

PRÉFET DE LA RÉGION RHÔNE-ALPES

Direction régionale de l'environnement,  
de l'aménagement et du logement

Service Connaissance, Études,  
Prospective et Évaluation

Lyon, le 27 septembre 2013

Affaire suivie par : Laurence Cottet-  
Dumoulin  
Unité Évaluation Environnementale  
Tél. : 0426286752  
Courriel : laurence.cottet-dumoulin  
@developpement-durable.gouv.fr

**Avis de l'autorité environnementale  
sur l'étude d'impact du projet de ZAC des Portes du Vercors sur les communes de  
Fontaine et Sassenage, dans le département de l'Isère**

REFER : *S:\CEPE\EPPPP\06\_EIE\_Projets\Avis\_AE\_Projets\AE\_urba\38\Fontaine\_  
Sassenage\ZAC\_porte\_duVercors\AvisAE.odt - n° 1506*

En application des dispositions des articles L122-1 et suivants, R122-1 et suivants du code de l'environnement, l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement a été saisie par la Communauté d'Agglomération Grenoble Alpes métropole La Métro, pour avis sur l'étude d'impact du dossier de création de ZAC du projet des Portes du Vercors sur les communes de Fontaine et Sassenage en Isère.

L'avis de l'Autorité environnementale (AE) porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet d'aménagement.

En application de l'article R 122-7 du code de l'environnement, le directeur général de l'Agence régionale de santé - délégation territoriale de l'Isère et le préfet du département concerné ont été consultés.

L'information et la participation du public seront notamment assurées, sur le fondement des articles R122-7-II, R122-11 à R122-13 du CE. En particulier, l'avis de l'autorité environnementale sera mis en ligne sur le site internet de la DREAL ainsi que sur celui de l'autorité compétente.

L'avis de l'AE sera joint à tout dossier d'enquête publique en lien avec le présent aménagement dans le cadre de la présente procédure ou d'autres.

## I. Présentation du projet et de son contexte

Le projet des Portes du Vercors consiste au développement d'un quartier à vocation urbaine mixte (économie et habitat) sur les communes de Sassenage et de Fontaine, dans la première couronne de l'agglomération grenobloise, sur la rive gauche du Drac.

L'opération porte sur un périmètre total de 95.8 ha pour un périmètre opérationnel de 70 ha, sur un site occupé actuellement par 23 hectares de parcelles agricoles au nord, à l'est par la zone industrielle de l'Argentière et au sud, par la zone commerciale du Vivier. Le site comporte plusieurs zones d'habitat, de type individuel sur Sassenage et de type collectif sur Fontaine.

Le projet doit permettre d'attirer à l'horizon 2035 de l'ordre de 5 700 habitants supplémentaires et près de 1 700 emplois repartis dans diverses activités (tertiaire, commerces de proximité, moyennes surfaces, artisanats). Il s'inscrit dans la dynamique du projet urbain d'agglomération portée par la communauté d'agglomération grenobloise "la polarité Nord-Ouest" qui vise à développer l'attractivité de ce territoire en s'appuyant sur un développement cohérent des projets urbains Esplanade, Gare, Parc d'Oxford et Portes du Vercors et en bénéficiant de la dynamique due à la création du nouveau quartier de la Presqu'île qui allie pôle de recherche, d'enseignement, et d'innovation scientifique au sein d'un pôle de vie mixte.

L'opération « Portes du Vercors » s'inscrit dans la démarche EcoCité Grenobloise, portée par le Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (MEDDE). L'enjeu développé dans ce projet est de mettre en place les conditions nécessaires pour produire de la ville dense et durable en zone inondable, les ouvrages hydrauliques intégrés permettant de conforter la trame verte et bleue et d'améliorer la biodiversité du quartier. Le projet cherche également à contribuer à la réduction des gaz à effets de serre, le projet énergétique a pour objectif de valoriser l'exploitation des ressources énergétiques renouvelables à hauteur de plus de 50 % des besoins.

Le programme du projet porte sur :

- une offre de 2500 logements (180 000 m<sup>2</sup> de surface plancher) avec 35% logements sociaux, 15% en accession sociale, 50% en accession libre.

- la création d'activités économiques d'environ 70 000 m<sup>2</sup> de SHON composée de :

- 32 500 m<sup>2</sup> Shon destinés à des commerces composés de moyennes surfaces et de commerces de proximité, de services, des locaux d'activités pour artisans, professions libérales, services aux entreprises ou à la personne, des équipements publics de proximité (petite enfance ou autre),
- 37 500 m<sup>2</sup> Shon d'activités dans un parc dédié aux entreprises innovantes.

- un pôle de loisirs urbain sur le secteur de la Poya, dans lequel sont actuellement envisagées une offre culturelle (cinéma, médiathèque), une offre sportive (salle de sports) et une offre de restauration.

- des équipements (2 groupes scolaires et un équipement petite enfance destinés aux futurs besoins).

- des espaces publics majoritairement organisés à partir de la trame verte et bleue composé entre autre par un axe structurant appelé l'Allée Métropolitaine.

Le projet présente deux scénarii d'aménagement, l'un impliquant la rénovation du pôle commercial actuel Casino et libérant le foncier pour des logements (scenario 2), l'autre sans (scenario 1).

Le projet des Portes du Vercors sera aménagé en trois phases distinctes entre 2014 et 2035.

## Contexte juridique

### SCOT de la Région Urbaine de Lyon

Le projet des Portes du Vercors est identifié par le SCOT de la Région Urbaine Grenobloise, approuvé le 21 décembre 2012 en tant qu' « espace préférentiel du développement » et « espace économique urbain mixte de centralité ».

Le SCOT définit des objectifs de construction de logements neufs ayant vocation de résidence principale d'au moins 6,5 logements pour 1 000 habitants et par an pendant 6 ans (soit 218 logements par an) sur l'agglomération grenobloise. Le programme du projet de Portes du Vercors prévoyant la construction de 2500 logements sur 20 ans environ s'inscrit dans cet objectif : le projet représente plus de la moitié de l'objectif de production de logements fixé par le SCOT.

On note toutefois que certaines parties de la ZAC (notamment le secteur situé sur la commune de Fontaine) sont concernées par l'obligation de respecter une densité minimale en raison de leur proximité avec les transports collectifs. Les éléments fournis ne sont pas suffisamment précis pour estimer la compatibilité de la ZAC avec le SCOT sur ce point : il sera traité à l'occasion de la mise en compatibilité des deux PLU avec le projet.

La ZAC est également identifiée comme zone d'aménagement commercial (ZACOM), de type 1 et de type 2 au SCOT :

- en ZACOM 1 pour sa partie située à Sassenage : tous les types de commerce y sont autorisés ;
- en ZACOM 2 pour sa partie située à Fontaine : tous les types de commerce y sont autorisés, à condition que l'aménagement du secteur soit doté de caractéristiques urbaines, ce qui est le cas.

D'après le SCOT, la surface de vente maximale des commerces qui s'implanteront dans la ZAC ne pourra excéder 2500 m<sup>2</sup> à Sassenage et 4000 m<sup>2</sup> à Fontaine (8000 m<sup>2</sup> pour les commerces qui ne sont pas de proximité). La ZAC prévoyant des moyennes surfaces et des commerces de proximité, la compatibilité avec le SCOT sur ce point ne devrait pas poser de problème. La question se posera cependant pour le déplacement de Géant Casino, qui totalise une surface de vente de 9 400 m<sup>2</sup>.

Il serait cependant regrettable que pour cette raison le scénario 2 soit éliminé, car ce scénario, qui prévoit le déplacement de Géant Casino, permettrait notamment d'aménager des stationnements présentant des caractéristiques urbaines et non plus de périphérie.

En conclusion, le projet de ZAC est globalement compatible avec le SCOT, mais une attention particulière devra être portée au déplacement de Géant Casino, qui devra se conformer aux règles du SCOT, soit une surface de vente maximale de 4000 m<sup>2</sup>. Cette surface pourra être augmentée à 8000 m<sup>2</sup> pour un établissement spécifique dédié aux achats « occasionnels » ou « exceptionnels » (meubles, bricolage, textile, jouets, culture, etc...).

### Programme local de l'habitat

Les deux communes sont situées sur le périmètre du SCOT de la région urbaine grenobloise dans le bassin d'habitat de Grenoble. Elles sont membres de la communauté d'agglomération de Grenoble Alpes Métropole (Métro).

Les communes sont concernées par le Programme Local de l'Habitat (PLH) adopté en décembre 2010 pour une durée de 6 ans (2010-2015) par la Métro.

Le démarrage de l'opération est prévu au-delà du PLH actuel (2010-2015) avec un phasage 2016-2035.

Concernant la commune de Sassenage, le projet Portes du Vercors ne suffira pas à répondre à la loi SRU qui impose un taux de 25% de logements sociaux des 2025.

La commune est en effet largement déficitaire en logements locatifs sociaux depuis de nombreuses années (taux de 10,88 % à l'inventaire provisoire au 01/01/2013). Il serait souhaitable que l'objectif de production de logements sociaux soit augmenté dans le cadre de la ZAC Porte du Vercors.

### Plan Locaux d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de Fontaine approuvé le 13 mars 2006 et dont la dernière évolution date du 17 décembre 2012 classe le secteur considéré en zones UA, UK et UA4, qui sont des zones mixtes (pour les zones UA) et économiques (zone UK), sans que les contours de ces zones soient adaptés au projet.

Un des axes forts du PADD est l'aménagement de l'entrée nord de la commune, avec développement de fonctions commerciales, économiques, développement d'une offre culturelle, scientifique et de loisirs, et la création d'une offre de logements. Cependant, le PADD est très précis (il prévoit notamment l'organisation du projet urbain autour d'une place), et ne fait pas état d'un projet commun avec la commune voisine de Sassenage.

Il devra donc faire l'objet d'une mise en compatibilité à l'occasion d'une DUP ou d'une déclaration de projet.

Le PLU de Sassenage approuvé le 12 juillet 2005 et dont la dernière évolution date du 15 décembre 2011 classe le secteur en zones 2AU (non constructible) et UCa (quartiers résidentiels périphériques).

Le PADD prévoit une organisation urbaine différente de celle présentée dans le projet de ZAC, avec notamment des secteurs d'activité uniquement le long de la rue de l'Argentière.

Il devra donc également faire l'objet d'une mise en compatibilité.

A noter la présence de servitudes sur le site de projet dues à la présence de canalisations de transport de matière dangereuses (TMD) et d'une ligne électrique 63 kv (I4).

Le projet est également soumis au règlement des PPRI Isère aval et des PPRN de Fontaine et de Sassenage.

## **II. Analyse de la qualité de l'étude d'impact et de la prise en compte de l'environnement dans le projet de ZAC**

Sur le plan formel, l'étude d'impact est complète au regard de l'article R122-5 du code de l'environnement. Elle aborde un ensemble de thèmes environnementaux (notamment le milieu naturel, le paysage, la pollution des sols, l'hydrogéologie, les eaux superficielles, les risques naturels et technologiques, les déplacements, la qualité de l'air, l'énergie, le bruit). Les sensibilités environnementales du site de projet sont hiérarchisées. Les impacts du projet sont évalués en phase travaux ainsi qu'en phase de fonctionnement. Des mesures d'évitement, de réduction d'impact et de compensation sont présentées. La compatibilité du projet et/ou sa cohérence aux différents documents cadre (SDAGE Rhône-Méditerranée, SAGE, ScoT de la Région Urbaine Grenobloise, PLH 2010-2015, PPA 2005-2010, projet de PPA 2011-2015) est analysée.

L'étude d'impact présente également une analyse des effets cumulés conformément au décret n° 2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact. L'analyse prend en compte différents projets de ZAC (Presqu'île, Etamat, Esplanade, parc Oxford) ainsi que les projets de ligne E du tramway et de la modification du prolongement de la ligne B du tramway sur la presqu'île, ces projets ayant fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale et/ou d'une autorisation loi sur l'eau. Ont également été pris en compte un ensemble de projets en cours d'étude au sein de la polarité Nord-Ouest de l'agglomération, et susceptibles d'avoir des incidences cumulées.

Sur le fond, on soulignera la démarche d'étude décrite au sein du dossier p.73 et suivantes, visant à identifier dès l'amont les contraintes et les enjeux environnementaux du site de projet (les risques naturels et technologiques, la gestion des eaux de ruissellement, les enjeux de densification urbaine, la valorisation des qualités paysagères et environnementales du site, la gestion des déplacements et le développement de l'intermodalité, l'économie d'énergie et le développement des énergies renouvelables) de sorte à les intégrer dans la conception du projet d'urbanisme. On note tout particulièrement la réflexion hydraulique menée selon une logique globale sur les risques naturels et la gestion des eaux pluviales, croisée avec l'objectif de récréation d'une trame verte et bleue. Le projet induit une réduction de l'aléa inondation dans l'emprise de la ZAC tout en gérant les eaux pluviales et ceci malgré l'urbanisation de la zone d'étude. Il se concrétise par la préservation des espaces fonctionnels des cours d'eau (Petite Saône, ruisseau des Sables), la restauration de la place de l'eau dans les aménagements au travers de la remise à l'air libre de certains cours d'eau aujourd'hui canalisés (amont de la petite Saône et le ruisseau du Viviers -scenario 2-) et la création d'une noue d'une vingtaine de mètres de large connectant la Petite Saône à la Grande Saône, (la noue de l'allée Métropolitaine) et offrant un espace ouvert et structurant du quartier entre le Vercors et le Drac.

On note que le projet ne présente pas de variantes globales d'aménagement. Deux scénarii sont certes proposés mais ciblés sur un secteur du projet, en lien avec le déplacement éventuel du centre commercial Casino. Le choix d'un parti pris unique aurait mérité d'être justifié au regard de certains impacts environnementaux que sont les nuisances sonores et la pollution de l'air (voir ci-après). Il apparaît en effet, que les ambitions en termes d'éco-quartier sont neutralisées par le parti pris de création d'un boulevard urbain doublant la rue de l'Argentière, aboutissant à une place centrale puis à un croisement routier important, générant de nombreuses nuisances pour les habitations voisines (p.64).

L'étude d'impact suscite un certain nombre de remarques dans les champs environnementaux suivants :

### **Risques naturels et gestion des eaux pluviales**

Le projet de ZAC des Portes du Vercors est concerné par les risques inondation par débordement des cours d'eau de la Petite Saône et du Ruisseau des Sables sur 1/3 de sa surface. Il est également concerné par un risque de remontée de nappe et de refoulement par les réseaux. Une étude hydraulique de la zone d'étude, a permis de caractériser les risques, évaluer les impacts et dimensionner les ouvrages destinés à éviter, réduire ou compenser les incidences du projet.

Le volet gestion des inondations et incidence hydraulique du projet de ZAC « portes du Vercors » intègre d'une part la compensation des remblaiements prévus en lit majeur des cours d'eau (zones d'expansion des crues) et d'autre part la gestion des eaux pluviales. Le projet prévoit :

- la remise à ciel ouvert de la Petite Saône sur la partie amont (le long de la rue du colonel Manhès) avec maintien du réseau pluvial existant pour le délestage des débits de crue, et utilisation de la partie à ciel ouvert pour le transit du débit de temps secs et la rétention des eaux pluviales ;
- le reprofilage des berges du ruisseau des Sables et de la Petite Saône (sur une emprise de 20 à 40m en périphérie des cours d'eau), et du Viviers (en cas de scénario 2) ;

- l'aménagement d'une noue de 25 m de large le long de l'avenue métropolitaine de manière à alimenter le ruisseau des Sables en période de temps secs, de stocker les eaux pluviales des zones périphériques, d'assurer le délestage des eaux de la Petite Saône vers la Grande Saône.

#### Incidences du projet sur les zones d'expansion des crues

Le projet va soustraire un volume de 12 000 m<sup>3</sup> à l'expansion des crues (essentiellement de la petite Saône) calculé selon les hauteurs d'eau définies aux PPRN des communes de Fontaine et Sassenage. L'étude d'impact présente en compensation un volume global de champ d'expansion des crues augmenté de l'ordre de 40 000 m<sup>3</sup>. Cette compensation est nettement supérieure aux exigences réglementaires et notamment à la disposition 8-02 du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhône-Méditerranée. Le projet permet ainsi de réduire l'aléa inondation dans l'emprise de la ZAC et ceci malgré l'urbanisation de la zone d'étude.

Le projet va générer une augmentation de surface imperméabilisée de l'ordre de 140 000 m<sup>2</sup>. L'étude hydraulique met en évidence des contraintes de ruissellement très fortes : nappe presque affleurante, ruissellements de versant élevés, perméabilité très faibles. Ces contraintes rendent toute infiltration techniquement impossible. En outre, l'étude de l'état initial met en avant une intensité des phénomènes pluvieux plus forte qu'au droit de la station météorologique de Saint-Martin d'Hères souvent citée comme référence dans l'agglomération grenobloise.

#### Incidences du projet sur les ruissellements d'eaux pluviales

L'objectif de gestion des eaux pluviales du projet est la non-aggravation de l'état actuel, en secteur en partie urbanisé pour un phénomène pluvieux d'occurrence trentennale. Le rejet spécifique proposé est donc fixé à 42 l/s/ha. Par ailleurs, pour répondre aux fortes contraintes du site, le projet prévoit de renvoyer une partie des écoulements en direction de la Grande Saône. Il est également proposé la mise en œuvre de dispositifs de régulation des eaux pluviales gérés sur chaque lot pour certains sous-bassins versants du projet et par des ouvrages communs de type grands bassins collecteurs sur d'autres sous-bassins versants (Petite Saône découverte et noue métropolitaine). Les orifices de vidange des ouvrages de gestion des eaux pluviales seront calibrés pour un débit spécifique de rejet limité au maximum à 42 l/s/ha pour le rejet au milieu naturel et au maximum de 51 l/s/ha pour le rejet au réseau collectif. Les ouvrages de type grands bassins collecteurs doivent conduire à un volume de rétention global de l'ordre de 160 700 m<sup>3</sup> (voir page 495).

On note que l'hypothèse présentée dans l'étude hydraulique de se référer à un état initial déjà urbanisé et non à un état naturel non aménagé, a pour conséquence de proposer des débits de fuite des rejets d'eaux pluviales élevés. Pour mémoire la régie assainissement de Grenoble-Alpes Métropole accepte dans ses réseaux des rejets 8 fois moins importants (51 l/s/ha). En outre, l'hypothèse d'un rejet sur la base d'un débit trentennal contribue, à l'aval de la plupart des ouvrages de régulation, à une aggravation du ruissellement pour tous les événements pluvieux d'une occurrence inférieure. Néanmoins, ces principes sont acceptables au regard de la justification apportée dans le dossier.

#### Gestion intégrée des inondations et de régulation des eaux pluviales

Les principes de gestion des eaux pluviales et des inondations du projet sont adaptés aux singularités du bassin versant du projet.

Les bassins versants des ruisseaux du Vivier, de la Petite Saône et des Sables, qui traversent le projet avant d'affluer dans le Furon, sont petits et urbanisés. Ils sont directement à l'origine d'inondations fréquentes du secteur. Leur fonctionnement, en crue, est donc directement lié à l'intensité d'une pluie sur le secteur de projet et aux ruissellements. Par conséquent, la réduction de la vulnérabilité aux inondations du secteur liées à ces cours d'eau par augmentation des zones d'expansion des crues revient aussi à améliorer la gestion des eaux pluviales. En d'autres termes, la proposition de débit de fuite du projet (fixé à 42 l/s/ha) est associée à une augmentation significative de la zone d'expansion des crues.

La Grande Saône, ruisseau artificiel dont le gabarit important offre une revanche confortable permet de recevoir un rejet d'eau pluvial élevé.

### Incidences de la phase travaux

Les incidences en phase travaux sont évalués de manière claire. Toutefois, la réalisation des aménagements hydrauliques qui impliquera l'évacuation de 50 000 m<sup>3</sup> de matériaux n'est pas suffisamment décrite. La destination des matériaux et l'impact de leur mobilisation n'est ni étudiée ni précisée dans le document. Aussi ces incidences spécifiques devront être abordées de manière plus précise dans le cadre de la procédure d'autorisation au titre de la loi sur l'eau.

Les autres mesures présentées semblent adaptées aux enjeux du secteur notamment le traitement temporaire des eaux pluviales. La présence d'espèces invasives sur le site impose des précautions en phase chantier, précautions annoncées.

En conclusion, l'ensemble des principes de gestion du risque inondation et des eaux pluviales paraissent satisfaisants. Ils seront précisés dans le cadre d'un dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Le phasage du projet, les incidences temporaires et les mesures associées seront décrits. Les travaux de renaturation des cours d'eau (le ruisseau des Sables et la Petite Saône) et leurs incidences même positives devront également être détaillés.

### Milieus naturels

Le site de projet n'est pas concerné par un zonage de protection ou d'inventaire en matière de biodiversité. Constituant l'un des derniers espaces agricoles de la vallée de l'Isère dans ce secteur de l'agglomération grenobloise, il possède un enjeu de connexion entre les massifs du Vercors et de la Chartreuse via la pointe de la Presqu'île et les berges de l'Isère et du Drac. Plus localement, la Petite Saône et le ruisseau des Sables forment des continuités écologiques aquatiques intéressantes pour la faune (Poya – Isère).

L'état initial en matière de biodiversité est globalement de bonne qualité, basée sur une analyse bibliographique (dont la version projet du Schéma Régional de Cohérence Ecologique et le Réseau écologique départemental de l'Isère-REDI) et la réalisation d'inventaires de terrains (8 visites de terrain au total) sur plus d'un an entre avril 2011 et décembre 2012, couvrant un cycle biologique complet et portant sur la majorité des groupes faunistiques, sur la flore et les habitats naturels. Des investigations pédologiques ont également été réalisées pour vérifier les caractéristiques des sols et leur caractère humide.

Le site ne présente pas de sensibilité floristique. Il accueille néanmoins des espèces animales protégées dont 26 espèces d'oiseaux (dont la Chouette chevêche, l'Hirondelle rustique, le Martin-pêcheur), 2 espèces de chiroptères, 2 espèces de reptiles (le Lézard des murailles et le Lézard vert), et 2 amphibiens (le crapaud commun et la grenouille verte).

La zone est actuellement occupée par moitié de surfaces artificialisées (zone industrielle, quartier résidentiel) et par moitié de cultures (24 ha), de potager (2,2ha), de prairies mésophiles (3,6 ha), de friches (2,6 ha), de haies et d'arbres isolés, de ruisseau et de roselières (p. 296), soit 32,4 ha. Ce chiffre est assez éloigné des 47,9 ha attendus (50 % de la surface totale de la ZAC de 95,8 ha). Des précisions devraient être apportées à ce sujet.

L'étude d'impact évalue les impacts pérennes du projet sur le milieu naturel en fonction de l'avancement de la réalisation de la ZAC. Il apparaît que les impacts les plus forts seront produits lors de la 3ème phase du projet. 26,6 ha de cultures, prairies pâturées, milieux ouverts, friches et jardins potagers seront impactés de façon pérenne, au cours de la réalisation des 3 phases du projet (p. 438). La faune touchée est constituée d'espèces anthropophiles ubiquistes et d'espèces des

milieux agricoles. Ces 2 groupes comprennent des espèces protégées. Il est à noter que la Chouette chevêche est concernée par ces 3 phases de travaux et perdra 26,6 ha de son habitat.

L'étude d'impact propose des mesures d'évitement : conservation du bâtiment de nichage de la Chouette chevêche, conservation des arbres existant sur le site, réalisation des travaux de décapage des terres et défrichement hors période de reproduction et d'hivernation ou de ralentissement métabolique des reptiles, travaux de reprofilage des berges de la Petite Saône hors période de reproduction de la Truite fario.

Elle présente également des mesures de réduction d'impact (délimiter les zones de chantier, lutte contre la prolifération des espèces végétales envahissantes, d'éviter la mise en suspension de fines dans l'eau, mesures en matière d'éclairage).

Les mesures de compensation ont trait à la valorisation de la Petite Saône, du ruisseau des Sables et du Vivier (scenario 2) qui permettront de recréer les milieux suivants (p.537) :

- des zones humides, favorables aux amphibiens, libellules et oiseaux inféodés à ces milieux estimées à environ 9 400 m<sup>2</sup> sur les berges de l'ensemble du linéaire de la Petite Saône et du ruisseau des Sables ;
- des prairies mésophiles de l'ordre de 8,7 ha, favorables aux insectes tels que papillons et orthoptères, et servant de zone de gagnage pour de nombreux oiseaux sur les espaces proches de la Petite Saône et du ruisseau des Sables, sur les parties hautes des berges (Petite Saône, Les Sables et Vivier) et les parties planes ;
- des boisements, favorables aux oiseaux et petits mammifères (chiroptères, Ecureuil, micromammifères) et bosquets ;
- des mares temporairement en eau, favorables aux amphibiens (une dizaine) ainsi que des pierriers, favorables aux reptiles.

Des mesures compensatoires sont également prévues hors périmètre d'étude, dans le cadre du périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains de la plaine (PAEN) de l'Isère en cours de validation. Il aurait été nécessaire au stade de l'étude d'impact, au delà des grands principes du PAEN, de détailler précisément la méthode qui sera retenue pour fixer la hauteur de la participation du porteur de projet de la ZAC des portes du Vercors au PAEN.

L'ensemble de ces mesures sont intéressantes. Le projet devra faire l'objet d'une demande de dérogation à l'interdiction de destruction des espèces protégées, comme indiqué en page 543. Néanmoins, le dossier mérite d'être précisé sur les points suivants :

-la surface d'habitats d'espèces protégées impactées, toutes espèces confondues. C'est en effet sur la base de ce chiffre et de l'état de conservation des espèces impactées que sera dimensionné le niveau des mesures compensatoires. Le porteur de projet doit préciser s'il s'agit bien de 26,6 ha.

-la méthode qui permettra de définir le niveau des mesures compensatoires à réaliser pour compenser les impacts sur les espèces protégées après la mise en œuvre de réduction d'impacts. Cette méthode doit se baser sur l'évaluation de l'état de conservation des espèces protégées et sur l'impact attendu du projet sur ces espèces protégées. Le détail des mesures compensatoires sera présenté dans le dossier de demande de dérogation à la protection des espèces.

## **Déplacements**

Le projet de ZAC s'inscrit au sein du projet de la polarité Nord-Ouest qui prévoit une densification des modes de transports alternatifs à l'automobile, avec l'extension actée de la ligne B de tramway dans la Presqu'île et des réflexions en cours pour le prolongement de la ligne A vers Sassenage et, surtout, la mise en oeuvre d'un projet de liaison inter-rives de l'Isère et du Drac.

L'analyse de l'état actuel des déplacements et leurs projections est de bonne qualité. On note le volontarisme des hypothèses de projection aux différents horizons de mise en œuvre de la ZAC, qui se base notamment sur une forte baisse de la part modale de la voiture. Les parts modales

ambitionnées pour les déplacements automobiles en échange avec la zone devront progressivement tendre vers une valeur inférieure ou égale à 50%.

L'étude met en évidence, malgré ce volontarisme, l'importance des déplacements générés par ce projet de ZAC : 4 000 déplacements par jour tous modes à l'horizon 2020 et 18 000 à l'horizon 2035. A noter qu'il serait pertinent de fournir également le volume actuel de déplacements, comme situation de référence, pour bien mesurer l'impact de la ZAC.

L'importance de l'incidence du projet de ZAC en matière de déplacements apparaît sous-estimée par l'étude d'impact.

Concernant la circulation automobile, les affectations de trafic issues de l'étude montrent des saturations d'axes et points stratégiques notamment aux deux entrées de la ZAC : pont des Martyrs et carrefour Langevin – Ambroise Croizat. Ce diagnostic de saturation dans la situation actuelle et les situations projetées ne débouche pas sur la vérification que l'offre « voiture particulière » est suffisante pour répondre aux besoins de déplacements prévus. La « solution » proposée dans le dossier est de réaffecter une partie du trafic sur d'autres axes et notamment le pont-barrage et les autoroutes A48 et A480, sans en justifier l'hypothèse et l'acceptabilité. Rappelons notamment que les impacts se cumulant avec ceux de la ZAC Esplanade de Grenoble, la suppression prévue de la RN 481 (ex A48) en entrée de Grenoble reportera sa plus grande partie de trafic sur l'A480 déjà proche de la saturation dans la section au droit des Portes du Vercors.

De même, concernant les transports en commun, l'étude n'évalue pas la capacité nécessaire des différentes offres de transport existantes ou à venir (tram A, liaison inter-rives du Drac et de l'Isère avec transport par câble ou autre, ligne de bus Chrono voire Bus à Haut Niveau de Service) afin de répondre aux besoins générés par le projet de ZAC. Cette analyse aurait permis de vérifier l'adéquation entre les besoins générés par le projet de ZAC et les niveaux de services des offres de transport en commun existants ou prévus ; elle permettrait d'identifier les aménagements nécessaires pour atteindre l'objectif de part modale TC et d'anticiper les éventuelles emprises nécessaires à prévoir pour ces aménagements.

L'aménagement du carrefour Langevin – Ambroise Croizat en place publique mérite ainsi une réflexion approfondie dans la mesure où il est identifié dans le diagnostic comme saturé par la circulation automobile en situation actuelle et future et qu'il doit d'après le projet, pouvoir intégrer une gare de transport par câble, un réaménagement de la station tram et un parking-relais. Il s'agit donc d'un véritable pôle d'échanges à organiser sur ce secteur qui n'apparaît pas comme tel dans les documents présentés (en particulier sur les schémas d'organisation de l'espace).

En outre, le dossier fait apparaître un certain nombre d'erreurs qui vont dans le sens de la sous-estimation des trafics (par exemple p 394 : + 2000 véh/jour se perdent sur l'avenue de Romans...).

En ce qui concerne les modes actifs, l'étude d'impact fait certes référence dans la partie « état initial », au plan cyclable de la Metro et de Sassenage existants. Elle présente le plan de hiérarchisation des voiries futures de la ZAC où des « voies modes doux » sont indiquées mais la superposition au schéma cyclable de l'agglomération n'est pas faite. Cette analyse aurait permis de vérifier la performance du maillage offert (continuités d'itinéraires). Le dossier ne présente pas de principes d'intégration des modes actifs sur les voiries, selon leur hiérarchie, ou de localisations de pistes cyclables en site propre.

En conclusion, l'analyse des impacts du projet en matière de déplacements et des mesures à prévoir (mesures d'évitement, de réduction et compensatoire) mérite donc d'être approfondie dans l'étude d'impact. Compte-tenu des interactions et des effets cumulés des projets de la polarité nord-ouest (qui comprend également la ZAC Esplanade et la ZAC Presqu'île sur Grenoble, la ZAC d'Oxford à Saint-Martin-le-Vinoux et les projets de transport par câble), une étude globale sur les déplacements à l'échelle de la polarité apparaît comme un préalable nécessaire à tout lancement d'un projet d'aménagement de cette importance.

## Nuisances sonores

L'avenue métropolitaine prend un rôle renforcé par rapport à celui de l'actuelle rue de l'Argentière, à savoir, une fonction de "voie principale d'agglomération", assurant la continuité des liaisons vers le réseau autoroutier de l'agglomération grenobloise. Les résultats de la simulation acoustique montrent que dès 2020, les niveaux sonores en façade des nouveaux bâtiments implantés le long de l'Allée Métropolitaine seront supérieurs à 65 dB(A) le jour et à 60 dB(A) la nuit et qu'ils augmenteront pour atteindre près de 70 dB(A) en 2035. L'étude d'impact indique en page 529 que la nouvelle voie sera classée en catégorie 3, ce qui correspond à un niveau acoustique supérieur ou égal à 73 dB(A) en période diurne 6h-22h, donc nettement supérieur au seuil de 70 dB(A) retenu pour la définition d'un point noir de bruit. Il est regrettable que les habitations nouvelles projetées en bordure de l'Allée Métropolitaine à créer soient soumises à un bruit supérieur au seuil définissant un point noir du bruit (PNB)

À titre de comparaison, le trafic attendu sur cette voie nouvelle (14500 veh/jour en 2025) est au moins égal à celui de l'année 2010 pris en compte pour le calcul des cartes de bruit stratégiques (CBS) de la RN7 dans la vallée du Rhône, de la RD 1006 en Nord-Isère ou, plus près du projet, de la RD 1532. Or, ces mêmes cartes de bruit stratégiques dénombrent une population exposée au delà des valeurs limites respectivement égales à 3 225, 1 632 et 5 180 personnes sur l'ensemble de leur tracé (CBS établies par le CETE de Lyon en juillet 2013).

La problématique « bruit » apparaît avoir été insuffisamment prise en compte dans la conception du projet. Il est étonnant qu'un tel projet crée de telles conditions d'exposition aux nuisances acoustiques pour les futurs riverains qui, bien souvent, sont couplées avec une exposition aux pollutions atmosphériques liées à la circulation routière. On rappellera que le SCoT de la région grenobloise insiste sur la prévention et la réduction de l'exposition de la population aux nuisances sonores. Il prescrit notamment la limitation des constructions nouvelles le long des grands axes et propose le délestage des centre-villes.

A noter que l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres a fait l'objet d'un arrêté modificatif en date du 23 juillet 2013.

## Prise en compte des enjeux Energie

On soulignera que le porteur de projet s'est fixé pour objectif de valoriser l'exploitation des ressources énergétiques naturelles à hauteur de plus de 50 % des besoins.

L'étude d'impact présente les résultats d'une étude en matière d'évaluation des potentialités énergétiques du site de projet. Les éléments présentés dans l'étude d'impact au sujet des solutions énergétiques de la ZAC montre une réflexion sur la manière dont la problématique énergétique vient interagir avec le projet de ZAC. Ces réflexions sont menées aussi bien en terme de choix d'aménagement, de densité, d'orientation que d'organisation spatiale, de phasage de réalisation qui influenceront sur le choix de la solution énergétique retenue. Ont été estimés les besoins des bâtiments selon la typologie du bâti pour les trois usages : chauffage / Eau Chaude Sanitaire (ECS), rafraîchissement et électricité. L'étude d'impact présente deux scénarii, basés sur la mise en place d'un réseau basse température, alimenté soit par pompe à chaleur sur sondes géothermiques. soit par chaufferies bois, couplée à l'exploitation de l'énergie solaire. Les deux scénarii prévoient en effet qu'une partie de l'électricité courante sera couverte par des panneaux solaires photovoltaïques (25% des toitures disponibles sur la ZAC seraient ainsi équipées de panneaux photovoltaïques hybrides).

Les deux scénarii (sondes géothermiques, chaudière bois) ont été évalués et comparés à un scénario de référence. Il apparaît qu'ils permettent de réduire la consommation énergétique liée aux bâtiments respectivement de -36% à -50% par rapport au scénario de référence.

On note au sujet du bois énergie, que l'étude d'impact a pris en compte les enjeux liés à la qualité de l'air, édictés dans les Plans de Protection de l'Atmosphère actuel et en cours d'élaboration. Au regard des contraintes présentes dans cette zone, toute installation d'une chaudière biomasse, devra effectivement s'accompagner de la mise en œuvre de système de filtration des poussières performant pour ne pas dégrader trop fortement la qualité de l'air et chercher à compenser cette émission supplémentaire de poussières induites.

### **Sur la prise en compte de la qualité de l'air**

La sensibilité du périmètre de la ZAC à la qualité de l'air a été correctement identifiée même si le diagnostic sur la qualité de l'air aurait pu être utilement complété de cartographies à l'échelle de la ZAC des différents polluants.

Le projet énergétique envisagé dans le cadre de la ZAC permet de limiter fortement les émissions de gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>T), de -75% pour la solution géothermique à -93% pour la solution bois. L'étude d'impact fait référence au PPA de la Région Urbaine Grenobloise en cours d'instruction et précise que si la solution bois était choisie comme ressource énergétique pour le projet, les études de définition des chaufferies respecteront les objectifs fixés par le futur PPA.

Malgré une forte augmentation des trafics, le dossier montre une amélioration de la qualité de l'air, quel que soit le polluant considéré, ce qui est surprenant. Il conviendra de vérifier ces estimations.

A noter que l'importance du trafic de l'allée métropolitaine pose des problèmes d'impact en terme de pollution de l'air comme en matière de niveau sonore, vis-à-vis de l'habitat de proximité prévu. Or aucune mesure de protection ne peut être mise en œuvre vis-à-vis de la pollution.

### **Climat**

L'aménagement des Portes du Vercors induira une densification du bâti sur l'ensemble du secteur. la mise à l'air libre du réseau de cours d'eau et fossés, la trame verte créée en parallèle et la création de la noue contribueront certes à la réduction des îlots de chaleurs urbains (ICU) et à atténuer l'effet de surchauffe estivale. Néanmoins, l'aménagement du quartier méritera d'être affiné en matière de maillage vert intra-urbain. Pour rappel, le PLU de Fontaine prévoit pour les opérations d'ensemble d'habitations, un taux de 20 % d'espaces verts de jeux en zone UA sur Fontaine.

### **Prise en compte des risques technologiques liés aux canalisations TMD (transport Matières Dangereuses)**

Le projet prend en compte la présence des trois canalisations de transports de matières dangereuses (TMD), de propylène (TRANSUGIL), d'éthylène (ETEL), et d'hydrocarbure (SPMR) qui traversent le site selon un axe nord-sud. Le dossier rappelle la réglementation et les contraintes d'occupation des sols. Il prévoit la couverture totale des canalisations du secteur d'étude, de sorte à réduire les zones de dangers ainsi que l'aménagement d'espaces verts dans les zones de dangers graves et très graves (PEL et ELS).

Il apparaît néanmoins important de rappeler que les trois zones de dangers générées par les canalisations correspondent aux expositions suivantes pour l'homme (en lien avec la page 231 de l'étude d'impact par exemple):

- dangers significatifs pour la vie humaine : seuil des effets irréversibles/réversibles pour les effets toxiques, 3 kW/m<sup>2</sup> pour les effets thermiques, 50 mbar pour les effets de surpression ;

- dangers graves pour la vie humaine : seuil des premiers effets létaux, concentration létale 1% pour les effets toxiques, 5 kW/m<sup>2</sup> pour les effets thermiques, 140 mbar pour les effets de surpression ;

- dangers très graves pour la vie humaine : seuil des effets létaux significatifs, concentration létale 5% pour les effets toxiques, 8 kW/m<sup>2</sup> pour les effets thermiques, 200 mbar pour les effets de surpression.

En complément aux dispositions restrictives de l'arrêté ministériel du 4 août 2006 relatives à la zone non aedificandi aux établissements recevant du public (ERP) et aux immeubles de grande hauteur (IGH), il convient de retenir que les effets listés ci-dessus sont susceptibles d'affecter toute personne présente dans les zones de dangers. La réalisation de projets aura notamment pour effet d'augmenter la densité de population de part et d'autre des canalisations et par conséquent la gravité, évaluée dans l'étude de sécurité élaborée par les exploitants des ouvrages, d'un éventuel incident/accident.

On rappelle également que le décret du 2 mai 2012 prévoit qu'une étude de compatibilité devra être fournie, dans certains cas, par l'aménageur d'ERP ou IGH. Un arrêté modificatif d'application de ce décret est à venir.

### En conclusion

L'étude d'impact est de bonne qualité sur les thématiques des risques naturels, gestion des eaux pluviales et biodiversité. Les mesures proposées devront être approfondies dans le cadre des dossiers d'autorisation loi sur l'eau et de dérogation à la protection des espèces.

Les impacts sur les déplacements et le fonctionnement des infrastructures paraissent par contre sous-estimés et la limitation de l'offre de stationnement privé comme public suppose que les offres alternatives à la voiture (desserte TC, aménagements pour les modes actifs) soient performantes et crédibles en temps de trajet. L'étude d'impact mérite d'être approfondie, via une étude globale à l'échelle de la polarité Nord-ouest de l'agglomération, de sorte à évaluer les flux de déplacements sur le quartier en projet et démontrer l'adéquation des besoins avec les projets de transports en commun.

Pour le préfet de région, par délégation,

~~DREAR Rhône-Alpes~~  
DREAR Rhône-Alpes

Le directeur régional adjoint

  
Jean-Philippe DENEUVY