



PRÉFET DE LA REGION AUVERGNE-RHONE-ALPES

Autorité environnementale Préfet de région

Projet intitulé « Extension de la ligne A du tramway de l'agglomération Grenobloise à Pont de Claix - Flotibulle » sur les communes d'Echirolles et de Pont de Claix (38)

En application des articles L.122-1 et R.122-7 et R122-8 du code de l'environnement

Avis N°2017-ARA-AP-231 émis le **28 AVR. 2017**

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

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, Autorité environnementale / Groupe Autorité Environnementale, pour le compte de monsieur le Préfet de la région Auvergne-Rhône-Alpes, Autorité environnementale pour le projet concerné.

Le porteur du projet est le syndicat mixte des transports en communs de l'agglomération grenobloise (SMTC) qui a transmis un projet de dossier préalable à la déclaration d'utilité publique comprenant une étude d'impact, daté du 24 janvier 2017. L'Autorité environnementale a été saisie pour avis le 28 février 2017, il en a été accusé réception le jour même.

Afin de produire l'avis de l'Autorité environnementale et en application de l'article R. 122-7 (III) du code de l'environnement, les services compétents en matière d'environnement du préfet de département et le directeur général de l'agence régionale de santé ont notamment été consultés le 22 mars 2017.

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 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.

Avis

1. PRÉSENTATION DU PROJET ET DE SON CONTEXTE

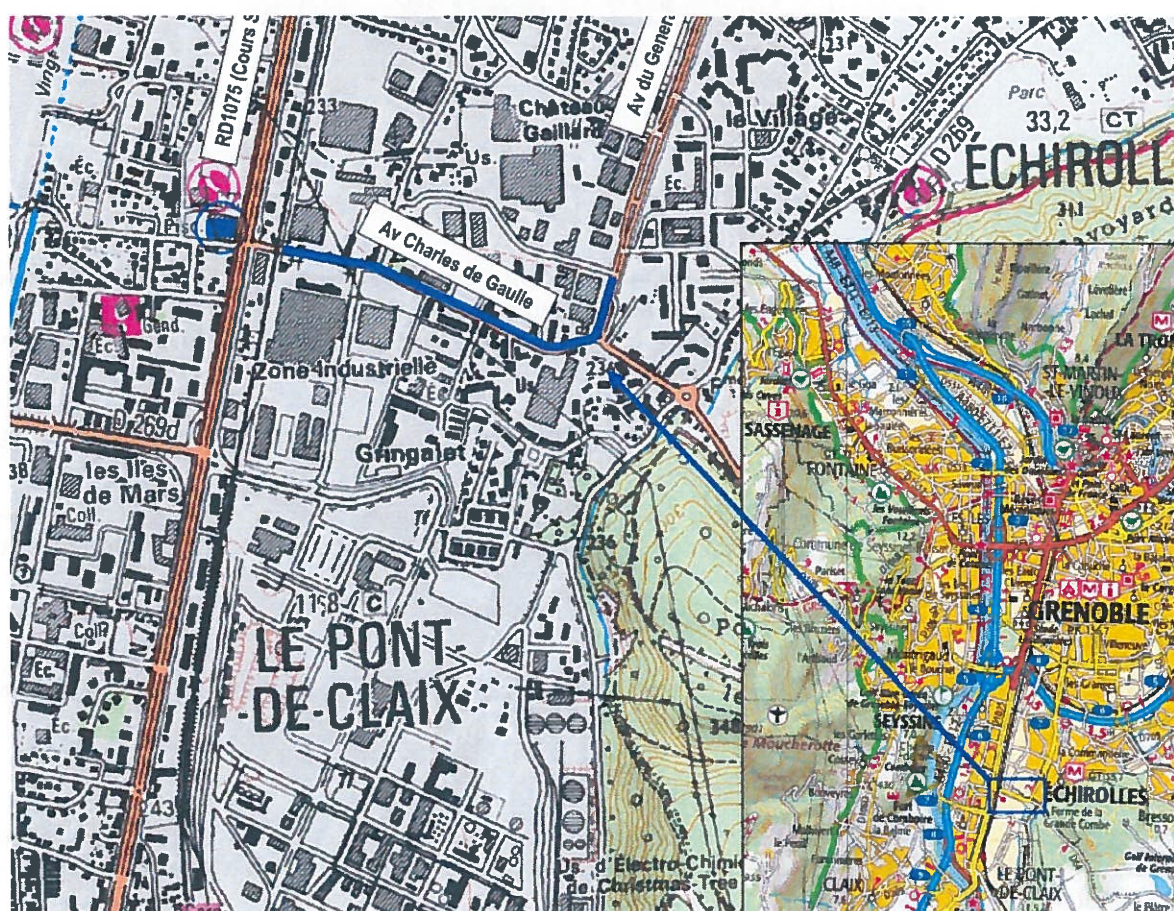
1.1. Contexte et localisation du projet

Le secteur du projet, situé en limite des communes d'Échirolles et de Pont de Claix correspond à un territoire totalement urbanisé. Le projet se situe majoritairement sur l'emprise de voiries existantes.

Si l'on fait exception des questions relatives aux risques technologiques, aucune protection réglementaire ni mention à des inventaires environnementaux n'appelle à la vigilance du point de vue de l'environnement.

On notera toutefois que les perceptions lointaines sur les massifs montagneux sont des éléments positifs du cadre de vie de ce secteur de l'agglomération.

Illustration 1: Localisation du projet

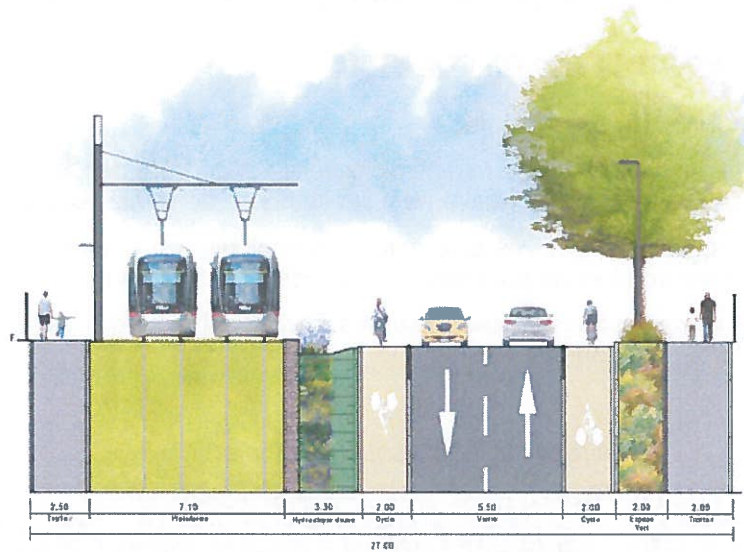


1.2 Description du projet

La création d'un pôle d'échanges multimodal au lieu-dit « Flotibulle » ainsi que l'existence de projets urbains (ZAC dite « centralité Nord ») en lien avec ce dernier donnent un niveau de pertinence élevé à la prolongation de la ligne A du Tramway jusqu'à celui-ci.

Le projet consiste à prolonger la ligne A, déjà longue de 13 kilomètres, sur environ 950 mètres comprenant deux stations supplémentaires, le traitement de la section courante étant végétalisé. Il est précisé que le projet impliquera l'utilisation de 2 à 3 rames de tramway supplémentaires mais sans que soit spécifié si la fréquence de la ligne sera modifiée. Le projet comprend le rétablissement des voiries incluant celui de l'itinéraire cyclable existant.

Coupe type en section courante



Source : PRO, décembre 2016 – INGEROP-FOLIA

Illustration 2: Profil du projet

Outre la prolongation de la ligne de tramway, l'étude d'impact présente aussi le pôle d'échange multimodal dont on notera qu'il comprend un terminus Bus, un parking relais, des voies cyclables et parking vélo, des itinéraires piétons incluant une passerelle entre le terminus de tramway et le parking relais ainsi que divers équipements liés à la mobilité.

2. ANALYSE DU CARACTÈRE COMPLET DE L'ÉTUDE D'IMPACT, DE LA QUALITÉ ET DU CARACTÈRE APPROPRIÉ DES INFORMATIONS QU'ELLE CONTIENT

Le contenu de l'étude d'impact a vocation à être évalué par référence à l'article R.122-5 du code de l'environnement dans sa version en vigueur compte tenu de la date de dépôt de la demande (antérieure au 16 mai 2017).

2.1. Résumé non technique

Un résumé non technique figure bien au sein du dossier. D'excellente qualité et agréablement illustré, il remplit sa fonction de façon très satisfaisante.

2.2. Appréciation des impacts du programme

Le dossier comporte un développement à ce sujet, mettant en évidence le fait que l'étude d'impact porte en fait sur l'ensemble du programme, incluant donc le pôle d'échanges multimodal. Un rappel univoque de ses contours aurait toutefois été bienvenu.

2.3. État initial

Sur la forme, le rapport de présentation produit un état initial de l'environnement abordant toutes les thématiques environnementales. Principalement établi sur des bases bibliographiques, il comprend néanmoins des inventaires de terrain pour les sujets qui le justifient.

La biodiversité bénéficie par exemple d'un inventaire sérieux et très détaillé, très appréciable pour un projet de ce type en milieu totalement anthropisé. Outre une analyse très précise de la végétation, identifiant 19 sujets présentant un intérêt écologique (*pas nécessairement d'ailleurs en lien avec l'espèce concernée comme en atteste le fait qu'y figurent des robiniers faux acacias*), y ont été recensés 10 espèces d'oiseaux protégées, l'ensemble des habitats potentiels des chiroptères (4 espèces contactées), le lézard des murailles, l'entomofaune (présence du Grand Capricorne).

Le fait qu'y ont été identifiés des enjeux moyens voire forts (quoique très localisés), montre l'intérêt d'inventaires sérieux, y compris dans des contextes très anthropisés comme celui du projet.

L'ambiance sonore a elle aussi fait l'objet de mesures in situ (5 points de mesure) ainsi que d'une modélisation. Cette analyse fait apparaître que cinq habitations nécessitent attention de ce point de vue.

Parmi les autres enjeux, on retiendra aussi les contraintes résultant de la présence d'une canalisation de gaz sur une partie du tracé ainsi que le fait que la totalité du projet soit comprise en zone dite « z1 » du plan de prévention des risques technologiques en vigueur. On notera toutefois que les nouvelles enveloppes d'alea, liés à la réalisation de mesures supplémentaires de réduction du risque, connues au travers de la fiche de synthèse établie en vue du porter à connaissance (PPRT prescrit le 21/12/2011), laisse augurer du fait que le projet se situera in fine à l'extérieur de celles-ci.

2.4. Solutions de substitution et raisons du choix du projet

L'étude d'impact fait apparaître que le projet a été retenu à l'issue d'un processus de mise en compétition de l'ensemble des alternatives techniques raisonnablement envisageables (extension de la ligne bus Chrono C3 et extension de la ligne de tramway).

Chacune des alternatives est correctement décrite et l'analyse multicritères intègre, de façon proportionnée, la prise en compte des facteurs environnementaux.

La solution technique retenue est celle qui semble porteuse du bilan environnemental le meilleur.

En termes d'intégration environnementale, cette dernière a fait l'objet d'un certain nombre de micro-variantes :

- dans le secteur de Flotibulle, en lien avec la conception du pôle d'échanges multimodal ;
- en ce qui concerne le positionnement de la station intermédiaire ;
- relatives à la conception générale du profil en travers, notamment en ce qui concerne la prise en compte des modes doux (cycles principalement).

Ces variantes ont fait, elles aussi, l'objet de comparaisons multicritères au sein desquels l'environnement apparaît de façon proportionnée.

2.5. Analyse des effets sur l'environnement – mesures de suppression, réduction et compensation

Bien équilibrée, la présentation qui en est faite au sein du dossier liste aussi les effets positifs du projet, en lien principalement avec l'amélioration du cadre de vie urbain ainsi que l'amélioration de l'attractivité des transports en commun. Elle distingue bien les effets du chantier de ceux de la phase exploitation.

Les effets négatifs potentiels sont limités et sont assortis de mesures traduisant bien la séquence « éviter, réduire, compenser ».

On notera toutefois que l'hypothèse de l'évitement d'une friche hébergeant l'azuré de la faucille (lépidoptère) n'a finalement pas été retenue.

S'agissant des enjeux biodiversité, le dossier conclut à la non nécessité d'une dérogation à la protection des espèces.

Le projet devrait aussi avoir un effet positif en termes de gestion des eaux météoriques dans le sens d'un allègement de la charge du réseau d'assainissement, sur les milieux naturels par la mise en place de petits aménagements pour la faune, sur le paysage urbain et sur l'attractivité des modes de déplacement non motorisés.

En termes de risques technologiques et par référence à la réglementation actuellement en vigueur, le dossier présente le projet comme ayant un effet positif dans la mesure où il peut être crédité d'une diminution du temps de présence sur le site.

L'étude fait apparaître une vigilance particulière en ce qui concerne les effets sonores du projet sur deux bâtiments par référence à la réglementation ferroviaire. L'effet du projet sur le bruit routier apparaît faible et toujours inférieur au seuil de 2 décibels visé par la réglementation.

Point positif, le dossier fournit une analyse intégrant le cumul des effets voirie routière + tramway, très instructif quoique non imposé par la réglementation.

En termes de pollution de l'air, l'étude d'impact apporte des éléments en ce qui concerne la contribution potentielle du tramway, basée sur l'analyse des conséquences de la mise en service de la ligne C dont il est avancé qu'elle serait à l'origine de 24 % des émissions de particules fines PM10 contactées dans un rayon de 100 mètres, cette conclusion étant bien sûr à pondérer au regard de l'effet positif du projet du fait de la réduction de la part modale de l'automobile.

L'analyse des effets environnementaux du projet se conclut par une synthèse bien claire des effets ainsi que des mesures d'intégration retenues.

2.6. Effets cumulés avec d'autres projets connus

Le développement qui y est relatif liste trois projets relevant de la réglementation des installations classées ainsi que cinq projets urbains mais omet le projet de ZAC précité dit « centralité Nord » qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 29 décembre 2016.

L'autorité environnementale recommande de compléter le dossier sur ce point.

2.7. Évaluation d'incidence Natura 2000

Le dossier comporte un développement spécifique à ce sujet qui apporte les éléments requis par la réglementation et conclut à l'absence d'atteinte à l'état de conservation des habitats et espèces d'intérêt communautaire ayant justifié la désignation des sites Natura 2000 concernés dont le plus proche est distant d'environ 8 kms.

2.8. Articulation du projet avec les plans et programmes concernés

Le développement attendu est bien présent au sein de l'étude d'impact. Il traite de l'articulation du projet avec le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), le schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) Drac Romanche, le schéma régional climat air énergie (SRCAE) Rhône-Alpes, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) Rhône-Alpes, le plan d'élimination des déchets ménagers de l'Isère, le plan de gestion des déchets du Bâtiment-Travaux Publics de l'Isère, le projet de plan de déplacements urbains (PDU) de l'agglomération grenobloise, le schéma de cohérence territoriale de la région grenobloise, les plans locaux d'urbanisme concernés, pour conclure à l'absence d'incompatibilités du projet avec l'ensemble de ceux-ci.

2.9. Développements spécifiques aux projets d'infrastructures de transport

L'étude d'impact comporte une analyse des coûts collectifs et des avantages induits pour la collectivité qui détaille les hypothèses de trafic et aboutit à un bilan positif du projet en termes de consommations énergétiques (report annuel de 2,5 millions de véhicules x km).

Bien que les effets du projet en termes d'étalement urbain, vu la localisation de celui-ci et la densité d'infrastructures du secteur, soient vraisemblablement négligeables, un développement spécifique dans l'esprit de l'exigence visée au III du R122-5 du code de l'environnement est, sur la forme, normalement à prévoir.

3. PRISE EN COMPTE DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, ANALYSE DES IMPACTS ET ADÉQUATION DES MESURES ENVISAGÉES

3.1. Limitation de l'étalement urbain et gestion économe du foncier

Le positionnement du projet, en lien avec des secteurs voués au réaménagement urbain, dans la partie dense de l'agglomération grenobloise confèrent au projet un bon niveau de pertinence en termes de contribution à la gestion économe de l'espace.

3.2 Risques technologiques

Il s'agit, pour le secteur du projet, d'un sujet important mais dont on a noté qu'il bénéficiait d'un contexte tendanciel favorable puisqu'un nouveau plan de prévention des risques technologiques a été prescrit et que des mesures sont annoncées comme étant en cours de réalisation dans le but de réduire l'aléa.

Ceci étant, par référence à la réglementation actuellement en vigueur, le dossier présente le projet comme ayant un effet positif dans la mesure où il peut être crédité d'une diminution du temps de présence sur le site.

3.3 Les enjeux relatifs à l'eau

La conception du projet incluant une augmentation significative des surfaces végétalisées, celui-ci devrait avoir un effet favorable en termes de bonne gestion des eaux météoriques. Une conception adaptée des dispositifs d'assainissement (noues) est aussi de nature à apporter une meilleure maîtrise des effets de la pollution chronique.

3.4 Le paysage

Les caractéristiques paysagères du secteur font qu'il ne s'agit pas localement d'un sujet majeur. Toutefois, à l'éclairage des réalisations de ce type déjà effectuées sur l'agglomération grenobloise, il est possible de dire que le projet devrait se traduire très vraisemblablement par une amélioration significative du cadre de vie urbain

3.5 Milieux naturels, faune et flore

Le secteur concerné, totalement anthropisé, a bénéficié d'une pression d'inventaire naturaliste tout à fait appréciable pour un projet de ce type. Le sérieux de l'étude et la nature des mesures proposées, notamment en ce qui concerne la mise en place d'une démarche de suivi environnemental en phase travaux constituent des indices sérieux de bonne prise en compte.

3.6 Effets sur la santé

L'apport principal du projet en termes de santé correspond à l'amélioration des conditions de transport et la réduction du stress lié aux déplacements. Le projet étant assorti d'une amélioration des conditions d'usage des modes de déplacements actifs, il peut aussi être crédité de l'effet positif sur la santé résultant de la promotion de leur usage.

S'agissant des questions relatives à la lutte anti-vectorielle, le projet a subi des améliorations visant à réduire les risques d'eaux stagnantes et intègre la maîtrise des risques de prolifération de l'ambrosie (fortement allergène).

Il reste perfectible en ce qui concerne la préférence qui pourrait être donnée, en termes de plantations, à des espèces réputées non allergènes.

En ce qui concerne la qualité de l'air, le secteur se trouve à l'écart des zones de plus forte concentration de polluants et va dans le sens d'une réduction du niveau de pollution atmosphérique tout en gardant à l'esprit qu'une marge d'amélioration reste à explorer en ce qui concerne certaines émissions de particules fines en lien avec la circulation des rames de tramway.

En termes d'exposition des populations aux nuisances acoustiques, l'étude a été opportunément approfondie au-delà des exigences réglementaires. Elle fait apparaître deux points noirs du bruit dont la vocation, pour l'un d'entre eux (activités de soin), justifie une attention particulière.

En conclusion, sur la forme, le dossier, s'il reste perfectible au regard des observations et recommandations figurant ci-avant, suit l'esprit des exigences générales de contenu visées au code de l'environnement dans sa version applicable au cas de ce dossier.

Sur le fond, l'impact potentiel du projet est très majoritairement positif, concernant notamment l'amélioration du cadre de vie urbain et le renforcement de la compétitivité du réseau de transport en commun et donc son aptitude à favoriser le report modal.

En termes d'exposition des populations aux pollutions et aux nuisances, l'effet du projet a été étudié avec sérieux et apparaît maîtrisé. Il sera appréciable en ce qui concerne la qualité du cadre de vie urbain et la maîtrise de la gestion des eaux météoriques.

Enfin, en termes de méthode, l'étude d'impact traduit une très bonne compréhension de la démarche « éviter, réduire, compenser ». Par le biais des multiples variantes présentées, il rend compte d'une démarche visant à l'amélioration de l'intégration environnementale du projet.

Pour le Préfet de la Région Auvergne-Rhône-Alpes
Le directeur régional délégué



Jean-Philippe DENEUVY