



Liberté • Égalité • Fraternité
22 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

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 16 mai 2011

Affaire suivie par : Anne-Marie DHENEIN
Référence: S:\CEPE\EEPPP\EIE\Avis_AE
_Projets\AE_urban\38\ZAC_ETAMAT_StE
grève_FontanilCornillon\avisAE

Avis de l'autorité environnementale
projet de ZAC ETAMAT à vocation économique et commerciale
communes de Saint-Égrève et Fontanil-Cornillon (38)

En application des dispositions des articles L122-, R122-1-1 du code de l'environnement (CE), l'autorité environnementale a été saisie sur le fondement d'un dossier de création de ZAC comprenant notamment une étude d'impact de février 2011. Elle en a accusé réception le 17 mars 2011.

Le présent avis porte sur la qualité de l'étude d'impact et sur la prise en compte de l'environnement par le projet d'aménagement.

Afin de produire cet avis et en application des articles R122-1 et R122-1-1 du code de l'environnement, le préfet du département concerné, l'agence régionale de santé et les services compétents en environnement ont été consultés.

Conformément aux prescriptions des articles R122-13, R122-14 du CE, l'avis de l'autorité environnementale fera l'objet d'une publication par voie électronique sur le site internet de l'autorité compétente pour autoriser le projet et, le cas échéant, sera joint à tout dossier d'enquête publique en lien avec le présent projet. Il sera également publié sur le site internet de la DREAL.

1 - Le projet et son contexte

Au début des années 1970, le site militaire Etamat d'une superficie d'environ 16 hectares a été implanté dans la commune de Saint-Egrève, en limite de la commune de Fontanil-Cornillon. Aujourd'hui, depuis l'arrêt définitif des activités militaires, les bâtiments du site ETAMAT ont été conservés en l'état.

L'un des trois sites grenoblois de l'entreprise A. Raymond jouxte la ZAC à l'ouest et bénéficie d'une occupation temporaire d'occupation de certains bâtiments ex militaires du site Etamat ; l'extension de ce site est prévue dans la ZAC sur plus de 5 ha.

1-1 Situation géographique

Cette ZAC ayant vocation à accueillir des activités artisanales, industrielles et commerciales s'étend sur un périmètre d'une superficie totale de 17,75 ha, essentiellement sur le territoire de la

commune de Saint-Égrève (ex site militaire) et sur un terrain d'environ 2 ha à usage agricole sur la commune de Fontanil-Cornillon au nord.

Ce périmètre est bordé à l'ouest par la rue des Abattoirs puis l'autoroute A48 et l'Isère, à l'est par la voie ferrée Lyon -Grenoble et au sud par la RD 105f (avenue San Marino) qui relie les rives droite et gauche de l'Isère via le barrage Saint-Égrève/Noyarey.

A l'horizon 2014 est prévue la mise en service du futur tramway E qui empruntera la route de Lyon, à l'est et parallèle à la voie ferrée.

Le site est principalement entouré de zones d'activités industrielles et commerciales sauf à l'est entre la voie ferrée et la route de Lyon où existent deux lotissements à usage d'habitation situés de part et d'autre de l'avenue San Marino.



Plan de situation

1-2 Description du projet

Suite à des études initiées en 2007, un périmètre d'intervention ainsi que les principes d'un aménagement adapté aux contraintes et enjeux du secteur ont été retenus. Sur cette base, par délibération en date du 19 décembre 2008, le conseil de communauté de Grenoble-Alpes Métropole a:

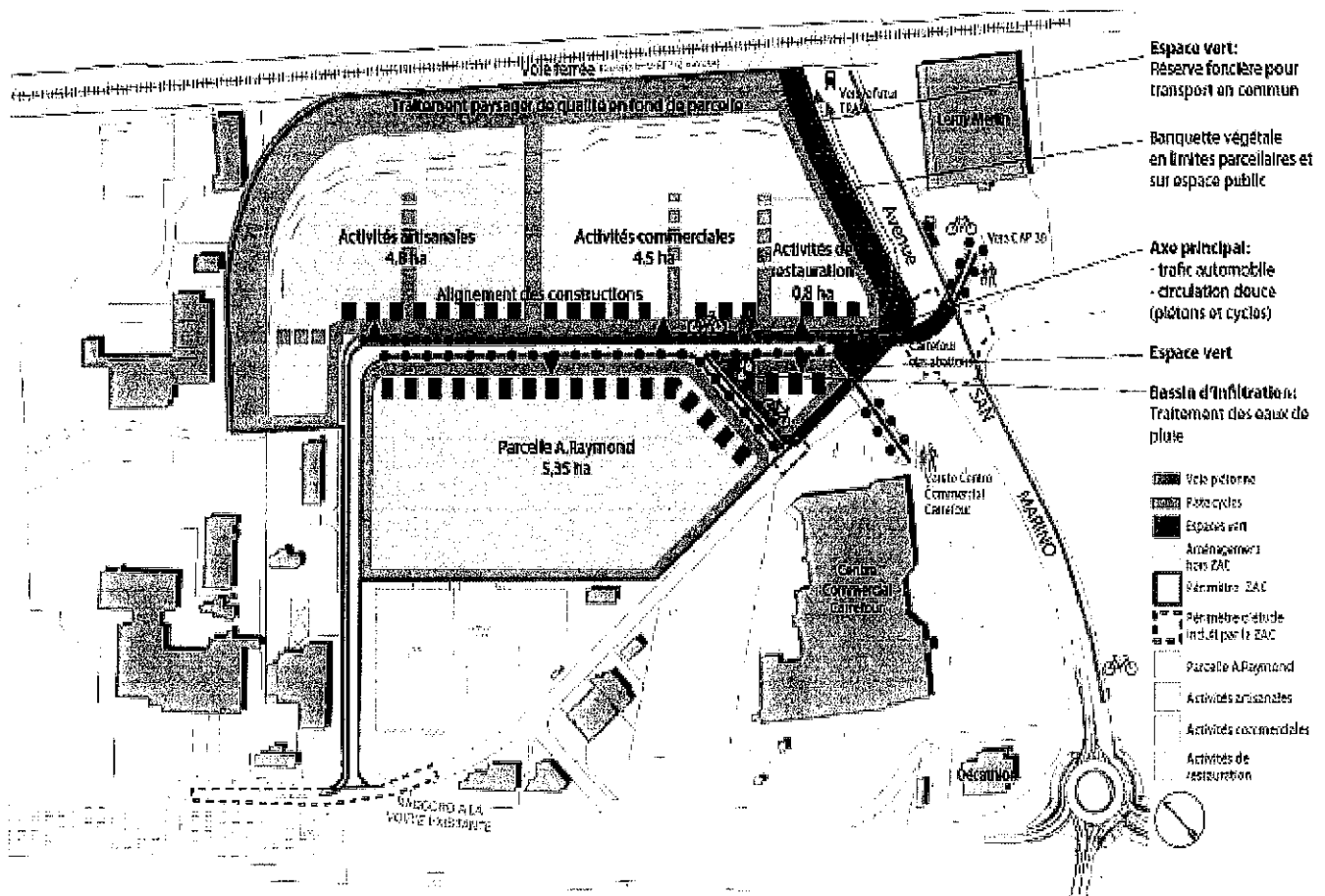
- confirmé le principe de réalisation en qualité de maître d'ouvrage d'une zone d'activités,
- acté la réalisation de cette zone communautaire sous la forme d'une zone d'aménagement concerté (ZAC),
- approuvé le principe d'acquisition auprès de l'Etat des 157 600 m² de terrains militaires situés sur la commune de Saint-Égrève.

Le programme retenu comprend:

- une zone de 4,5 ha dédiée aux activités commerciales, présentées comme complémentaires à celles des pôles Cap 38 et Centre commercial Carrefour et une SHON de l'ordre de 17 000 m²,
- un secteur de 0,8 ha destiné à la restauration d'environ 1 200 m² SHON et au renforcement du panel existant à destination des usagers et salariés du secteur,
- un secteur d'environ 5 ha à vocation artisanale et industrielle et une SHON de 10 000 m² à 15 000 m² ayant pour objet une diversification des activités voisines,
- la regroupement des activités «grenobloises» de la société A. Raymond sur son site de Saint-Égrève qui s'étendra de 5,35 ha sur la partie ouest de la ZAC et ajoutant ainsi 220 emplois aux 300 actuellement présents sur le site.

Selon l'étude d'impact, les principes et orientations d'aménagement consistent en:

- la création d'un axe principal de desserte d'une emprise de 20 m de large dans le périmètre de la ZAC, support du trafic automobile, des circulations douces et du traitement des eaux de pluie de l'espace public,
- une urbanisation de part et d'autre de cet axe,
- la prise en compte des contraintes d'urbanisme générées par la canalisation SPMR (couverture) et la voie ferrée,
- La réalisation du programme de la ZAC nécessite des aménagements connexes portant sur les carrefours, renforcement des traversées piétons et cycles, requalification des arrêts de bus.



2- Contexte réglementaire

Sur le **plan de l'urbanisme**, l'étude d'impact précise que:

Au regard du schéma directeur de la région urbaine grenobloise modifié et de la carte de destination générale des sols page 71, le projet de ZAC est situé en totalité dans un « espace urbain confirmé à dominante économique ».

Il est indiqué que dans ces sites porteurs d'enjeux majeurs pour la région grenobloise, les qualités environnementales et architecturales doivent faire l'objet d'investissements importants. Les documents d'urbanisme doivent s'attacher à conforter cette qualité par l'adoption de règles particulières telles formes urbaines, architecture, espaces vert, espaces publics.

Le projet de ZAC apparaît compatible avec le schéma directeur.

Le schéma de cohérence territoriale (SCOT) est en cours de finalisation, son approbation étant prévue pour fin 2011. Le futur SCOT conserverait la vocation économique mixte de ce secteur classé en espace urbain confirmé et réaffirmerait la volonté de maintenir les enjeux de cette zone à l'échelle du secteur de l'agglomération grenobloise. Seuls les commerces destinés à des achats exceptionnels (meubles, cuisines,...) et ceux relatifs à des achats occasionnels de produits lourds ou volumineux (jardinage, bricolage) seraient admis.

Aussi, sur la base des dispositions combinées des articles L122-1-15 et R122-5 du code de l'urbanisme (CU), la ZAC devra être compatible avec le SCOT.

Dans le projet de plan local d'urbanisme (PLU) de Saint-Égrève, arrêté le 29 septembre 2010 et dont l'approbation est envisagée fin 2011, la ZAC est classée en zone UHb autorisant les locaux artisanaux, les entrepôts, les bâtiments à usage industriel soumis à déclaration et les bureaux nécessaires à leur activité et en zone UHc autorisant les commerces, les entrepôts et les bureaux. Est aussi prévu un emplacement réservé, matérialisé sur la carte page 75 mais non mentionné dans la légende, destiné à l'élargissement de la rue des Abattoirs.

Au PLU de Fontanil-Cornillon approuvé en 2005, le terrain de 2ha est classé en zone UX dans laquelle sont admises les activités artisanales.

L'affectation des sols et les destinations des constructions sont conformes aux PLU mais qui, selon les informations fournies, ne semblent pas comporter d'orientations d'aménagement au sens du CU, susceptibles d'assurer l'encadrement réglementaire suffisant et une bonne mise en œuvre du parti d'aménagement retenu dans le cadre de la ZAC ainsi que son insertion harmonieuse dans l'environnement urbain, architectural et paysager.

Il faut, par ailleurs, souligner que le périmètre est affecté par des servitudes d'utilité publique (SUP) dont les plus sensibles et donc les plus contraignantes au regard de l'urbanisme sont liées à des canalisations de transport de matières dangereuses. Il s'agit de la canalisation de transport d'hydrocarbures liquides (SPMR) et de la canalisation de transport d'éthylène (TUE), en partie dans la zone des dangers très graves ou zone des dangers significatifs pour la vie humaine correspondant aux effets irréversibles.

L'autorité environnementale (AE) recommande d'aborder dans le dossier de ZAC les orientations d'aménagement et de davantage développer la partie SUP en analysant plus particulièrement les contraintes portant sur l'urbanisme et sur la destination des constructions - et notamment des établissements recevant du public (ERP) - ainsi que les mesures susceptibles de réduire les risques technologiques.

Par ailleurs, les orientations du SDAGE Rhône-Méditerranée approuvé sont listées mais l'étude d'impact devrait aussi préciser si l'aménagement de la ZAC respecte ce document de planification.

3 – Analyse de l'étude d'impact

Au plan strictement formel, l'étude d'impact répond au cadre fixé par l'article R122-3 du code de l'environnement, les différents chapitres sont présents: résumé non technique, état initial de l'environnement, présentation du projet et la partie justification, les impacts ou effets du projet sur l'environnement et la santé, les mesures de réduction des nuisances et leur coût, la méthodologie d'évaluation ainsi que les noms des auteurs des études.

Afin de faciliter la lecture, l'étude aurait pu regrouper les parties impacts du projet et mesures sur l'environnement et la santé puis les synthétiser dans un tableau. A noter la confusion et la correction à effectuer dans le dossier entre les termes de mesures de réduction et les mesures compensatoires des impacts du projet sur l'environnement et de la santé; une très large majorité de mesures sont en réalité des mesures d'évitement ou de réduction.

Examen par thème.

L'analyse de l'état initial du site et de son environnement souligne le caractère très artificialisé du site sauf sur les 2 ha de terrain enclavé à usage agricole et deux espaces boisés et l'intérêt de procéder à un renouvellement urbain du secteur. Elle comporte un tableau de synthèse des enjeux pages 133/134 un peu succinct et en partie incomplet.

- **Risques chroniques**

Outre les risques industriels déjà évoqués sont à mentionner, à proximité du site, deux établissements relevant de la réglementation des installations classées (ICPE) susceptibles d'être à l'origine de nuisances. Sur la commune de Saint-Égrève est implantée la cimenterie Vicat dont l'activité a généré des nuisances olfactives constatées à plusieurs reprises, objets de l'étude en cours.

Un incinérateur des boues produites par la station d'épuration AQUAPOLE est implanté sur la commune de Fontanil-Cornillon et réglementé par les dispositions de l'arrêté du 20 septembre 2002 relatif aux installations d'incinération et co-incinération de déchets non dangereux et aux installations incinérant des déchets d'activités de soin à risques infectieux. Les principales nuisances de cette installation sont des rejets atmosphériques de polluants.

- **Déplacements**

L'aire d'étude notamment pour la thématique déplacement aurait dû être beaucoup plus large. L'étude d'impact n'aborde pas ses diverses parties concernées les autres projets connus à proximité et pouvant interagir avec le présent projet.

Du point de vue «gestion des déplacements et de la circulation» peu de données chiffrées sont fournies pour justifier le choix retenu pour l'aménagement des accès tels que les mouvements des trafics et des calculs des capacités des carrefours. Elles pourraient notamment être issues de l'étude de circulation partenariale réalisée en 2008 prenant en compte le site Etamat et l'ouverture de la route sur le pont barrage de Saint-Égrève à Sassenage. Les argumentaires relatifs au choix entre les variantes d'aménagement des carrefours mériteraient d'être plus explicites et appuyés par une cartographie appropriée.

L'étude d'impact, partie «effets sur les déplacements», pages 167 à 169, estime que le trafic sur la rue des Abattoirs passerait de 6 100 à 15 700 véhicules/jour impliquant donc une forte pression supplémentaire sur le carrefour de l'avenue San Marino déjà complexe à gérer actuellement et constituant un enjeu stratégique pour tout le secteur. La réalisation du futur tramway rue de Lyon est un atout important mais elle s'accompagnera d'un accroissement de la population et d'une politique de rabattement des trafics locaux sur l'autoroute.

L'Ae recommande donc que le volet déplacements soit complété.

- **Déchets**

La ZAC tant en phase chantier qu'en phase définitive impliquera une gestion des déchets or ce point n'est pas traité. Il sera donc nécessaire de compléter le dossier.

- **Énergie**

L'état initial, pages 107 à 110, aborde la question énergétique. Il est notamment précisé que les deux communes se sont engagées dans un plan climat local adopté avec l'indication des objectifs aux horizons 2010 et 2050. Le bilan de la consommation en énergie de 2008 est présenté ainsi que la production en 2007 de l'agglomération en énergies renouvelables.

Afin de répondre de façon plus fine aux dispositions de l'article L128-4 du CU imposant, pour les opérations d'aménagement, une étude de faisabilité sur le potentiel de développement en énergies renouvelables, le dossier devra être complété pour préciser quel dispositif et mesures seront mis en œuvre pour réduire l'utilisation des énergies fossiles et augmenter la production des énergies renouvelables à l'occasion de la réalisation de la ZAC et d'éventuels autres projets à proximité de la ZAC.

- **Milieux naturels**

Le périmètre de la ZAC⁴ est un milieu très anthropique sauf la parcelle de 2ha cultivée au nord mais enserrée d'activités et deux petits bois, l'un au nord entre l'espace agricole et la voie ferrée et l'autre le long de l'avenue San Marino. Le projet d'aménagement conduit à l'urbanisation du terrain cultivé et à la destruction des deux boisements.

L'état initial et l'analyse des enjeux paraissent adaptés. Cependant, certains points méritent d'être soulignés.

Selon la synthèse de l'état initial page 122 *«le site ne présente pas de sensibilités ni en terme d'espèces faunistique et floristique ni en terme d'habitat. Les habitats présents ne sont pas favorables à l'observation d'espèces patrimoniales. L'intérêt réside dans la présence de quelques milieux «naturels» de très petite taille qui correspondent à des zones refuges relictuelles au sein d'un environnement urbain et industriel ainsi que dans le potentiel de liaison écologique entre le massif de la Chartreuse et le massif du Vercors grâce à la possibilité de franchissement commun de l'autoroute et de l'Isère».*

Par ailleurs, l'inventaire faunistique page 125 identifie 11 espèces protégées dont 10 espèces d'oiseaux.

Il serait donc particulièrement souhaitable que le projet d'aménagement évite la destruction de ces espaces relictuels, or le parti d'aménagement retenu (cf pages 137 et suivantes) ne les évite pas et ne justifie pas non plus ce choix au titre de la prise en compte de l'environnement par le projet. Le dossier devra être complété sur ce point.

A défaut de maintien des zones refuge dans l'aménagement, une procédure de dérogation à la destruction d'espèces protégées sera nécessairement engagée.

Au titre des mesures intitulées compensatoires, il est envisagé une reconstitution d'un boisement le long de l'avenue San Marino permettant un déplacement est/ouest de la faune mais l'étude devrait expliciter comment optimiser le potentiel de cet aménagement et sa pérennité pour l'amélioration de la trame verte et bleue du secteur en raison des possibilités de continuités écologiques réduites entre la Chartreuse et le Vercors.

La zone d'alimentation du canal – chantoune qui prend sa source dans l'emprise de la ZAC en drainant cette zone antérieurement humide au nord du projet et se jette dans le Rif Tronchard devra être prise en compte.

- **Qualité de l'air**

Même si in fine les résultats n'en seraient pas fondamentalement changés eu égard notamment l'évolution du parc des véhicules, il conviendrait de justifier, pages 174 et 175, les bases de calcul relatives à l'évolution des émissions liées au trafic qui se fondent sur des vitesses de 70 km/h sur les routes de Lyon et l'avenue San Marino le jour et de 90 km/h de nuit et dont il est indiqué qu'elles «caractérisent une situation majorante».

- **Nuisances sonores**

Le secteur Etamat est concernés par deux cartographies du bruit:

- la cartographie stratégique européenne conformément à la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) a été approuvé par arrêté préfectoral le 7 mars 2011. Cinq cartes ont été produites en 2008 et approuvées la même année. A ajouter dans l'étude d'impact.
- La cartographie du classement sonore des voies de transports terrestres, si le plan page 91 de l'étude fait apparaître les zones de bruit générées par les voies routières, il conviendra d'ajouter celle concernant la voie ferrée.

4 - Le projet et sa justification

La justification du projet porte sur des éléments socio-économiques, sur le choix entre diverses variantes d'aménagements de carrefours et sur l'approche environnementale de l'urbanisme réalisée en amont mettant en exergue le développement des déplacements doux, la création du tramway, la gestion des eaux pluviales, l'approche bioclimatique à l'échelle du bâtiment.

5 - La prise en compte de l'environnement par le projet

Les différents impacts du projets sont analysés dans le dossier: milieux naturels, eau, milieu humain, bruit, santé, ...

Le projet est sous tendu par la volonté affichée de concilier développement économique et qualité environnementale. Malgré les remarques sur le contenu du dossier et la réserve sur la destruction des boisements, ce projet de renouvellement urbain prend relativement bien en compte les préoccupations d'environnement.

A ce stade de la procédure, le projet d'aménagement et les mesures de réduction de ses effets sur l'environnement ou la santé publique demandent encore à être précisés.

Les points qui paraissent nécessaires de compléter ou approfondir sont relatifs aux:

- risques

- milieu naturel (destruction des boisements) et parti d'aménagement retenu
- mesures en matière énergétique
- déchets
- une bonne compatibilité entre cheminements piétons, et cycles, trame verte, voiries
- emplacement du bassin de rétention et schéma d'ensemble de gestion des eaux pluviales
- qualité urbaine, architecturale et paysagère.

En tant que de besoin, le résumé non technique sera également complété.

Pour le préfet de région, par délégation,
pour le directeur régional, par délégation,
le chef du service CEPE


Philippe GRAZIANI
