitalier et le raccordement à la rocade ouest (RD1076) dont la maîtrise d'ouvrage est assurée respectivement par la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais et le Conseil Départemental, déclarés d'Utilité Publique le 22/06/2009.

Ces deux DUP ont été annulées par le Tribunal Administratif de Grenoble le 25/09/2012 qui considérait que l'information du public n'avait pas été complète car les deux projets (Pôle hospitalier et voirie) n'avaient pas été soumis simultanément à l'enquête publique et ne présentaient pas une étude globale comportant l'évaluation des impacts et des coûts sur la totalité du projet. Cette décision a été confirmée par un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Lyon du 27 mars 2014.

Tenant compte des décisions de justice rendues, l'aménagement comprenant la réalisation du nouveau Pôle hospitalier public-privé, la nouvelle voirie et le raccordement à la RD1076 sont désormais considérés comme faisant partie d'une seule et même opération. Ce projet d'ensemble fait l'objet d'une nouvelle demande de déclaration d'utilité publique unique portée par la Communauté d'Agglomération du Pays Voironnais qui a passé des conventions pour ce faire avec les deux autres maîtres d'ouvrage concernés.

• Description du projet

Ce projet est devenu une priorité de santé publique pour répondre à la forte expansion démographique du bassin voironnais, les structures médicales actuelles étant inadaptées en termes, de confort, de technicité, et d'accès pour faire face au développement de l'activité médicale.

Le nouveau Pôle hospitalier public-privé voironnais, d'une surface plancher d'environ 28 000 m² utile et d'une capacité d'environ 290 lits et places, regroupera les activités de l'hôpital et de la clinique de Chartreuse à Voiron. Il s'étend sur une surface d'environ 7,5 hectares.

L'ensemble du projet regroupe les éléments suivants :

- Un nouveau Pôle hospitalier public-privé voironnais étendu sur une surface d'environ 7,5 hectares

avec une surface plancher d'environ 28 000 m² utile et une capacité d'environ 290 lits et places. Cet hôpital regroupera les activités de l'hôpital et de la clinique de Chartreuse à Voiron et assurera l'accueil annuel de 15 000 hospitalisés, 50 000 patients en consultation externe et 40 000 passages aux urgences. Il comprendra en particulier :

- un bâtiment d'une hauteur R+2 accueillant l'ensemble des unités ;
 - à l'Ouest du tènement, deux bâtiments de forme urbaine rappelant la taille des habitations riveraines, destinés à accueillir un centre de dialyse et un internat ;
 - au Sud, les aires de stationnement destinées aux visiteurs et au personnel avec un total de près de 600 places dont 350 réservées au personnel ;
 - au Nord, un espace vert s'appuyant sur les noyeraies existantes dont la vocation première est la préservation des espèces, offrant un espace qualitatif de transition avec le tissu habité voisin ainsi qu'un espace de promenade pour les patients ;
 - une hélisurface au sol. Compte tenu de son dimensionnement et des soins pratiqués, le Pôle hospitalier est annoncé comme devant accueillir 1 à 2 rotations d'hélicoptères par mois.
- la desserte du Pôle hospitalier réalisée par l'intermédiaire d'un carrefour constitué d'un giratoire à trois branches raccordé à la nouvelle voirie reliant la RD1076 et à l'avenue du 8 Mai 1945 (RD1075) :



Représentation du projet retenu, dossier étude d'impact

- **Justification de la localisation et futurs projets aux alentours**

Le site sur lequel se trouve l'actuel l'hôpital de Voiron ne permet pas l'extension des bâtiments visant à répondre à l'évolution de la population et de la patientèle.

Il a donc été nécessaire de trouver un autre site qui devait répondre à plusieurs exigences : une surface suffisamment importante et relativement plane avec un découpage possible en trois zones (un Pôle hospitalier et ses aménagements extérieurs), des stationnements pour les personnels et visiteurs et enfin, une hélisurface destinée aux éventuels transports urgents.

Face à l'ampleur des enjeux liés à un tel projet, la ville de Voiron a identifié un secteur répondant à l'ensemble de ces contraintes. Le choix de la réimplantation de l'hôpital de Voiron s'est porté sur le site « des Marteaux » pour des raisons à la fois techniques et pratiques. Le secteur des Marteaux est identifié comme le site le plus adapté. Il présente une topographie et des caractéristiques géologiques favorables, avec un terrain plat et bien orienté.

Par ailleurs, aux alentours du site, sont envisagés la future extension de la zone dite « des Blanchisseries » à vocation économique de l'autre côté de la RD1075 et la mise en place d'une nouvelle liaison rocade-centre-

ville qui pourra desservir le futur Pôle hospitalier. Cette future voirie est d'ailleurs inscrite au PLU de la ville en emplacement réservé n° 22 au bénéfice de la communauté du Pays Voironnais.

B/ Caractère complet de l'étude d'impact

L'étude d'impact est un document de 645 pages. Elle est datée du mois de février 2016. Le contenu des études d'impact est fixé à l'article R.122-5 du code de l'environnement. Elle doit comporter notamment :

- une description du projet ;
- une analyse de l'état initial de la zone susceptible d'être affectée et de son environnement ;
- l'étude des effets du projet sur l'environnement et la santé humaine, y compris les effets cumulés avec d'autres projets connus ;
- une esquisse des principales solutions de substitution qui ont été examinées par le maître d'ouvrage et une indication des principales raisons de son choix, eu égard aux effets sur l'environnement ou la santé humaine ;
- 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 l'article R.122-17 du code de l'environnement ;
- les mesures proportionnées envisagées pour éviter, réduire et, lorsque c'est possible, compenser les effets négatifs notables du projet sur l'environnement ou la santé humaine ;
- une présentation des principales modalités de suivi de ces mesures et du suivi de leurs effets sur l'environnement ou la santé humaine ;
- une présentation des méthodes utilisées pour établir l'état initial de l'environnement et les effets du projet, ainsi que les difficultés éventuelles rencontrées par le maître d'ouvrage pour réaliser l'étude d'impact ;
- un résumé non technique.

L'étude d'impact respecte l'esprit des exigences de l'article R.122-5 du code de l'environnement.

C/ Compatibilité du projet urbain avec les documents d'urbanisme

- Le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Région Urbaine Grenobloise (RUG)

Le projet est compatible avec le SCOT de la Région Grenobloise. En effet, le Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) de la Région Urbaine Grenobloise (RUG), approuvé le 21 décembre 2012, identifie le périmètre d'étude en espace préférentiel du développement, en zone d'aménagement commerciale (ZACOM) de type 1 et en espace économique d'enjeu stratégique à l'échelle de la Région Urbaine Grenobloise. Ces espaces permettent d'accueillir des équipements publics et notamment le Pôle hospitalier du voironnais.

De même, le projet de nouvelle voirie reliant la RD1075 à la RD1076 est clairement identifié comme un des principaux projets routiers envisagés à l'horizon 2030.

- Plan Local d'Urbanisme de Voiron

Le projet de construction du nouveau Pôle hospitalier nécessite la mise en compatibilité du PLU de Voiron par la modification du plan graphique, du tableau des surfaces et la réduction de deux emplacements réservés.

Le projet de la nouvelle voirie paraît quant à lui compatible avec le PLU en vigueur, d'après les éléments transmis dans le dossier de DUP.

D/ Les solutions alternatives et la solution retenue

- Evolution du projet entre 2008 et 2015

À l'issue de l'annulation des deux DUP par le Tribunal Administratif de Grenoble le 25/09/2012 et compte tenu des demandes de l'Agence Régionale de Santé visant à modérer les coûts du projet de Pôle hospitalier, les trois maîtres d'ouvrage ont décidé de se réunir et d'étudier ensemble la possibilité de réduire l'emprise foncière du Pôle hospitalier (et par conséquent du périmètre de la DUP) et d'optimiser le tracé de la voirie communautaire à travers différentes réflexions techniques, environnementales et financières.

La réduction de la consommation de foncier a été contrebalancée par la nécessité de rechercher des compensations environnementales dans le cadre des demandes de dérogations instruites eu égard à l'article L411-2 du code de l'environnement relatif aux espèces protégées (ex-situ du périmètre de la DUP, à l'Est de l'hôpital notamment).

Trois projets ont été successivement proposés entre 2008 et 2015 :

- en 2008 : Localisé sur la totalité du site des Marteaux, le projet du pôle hospitalier, autorisé en 2008, s'étendait sur environ 12 hectares, de part et d'autre de la rue de Chartreuse. Ce premier projet disposait d'une capacité de 368 lits et près de 700 places de stationnements. Les bâtiments s'étagent de R+1 à R+3 avec l'aménagement de l'hélistation sur le toit du bâtiment le plus haut ;
- En 2012 : Le projet a évolué structurellement pour intégrer la Clinique de Chartreuse et optimiser l'occupation de l'espace sur les terrains déjà acquis. Ce projet hospitalier est plus compact que la version de 2008 et préserve des espaces naturels plus importants ;
- En 2015 (projet retenu actuellement) : Le projet, s'étend sur 7,5 hectares à l'Ouest de la rue de Chartreuse qui sera maintenue. Il comprend 290 lits et places (28 000 m² de surface de plancher), 600 places de stationnement, une hélisurface au sol et des hauteurs maximales en R+2. Tous les services du Pôle hospitalier sont maintenus par rapport au projet précédent. Le périmètre de la DUP apparaît réduit avec regroupement des parking en un seul endroit. Le parc situé au Nord dans l'ex projet de 2008 est transféré ex-situ de la DUP vers l'Est au profit du maintien des espaces agricoles et naturels existants à l'Est du site, créant ainsi une barrière naturelle avec les habitations localisées à l'Est.

- **Variantes mises en compétition**

Concernant le raccordement à la RD1076, 3 scénarios ont été étudiés par le Conseil Départemental de l'Isère, maître d'ouvrage du projet :

- variante 1 : Conservation du pont de Charauze assurant la liaison avec les hameaux de Charauze au dessus de la rocade et création d'un diffuseur constitué de 4 bretelles disposées de part et d'autre de la rocade, et raccordées par deux giratoires aux voiries existantes et à créer ;
- variante 2 : Conservation du pont assurant la liaison avec les hameaux de Charauze au-dessus de la rocade et création d'un giratoire décentré sur la rocade au Nord du pont ;
- Variante 3 : Démolition du pont existant et création d'un giratoire à l'aplomb du pont démoli.

À l'issue d'une analyse comparative qui prend en compte les facteurs environnementaux de façon proportionnée, la variante 2 a été retenue. On notera qu'elle réduit les nuisances sonores pour le lotissement le plus proche et permet notamment de préserver un boisement qui constitue l'habitat du Torcol fourmilier (oiseau protégé). Moins consommatrice d'emprise, cette variante occasionne toutefois un morcellement de parcelles agricoles.

Concernant la voie d'intérêt communautaire elle-même, le site ne s'y prêtant pas, le dossier ne rend pas compte d'une mise en compétition de plusieurs variantes sauf en ce qui concerne le projet de raccordement à la RD1075 pour lequel deux scénarios ont été mis en compétition par la CAPV. La variante retenue, qui conserve le terre-plein central, s'avère aussi la moins impactante pour l'environnement.

- **Impacts environnementaux de la solution retenue**

La démarche de recherche de solutions de substitution a permis, d'après les éléments transmis dans le dossier d'étude d'impact, de faire évoluer le projet de façon déjà très positive. On citera par exemple :

- la réduction des emprises dédiées à l'ensemble des fonctionnalités du Pôle hospitalier, permettant ainsi de limiter la consommation d'espace de plus de 5 ha ce qui a par exemple des conséquences positives en termes de limitation de l'imperméabilisation des sols ;
- l'évitement d'un espace boisé, habitat de reproduction d'espèces protégées à enjeux sur environ 0,3 ha ;
- l'intégration dans la conception du projet de Pôle hospitalier, de la préservation d'habitats de reproduction d'espèces protégées.

À ceci, il convient d'ajouter que les analyses environnementales spécifiques ont ensuite permis de préciser le projet avec les mesures associées en fonction de l'analyse des impacts :

- Optimisation de la localisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales, notamment les noues et les bassins nécessaires à la gestion des eaux pluviales du pôle hospitalier ;
- ajustement des limites du périmètre projet permettant ainsi de conserver un arbre à cavité au Nord-Est du projet, qui constitue un habitat favorable pour des espèces protégées ;
- proposition de positionnement des compensations d'habitats d'espèces afin que ces dernières esquissent une trame verte cohérente et notamment continue ;
- analyse de solutions énergétiques contribuant à la diversification et au développement des énergies

renouvelables à travers l'étude énergétique ;

- mise en place de protections acoustiques au droit des groupes d'habitations où il est constaté une dégradation de l'ambiance sonore.

E/ Prise en compte des enjeux environnementaux dans le projet

E-1/ Limitation de l'étalement urbain

D'un point de vue général, le projet s'avère plus économe en emprise que le projet initial. Il n'est resté pas moins que sa réalisation engage l'urbanisation d'un vaste espace agricole jusqu'alors relativement préservé. Sur le court terme, se pose notamment la question de l'évolution de 5ha situés dans ce secteur et identifiés en tant que zone urbanisable.

E-2/ Desserte en transport - Gestion des déplacements et des stationnements

La desserte du Pôle hospitalier sera réalisée par l'intermédiaire d'un carrefour constitué d'un giratoire à trois branches relié à la RD1076 et à la RD1075 (avenue du 8 Mai 1945). La rue de la Chartreuse qui délimite le site à l'Est sera maintenue dans sa configuration actuelle.

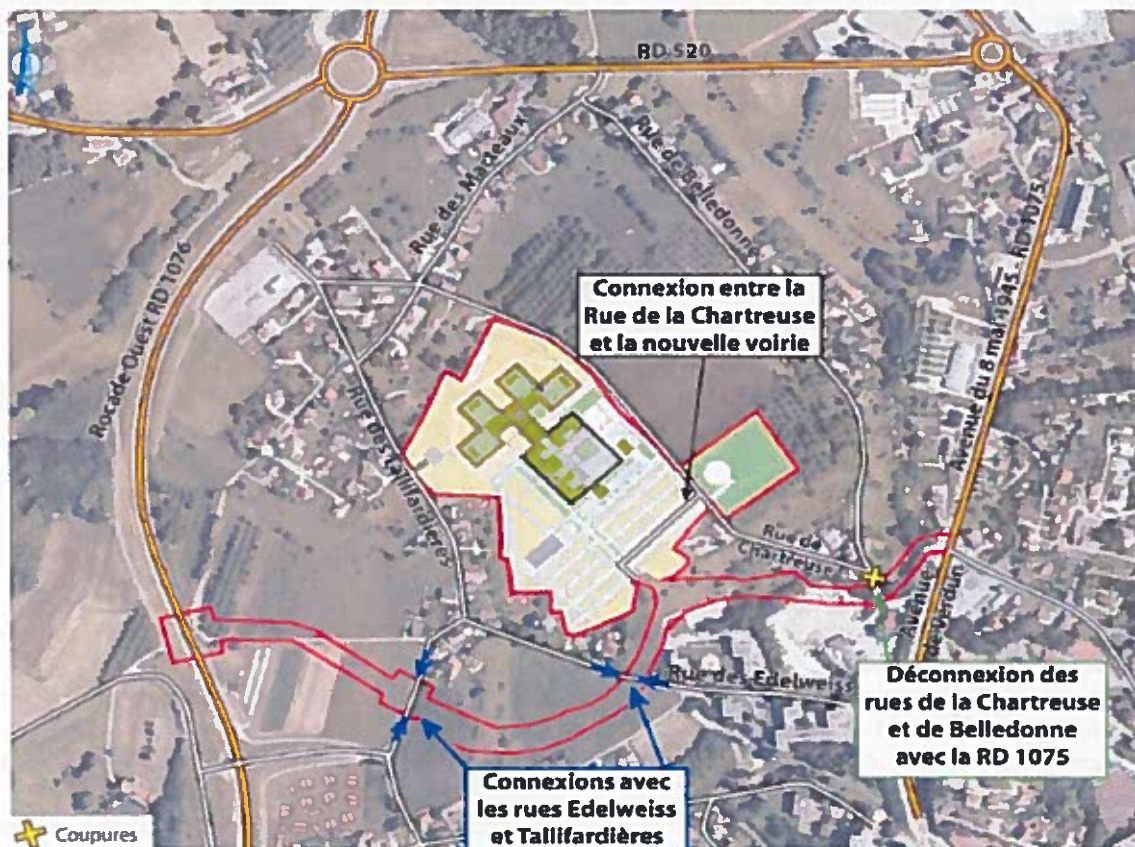
La nouvelle voirie d'intérêt communautaire s'implante au Sud du futur pôle hospitalier du voironnais et relie la RD1076 (rocade Ouest de Voiron) à l'Ouest et la RD1075 (avenue de Verdun) à l'Est. La création de la nouvelle voirie coupera la connexion de cette rue avec la RD1075.

Une voirie sera créée à l'intérieur de l'emprise du Pôle hospitalier pour permettre aux habitants des rues de la Chartreuse et de Belledonne de se raccorder à la nouvelle voie communautaire et rejoindre la RD1075.

La rue de la Chartreuse qui délimite le site à l'Est sera maintenue dans sa configuration actuelle. La création de la nouvelle voirie coupera la connexion de cette rue avec la RD1075. Une voirie sera créée à l'intérieur de l'emprise du Pôle hospitalier pour permettre aux habitants des rues de la Chartreuse et de Belledonne de se raccorder à la nouvelle voirie et rejoindre la RD1075.

Par ailleurs, un accès secondaire situé au nord du site, sur la rue de la Chartreuse sera réservé aux véhicules de secours en cas d'impossibilité d'accès au pôle hospitalier par la voirie d'intérêt communautaire.

Une voie reliée à la rue des Tallifardières permet la desserte des résidents (trois logements) et de l'internat localisés au Nord-Ouest du site. Cet axe n'a pas de lien avec les autres voiries du site.



Localisation des dessertes de l'hôpital, Notice d'explication, page 11

Le projet de desserte du futur hôpital semble avoir fait l'objet de nombreuses réflexions visant à son optimisation. Bien que le site ne se prête pas à l'émergence de nombreuses variantes de tracés, une justification du profil en long retenu aurait constitué un plu appréciable eu égard notamment à l'importance du mouvement des terres et aux micro-conséquences en termes d'exposition des propriétés riveraines.

- Desserte en transports en commun et circulations douces

L'étude en termes de déplacement se limite à une analyse des trafics routiers (les trafics actuels, les trafics générés par les nouveaux projets et l'évolution au fil de l'eau), les modes alternatifs étant quant à eux relativement peu développés.

En effet, l'accessibilité en transports en commun sur le site est sujet toujours sensible lorsque l'on connaît l'importance du nombre élevé de déplacements quotidiens contraints engendrés par ce type d'établissement sur une très large fourchette d'horaires, tant pour les usagers que pour les salariés. L'autorité environnementale recommande de s'assurer que les moyens mis en œuvre (à savoir le prolongement de la ligne 3 et le renforcement de la ligne 1) s'avère bien à la hauteur du besoin.

En ce qui concerne l'accessibilité par les modes dits « actifs » (piétons+cycles notamment) et malgré une topographie peu favorable, celle-ci a été intégrée au projet (création sur l'emprise du projet de bandes cyclables et de cheminements piétons permettant d'accéder aux arrêts de transport en commun. À cet égard, il aurait été intéressant que le projet de voirie puisse à terme être adaptable pour pouvoir accueillir des prolongements de piste cyclable Plus globalement l'étude d'un plan « pistes et voies cyclables » à long terme dans tout le secteur (le projet actuel s'arrêtant au du carrefour Edelweiss/Taillifardières) afin promouvoir ces modes vis-à-vis de la desserte du futur hôpital pour les résidents des lotissements et hameaux alentours.

E-3/ Gestion des eaux potables et eaux de pluie

À cet égard, l'unique enjeu de ce projet concernant la gestion des eaux pluviales, le dossier reprend bien cette problématique. Il s'inscrit dans la logique éviter, réduire tout comme celle de la non aggravation des écoulements.

Les ouvrages du projet sont proportionnés aux enjeux afin de respecter le débit maximum admissible de rejet dans le Ruisseau de Taille.

Le projet fait par ailleurs l'objet d'un dossier de déclaration, en cours d'instruction au titre de la loi sur l'eau, rubrique 2150 (superficie interceptée inférieure à 20 ha).

E-4/ Paysage

Le projet du bâtiment est, à l'évidence, de bonne qualité architecturale tant du point de vue de sa géométrie, de sa volumétrie que de son aspect.

Le dossier aurait toutefois gagné à contenir une justification paysagère de la localisation générale des ouvrages dont l'impact visuel est bien sûr significatif à l'échelle du site. D'autant plus que le projet s'avère être conçu en vase clos. En effet, malgré la difficulté de l'exercice, la recherche de continuités ou de liens avec l'urbanisation et les trames viaires, agricoles ou boisées des alentours aurait vraisemblablement constitué un atout supplémentaire pour permettre une bonne appropriation du projet par les habitants et le site.

D'un point de vue général, par-delà la prise en compte du foncier et du milieu naturel, une armature de projet reposant sur le contexte paysager constitue souvent un facteur positif.

E-5/ Risques et nuisances

- Risques naturels

Au titre des risques naturels, et au vu de la carte analyse enjeux risques au 1/25000^e réalisée par le service Restauration des Terrains de Montagne (RTM) en 2000, le projet de création du pôle hospitalier du Voironnais est hors zone de risques.

- Nuisances acoustiques

Pour le niveau sonore dû aux extracteurs en toiture, l'étude d'origine (dossier de DUP du 14/09/2015) faisait apparaître des niveaux de bruit supérieurs à 65 dB(A) en limite de propriété.

Dans le projet final, il est affiché en page 390 de l'étude d'impact que "les niveaux sonores en limite de propriété sont proches de 60dB(A) de jour comme de nuit." Pour autant, la carte de la page 391 laisse augurer d'un niveau sonore en limite de propriété semble-t-il supérieur à 60 dB(A).

Il conviendra bien sûr de mettre en place les moyens nécessaires afin de garantir un niveau sonore inférieur à 60 dB(A) en limite de propriété.

Concernant le classement sonore de la nouvelle voie, on notera que les trafics affichés sont des trafics en jours ouvrés et non des trafics moyens journaliers annuels (TMJA).

L'étude « Transitec » ne fournissant pas d'autres données de trafic, il apparaît difficile à ce stade d'imposer l'affichage du classement sonore dans l'étude d'impact du fait que la réglementation s'appuie sur un TMJA, et non un trafic jour ouvré, supérieur à 5000.

E-6/ Nature : faune flore

L'état initial est basé sur des données bibliographiques complétées par des relevés de terrain réalisés sur un cycle complet (4 saisons) et sur une zone d'étude étendue à l'emprise du projet. Il apparaît satisfaisant malgré certaines méthodologies non protocolées et des conditions climatiques atypiques qui ont pu compliquer l'interprétation des résultats d'inventaires.

Les enjeux principaux de cette zone sont liés à la présence :

- d'habitats d'espèces (prairies sèches à orchidées, haies, friches, arbres à cavités..);
- de nombreuses espèces patrimoniales (avifaune majoritairement, batraciens, chiroptères), notamment grand-duc d'Europe, faucon pèlerin, torcol fourmilier, huppe fasciée, triton alpestre, sérotine commune.

Les enjeux "habitats" ont été évalués, hiérarchisés et localisés. Ils prennent en compte le caractère patrimonial et fonctionnel de l'habitat ainsi que le statut des espèces qui le fréquentent pour s'y nourrir ou s'y reproduire.

Les enjeux par espèce ont été hiérarchisés. Les enjeux les plus forts concernent les espèces nicheuses de la zone d'étude, mais de nombreuses espèces patrimoniales fréquentent aussi la zone.

Des mesures d'évitement et de réduction des impacts ont été proposées afin de prendre en compte les enjeux environnementaux identifiés. Néanmoins, la disparition de certains habitats, malgré les mesures prises, induit, avant compensation, un impact résiduel sur de nombreuses espèces patrimoniales.

Les différentes mesures compensatoires proposées consistent donc à recréer des habitats diversifiés de nourrissage et de reproduction pour les espèces animales. Elles apparaissent pertinentes et la collectivité s'engage dans ses mesures sur une durée opportunément portée à 30 ans au lieu de 10 ans prévu dans la précédente version du dossier.

Il est à noter par ailleurs que ce projet a fait l'objet d'une demande de dérogation au titre de l'article L411-2 du code de l'environnement relatif aux espèces protégées assortie d'un avis très favorable du Conseil National de la Protection de la Nature.

Le Préfet
de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Préfet du Rhône



Michel DELPUECH